

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“).

Výroková část

Název záměru:

D48 Frýdek-Místek, obchvat

Kapacita (rozsah) záměru:

Celková délka	8 566 m
Začátek úseku	v km 44,360
Konec úseku	v km 52,926
Kategorie	R25,5/120
Protihlukové stěny	27 částí
Délka protihlukových stěn celkem	8 430 m
Objem výkopů	cca 779 200 m ³
Objem násypů	cca 1 104 900 m ³

Záměr představuje stavbu části dálnice D48 (původní záměr byl posouzen pod názvem „Silnice I/48 Frýdek-Místek, obchvat“), tj. obchvat města Frýdku-Místku a propojení již realizovaných úseků této dálnice. Záměr bude součástí transevropské dopravní sítě v trase E462 ve směru Brno – Olomouc – Český Těšín – Bielsko-Biala – Kraków.

Celkový rozsah záměru (včetně technického řešení) je podrobně uveden v dokumentaci pro stavební povolení pod názvem „R48 Frýdek-Místek, obchvat“ (Transconsult s.r.o., Hradec Králové, 07/2006, aktualizace 03/2012; dále jen „DSP“). Dle DSP budou součástí záměru následující stavební objekty (dále jen „SO“):

- objekty přípravy staveniště (příprava území),
- objekty pozemních komunikací (silnice I/48, mimoúrovňové křižovatky, místní komunikace, přeložky silnic, místních a příjezdových komunikací, polní a lesní cesty,

nová polní cesta, úprava silnice III/4848, úpravy chodníku, nový chodník v Dobré, přístupová komunikace k zahradám, příjezdy a dopravní opatření),

- mostní objekty, zdi a konstrukce,
- vodohospodářské objekty (odvodnění komunikací, přeložky kanalizací a vodovodů, úpravy kanalizace, vodovodní přípojka, Hodoňovický náhon, křížení a přeložky potoků),
- silnoproudé objekty (přeložky elektrického vedení, rekonstrukce elektrického vedení, úprava rozvodů, ochrana kabelů, kabelové přípojky, výstavba, rekonstrukce, úpravy a přeložky veřejného osvětlení),
- sdělovací objekty (přeložky rekonstrukce a ochrana kabelů přístupových sítí),
- objekty řízení silničního provozu a systému SOS (kabelová vedení, hlásky, meteostanice, šachty a prostupy, kabelovod, sčítač),
- objekty trubních vedení (přeložky vysokotlakého a středotlakého plynovodu),
- objekty pozemních staveb (demolice, náhradní oplocení, zábrany proti vstupu zvěře a protihlukové stěny) a
- objekty úpravy území (vegetační úpravy).

Vedení trasy záměru:

Trasa záměru je podrobně popsána v DSP, dále je uveden pouze její zjednodušený popis:

Začátek trasy obchvatu (km 0,000) bude navazovat na předcházející úsek dálnice D48 v km 44,360, a to ze směru od Rychaltic mimoúrovňovou křižovatkou (dále jen „MÚK“) Olešná. V místě křížení se stávající komunikací I/56 ve směru z Frýdku-Místku na Frýdlant nad Ostravicí (cca v km 3,638) bude umístěna MÚK Frýdlantská. Na konci trasy (km 8,566) se obchvat v km 52,926 napojí přes MÚK Dobrá na stávající úsek dálnice D48 ve směru na Český Těšín.

MÚK Olešná (SO 102) představuje rozloženou křižovátku, která bude sloužit k napojení dokončené části dálnice D48 ze směru od Rychaltic a k napojení nové části stávající dálnice D56 ze směru od Ostravy. Trasa obchvatu po mostě (SO 204) překoná rybník Arnošt spolu s vodním tokem Olešná. Poté trasa po mostě (SO 207) překročí ulici Palkovickou (III/4848) a povede přes městskou část Bahno s lokalitou Skatulův hliník. Za MÚK Frýdlantská (SO 103) se trasa obchvatu bude stáčet širokým obloukem východním směrem a po mostě (SO 212) překoná vodní tok Ostravice. Po mostě (SO 213) překoná těleso železniční trati ve směru Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí a komunikaci II/477 (ulice Na Baštici). Poté bude trasa zatáčet severovýchodním až severním směrem a bude procházet bývalým areálem obalovny a následně po mostě (SO 214) překoná vodní tok Baštice. Dále povede zářezem po okraji kopce Hůrky. Po dalším mostě (SO 215) překročí polní cestu a poté po nejdelším mostě trasy (SO 217) překoná ulici Skotňa (III/4773), vodní tok Morávka a přírodní památku (dále jen „PP“) Profil Morávky. Za tímto úsekem bude obchvat pokračovat obloukem severovýchodním směrem na násypu s protihlukovými stěnami a po mostě (SO 218) překoná místní komunikaci a po dalším mostě (SO 219) ulici Slezská. Pravým obloukem bude obchvat pokračovat přes okraj PP Kameneč. Po mostě (SO 220) překlene lesní cestu, místní vodoteč a těleso železniční trati ve směru Frýdek-Místek – Český Těšín. Nato se obchvat přiblíží ke stávajícímu úseku dálnice D48 ve směru na Český Těšín, napojení na stávající úsek řeší MÚK Dobrá (SO 104).

Umístění záměru: kraj: Moravskoslezský
obec: Frýdek-Místek, Staré Město, Dobrá, Baška
k. ú.: Místek, Frýdek, Panské Nové Dvory, Staré Město u Frýdku-Místku, Dobrá, Kunčičky u Bašky,

Název oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele: 65 99 33 90
Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, k záměru

„D48 Frýdek-Místek, obchvat“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy

1. V rámci zásad organizace výstavby minimalizovat plochy dočasného záboru zemědělských půd pro zařízení staveniště. Mezideponie materiálu neumísťovat v cenném přírodním prostředí (lesní plochy, nivy vodotečí a prvky územního systému ekologické stability – dále jen „ÚSES“).
2. V rámci zásad organizace výstavby zpracovat návrh předpokládaného nakládání s odpady, výkopovou zeminou a skrývkami, vznikajícími v průběhu realizace stavby.
3. V rámci zásad organizace výstavby stanovit vhodné trasy pro staveništní dopravu, a to primárně mimo obytnou zástavbu.
4. V rámci zásad organizace výstavby navrhnout způsob dopravní obsluhy staveniště mostů tak, aby nebyly poježděny břehy a dno všech vodotečí a aby do nich nebyl prováděn nevratný zásah.
5. Zpracovat projekt vegetačních úprav komunikace. V návrhu vegetačních úprav řešit estetické začlenění tělesa komunikace do krajiny (pohledové rozčlenění tělesa komunikace). K vegetačním úpravám navrhnout autochtonní (místně původní) druhy zeleně a vytvořit podmínky pro jejich přirozený vývoj. V projektu vegetačních úprav zohlednit opláštění lesních průseků v rámci trvalého záboru (ochrana před bořivými účinky větru).
6. Zajistit minimalizaci možnosti vstupu zvěře na komunikaci a naopak její navedení do bezpečných průchodů (bariérová výsadba zejména v okolí biokoridorů a vodotečí - případně v kombinaci s oplocením).
7. Mosty přes vodoteče (Olešná, Ostravice, Baštice, Morávka) vybavit plným zábradlím, omezujícím šíření hluku pod most.
8. Zpracovat návrh kompenzačních opatření zajišťujících zachování dosavadní úrovně znečištění ovzduší pro znečišťující látky polévatý prach PM_{2,5} a benzo(a)pyren.

Opatření pro fázi výstavby

9. Stavební práce v prostoru skládky Skatulův hliník musí být úzce koordinovány s prováděním sanace staré ekologické zátěže v tomto prostoru.
10. Veškeré práce provádět tak, aby obnažený půdní povrch v místě výstavby, těžby materiálu pro násypy, včetně mezideponií výkopků a sypkých surovin, nebyl dlouhodobě vystaven větrné nebo vodní erozi a aby nedocházelo ke znečišťování okolních ploch.
11. Před započítím zemních prací uzavřít smlouvu o environmentálním dozoru s odborně způsobilou osobou. Ve spolupráci s Krajským úřadem Moravskoslezského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství (dále jen „KÚ MSK, ŽPaZ“), nebo jím pověřenou osobou, prověřit výskyt zvláště chráněných druhů na území stavby v místě křížení s PP Profil Morávky a v místě dotyku s PP Kamenec.
12. Vlastní zahájení prací v prostoru biokoridorů směřovat mimo období, které je nejvhodnější z hlediska hnízdění a rozmnožování živočichů, to znamená na podzimní nebo zimní měsíce.

13. Stavební činnost a dopravu neprovozovat v noční době, brzkých ranních a pozdních večerních hodinách. Stavební dopravu směřovat mimo obytné oblasti v souladu se zásadami organizace výstavby.
14. Deponie zemin udržovat v bezplevelném stavu. Zamezit šíření nepůvodních invazivních druhů rostlin (zejména křídlatky) v důsledku přesunu zemních hmot.
15. Po dobu stavebních prací zajistit ochranu dřevin určených k zachování před poškozením kmene a kořenového systému.
16. V maximální míře zamezit přejíždění stavebními a dopravními mechanismy přes přírodě blízká stanoviště, zejména pak zvláště chráněná území a koryta vodních toků.
17. V suchých dnech kropit povrch staveniště a skládky prašných materiálů - především v blízkosti obytných budov.
18. Zabezpečit očišťování kol nákladních aut při výjezdu ze staveniště, aby bylo zamezeno znečišťování vozovek.
19. Staveniště vybavit prostředky pro zachycení případného úniku závadných látek.
20. V místech dotčených stavbou a v oblastech s rizikem erozivního působení srážek vybudovat v předstihu příkopy k řízenému zachycení a odvodu srážkových vod. Na odtoku z těchto příkopů realizovat dočasné usazovací jímky k zachycení možných splavenin při přivalových deštích. Tyto dočasné systémy odstranit až po ukončení prací, zpevnění svahů a omezení rizika erozivních splachů.
21. Před uvedením stavby do provozu provést kontrolu funkčnosti jednotlivých součástí vodohospodářského systému, zejména systému odvodnění komunikace (včetně zařízení k separaci nečistot a uzavíracích prvků), i jeho funkčnosti jako celku.

Opatření pro fázi provozu

22. Po uvedení obchvatu do provozu provést ověřovací měření hladin hluku u reprezentativních objektů přilehlé obytné zástavby, v případě překročení limitních hladin hluku navrhnout a následně realizovat dodatečná opatření.
23. Při nákupu posypových materiálů pro zimní údržbu dodržovat standardy kvality, při zimní údržbě používat posypovou techniku s přesným dávkováním.
24. Zajistit pravidelné čištění komunikací, pravidelnou údržbu a kontroly objektů pro zabránění možného šíření unikajících závadných látek do okolních recipientů a údržbu vysazené i původní zachované zeleně dle projektu vegetačních úprav včetně doplňování uhynulých kusů.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IX (dále jen „ministerstvo“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 20. 9. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost

obsahuje jako podklad popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Oznamovatel žádost doplnil o další podklady dne 1. 12. 2016. Podklady byly následně uznány za kompletní, tuto skutečnost sdělilo ministerstvo oznamovateli dne 8. 12. 2016.

Jedním z podkladů byla DSP včetně příloh a dokladové části, jako např. aktualizace hlukové studie „D48 Frýdek-Místek, obchvat“ (Akustika Bartek, s.r.o., 11/2016), rozptylová studie „D48 Frýdek-Místek, obchvat“ (TESO, spol. s r.o., 10/2016), revizní biologický průzkum trasy D48 včetně stavby „D48 Frýdek-Místek, obchvat“, (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016), hydrogeologická studie „D48 Frýdek-Místek, obchvat“ (G-Consult, spol. s r.o., 11/2016) atd. Dalším z podkladů bylo také Hodnocení vlivu stavby na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (Losík, 08/2005). Ministerstvo si nad rámec kompletních podkladů dodaných oznamovatelem nechalo vypracovat autorizované hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví, které v konečné podobě bylo ministerstvu předáno dne 24. 1. 2017 (RNDr. Alexander Skácel, CSc., 01/2017).

Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

Ministerstvo se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených a následně doplněných podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je úplná.

Po posouzení žádosti ministerstvo dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 písm. a) až d) zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že se pro účely tohoto zákona prioritním dopravním záměrem rozumí záměr:

- a) *kteřý se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – po realizaci bude záměr součástí transevropské dopravní sítě v trase E462 ve směru Brno – Olomouc – Český Těšín – hranice České republiky s Polskou republikou – Bielsko-Biała – Kraków;*
- b) *pro který bylo vydáno územní rozhodnutí nejpozději 31. 3. 2015 – bylo vydáno stavebním úřadem Magistrátu města Frýdek-Místek, odborem územního plánování a stavebního řádu, dne 14. 8. 2007 pod č.j. SÚ/5137/05/Ra. Toto rozhodnutí nabylo právní moci z důvodu odvolacího řízení vedeného Krajským úřadem Moravskoslezského kraje pod č.j. MSK 109480/2010 až dne 20. 11. 2010 (dále jen „územní rozhodnutí“);*
- c) *pro který bylo vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí – souhlasné stanovisko k záměru pod názvem „Silnice I/48 Frýdek-Místek, obchvat“ bylo vydáno Ministerstvem životního prostředí dne 7. 6. 2004 pod č.j. 580/811/09/A-20/2001/2004/3000/OPVI/04;*
- d) *kteřý stanoví vláda nařízením – záměr je prioritním dopravním záměrem dle přílohy č. 1 a č. 2 nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů.*

Podle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., kde se uvádí, že žádost lze podat nejpozději 31. 1. 2017, byla žádost podána včas.

Na základě vyhodnocení všech podkladů, s ohledem na stávající stav jednotlivých složek životního prostředí v území a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy tohoto záměru považovat vlivy na obyvatelstvo (hluk, emise), půdu, povrchové a podzemní vody a biotu. Vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah ministerstva a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Jednotlivé škodliviny [NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren] byly vyhodnoceny v rámci aktualizované rozptylové studie (TESO, spol. s r.o. 10/2016) a následně v posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví v autorizovaném hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví (RNDr. Alexander Skácel, CSc., 1/2017). Dle výše uvedených studií lze hodnotit vlivy na ovzduší jako akceptovatelné.

V lokalitě již v současné době dochází k překračování hodnot ročních imisních limitů PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu, z hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví vyplývá, že zdravotní riziko chemických imisí způsobené realizací záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné.

Vlivy záměru na hlukovou situaci byly vyhodnoceny v rámci hlukové studie (Akustika Bartek, s.r.o., 11/2016) a následně v posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (RNDr. Alexander Skácel, CSc., 1/2017). Z hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví vyplývá, že přínos záměru oproti nulové variantě (současný průjezd tranzitní dopravy centrem města Frýdek-Místek) je zcela evidentní. Realizace záměru se po zdravotní stránce do určité míry negativně dotkne okolního obyvatelstva, protihluková opatření však zajistí, že očekávaný nárůst hlučnosti nepřesáhne míru, která je z hlediska ochrany veřejného zdraví stanovena platnými právními předpisy.

Realizací záměru dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) o celkové ploše cca 46 ha. Jedná se o půdy různé třídy ochrany ZPF (jsou zastoupeny všechny třídy). Souhlas s odnětím půdy ze ZPF byl vydán Ministerstvem životního prostředí pod č.j. OEKL/1037/04 ze dne 19. 4. 2004. Souhlas s odnětím půdy z PUPFL byl vydán KÚ MSK, ŽPaZ, pod č.j. ŽPZ/3700/04/NE dne 3. 5. 2004. Vojenským lesním úřadem byl pro vojenské lesy vydán souhlas s návrhem územního rozhodnutí dne 9. 2. 2004 pod č.j. 51867-34/2004-4707.

Trasa obchvatu se nachází v chráněném ložiskovém území české části Hornoslezské pánve, avšak mimo vlivy důlní činnosti.

Realizací záměru nedojde k negativním vlivům na vody a vodní ekosystémy. Charakter odvodnění se výstavbou ani provozem záměru v dotčené oblasti nezmění. V oblasti se na zemědělsky využívaných pozemcích nalézají domovní studny, které budou v souladu s jejich pasportem zrušeny a území sanováno. Podle odborného hydrogeologického posouzení (G-Consult, spol. s r.o., 11/2016) nedojde realizací záměru k výraznému ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod. Souhlas ke stavbě obchvatu byl vydán příslušným vodoprávním úřadem (Magistrát města Frýdku-Místku – dále jen „MMFM“) dne 22. 7. 2009 pod č.j. MMFM 19326/2009.

Realizace obchvatu se v některých místech bude dotýkat zájmů ochrany přírody a krajiny. V trase obchvatu leží významné krajinné prvky (dále jen „VKP“), zvláště chráněné části přírody, předměty ochrany v rámci soustavy Natura 2000 i prvky ÚSES.

Trasa obchvatu bude zasahovat do zvláště chráněných území, a to PP Profil Morávky a PP Kamenec.

PP Profil Morávky je součástí regionálního biocentra Údolí Morávky a má rozlohu 49,60 ha. Je tvořen neupraveným korytem řeky Morávky v říč. km 1,100 - 3,500 a jejím doprovodným porostem. Trasa obchvatu kříží tento vodní tok v říč. km 2,250. Průchod PP bude řešen přemostěním celého údolí řeky Morávky. Délka přemostění bude cca 330 m a vychází mimo jiné ze šířky záplavového území stanoveného správcem toku - Povodí Odry, s.p. Vlastní koryto řeky je v místě křížení nestabilní, poloha koryta se stále vyvíjí působením boční eroze v zahluobeném korytě. Předmětem ochrany je kaňonovitý profil šterkonosného toku se skalními prahy a peřejemi a zachování přilehlých lužních porostů a šterkových teras. Přemostění koryto řeky Morávky neohrozí, neboť rozpětí pole nad korytem toku činí 90 m a při stavbě bude použita spřažená ocelovobetonová konstrukce, která vyžaduje minimální podsukružení, a znamená tudíž minimální poškození stávajícího terénu v průběhu výstavby.

PP Kamenec se nachází v nivě řeky Morávky severovýchodně od PP Profil Morávky, má rozlohu 9,82 ha. Jedná se o mokřadní biotop napájený bezejmenným přítokem Černého potoka, jehož se trasa obchvatu dotkne minimálně (toliko v krátkém úseku ochranného pásma).

Záměr zasahuje do dvou lokalit zařazených do soustavy Natura 2000. Jedná se o evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Niva Morávky a Řeka Ostravice. V trase obchvatu se také nachází síť ÚSES všech úrovní – nadregionální, regionální i lokální. Dle stanoviska KÚ MSK, ŽPaZ, záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany anebo celistvost EVL ani ptačí oblasti.

V rámci realizace záměru by mohlo dojít k částečnému ovlivnění flóry, přičemž se předpokládá, že toto případné ovlivnění bude minimalizováno nebo nahrazeno novou výsadbou, pokud to bude možné.

Výstavba obchvatu si vyžádá křížení současných migrační tras živočichů, avšak v rámci projektové přípravy záměru jsou a budou řešeny potřebné a dostatečně průchodné migrační objekty pro zachování migrační prostupnosti dotčeného území. Vlivy na faunu jsou z celkového hlediska při zachování podmínek v jednotlivých níže uvedených individuálních správních aktech hodnoceny jako přijatelné.

Z hlediska ochrany přírody byly vydány k realizaci záměru následující správní akty:

K provedení zásahu do krajinného rázu dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), bylo vydáno Městským úřadem Frýdek-Místek dne 16. 7. 2004 souhlasné rozhodnutí pod č.j. ŽPaZ/1683/04/Kos/246-R. Platnost tohoto rozhodnutí byla dne 30. 7. 2007 potvrzena vydáním závazného stanoviska pod č.j. OŽPaZ/6922/2007/Kos/246.

Rozhodnutím KÚ MSK, ŽPaZ, byla vydána dne 16. 8. 2004 pod č.j. ŽPZ/4077/04/PA výjimka ze zákazu u zvláště chráněných živočichů dle § 56 odst. 3 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb.

Dne 21. 9. 2004 vydal KÚ MSK, ŽPaZ, pod č.j. ŽPaZ/3206/04/Kos/246/R dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. souhlasné stanovisko k zásahu do VKP a v souladu s § 4 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. souhlasné stanovisko k odlesnění pozemků nad 0.5 ha.

K umístění záměru v regionálním biocentru Údolí Morávky vydal KÚ MSK, ŽPaZ v souladu s § 77a odst. 3 písm. a) ve spojení s § 2 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb. dne 7. 2. 2005 stanovisko pod č.j. ŽPZ/506/05/PA.

Pro vodní ekosystémy byla KÚ MSK, ŽPaZ, dne 2. 12. 2005 vydána výjimka ze zákazu u zvláště chráněného druhu dle § 56 odst. 3 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb. pod č.j. 27622/2005/ŽPZ/Ond/0004.

Pro stavební činnost v PP Profil Morávky vydal KÚ MSK, ŽPaZ, dne 11. 1. 2013 pod č.j. ŽPZ/39107/2012/Řon závazné stanovisko podle § 37 odst. 2 a § 44 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb.

Dne 20. 11. 2015 vydal KÚ MSK, ŽPaZ, pod č.j. MSK 136130/2015 stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Přeshraniční vlivy se vzhledem k charakteru záměru a jeho vzdálenosti od nejbližších státních hranic s Polskou republikou a Slovenskou republikou nemohou projevit.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, které zahrnují analýzu a rozbor aktuálního technického řešení záměru, administrativní a právní stránku jeho projednávání a odborné podklady pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, zpracované ve vyžadovaných oblastech osobami s příslušnou autorizací, se ministerstvo ztotožnilo se závěry doposud zpracovaných podkladů a dosavadního projednávání záměru a dospělo k závěru, že případné negativní vlivy prioritního dopravního záměru budou při respektování opatření stanovených tímto stanoviskem akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění opatření stanovených k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo při stanovení opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí vycházelo zejména z aktualizovaných odborných podkladů a studií: revizní biologický průzkum (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016); autorizované hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví (RNDr. Alexander Skácel, CSc., 1/2017); hluková studie (Akustika Bartek, s.r.o., 11/2016); rozptylová studie (TESO, spol. s r.o., 10/2016); hydrogeologická studie (G-Consult, spol. s r.o., 11/2016), DSP, a dále z platných rozhodnutí a stanovisek dotčených správních úřadů.

Opatření č. 1 je stanoveno pro období přípravy záměru za účelem minimalizace ploch dočasného záboru zemědělských půd a je již částečně splněno v rámci přípravných a projekčních prací i v rámci projednávání jednotlivých stavebních a povolujících dokumentů. Opatření je v plném rozsahu akceptováno i v bodu 10 územního rozhodnutí. Opatření je nadále platné pro přípravu záměru v rámci dalších projekčních prací, především v rámci detailního prováděcího projektu a zásad organizace výstavby.

Opatření č. 2 je stanoveno k řádnému nakládání se zemním materiálem při provádění stavebních prací. Z určité části může být tento materiál klasifikován jako odpad, s nímž bude dále nakládáno v režimu zákona o odpadech. Ve fázi výstavby záměru budou vznikat i specifické stavební odpady z provádění stavebních prací, případně z provozu

stavební techniky. Opatření je nezbytné splnit v období přípravy prováděcího projektu stavby a aplikovat je v průběhu provádění stavby.

Opatření č. 3 je stanoveno na základě nezbytného rozpracování podrobné organizace stavební činnosti, především organizace směrů materiálového toku při provádění přípravných stavebních prací, dovozu a zpracování stavebního materiálu a odvážení přebytečného materiálu z prostoru stavby. Opatření je nezbytné splnit v období přípravy prováděcího projektu stavby jednotlivých SO a aplikovat je i v průběhu realizace stavby.

Opatření č. 4 vychází z nutnosti předem preventivně vyřešit riziko narušení vodotečí a vodních ekosystémů vodních toků, nad kterými budou stavěny mostní objekty. Preventivní ochranu vodních toků a jejich ekosystémů je nutno řešit již v prováděcím projektu stavby mostních objektů překonávajících vodoteče.

Opatření č. 5 je nezbytné realizovat v rámci zpracování prováděcího projektu vegetačních úprav a respektovat v rámci SO 801 (Vegetační úpravy). Projekt zároveň zajistí realizaci náhradní výsadby za kácení dřevin v trase stavby. Při projednávání a v rámci schvalovacího řízení bude kompetentními orgány zajištěno, aby cílový stav vegetačních úprav plnil svou funkci, tj. aby mimo jiné bylo zajištěno opláštění lesních průseků jako ochrana před bořivými účinky větru, a aby použitá skladba vegetace odpovídala přirozenému stavu, který je pro dotčené území charakteristický a který se pozitivně uplatní v dotváření krajinného rázu.

Opatřením č. 6 bude zajištěno v rámci SO 780 a 781 (Náhradní oplocení a Zábrany vstupům zvěře - oplocení) zabránění vstupu zvěře na komunikaci a její navedení do bezpečných průchodů.

Opatření č. 7 vychází z modelové situace šíření dopravního hluku při zpracování hlukové studie. Je nezbytné je zajistit jako součást souboru protihlukových opatření v rámci prováděcích projektů staveb mostů - SO 201 až SO 222.

Opatřením č. 8 bude zajištěno naplnění ustanovení § 11 odst. 5 a násl. zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“) – navrhnout kompenzační opatření.

Opatření č. 9 vyplývá z nezbytnosti koordinovat výstavbu záměru s realizací stavby „Skatulův hliník – sanace a rekultivace skládky“. Veškeré stavební práce v prostoru skládky bývalého podniku Válcovny plechu musí být, včetně její sanace, provedeny ještě před výstavbou trasy obchvatu, což bude vyžadovat koordinaci časových harmonogramů obou staveb. Způsob koordinace práce obou staveb bude zpracován do příslušné dokumentace obou staveb.

Opatření č. 10 vyplývá z nezbytnosti omezovat na nejnižší možnou úroveň plošné zdroje znečištění ovzduší s cílem minimalizovat negativní vlivy výstavby na složky životního prostředí i na veřejné zdraví. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které zpracuje dodavatel stavby a aktuální situace bude pravidelně zaznamenána ve stavebním deníku.

Opatření č. 11 je stanoveno pro objektivní a komplexní zajištění zájmů chráněných orgánem ochrany přírody v plném rozsahu, aby byly zajištěny všechny potřebné ochranné a transferové práce chráněných druhů rostlin a živočichů a aby byla zajištěna ochrana dotčeného území. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které

zpracuje dodavatel stavby a bude stanovena odborně způsobilá osoba pro provádění environmentálního dozoru, která bude průběžně zaznamenávat vývoj situace během realizace stavby z hlediska možných střetů se zájmy zákona č. 114/1992 Sb.

Opatření č. 12 vyplývá z potřeby minimalizace stavebních zásahů v období vegetační sezóny a minimalizace zásahů do vegetace a do ročního životního cyklu rostlin a živočichů v době jejich největší biologické aktivity. Tato podmínka je již zohledněna v individuálních správních aktech, které povolují výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů a povolení pro kácení dřevin v trase stavby. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, který zpracuje dodavatel stavby a zaznamenáváno do stavebního deníku.

Opatření č. 13 vychází z modelovaných imisních příspěvků hlučnosti během provádění stavební činnosti, které zpracovává hluková studie a z požadavků na minimalizaci obtěžování okolních obyvatel hlučností stavebních prací, především v noční době (22 – 06 hodin). Omezení stavebních prací doprovázených vysokou hlučností v ranních a večerních hodinách vychází z minimalizace rizika narušení pohody okolních obyvatel stavebním hlukem.

Opatření č. 14 je formulováno na základě znalostí o raném sukcesním vývoji ekosystémů a osídlování narušených a nestabilních ploch především odolnými invazivními druhy, které mají následně snahu osídlit další plochy ve svém okolí a konkurovat tak druhům, které jsou pro dané prostředí přirozené. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které zpracuje dodavatel stavby.

Opatření č. 15 vychází z potřeby preventivně ochránit vzrostlou vegetaci, která se v rámci projektu vegetačních úprav stane významnou složkou budoucího vegetačního krytu s významnou ekostabilizační funkcí. Je nezbytné, aby zachovaná dřevinná vegetace byla po ukončení stavební činnosti v nejlepší možné formě, s minimem poškození. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které zpracuje dodavatel stavby.

Opatření č. 16 vyplývá z nutnosti ochrany vodních toků a jejich vodohospodářských i ekologických a vodoochranných funkcí i z nezbytnosti ochrany zájmů zákona č. 114/1992 Sb. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které zpracuje dodavatel stavby, a kontrolováno odborně způsobilou osobou pro provádění environmentálního dozoru.

Opatření č. 17 vyplývá z předpokladů a vstupních údajů, které byly použity při zpracování rozptylové studie. Kropení povrchu staveniště a skládky prašných materiálů omezí emise sekundární prašnosti z plošných i liniových zdrojů, které budou v průběhu stavební činnosti provozovány. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby, které zpracuje dodavatel stavby, a kontrolováno odborně způsobilou osobou pro provádění environmentálního dozoru.

Opatření č. 18 vyplývá z nezbytnosti omezení vlivů stavební činnosti pouze na dotčenou lokalitu bez nezbytného rozšiřování částic typu sekundární prašnosti z prostoru stavby mimo staveniště.

Opatření č. 19 vychází z požadavků na bezpečnost osob, pracovního a životního prostředí při provádění stavební činnosti. Bude realizováno jako součást zásad organizace výstavby a havarijního plánu staveniště, které zpracuje dodavatel stavby a bude kontrolováno odborně způsobilou osobou pro provádění bezpečnosti nebo environmentálního dozoru, která bude evidovat i použití těchto prostředků.

Opatření č. 20 vychází ze znalostí o erozních jevech, které se na nezpevněných plochách stavenišť zákonitě vyskytují. Jedná se o preventivní opatření, které bude zahrnuto do realizačního projektu SO 001 (Příprava území) a SO 101 (Silnice I/48), případně i dalších SO, pokud to bude vzhledem k místním okolnostem relevantní.

Opatření č. 21 vychází z nezbytnosti zajistit potřebnou ochranu okolí trasy záměru, především vodních ekosystémů a zvláště chráněných částí přírody. Před uvedením stavby do provozu je tedy nezbytné provést jak kontrolu funkčnosti jednotlivých součástí vodohospodářského systému, zejména systému odvodnění komunikace, včetně zařízení k separaci nečistot a uzavíracích prvků, tak kontrolu jejich funkčnosti jako celku.

Opatření č. 22 respektuje závěry hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví, kde je tento požadavek stanoven pro ověření platnosti zpracovaného modelu očekávané hlukové situace a zjištění skutečné hlukové expozice trvale bydlících osob v okolí stavby. Harmonogram ověřovacího měření, případně hlukového monitoringu, a umístění měřících bodů je nezbytné předem projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, přičemž se doporučuje provést první měření pro nulovou variantu, tj. před zahájením provozu obchvatu. Na základě zjištění skutečné hlukové expozice může vyplynout potřeba realizace dodatečných opatření k eliminaci hluku.

Opatření č. 23 je formulováno z důvodu zajištění potřebné účinnosti posypů zimní údržby, aby smyvy po tání sněhových srážek obsahovaly co nejmenší množství solí.

Opatření č. 24 vychází z potřeby zajištění permanentní a dlouhodobé funkčnosti celého souboru SO, které tvoří stavbu záměru, a z potřeby prevence vzniku závad a havarijních stavů.

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí ministerstvo nestanovilo, neboť jsou součástí přímo DSP a jejich příloh nebo byla stanovena v závazných stanoviscích dotčených úřadů a jejich splnění bude tedy zajištěno.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Vlivy na obyvatelstvo

V rámci zpracování DSP byla při další přípravě stavby zpracována řada souvisejících studií, zejména hluková studie a rozptylová studie.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Hodnocení vlivu na veřejné zdraví zpracoval RNDr. Alexander Skácel, CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví v 01/2017.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví bylo provedeno z hlediska současných odborných poznatků o vlivech faktorů životního prostředí na lidské zdraví a metodických požadavků na kvalitativní a kvantitativní hodnocení vlivů na veřejné zdraví (Health Impact Assessment – dále jen „HIA“) s využitím závazných národních pramenů i zahraničních odborných pramenů z důvěryhodných zdrojů po jejich verifikaci, kde byly přednostně využívány referenční údaje Světové zdravotnické organizace (World Health Organization – dále jen „WHO“) a Americké agentury pro životní prostředí (US EPA).

V hodnocení vlivů provozu záměru na veřejné zdraví byly posuzovány fyzikální škodlivina (hluk) a chemické škodliviny (imise v ovzduší). Z tohoto autorizovaného posouzení vlivů na veřejné zdraví vyplývají následující závěry:

Hlučnost související s provozem záměru

1. Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem hlukové zátěže v roce 2030 bez realizace záměru v denní ani noční době nehrozí. Realizací záměru není nutno vznik této situace předpokládat.
2. Hluková situace na dotčených referenčních bodech v okolí záměru bude pro nulovou variantu ovlivněna souběhem hlučnosti stávající dopravy a stacionárních zdrojů hlučnosti. Vlivem realizace záměru se v denní i noční době stanou dominantními zdroji hluku modelované hlukové příspěvky dopravní hlučnosti.
3. Hlučnost v okolí záměru v době jeho provozu na základě akustického modelu imisní situace hlučnosti představuje v denní době objektivní riziko mírného obtěžování hlukem, avšak na obou koncích liniového vedení trasy záměru se zdravotní riziko zvýší. V noční době představuje realizace záměru také přesun zdravotního rizika hlučnosti do vyššího hlukového pásma. Podmínky ohrožení veřejného zdraví vyjádřené pomocí objektivně stanovených kritérií se tedy po realizaci záměru pro dotčenou exponovanou populaci v okolí liniové trasy významně změní. Uvedené tvrzení vychází z objektivizovaných hodnot dle autorizačního návodu pro hodnocení zdravotního rizika hlučnosti (AN15) a údajů WHO a očekávané změny hlukové situace pro situaci roku 2030. Pro období provozu záměru se všechny hodnocené imisní referenční body budou nalézat ve vyšším pásmu vymezujícím riziko zvýšeného výskytu určitých symptomů poškození zdraví.
4. Hlukové klima v důsledku realizace záměru se významně změní a očekává se prokazatelný a smyslově pocíitelný nárůst hlučnosti a změna hlukového klimatu. V důsledku příspěvku hlučnosti vlivem realizace záměru je za očekávané situace nutno uvažovat o významném zhoršení faktoru pohody v denní i noční době.
5. Kvantitativní hodnocení očekávané změny počtu rozmrzelých obyvatel prokazuje, že se počet dotčených občanů v důsledku realizace záměru zvýší. Nárůst počtu občanů s určitým stupněm rozmrzelosti (tab. 12 a 13 HIA) bude představovat 22 osoby s nízkým stupněm rozmrzelosti, 11 osob se středním stupněm rozmrzelosti a 4 osoby s vysokým stupněm rozmrzelosti.
6. Po realizaci záměru je doporučeno provést odpovídající terénní měření charakterizující očekávanou hlukovou situaci v dotčeném území.

Imise chemických škodlivin

7. Při zohlednění stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr pro hodnocené škodliviny riziko ohrožení veřejného zdraví. Výjimkou v tomto směru jsou stávající imisní koncentrace prašných částic a benzo(a)pyrenu. Samotný imisní příspěvek hodnoceného záměru z hlediska očekávaného vlivu modelovaných škodlivin v potenciálně dotčených nejbližších osídlených lokalitách v okolí záměru bude nepatrný a významná změna celkové imisní zátěže v modelované oblasti se nepředpokládá. Imisní příspěvek záměru bude nevýznamným zdrojem imisí

chemických škodlivin, v obydlených oblastech bude jeho zdravotní vliv zanedbatelný, což se projevuje v nepatrném počtu očekávaných případů poškození zdravotního stavu exponované populace vlivem samotného záměru.

8. Současný stav maximálních krátkodobých imisí prašnosti a benzo(a)pyrenu představuje určité riziko pro veřejné zdraví v dotčené oblasti. Vliv záměru je však ve srovnání se současným stavem a úrovní zdravotního rizika zanedbatelný, zvláště v oblastech s trvalým osídlením v potenciálně dotčeném okolí záměru. Realizace záměru může současnou imisní situaci ovlivnit pouze nepatrně a z hlediska výskytu symptomů poškození zdravotního stavu exponované populace je tato změna zanedbatelná.
9. Očekávané příspěvky výskytu symptomů poškození zdravotního stavu dotčených obyvatel na stanovených specifických referenčních bodech jsou vždy nízké, provoz záměru bude ovlivňovat zdravotní stav dotčené populace ve srovnání se současnou situací pouze v nepatrném rozsahu. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví se očekává v podstatě zachování současné úrovně zdravotního rizika. Očekávané změny vlivů na veřejné zdraví vlivem provozu záměru v budoucím období jsou v praxi zanedbatelné.
10. Uvedené závěry byly konkretizovány a kvantifikovány pomocí závislostí z epidemiologických studií dle materiálů WHO.
11. Nejvyšší hodnoty benzenu emitovaného vlivem imisního příspěvku dopravního provozu záměru budou v oblasti společensky přijatelného rizika rakoviny s rezervou minimálně jednoho až dvou řádů (nejvyšší hodnoty individuálního celoživotního rizika se pohybují v rozmezí E-07 až E-08), a nebudou proto představovat za stávajících imisních podmínek významné riziko pro veřejné zdraví. Očekávaný nárůst přídatných případů rakoviny vlivem imisí záměru představuje $9,74E-07$, což znamená frekvenci cca 9 přídatných případů rakoviny/ 10^7 roků. Tato hodnota je v praxi zanedbatelná a pohybuje se v oblasti hypotetického předpokladu, který neovlivní zdravotní situaci exponované populace.
12. Nejvyšší hodnoty individuálního celoživotního rizika rakoviny z hlediska emitovaného benzo(a)pyrenu vlivem imisního příspěvku dopravního provozu záměru budou také v oblasti společensky přijatelného rizika (nejvyšší hodnoty činí E-06) a nebudou proto za stávajících imisních podmínek představovat významné riziko pro veřejné zdraví. Očekávaný nárůst přídatných případů rakoviny vlivem imisí záměru je $3,53E-05$, což představuje frekvenci cca 3 přídatné případy rakoviny/ 10^5 roků. Tato hodnota je v praxi zanedbatelná a pohybuje se v oblasti hypotetického předpokladu, který neovlivní zdravotní situaci exponované populace.
13. Závěry o míře zdravotního rizika chemických imisí byly ověřeny porovnáním závěrů na základě databází WHO a US EPA a byly porovnány s výskytem symptomů poškození zdravotního stavu na úrovni státem garantovaného stupně ochrany veřejného zdraví.

Z uvedeného vyplývá, že zdravotní riziko chemických imisí způsobené realizací záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné, dominantním vlivem

bude i do budoucna současná zátěž atmosféry a komunální dopravní zátěž prostředí z dopravního provozu na komunikační síti, která je charakteristická pro nulovou variantu. Intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných chemických polutantů v případě dodržení modelovaných parametrů dopravního provozu záměru nebudou důvodem nepřijatelného zvýšení rizika ohrožení veřejného zdraví potenciálně dotčených obyvatel. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se zde očekává za současného stupně zátěže životního prostředí převaha pozitivních důsledků realizace záměru (realizační varianta).

Naproti tomu se očekává prokazatelný nárůst hlukových imisí vlivem realizace záměru, a to i přes realizaci protihlukových opatření, a přesun většiny území do vyššího pásma zdravotního rizika expozice hluku. Z hlediska hlukové zátěže prostředí budou v okolí liniového záměru zhoršeny podmínky ochrany veřejného zdraví v denní i noční době a očekává se změna současného hlukového klimatu, což je z hlediska ochrany veřejného zdraví jediný významný negativní aspekt posuzovaného záměru. Hlukovou situaci je proto doporučeno ověřit v období zkušebního provozu záměru pomocí terénního měření. **Z hlediska nařízení vlády č. 272/2011 Sb. však nebudou na žádném trvale osídleném místě v okolí záměru vlivem jeho provozu překročeny stanovené limitní hodnoty pro ochranu populace před hlukem.**

Významný příznivý efekt propojení již realizovaných úseků dálnice D48 obchvatem města Frýdek-Místek v podobě snížení dopravních intenzit na stávajícím průjezdu D48 městem Frýdek-Místek je zjevný. Projeví se snížením imisí a hlukové zátěže a zvýšením bezpečnosti silničního provozu v celé dotčené komunikační síti s pozitivním důsledkem pro desetitisíce osob. Dopravní zklidnění v centru města a jeho nejbližším okolí se projeví i snadnější dopravní dostupností zdravotnických zařízení i například vzdělávacích a úředních míst a obchodních center, což souvisí nejen s potenciálním nižším rizikem poškození zdraví zúčastněných osob, ale i nepřímo se snížením psychické zátěže v důsledku enormní dopravní aktivity.

Z komplexního hlediska ochrany veřejného zdraví je tedy možno očekávat převahu pozitivních přínosů.

Na základě výše uvedeného se ministerstvo ztotožnilo s uvedenými závěry, tzn., že imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu záměru v okolních trvale osídlených lokalitách jsou nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění. Rovněž se ministerstvo ztotožnilo s ohledem na výše uvedené s tím, že vypočtený imisní příspěvek hluku z dopravy v okolí záměru nedosahuje zdravotně nepřijatelných hodnot. Realizace záměru při splnění všech opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví stávající situaci z hlediska platných předpisů neovlivní nepřijatelným způsobem.

Vlivy na ovzduší

Pro realizaci záměru byla zpracována rozptylová studie (TESO, spol. s r.o., 10/2016) podle aktuálních vstupních údajů a v současné době platné metodiky. Výsledky této studie potvrzují přijatelný příspěvek sledovaných škodlivin z dopravního provozu do ovzduší v rámci záměrem dotčeného území.

Model očekávané imisní zátěže byl zpracován pro NO₂, CO, benzen, benzo(a)pyren a frakce suspendovaných částic PM₁₀, a PM_{2,5}, jakožto charakteristické znečišťující látky související s dopravou. Pro tyto látky byly vypočteny průměrné roční a maximální

krátkodobé, resp. maximální denní, koncentrace způsobené automobilovým provozem po modelované komunikaci, která se stane liniovým zdrojem škodlivin do ovzduší. Modelová situace byla zpracována pro očekávaný stav k roku 2030. Rozptylová studie prokázala, že automobilová doprava sama o sobě nezpůsobí ve výpočtovém roce 2030 v trase obchvatu nepřijatelné znečištění ovzduší uvedenými látkami.

Realizací záměru dojde vlivem rozložení dopravní zátěže ke změně imisní zátěže lokality, přičemž lze předpokládat snížení imisní zátěže v centru města Frýdek-Místek.

Hodnoty průměrných denních koncentrací mají význam maximálních průměrných denních koncentrací, pokud by podmínky, za kterých mohou nastat, trvaly celý den, což prakticky nastane jen zcela výjimečně. Proto vypočtenou imisní zátěž lokality z daného liniového zdroje vystihují spíše průměrné roční koncentrace znečišťujících látek než hodnoty průměrných denních koncentrací.

Imise PM₁₀

Maximální denní příspěvek imisí PM₁₀ byl vypočten 33,7 µg/m³, tj. 67,4 % hodnoty imisního limitu (50 µg/m³). V porovnávaných profilech v blízkosti okolní zástavby byly vypočteny příspěvky od cca 4,7 do 20,9 µg/m³. Těchto výše uvedených maximálních hodnot však bude dosaženo pouze výjimečně (řádově jednotky dnů za rok), a to za suchého počasí a za krajně nepříznivých rozptylových podmínek.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM₁₀ činí 4,06 µg/m³, toto maximum je vypočteno v těsné blízkosti MÚK Olešná v západní části obchvatu. V porovnávaných profilech v blízkosti okolní zástavby byly vypočteny příspěvky ročních koncentrací do 1,95 µg/m³. Tyto relativně vyšší imisní příspěvky jsou dány započtením vlivu sekundární prašnosti z povrchu vozovek.

V souhrnu se stávajícím imisním pozadím (v průměru cca 38 µg/m³ za posledních 5 let) by u nejbližších obydlených objektů (potažmo u další vzdálenější zástavby) nemělo dojít k překročení imisního limitu pro roční průměr imisí PM₁₀ (40 µg/m³). Vliv posuzované dopravy na imisní zátěž PM₁₀ bude významnější pouze v bezprostřední blízkosti předmětné komunikace.

Imise PM_{2,5}

V porovnávaných profilech v blízkosti okolní zástavby byly vypočteny příspěvky ročních koncentrací PM_{2,5} od 0,242 do 0,684 µg/m³, tj. až 2,7 % hodnoty imisního limitu (25 µg/m³). Vzhledem k tomu, že v dotčené lokalitě je v současné době překročen roční imisní limit pro částice PM_{2,5}, a zároveň dle zpracovatele rozptylové studie realizací záměru bude dosaženo v návrhovém období nejméně 10 let kapacity, která je uvedena v § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., byla pro fázi přípravy záměru stanovena podmínka navrhnout kompenzační opatření ve smyslu ustanovení § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb. a následujících. Vlivem rozložení dopravní zátěže v důsledku realizace záměru lze předpokládat snížení imisní zátěže PM_{2,5} podél stávajícího průjezdu centrem města.

Imise NO₂

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO₂ byl vypočten 10,9 µg/m³, tj. cca 5,5 % hodnoty imisního limitu, což je při stávajícím imisním pozadí (cca 18 µg/m³) akceptovatelné. Ve vybraných profilech v blízkosti okolní zástavby bylo maximum vypočteno 8,02 µg/m³, tj. 4 % limitu. Maximální vypočtené příspěvky průměrných ročních

koncentrací NO₂ činí v celé posuzované lokalitě 1,02 µg/m³, tj. 2,6 % hodnoty imisního limitu. Ve vybraných profilech pak byly vypočteny příspěvky do 0,714 µg/m³. V relativním vyjádření se u obydlených objektů v okolí obchvatu jedná o desetiny až jednotky procent hodnoty imisního limitu (maximálně 1,8 %).

Navýšení krátkodobých i ročních koncentrací NO₂ bude tedy mírné, bez významného vlivu na imisní situaci lokality. Pokud v dotčené lokalitě uvažujeme se současným imisním pozadím NO₂ v průměru cca 18 µg/m³, nedojde k překročení imisních limitů pro hodinové koncentrace (limit 200 µg/m³) ani pro roční koncentrace (40 µg/m³).

Imise CO

U CO činí vypočtená hodnota maximálního denního osmihodinového imisního příspěvku z dopravy 110 µg/m³ (při imisním limitu 10 000 µg/m³). Příspěvky v porovnávaných profilech v blízkosti okolní zástavby byly vypočteny nižší než 100 µg/m³, tj. nižší než 1 % hodnoty imisního limitu.

Při imisním pozadí cca 500 µg/m³ (roční průměr) tedy nebude překročen imisní limit pro CO.

Imise benzenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzenu byl vypočten 0,0996 µg/m³ (cca 2 % imisního limitu 5 µg/m³ a 4,5 % hodnoty stávajícího imisního pozadí). Ve vybraných profilech u nejbližší zástavby byly vypočteny koncentrace do 0,066 µg/m³, tj. cca 1,6 % limitu.

Při imisním pozadí cca 2,2 µg/m³ nedojde k překročení imisního limitu pro benzen.

Imise benzo(a)pyrenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu byl vypočten 0,204 ng/m³, tj. 20,4 % imisního limitu (činí 1 ng/m³) v těsné blízkosti MÚK Frýdlantská ve střední části obchvatu.

V porovnávaných profilech v blízkosti okolní zástavby byly vypočteny imisní příspěvky benzo(a)pyrenu až 0,133 µg/m³, tj. 13,3% ročního imisního limitu, což je stejně jako u částic PM₁₀ a PM_{2,5} mimo jiné způsobeno i započtením vlivu sekundární prašnosti z povrchu vozovek.

Při uvažovaném průměrném imisním pozadí kolem 2,9 ng/m³, již nyní výrazně překračujícím imisní limit 1 ng/m³, jsou nezbytná kompenzační opatření stejně jako u PM_{2,5}. Podél stávajícího průjezdu centrem města je možno očekávat i u tohoto ukazatele znečištění ovzduší znatelný pokles.

Realizací záměru dojde k přerozdělení imisních koncentrací v zájmovém území. Podél stávajícího průjezdu městem Frýdek-Místek dojde realizací záměru ke snížení imisního zatížení. V lokalitě již v současné době dochází k překračování hodnot ročních imisních limitů PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. Proto byla pro fázi přípravy záměru stanovena podmínka navrhnout kompenzační opatření.

Vlivy na klima

Klima a podnebí představuje dlouhodobý charakteristický režim počasí určovaný energetickou bilancí, cykly v ovzduší a vlastnostmi zemského povrchu. Změny podnebí nejsou důsledkem pouze přirozených procesů, ale rovněž souvisejí s nárůstem obsahu

skleníkových plynů v ovzduší, k němuž přispívá i člověk. Stavba předmětného úseku dálnice D48 je řešena citlivě s ohledem na možnost zamezení vlivu záměru na podnebí a klima s vymezením opatření souvisejících s uplatněním vegetačních prvků.

Pro průchod vodotečí s doprovodným porostem, nenarušení funkce prvků ÚSES, zachování funkce navazujících VKP apod. je navrženo dostatečně kapacitní mimoúrovňové křížení (mimoúrovňové křižovatky a mostní objekty).

Klima zájmové oblasti bude výstavbou záměru ovlivněno minimálně. Nebude ovlivněno makroklima, ani mezoklima. V důsledku zástinu tělesem dálnice v částech vedených po náspech je možná změna mikroklimatu (snížení teplot, zhoršení provětrávání). V místech zástinu tělesem náspu lze rovněž předpokládat pomalejší odtávání sněhu.

V důsledku realizace záměru nelze předpokládat vliv na celkové úhrny srážek nebo jejich charakter. Četnost ani mocnost teplotních inverzí se v průběhu stavby ani po jejím dokončení nezmění. Za inverzního teplotního zvrstvení bude docházet k horšímu rozptýlu škodlivin, které se do oblasti budou v průběhu provozu z dopravy dostávat. Retenční schopnost krajiny je v rámci projektové dokumentace stavby podpořena řešeným systémem odvodnění zpevněných ploch a využitím okolních ploch podél záměru pro maximální výsadbu stromů a keřů podle prostorových možností a technických podmínek pro vysazování a ošetřování vegetace. Plochy s vegetací budou vytvářet příznivé mikroklima prostředí. Lze konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn., že se nebude podílet na změně klimatu.

Z hlediska zranitelnosti stavby dálnice D48 vůči změnám klimatu je možné na základě komplexního rozboru projekční přípravy stavby konstatovat, že předmětná dopravní stavba bude řešena s ohledem na zabezpečení souvisejícího území pro případ větších a přívalových srážek. Přemostění toků pro případné větší srážky bude dostatečně kapacitní, odvedení vod z komunikace bude řešeno s ohledem na hydrologické charakteristiky území se zohledněním možnosti odvedení přívalových dešťů. Způsob řešení záměru včetně nakládání s vodami je rovněž předpokladem ochrany území před suchem. Tomu přispívají rovněž navržené vegetační úpravy (výsadba stromů, keřů a rostlin), které umožní zachycení vláhy v prostoru navazujícím na zpevněné plochy obchvatu.

Na základě výše uvedeného se ministerstvo ztotožnilo se závěrem, že celkově záměr nebude mít významný vliv na klima. Realizací záměru může dojít pouze k drobným změnám mikroklimatu, makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude.

Vlivy na hlukovou situaci

Vyhodnocení vlivu na hlukovou situaci v dotčeném území v okolí záměru (liniového zdroje) je uvedeno v aktualizaci hlukové studie (Akustika Bartek, s.r.o., 11/2016) a bylo zpracováno pro celou trasu obchvatu se zaměřením na dotčené chráněné venkovní prostory staveb (dále jen „CHVPS“) pro předpokládanou dopravní zátěž v roce 2030. Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku L_{Aeq} pro denní (6:00 – 22:00 hod.) a noční (22:00 – 6:00 hod.) dobu byl proveden programem Hluk+ verze 11.8. profi11_území. Ve výpočtu byly uvažovány přípustné hodnoty hluku v okolí hlavních dopravních cest ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“). Model hlukové situace pro cílový stav provozu záměru zohledňuje navržená protihluková opatření a dokládá

dodržení platných limitů hlukové zátěže z dopravy na hlavních dopravních tazích v nejbližším potenciálně dotčeném okolí s trvalým osídlením. Návrh protihlukových opatření je obsažen v DSP záměru jako SO 790 (Protihlukové stěny). K projektové dokumentaci včetně protihlukových opatření vydala Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě (dále jen „KHS MSK“) dne 13. 11. 2006 pod č.j. HOK/OV-8724/215.5.1/06 souhlasné závazné stanovisko a poté dne 7. 6. 2007 pod č.j. HOK/OV- 5326/215.5.1/07 opravné usnesení k tomuto závaznému stanovisku.

V hlukové studii jsou tabelárně uvedeny hodnoty dopadající ekvivalentní hladiny hluku pro všechny modelované referenční body, v grafické části je zobrazení hlukových pásem včetně odrazů od vlastních fasád. Veškerá protihluková opatření byla modelována dle projektové dokumentace na základě hlukové studie z 08/2006.

Výpočtové rychlosti byly v hlukové studii zadány pro dálnici dle Technických podmínek TP219 "Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí" (schváleny s účinností od 1. 1. 2010 Ministerstvem dopravy). Výpočtové rychlosti tedy byly stanoveny různé pro osobní a nákladní vozidla, ale také v jednotlivých pruzích nebo různé ve dne a v noci.

U všech modelovaných referenčních bodů (celkem 56 referenčních bodů) je z výpočtů hodnot hladin hluku zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem provozu záměru překračovat v CHVPS povolené hodnoty pro den $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a pro noc $L_{Aeq,8h} = 50$ dB při výše uvedeném návrhu protihlukových stěn (ty mají být dle DSP vybudovány v úsecích: km 0,000 – 0,240; km 0,320 – 4,400; km 4,400 – 6,700; km 6,750 – 7, 400; km 7,500 – 8,660 - zde protihluková stěna přesahuje do navazujícího úseku již realizované části dálnice D48). Základním předpokladem však je kompletnost a účinnost projektovaných a modelovaných protihlukových opatření.

Rozdíly ve výsledcích výpočtů v hlukových studiích z roku 2006 a 2016 jsou dány hlavně rozdílnými vstupními daty intenzit a složení dopravy (intenzita dopravy záměru pro rok 2030 od Mott MacDonald, září 2012), taktéž změnou metodiky výpočtů platnou od roku 2010 (do modelového softwaru Hluk+ je implementována).

Na základě požadavků KHS MSK i závěrů dalších odborných posouzení je však nutné provést akreditované terénní měření a vyhodnocení skutečného vlivu provozu záměru na CHVPS v dotčeném území, což bude provedeno v rámci provozu.

Na základě výše uvedených podkladů a aktualizovaného modelového posouzení hlučnosti očekávané dopravy v území po realizaci záměru lze z pohledu ministerstva konstatovat, že celková hluková situace se v zájmovém území v okolí trasy nového obchvatu změní. Na stávajícím průjezdu městem Frýdek-Místek se po realizaci záměru očekává významný pokles dopravní intenzity a tím i pokles hlukového zatížení z dopravního provozu. Zprovoznění záměru se projeví nárůstem dopravní hlučnosti v relativně řídko osídlených oblastech. Model očekávané budoucí hlukové situace ve výhledu roku 2030 však prokazuje, že očekávaná hlučnost dopravního provozu bude v souladu s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a dalšími právními předpisy, které chrání veřejné zdraví před negativními vlivy hlučnosti. Tuto situaci je však potřebné doložit následným terénním měřením, případně monitoringem (je zohledněno v opatření č. 22 závazného stanoviska pro fázi provozu záměru).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na charakter odvodnění oblasti a povrchové vody

Součástí záměru nejsou zásahy do vodních toků, které jsou kříženy nebo se dostávají do kontaktu s tělesem připravovaného záměru, ani jejich větší vodohospodářské úpravy. Křížení nebo kontakty s vodotečemi jsou projektem záměru řešeny přemostěními, která dostatečně respektují vodohospodářské zájmy i zájmy ochrany přírody. Přemostění zajišťuje zachování stávajícího vodního režimu vodních ekosystémů, nenarušuje protipovodňové úpravy na křížených vodních tocích, neovlivňuje inundační pásmo, neomezuje břehové porosty, a proto zůstane zachována i jejich migrační schopnost. Ve vodních tocích ani v břehových porostech nebudou vybudovány prvky, které by mohly působit jako migrační bariéry nebo narušit říční kontinuum dotčených vodních ekosystémů. Vodní ekosystémy a jejich okolí je však nezbytné chránit v průběhu výstavby celého komplexu stavebních objektů, aby nedošlo k jejich narušení nebo poškození při stavebních pracích činnostech stavebních mechanismů nebo únikem závadných látek.

Stavebně tedy nebudou povrchové vody záměrem ovlivněny. K potenciálním vlivům však může docházet v důsledku činností, které se v souvislosti se záměrem budou v jejich blízkosti odehrávat. V období realizace záměru je nezbytné chránit povrchové vody v době přípravy staveniště, přesunu zemního materiálu a jeho vrstvení, při provádění vlastních stavebních činností i při závěrečných pracích, jako např. osázení svahů, provádění nástříků, nátěrů, osazování dopravního značení apod. Zvláštní pozornost je přitom potřebné věnovat prevenci rizika erozních jevů a následných splachů z otevřených a doposud nezpevněných stavebních ploch a svahů. Provoz po komunikaci křížící povrchové vody pro ně může představovat riziko splachů závadných látek z havárií, splachů úkapů závadných látek z vozidel, která nejsou v odpovídajícím technickém stavu, splachů prašných částic pocházejících z provozu motorových vozidel, včetně například otěrů pneumatik, a smyvů látek majících původ z posypů v důsledku provádění zimní údržby.

Prevence popsaných rizikových situací je zohledněna v projektu stavby a v opatřeních pro její realizaci, jako například požadavek na preventivní vybudování protierozních opatření, zákazem pojezdů techniky v tělesech vodních toků a v jejich okolí apod. Odvodnění vozovky bude řešeno samostatnými vodohospodářskými objekty (SO 301 až SO 386), zejména systémem odvodnění s odučovači. Technické řešení odvodňovacích zařízení zahrnuje všechny potřebné prvky pro zajištění jejich funkce v souladu s vodohospodářskými předpisy a s důrazem na ochranu recipientů.

Plocha vozovky bude vyspádována příčným sklonem do monolitických žlábků při okrajích silnice a u středového dělicího pásu. V tomto žlábků budou osazeny dešťové vpusti s dálniční mříží napojené do potrubí a nových revizních šachet dešťové (odvodňovací) kanalizace. Potrubí kanalizace mezi šachtami v tělese dálnice je uloženo ve středním dělicím pásu, osy šachet jsou umístěny mezi 0,35 m a 0,1 m vpravo od hlavní osy dálnice ve směru staničení (v závislosti na umístění svodidel), šachty na potrubí o větších profilech (retence v potrubí DN 800, DN 1 000) jsou umístěny 0,5 m vpravo od hlavní osy ve směru staničení. Středové přejezdové pásy budou odvodněny pomocí prefabrikovaných šterbinových žlábků.

V rámci odvodňovací kanalizace jsou umístěny také lapače splavenin a nečistot. Dešťové vody odvedené z ploch dálnice budou dále přes dešťové usazovací nádrže

vypouštěny do stávajících vodotečí. Koncové šachty před výustními objekty jsou opatřeny uzavíracími stavítky pro možnost uzavření kanalizace v případě havárie.

V rámci přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen „DÚR“) a následně DSP byl projekt projednáván s vodoprávním úřadem a se správcem dotčených vodních toků, vodních ploch a dotčených vodních zdrojů. Jejich požadavky byly do DSP zapracovány, zejména požadavky na ochranu vodních zdrojů a minimalizaci zásahů do vodních toků. Byla vydána rozhodnutí MMFM dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 254/2001 Sb.“), ze dne ze dne 22.7.2009 pod č.j. MMFM 19345/2009, 19285/2009, 19315/2009 a 19326/2009. Tato rozhodnutí stanovují i podmínky a požadavky pro realizaci stavby.

Vzhledem k uvedenému je předpoklad, že nedojde k významnému ovlivnění co do kvality a kvantity vod v dotčených vodních tocích. Před uvedením stavby do provozu bude provedena kontrola funkčnosti jednotlivých součástí vodohospodářského (odvodňovacího) systému i jeho funkčnosti jako celku.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska pro navazující řízení.

Vliv na podzemní vody

Stavba se nenachází v ochranném vodohospodářském pásmu, avšak v její trase se vyskytují objekty studní a vrtů. Pro zpracování DSP byl zpracován rozsáhlý geotechnický průzkum (SIMgeo, 07/2004) který zahrnuje i specializovaný hydrogeologický průzkum. Dle závěrů hydrogeologického posudku neovlivní projektovaná zařízení a plánované činnosti prováděné na staveništi ani následný provoz jednotlivých vodohospodářských zařízení, jakožto součástí záměru, negativně kvalitu ani kvantitu podzemních vod.

Pro posouzení možných vlivů stavby v blízkosti jímacích území vodních zdrojů byla zpracována Hydrogeologická studie „D48 Frýdek-Místek, obchvat“ (G-Consult, spol. s r.o., 11/2016), která identifikovala 43 objektů, které mohou být realizací záměru ovlivněny. V rámci přípravy území (SO 001) je navržena demolice studní a vrtů v trase obchvatu a jejich sanace, aby byly zvodnělé vrstvy ochráněny před případnou kontaminací i do budoucna.

Vliv na jakost vod

Veškerá voda ze zpevněných ploch dálnice bude svedena pomocí příčného sklonu a podélných rigolů do kanalizačních vpustí a odtud zaústěna do odvodňovacího systému, který je tvořen vodohospodářskými zařízeními SO 301 až SO 312. V žádném místě

nebude voda ze silničního tělesa stékat volně do okolního terénu ani nebude docházet k přímému vypouštění splachových vod ani vod z tání sněhu do podzemí (horninového prostředí a podzemních vod). Tím je minimalizováno riziko znečištění povrchových nebo podzemních vod kontaminací, která může být splavována dešťovými vodami z tělesa komunikace a která může mít původ v autohaváriích, případně jako doprovodný důsledek údržby jednotlivých částí silnice (např. zimní údržba).

Vliv zimní údržby je sezónní, jeho potenciální intenzita však kolísá v závislosti na klimatických podmínkách konkrétního zimního období a na množství spotřebovaného posypového chemického materiálu. Současná koncentrace chloridů v recipientech vod majících původ v použitých posypových chemických prostředcích je podle zkušeností ze zimní údržby na stávajícím průjezdu trasy v blízkosti centra města Frýdek-Místek relativně nízká. Limitní hodnoty stanovené nařízením vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, nebudou překračovány.

Vzhledem k celkové koncepci záměru, kdy veškeré vody odváděné z povrchu vozovky jsou dle jednotlivých SO sváděny do kanalizace a dále procházejí přes odlučovače ropných látek a lapače splavenin, je možné předpokládat, že k významnějšímu vnosu znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod nebude docházet.

Určité riziko ovlivnění jakosti povrchových i podzemních vod existuje v období výstavby záměru. Pro jeho minimalizaci budou uplatněna opatření, především u demolic v rámci ochrany před znečištěním splachy. Realizaci a dodržování příslušných opatření bude kontrolovat environmentální dozor.

Na základě výše uvedených skutečností se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že u povrchových vod nemůže dojít k nepřiměřenému negativnímu zásahu. V dotčeném území se neočekává ani výrazné ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod. Pro ochranu vodních ekosystémů v dotčeném území jsou navržena opatření pro minimalizaci potenciálního rizika nepříznivých vlivů (zohledněno v opatření č. 21 závazného stanoviska pro fázi výstavby záměru a rovněž v opatření č. 24 pro fázi provozu záměru).

Vlivy na půdu

Zábor ZPF

Dle projektu bude pro stavbu odňato 39 ha půdy ze ZPF.

Pedologický průzkum byl proveden v rámci předběžného průzkumu území (SIMgeo, 07/2004). Dále byl proveden samostatný pedologický průzkum (DSP, dokument H.6, Beran, 03/2008, aktualizace 04/2009) pro posouzení mocnosti možné skryvky kulturní vrstvy půdy a posouzení možnosti využití skryté zeminy. Průzkumné práce prokázaly průměrnou mocnost orniční vrstvy 0,3 m. Zabíraná půda zahrnuje zeminy s typickými půdními představiteli na pozemcích zemědělsky využívaných, kdy sejmutá orniční vrstva bude použitelná pro zúrodnění méně úrodných půd a rekultivační práce. Podorniční horizont není podle provedených průzkumů vhodný pro další využití. Provedená bilance počítá s objemem skryvek v množství 60 300 m³. Sejmutá vrstva ornice bude použita pro zpětné ohumusování svahů dálničního tělesa a pozemky přímo dotčené stavbou. Využití zbývající části kulturních zemín bude provedeno dle dispozic orgánu ochrany ZPF.

K vynětí nezbytných částí trasy záměru ze ZPF byl vydán souhlas Ministerstvem životního prostředí pod č.j. OEKL/1037/04 dne 19. 4. 2004.

Zábor PUPFL

PUPFL jsou dotčeny pouze v relativně malém rozsahu 7 ha. Realizace záměru se může projevit vlivem na ekosystémy a zprostředkovaně na biotu lesního společenstva výstavbou liniové bariéry, projekt však počítá s prvky pro zajištění migračních tras. Vynětí bylo povoleno kompetentními orgány (KÚ MSK, ŽPaZ, ze dne 3.5.2004 pod č.j. ŽPZ/3700/04/NE a Vojenský lesní úřad ze dne 9.2.2004 pod č.j. 51867/2004-4707).

Na základě výše uvedených podkladů ministerstvo konstatuje, že při dodržení podmínek uvedených v rozhodnutích a stanoviscích orgánů ochrany ZPF a PUPFL již není zapotřebí stanovovat další opatření.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flóra a fauna

Při přípravě stavby byla provedena celá řada biologických průzkumů během let 2002–2016, které umožňují zhodnotit výskyt biologické složky ekosystémů v dotčeném území i potenciální vlivy záměru na flóru a faunu.

Nejaktuálnější biologický průzkum byl proveden v roce 2016 v celé trase záměru (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016). Tento dokument obsahuje revizní průzkum a dokumentuje stav bioty v dotčeném území k roku 2016. Jsou identifikovány aktuálně zjištěné biologické prvky, které by mohly být dotčeny a ovlivněny hodnoceným záměrem (biotopy, rostliny a živočichové). Tento odborný dokument navazuje na biologický monitoring zájmového území zaměřený na sledování stavu společenstev v zastoupených biotopech a na skutečnosti podstatné z hlediska možnosti realizace záměru.

V území dotčeném realizací záměru byly vyhodnoceny stanovištní poměry, byl proveden aktuální rozbor bioty a na základě takto získaných primárních údajů byly ověřeny aktuálně platné předpokládané vlivy na rostliny, živočichy a prostředí. Zvláštní pozornost byla věnována zjištění výskytu zvláště chráněných druhů (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

V mokřadech pod tratí ČD na k.ú. Panské Nové Dvory byl zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*).

V prostoru napojení trasy na stávající D48 u mostu navazujícího na Černý potok a lesní plochu je podmáčená pcháčová louka s vlhkomilnějšími druhy vytrvalých bylin (např. pcháč zelinný – *Cirsium oleraceum*, kyprej vrbice – *Lythrum salicaria*). V prostoru kolem trati ČD se tato louka mění (v souvislosti s výškou hladiny podzemní vody) na souvislou rákosinu (rákos obecný – *Phragmites australis*) s nálety olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a náletových vrb.

Pro lokalitu PP Kamenec je typická síť tůňek, slatinné jezírko, rašeliniště a dochované bahenní a rašelinné ekosystémy. Ve stromovém patru centrální části převládá podmáčený lesní porost s olší šedou (*Alnus incana*), olší lepkavou (*Alnus glutinosa*) a jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*). Kromě těchto dominant jsou přítomny i další druhy stromů (dub letní – *Quercus robur*, břiza bělokorá – *Betula pendula*, javor mléč – *Acer platanoides*, smrk ztepilý – *Picea abies* aj.). Bohaté je i bylinné patro s druhy

mokřadních až vodních rostlin. Bohatě je zastoupeno také mechové patro. Ve stromovém patru převládá dub letní (*Quercus robur*) a lípa srdčitá (*Tilia cordata*), dalšími zastoupenými dřevinami jsou topol osika (*Populus tremula*), olše (*Alnus glutinosa*, *A. incana*), habr obecný (*Carpinus betulus*), topol (*Populus sp.*), bříza bělokorá (*Betula pendula*), javor mléč (*Acer platanoides*), svída (*Cornus sanguinea*) a vrba jíva (*Salix caprea*). V PP byl zaznamenán také výskyt batolce duhového (*Apatura iris*), rorýse obecného (*Apus apus*), lejska šedého (*Muscicapa striga*). Tento výskyt však byl zaznamenán mimo prostor, kterým je vedena vlastní trasa záměru.

V PP Profil Morávky byl zjištěn výskyt hýla rudého (*Carpodacus erythrinus*) a u trati ČD v k.ú. Staré Město kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*) a ropuchy obecné (*Bufo viridis*).

Stav EVL Niva Morávky v místě přemostění toku odpovídá předchozím průzkumům, jedná se o spádově i směrově upravený tok s částečně zachovaným režimem štěrkonosného toku – dno je kamenité až štěrkovité, v toku se tvoří štěrkové nánosy. Na místě budoucího přemostění je koryto toku zařezané vlivem opakovaných povodní a štěrkové náplavy se tvoří pouze v omezené míře. Lužní les má přechodný charakter mezi tvrdým luhem až olšinou, v prostoru záměru a blízkém okolí je fragmentovaný průseky pro VVN a plynovod. Aktuálně je dokladován výskyt vranky pruhoploutvé (*Cottus poecilopus*), pstruha říčního (*Salmo trutta fario*), v břehových porostech i kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*) a užovky obojkové (*Natrix natrix*). Potenciálně se v toku mohou vyskytovat mihule potoční (*Lampetra planeri*), rak říční (*Astacus fluviatilis*), v lokalitě také existuje možnost migrace vydry říční (*Lutra lutra*).

V EVL Řeka Ostravice jsou v místě projektovaného přemostění potenciálně nebo fakticky přítomny všechny předměty ochrany a stav toku odpovídá předchozím průzkumům. Jedná se o spádově i směrově upravený tok s částečně zachovaným režimem štěrkonosného toku – dno je kamenité až štěrkovité, v toku se tvoří štěrkové nánosy a lavice zarůstající vegetací, která se vyvíjí jako linie podél toku, na niž navazuje oboustranně lužní les. Vodní tok tvoří biotop odpovídající nárokům vranky pruhoploutvé (*Cottus poecilopus*). V území byla zjištěna druhově i věkově bohatá populace dalších ryb, potvrzen byl výskyt 10 druhů ryb, včetně vranky obecné (*Cottus gobio*). Z obojživelníků byl pozorován skokan hnědý (*Rana temporaria*). Z plazů byl zjištěn výskyt užovky obojkové (*Natrix natrix*) a ještěrky živorodé (*Lacerta agilis*). Řeka Ostravice je v dotčeném úseku lovištěm a migrační trasou vydry říční (*Lutra lutra*).

Vodní plocha, do které záměr zasahuje (rybník Arnošt), je převážně bez makrofytní vegetace. Břehové porosty a místy i ostrůvkovitou vegetací vytváří především chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*) a třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*). Dále se ve vegetaci vyskytují běžné druhy.

V území byly zjištěny i chráněné druhy ptáků, vzhledem k charakteru záměru a stanoveným opatřením jsou však potenciální negativní vlivy záměru na avifaunu minimální.

Na základě současných znalostí o dotčeném území a aktuálního stavu DSP nebyly zjištěny významné negativní vlivy, které by mohly narušit populaci některého chráněného druhu, případně vlivy, které z tohoto pohledu není možno preventivně omezit nebo vyloučit. Pro omezení nebo vyloučení potenciálních negativních vlivů výstavby a provozu záměru byl formulován soubor opatření pro jednotlivé fáze záměru. Revizní biologický průzkum (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016) konstatoval, že dříve vymezené obecné zásady

managementu a formulovaná opatření platí i nadále. Mezi tato opatření patří i požadavky již zohledněné v projektu záměru, jako například systém oplocení a průchodů pro zvěř, který minimalizuje dělící a bariérový efekt liniové stavby, vybavení mostů zábradlím barevně odlišeným od okolního prostoru pro ochranu přelétavého ptactva, zákaz pojezdů techniky v korytech vodních toků a v jejich okolí, případně ochranu dřevinné vegetace před poškozením apod. V rámci DSP byla zpracována i inventarizace dřevin, které budou dotčeny výstavbou záměru (DSP, dokument H.4). Inventarizace však hodnotí stav k roku 2006, v mezidobí byla zajištěna povolení ke kácení zeleně, která jsou průběžně realizována.

V průběhu přípravy jednotlivých stadií stavební dokumentace byly vydány výjimky z ochranných podmínek stanovených chráněných druhů, vydal KÚ MSK, ŽPaZ, ze dne 16.8.2004 pod č.j. ŽPZ/4077/PA a ze dne 2.12.2005 pod č.j. 27622/2005/ ŽPZ/Ond/0004.

Na základě výše uvedeného se ministerstvo ztotožňuje se závěrem, že při splnění podmínek, za kterých jsou vydány výjimky z ochranných podmínek chráněných druhů, nedojde realizací záměru k jejich nepřiměřenému rušení, poškození nebo likvidaci populace ani jejich biotopu. V rámci obecné ochrany přírody jsou projektem záměru upřednostněna technická řešení, která narušují stávající stanoviště v minimálním možném rozsahu. K eliminaci případného negativního zásahu jsou formulována ochranná opatření; kontrolu jejich dodržování a dokumentaci zjištěných okolností bude provádět odborný environmentální dozor.

Vegetační úpravy

Na svazích tělesa komunikací je navržena výsadba autochtonních druhů zeleně, které jsou druhově původní, odpovídají místním stanovištním podmínkám a nenaruší významně ekologickou stabilitu území. V středním dělícím pásu komunikace bude podle dokumentace DSP realizováno pouze zatravnění. V případě dosadby nepůvodních druhů v středovém dělícím pásu dálnice, odolávajícím účinkům soli, je nutno požádat o povolení příslušný orgán ochrany přírody.

Návrh řešení vegetačních úprav je zahrnut v projektu DSP jako samostatný SO 801 (Vegetační úpravy). Nově vytvořené svahy komunikace se sice mohou stát stanovištěm pro řadu rostlin a živočichů, na druhé straně se uplatní bariérovým a filtračním vlivem na stávající populace. Pro minimalizaci tohoto negativního vlivu zajistí vegetační úpravy ochranu živočichů a jejich navedení (usměrnění) do příznivějších lokalit např. pomocí navazujících průchodů pod mostními objekty. Návrh vegetačních úprav zajišťuje i celkové začlenění stavby do území a formování krajinného rázu tak, aby jeho změna byla ochrannou vegetací předmětné komunikace minimalizována. Lokalita se stane mimo jiné i místem náhradní výsadby za mýcenou zeleň v prostoru trvalého záboru stavby. Základní parametry, rozsah, členění a prostorové uspořádání vegetačních úprav a použité materiály jsou součástí DSP. Výsadbu i biotu v dotčeném okolí komunikace je nezbytné monitorovat a dokumentovat vývoj a případný vznik negativních jevů, pro který je nezbytné přijímat průběžně odpovídající intervenční opatření.

Projektem vegetačních úprav navržená eliminační a minimalizační opatření v řešeném území snižují negativní ovlivnění populací živočišných druhů a jsou z hlediska obecné ochrany přírody dle ministerstva dostatečná.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Doprava může potenciálně působit na živé i neživé složky přírody, tyto vlivy jsou ve většině případů preventabilní. Vzhledem k výše uvedeným údajům a informacím o technickém řešení obchvatu a potenciálních vlivech záměru na flóru, faunu a ekosystémy je možné konstatovat, že záměr nezpůsobí významné ochuzení druhové rozmanitosti v dotčeném území.

Realizací stavby dojde v dotčeném území k určité změně přírodních podmínek, které se mohou projevit především ve fázi výstavby záměru. Po ukončení stavební činnosti a realizaci projektu SO 801 (Vegetační úpravy) dojde ke stabilizaci dotčeného území a s tím souvisejících biotopů pro rostliny a živočichy, čímž se obnoví i původní biologická rozmanitost. Flóra a fauna se přizpůsobí novým podmínkám v území a postupně dojde k vytvoření odpovídajících biotopů. Navrhovaná výsadba zeleně na svazích komunikace vytvoří po vzniku zápoje potřebnou přechodovou zónu vůči okolnímu prostředí. Významným opatřením pro zachování biologické rozmanitosti v okolí liniové stavby je i řešení mostních objektů a migračních cest, které zachovají potřebnou prostupnost území pro faunu bez bariérového nebo filtračního efektu. Opatření uplatněná v DSP omezují negativní vliv realizace záměru i z hlediska budoucí biologické rozmanitosti území a v prostoru navazujícím na stavbu. Proto se nepředpokládá omezení druhové rozmanitosti v důsledku jeho realizace.

Ministerstvo se ztotožňuje se závěry vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a s ohledem na výše uvedené akceptuje, že vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou při splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí zanedbatelné.

Chráněné části přírody a krajiny

Záměr se dotýká na km 7,500 okrajem PP Kamenec. Tato PP však bude záměrem ovlivněna jen minimálně, a to zejména ve fázi výstavby. Záměr nenaruší celistvost této PP a nebude mít ani zásadní negativní vliv na tuto zvláště chráněnou část přírody jako celek. Na této PP byl aktuálně dokumentován výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, kteří nebudou provozem záměru omezeni stanovištně ani migračně.

Záměr prochází na svém 6,000 – 6,500 km PP Profil Morávky. Tato zvláště chráněná část přírody se vyznačuje výskytem významných druhů vážících se ke korytu, písčovým a štěrkovým náplavám. Ochrana těchto druhů a jejich stanoviště i možností migrace bude řešena přemostěním PP o sedmi polích v délce 445 m, situace vyplývá z dokumentace SO 217 (Most přes řeku Morávku v km 6,205).

Technické řešení a podmínky ochrany byly pro DSP projednány s příslušným orgánem ochrany přírody a KÚ MSK, ŽPaZ, vydal souhlasné závazné stanovisko dne 11.1.2013 pod č.j. ŽPZ/39107/2012/Řon, kde souhlasí se stavební činností v ochranném pásmu PP Kamenec, stavební činností a vjezdem vozidel do PP Profil Morávky a pro uvedené činnosti stanovuje podmínky.

Realizací záměru bude dotčen i značný počet VKP. Většina střetů s VKP „ze zákona“ je v projektu DSP řešena technicky pomocí různých druhů opatření u vodních toků (například přemostění nebo propustků, významnější toky, jejich údolní nivy a břehové porosty jsou přemostěny mostními objekty). Pro záměr je charakteristické, že u vodních toků Ostravice a Morávka, které jsou v místě křížení s trasou záměru součástí soustavy Natura 2000, je řešení případných střetů se zájmy ochrany přírody řešeno s podstatně

větší obezřetností. U žádného střetu posuzovaného záměru s VKP se nepředpokládá významný negativní vliv, který by znamenal jeho eliminaci, frakcionalizaci nebo likvidaci a podstatné snížení nebo zničení jeho ekologicko-stabilizační funkce.

Výstavba záměru se však křížených VKP nebo VKP na dotyku s tělesem stavby dotkne. Pro tuto činnost vydal Městský úřad Frýdek-Místek svým rozhodnutím souhlasné stanovisko dne 21. 9. 2004 pod č.j. ŽPaZ/3206/04/Kos/246/R, ve kterém je formulováno 8 podmínek pro zásahy do dotčených VKP.

Na základě výše uvedených podkladů ministerstvo konstatuje, že při dodržení všech podmínek dle platných právních předpisů na úseku ochrany přírody a krajiny včetně podmínek vyplývajících z vydaných povolení příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny by nemělo dojít k nepříznivým důsledkům v záměrem dotčených obecně i zvláště chráněných částech přírody.

Natura 2000

Předmětné území, vymezené trasou záměru zasahuje na území dvou EVL, které jsou zařazeny do soustavy Natura 2000. Jedná se o EVL Niva Morávky a EVL Řeka Ostravice, jejichž ochrana je dána § 45c odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Obě tyto EVL jsou trasou záměru kříženy a mohou být potenciálně ovlivněny výstavbou nebo provozem záměru. Z tohoto důvodu bylo zpracováno autorizovanou osobou Hodnocení vlivu stavby na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (Losík, 08/2005).

Předmětem ochrany EVL Niva Morávky (CZ0810004) jsou následující přírodní stanoviště:

- alpínské řeky a jejich dřevinná vegetace s židovínkem německým (*Myricaria germanica*)
- dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*
- smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)

Přehled zvláště chráněných druhů:

- Kriticky ohrožené: židovínk německý (*Myricaria germanica*), cídivka peřestá (*Hippochaete variegata*), mihule potoční (*Lampetra planeri*), rak říční (*Astacus fluviatilis*)
- Silně ohrožené druhy: cídivka zimní (*Hippochaete hiemalis*), třtina pobřežní (*Calamagrostis pseudophragmites*)
- Ohrožené druhy: cídivka větevnatá (*Hippochaete ramosissima*), vrba šedá (*Salix eleagnos*), vrba lýkocvová (*Salix daphnoides*)

Lokalitu ohrožuje na březích a v prosvětlených přibřežních lesních porostech silné zarůstání křídlatkou japonskou (*Reynoutria japonica*), méně netýkavkou Royleovou (*Impatiens glandulifera*), které potlačují až téměř likvidují původní rostlinné druhy a některé typy stanovišť. V menší míře se zde vyskytuje také bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*). Zazemnění štěrkových náplavů a šíření křídlatky jsou jednou z příčin ústupu židovínku německého (*Myricaria germanica*).

Území je pod značným tlakem neřízené rekreace, lokálního ukládání odpadů a těžby štěrků. Ohrožení současného charakteru vodního toku spočívá ve vodohospodářských úpravách. Negativním jevem může být i záměrné zavlékání nepůvodních druhů živočichů. Jsou zde vybudována myslivecká zařízení.

Předmětem ochrany EVL Řeka Ostravice (CZ0813462) je:

- vranka obecná (*Cottus gobio*)

Lokalitu ohrožují především případné úpravy koryta správcem toku, dále komunální znečištění a nevhodné rybářské obhospodařování (skladba a početnost rybí obsádky).

V odborném podkladu (Losík, 08/2005) jsou navržena také zmírňující opatření, která byla DSP zohledněna.

EVL Niva Morávky

Zmírnění negativních vlivů hodnocené stavby na tuto lokalitu lze dosáhnout maximálně šetrným prováděním stavby tak, aby byly minimalizovány zásahy do stávající vegetace. Po ukončení stavby je třeba všechny plochy s obnaženým půdním pokryvem osadit původními druhy rostlin a zabránit šíření neofytů, především křídlatky japonské. V maximální možné míře je třeba znovu zalesnit vykácené plochy vhodnými dřevinami, v tomto případě nejlépe dubem letním, javorem klenem, jilmem vazem, lípou srdčitou, jasanem ztepilým, olší šedou a olší lepkavou. Prostor pod mostem je vhodné osadit dřevinami s nižším vzrůstem, například střemchou obecnou nebo křovitými vrbami. O nové výsadby je potřebné alespoň 5 let pečovat.

EVL Řeka Ostravice

V průběhu stavby je třeba minimalizovat zásahy do koryta Ostravice a omezit erozi způsobující vstup splavenin do toku. Po ukončení stavby uvést koryto do původního stavu. Během provozu pravidelně kontrolovat odvodňovací zařízení komunikace, aby byla zajištěna správná funkčnost jímek, zachycujících případné úniky ropných látek.

Podle stanoviska KÚ MSK, ŽPaZ, dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. MSK 136130/2015 ze dne 27. 10. 2015), nemůže mít záměr uvedený v DSP významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost EVL ani na ptačí oblasti. Od data vydání tohoto stanoviska nedošlo k rozšíření předmětu ochrany ani území uvedených EVL.

Ministerstvo výše uvedené stanovisko respektuje a v rámci závazného stanoviska stanovuje opatření pro fázi provozu záměru – povinnost pravidelné údržby a kontroly odvodňovacích zařízení.

Územní systémy ekologické stability

Z grafické části Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „ZÚR“) a územních plánů obcí vyplývá, že v území, dotčeném stavbou předmětné komunikace, se nachází síť ÚSES všech úrovní – nadregionální, regionální a lokální. Jejich ochrana a zajištění jejich funkčnosti v období provozu záměru je v DSP, pokud jde o recipienty (řeky Olešnou, Ostravici, Baštici, Morávku a rybník Arnošt), řešena přemostěními.

Přemostění celých údolí toků zachovává funkčnost těchto koridorů, tedy potřebnou průchodnost, a umožňuje i zachování přirozeného charakteru lokalit. Na mostech v místech křížení s vodními toky Morávka, Ostravice a Baštice budou umístěna protihluková opatření (stěny). Vzhledem k přítomnosti prvků ÚSES je zde přirozeně zvýšená koncentrace živočišných druhů, ať již trvale žijících v tomto území nebo migrujících. Protihluková opatření snižují míru rušení, ačkoliv je známo, že na běžný, stálý a pravidelný hluk z tranzitní dopravy jsou mnohé druhy živočichů schopny adaptace. Nicméně jejich orientace pomocí sluchu bývá v podmínkách zvýšeného hlukového pozadí omezena.

DSP záměru a územní plány v okolí trasy záměru nezbytnost územní stabilizace prvků ÚSES respektují. Záměr je v souladu s dotčenými územními plány a u jednotlivých prvků ÚSES se odráží skutečnost, že trasa má již pravomocné územní rozhodnutí. Identifikace prvků ÚSES ve vztahu k trase obchvatu byla aktualizována v revizním biologickém posudku (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016).

Mostní objekty jsou řešeny s ohledem na zabezpečení průchodnosti prvků ÚSES územím. Jsou řešeny s ohledem na jejich prostupnost pro faunu, i z hlediska zachování ekologické stability území a dodržení parametrů prvků, které jsou překonány mostními objekty. Stavba jednotlivých mostních objektů je řešena s ohledem na dodržení potřebné šíře průchodnosti a nezasahování do koryt a břehových partií jednotlivých vodotečí, kolem kterých jsou vedeny prvky ÚSES (biokoridory). Jsou stanovena i opatření pro zabezpečení zamezení vstupu v rámci realizace stavby (zákaz pojiždění techniky v korytě toků Morávka a Ostravice).

Celkově je možné uzavřít, že vliv záměru na prvky ÚSES je přijatelný a jeho funkčnost v řešeném území nebude jeho výstavbou ani provozem významně negativně ovlivněna.

Vlivy na krajinný ráz

Krajinu v daném území lze považovat za antropogenizovanou, s významnou diverzitou různorodých krajinnotvorných prvků a s jejich vysokou hustotou.

Zájmové území záměru je tvořeno převážně zemědělsky obdělávanými plochami s přítomností rezidenčních zón, vodních ploch a vodních toků, přírodě blízkých ekosystémů (ekostabilizační funkce), systémů komunikací (silnic, železnic) i lesních porostů a v blízkosti zaústění trasy obchvatu i s přítomností průmyslové zóny Nošovice. Trasa obchvatu bude tvořit nový liniový krajinný prvek v území, s tendencí vytvářet bariéru v území, jejíž propustnost bude řešena zejména mostními prvky. Z hlediska optického a psychologického však bude tento bariérový vjem přetrvávat. Pro začlenění nové komunikace do krajiny a dotváření krajinného rázu budou významné ozelenění a vegetační úpravy v okolí trasy obchvatu a stabilizace území, a to především biologická, která bude směřovat k postupnému splynutí stavby se stávající vegetací.

Vlastní stavba je řešena s ohledem na terénní charakteristiky území. Z hlediska začlenění nové liniové stavby do území a krajiny je projektem zabezpečena podpora a ochrana stávajících přírodních prvků v místech dotčených výstavbou (stromové a břehové porosty) a vytvoření nových stabilizujících prvků výsadbami podél nového silničního tělesa s uplatněním vhodných vegetačních prvků, které umožní po její stabilizaci potřebné začlenění trasy nové liniové stavby do území. Osázení silničního tělesa bude řešeno formou porostů s výsadbou dřevin v druhové skladbě blízké přirozenému stavu. Způsobu řešení výsadeb byla při přípravě stavby věnována zvýšená pozornost.

Pohledově představuje záměr nový liniový prvek v krajině, stavba bude výraznou dopravní osou, která bude tvořena střídavě mostními tělesy, zářezy, násypy a opěrnými stěnami, na značném úseku opatřené protihlukovými stěnami.

Během přípravy DSP bylo vydáno souhlasné rozhodnutí k zásahu do krajinného rázu Městským úřadem Frýdek-Místek dne 16. 7. 2004 pod č.j. ŽPaZ/1683/04/Kos/246-R, které obsahuje 7 podmínek pro praktické provedení uvažovaného zásahu.

Ministerstvo se ztotožňuje s tím, že realizaci záměru lze s přihlédnutím k současnému stavu krajiny a s přihlédnutím k historickému vývoji krajinného rázu v dotčeném území považovat za přijatelnou. Záměr bude realizován v souladu se ZÚR Moravskoslezského kraje a s územně plánovacími dokumentacemi jednotlivých obcí, v nichž byla trasa a její možnost umístění posouzena z hlediska širších vztahů.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Pro DSP záměru byly zpracovány komplexní odborné geologické podklady (SIMgeo, 07/2004), které byly v roce 2016 doplněny o podrobné hydrogeologické posouzení (G-Consult, spol. s r.o., 11/2016). Závěrem odborných vyjádření je, že po demolici a sanaci studní a po ukončení sanačních prací v prostoru lokality Skatulův hliník (postižené starou ekologickou zátěží) nebude mít realizace záměru ani jeho provoz významný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje. Prevence potenciálních negativních vlivů na horninové prostředí je zajištěna provedením jednotlivých SO.

Podle vyjádření OKD IMGE v Ostravě, č.j. OL-2005/6304-ing.Ko ze dne 14. 12. 2005, které bylo vydáno pro účely DSP, leží území v ploše C₂, tj. území mimo vlivy důlní činnosti v chráněném ložiskovém území české části Hornoslezské pánve, kde se nepočítá s klasickým dobýváním černého uhlí ve vlivné vzdálenosti.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že záměr nebude mít negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Tyto vlivy je možno očekávat pouze v trase záměru, popř. v jeho nejbližším okolí. Pro identifikaci potenciálně ovlivněných objektů byl v rámci zpracování DSP záměru zpracován jejich průzkum a příprava projektu demolic v rámci SO 001 (Příprava území). V rámci všech demoličních prací bylo identifikováno celkem 43 objektů, které zahrnují studny a vrty. Rušené studny a vrty budou sanovány tak, aby byl zamezen další kontakt s vodonosnými vrstvami, a aby byla vyloučena případná kontaminace podzemních horizontů. Demolice jiných staveb (domů pro bydlení, hospodářských budov, chatek, garáží, čerpacích stanic, skladů, stělnice, případně dalších staveb) jsou řešeny v rámci SO 701 až 778. V dotčeném okolí záměru se nevyskytují kulturní památky, které by mohly být jeho realizací nebo provozem ovlivněny.

Ministerstvo se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky budou při dodržování projektu demolic a sanací minimální.

Vlivy na archeologické památky

Posuzovaný záměr je dle DSP připravován v území s možným výskytem archeologických nálezů. Ve fázi výstavby záměru se počítá s provedením záchranného archeologického průzkumu subjektem s příslušnou akreditací v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a to smluvně na základě předem uzavřené dohody. Provedení záchranného archeologického průzkumu je součástí opatření pro realizaci záměru pro fázi přípravy záměru. V případě zjištění archeologického nálezu budou provedeny archeologické průzkumné a konzervační práce vyžadované příslušnými právními předpisy.

Archeologické nálezy však není možno vyloučit i po provedeném záchranném archeologickém průzkumu. Proto musejí být archeologové vždy přizváni k odstraňování

ornice, z čehož musí být pořízen zápis do stavebního deníku. Tato povinnost platí i při provádění přeložek inženýrských sítí.

Ministerstvo se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vliv záměru na archeologické památky bude po dokončení archeologického průzkumu a preventivní péči o jejich nález a ochranu před likvidací stavební činnosti minimální.

Přeshraniční vlivy

Nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost od státní hranice a typ záměru nenastanou.

Příslušný úřad toto vypořádání s ohledem na charakter záměru a vzdálenost od státní hranice ČR akceptuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Jednou z významných okolností, které byly v průběhu přípravy stavby vymezeny, byla potřeba dořešit vzájemné ovlivnění nově budované komunikace a stávajících inženýrských sítí, které jsou uloženy v trase záměru. Tyto okolnosti jsou řešeny jako součást DSP v rámci jednotlivých SO. K realizaci záměru byla zajištěna potřebná vyjádření správců a provozovatelů dotčených nebo křížených objektů, které budou během stavby záměru ochráněny nebo budou zajištěny jejich přeložky.

Další okolností ovlivňující realizaci záměru, je sanace území v prostoru Skatulova hliníku. Tato sanace je řešena samostatným projektem, jehož realizaci bude nezbytné úzce koordinovat s realizací výstavby trasy obchvatu v tomto prostoru.

V rámci jednotlivých SO jsou rovněž řešeny přeložky stávající silniční sítě v důsledku realizace záměru (přemostění, mimoúrovňové křížení nebo odklony tras pod mostní konstrukce). Realizace záměru umožní vyvedení tranzitní dopravy mimo centrum města Frýdek-Místek. Odlehčení v centru zajistí dopravní zklidnění i na okolních napojených místních komunikacích a umožní snadnější a klidnější dopravní přesuny. Tím se sekundárně zkvalitní životní podmínky obyvatel v této lokalitě. Mimo snížení emisí hluku a chemických škodlivin se vyvedení tranzitní dopravy mimo centrum města Frýdek-Místek projeví pozitivně i v oblasti bezpečnosti silničního provozu (snížení počtu nehod i dopravních úrazů).

Kumulaci vlivů bude představovat napojení nového úseku stávající dálnice D56 ze směru od Ostravy v prostoru MÚK Olešná (SO 102) – rozložená křižovatka.

Další kumulativní vlivy lze očekávat v souvislosti s napojením dopravní sítě v místech začátku trasy záměru (již zprovozněný úsek dálnice D48 ze směru od Rychaltic) v prostoru MÚK Olešná (SO 102), na křížení se stávající komunikací I/56 ve směru na Frýdlant nad Ostravicí v prostoru MÚK Frýdlantská (SO 103) a v napojení na již zprovozněný úsek dálnice D48 v místech konce trasy záměru ve směru na Český Těšín v prostoru MÚK Dobrá (SO 104).

Na základě výše uvedeného ministerstvo konstatuje, že jiné vlivy v průběhu výstavby a provozu záměru nebudou mít významně negativní účinky na životní prostředí a zdraví obyvatel. Hlavní účel záměru spočívající ve vyvedení tranzitní dopravy z centra města Frýdek-Místek bude mít dlouhodobě pozitivní účinek, a to i po zohlednění kumulativních vlivů výše uvedených souvisejících záměrů.

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že očekávané vlivy v okolí trasy záměru byly hodnoceny jako přijatelné, nepřesahující společensky přijatelnou míru rizika a státem garantovanou kvalitu podmínek životního prostředí (vlivy na obyvatelstvo, hlukovou situaci, ovzduší, půdu, povrchové a podzemní vody a biotu), přičemž součástí opatření stanovených tímto závazným stanoviskem jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na tyto složky životního prostředí. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako nevýznamné. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění opatření stanovených tímto závazným stanoviskem považovat za přijatelné, celkové důsledky realizace záměru za celkově pozitivní, a záměr doporučit k realizaci.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v DSP dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení nebo vyloučení negativních vlivů na životní prostředí z provozu i výstavby záměru. Technické řešení záměru je standardem v zemích Evropské unie včetně ČR. Záměr je řešen tak, aby těmto požadavkům vyhovoval.

Na základě analýzy DSP, aktualizovaných odborných studií a vyjádření, stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, je možné konstatovat, že realizace záměru obsahuje takové řešení, které zahrnuje a zohledňuje nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění nebo eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedná se z hlediska hlukové zátěže zejména o protihlukové stěny a z hlediska ochrany vod o systém kanalizace pro odvádění splachových vod z vozovky s odlučovači ropných látek a splavenin.

Při splnění opatření vymezených v tomto závazném stanovisku nedojde k významnému negativnímu ovlivnění území. Navržená opatření jsou pro daný účel dostatečně účinná. Očekává se však významný pozitivní efekt na trase současného průjezdu po silnici I/48 městem Frýdek-Místek v podobě dopravního zklidnění v hustě osídlených částech v blízkosti centra města.

Záměr obchvatu je veden řídce osídleným a v širším pohledu dopravně málo zatíženým územím, ve kterém se vyskytují především zkulturně oblasti se zemědělsky obdělávanými plochami, ale i přírodně cenná území. Nejcenější jsou dvě EVL, dvě PP, v dotčeném území se vyskytují i další významné segmenty krajiny jako vodní toky (VKP) s jejich břehovými porosty a prvky ÚSES. Po provedení analýzy stavu území, technického řešení a umístění jednotlivých SO řešených v DSP a vyhodnocení únosného zatížení jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že realizace záměru bude představovat, při minimalizaci negativních vlivů, únosné zatížení území. Nová trasa bude mít významný přínos pro centrum města Frýdek-Místek i tranzitní dopravu vedoucí směrem k hranicím s Polskou republikou nebo se Slovenskou republikou.

Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení je s ohledem na dosažený stupeň poznání dostatečně popsáno a odpovídá požadovaným standardům.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:

Dle § 2 nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, předložil oznamovatel dokument Nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí pro prioritní dopravní záměr „D48 Frýdek-Místek, obchvat“, ze kterého vyplývá níže uvedené.

Již v rámci původního hledání možnosti řešení obchvatu Frýdek-Místek byla zvažována možnost severního obchvatu, jižního obchvatu a varianty odkloňující dopravu ze zástavby místních částí města Frýdek-Místek Chlebovice, Zelinkovice a Lysůvky s napojením na jižní obchvat (varianta označená termínem „ucho“).

Připraveny a posouzeny byly následující varianty řešení vedení silnice v předmětném území:

Varianta A – jižní

Varianta B – severní

Varianta C – ucho

Varianty řeší komplexně dopravní napojení v úseku zahrnujícím příjezd od Rychaltic (ze směru od Příbora), obchvat Frýdku-Místku a jeho napojení na stávající D48 v katastru obce Dobrá. Rozhodnutí o výběru optimální varianty bylo nezbytné pro zahájení dalších průzkumných a projekčních prací a především pro zahájení prací souvisejících s tvorbou ÚPD lokální i regionální úrovně.

Základní charakteristika řešení dle výše uvedených variant, se zaměřením na řešený úsek:

Varianta A – jižní

Koridor záměru jako součásti jižní varianty byl již popsán na str. 2 tohoto závazného stanoviska.

Byl vymezen Usnesením vlády ČR – schválení ÚPC Ostravská aglomerace v roce 1994. Trasa je respektována ÚPN SÚ Frýdek-Místek (1996). Ze stopy stávající silnice I/48 se trasa odklání vlevo asi 500 m za motorestem v Chlebovicích, prochází severním okrajem Chlebovic a pokračuje zástavbou Lysůvek a Zelinkovic k čerpací stanici (první část trasy D48, stavba „D48 Rychaltice – Frýdek-Místek, již v provozu), kde opět protíná stávající silnici I/48. Dále trasa vede pod hrází vodní nádrže Olešná, podél Místeckého lesa a stáčí se směrem na městskou část Bahno. Po překročení řeky Ostravice se na území Starého Města obrací k severu, prochází sedlem mezi kótou Křížová a Nadlesky a po překonání řeky Morávky se napojuje na severní obchvat obce Dobrá u Frýdku-Místku. Délka tohoto koridoru vymezeného variantou jižní činí v uvedeném rozsahu 15,5 km. První část této trasy je součástí stavby „D48 Rychaltice – Frýdek-Místek“, druhá část trasy v délce 8,566 km je předmětem záměru.

Varianta B – severní

Koridor této varianty byl vymezen vyhledávací studií „Silnice I/48, severní obchvat Frýdku-Místku“ v roce 1994. Návrh trasy byl veden tak, že ze silnice I/48 trasa odbočuje k severovýchodu. Východně od obce Staříč protíná silnici I/56 a pokračuje k severu mezi vlečkou do areálu tehdejší společnosti CELPAK Paskov a vlečkou k areálu rozvodny ČEZ. Po přechodu řeky Ostravice je koridor veden severně od obce Lískovec, kolem Frýdeckého lesa a stáčí se k jihovýchodu ve směru na obec Dobrá u Frýdku-Místku.

Délka trasy ve variantě B – severní je 19,475 km.

Uvedená varianta zahrnuje průchod výrobní zónou na levém břehu Ostravice, podmíněný likvidací centrální výtopny pro Frýdek-Místek, a průchod průmyslovým areálem Válcoven plechu za nádražím Lískovec na pravém břehu řeky Ostravice. Negativním jevem je také oddělení obytného území Bednárkova kolonie – cca 35 rodinných domů od zbývající části Sviadnova s veškerou občanskou vybaveností. Likvidovány by byly plochy rozvoje bytové výstavby obce Sviadnov (území dnes již hustě zastavěno zástavbou nových rodinných domů). Vymezena byla hrozba degradace území rekreačního areálu Štandl – Lipiny – Hatě, který dnes již existuje.

Varianta C – ucho

Varianta C byla vymezena vyhledávací studií „Silnice I/48, úsek Rychaltice – Dobrá“ vypracovanou v roce 1995. Cílem této studie bylo odklonění dopravy ze zástavby Chlebovic, Zelinkovic a Lysůvek. V první části je vedení koridoru totožné s variantou B, po přechodu vodoteče Řepník jižně od obce Staříč se trasa stáčí k východu a napojuje na silnici I/56. Po krátkém společném průběhu se trasa stáčí k jihu a koridorem energetických vedení podél kóty Štandl směřuje pod hráz Olešná, kde se napojuje na jižní obchvat varianty A. Celková délka této uvedené trasy je 17,95 km.

Nulová varianta

Varianta zařazená pro porovnání v rámci zpracované dokumentace o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, která znamená zachování současného stavu průjezdu tranzitní dopravy centrem města Frýdek-Místek.

Nulová varianta je již v současnosti zdrojem výrazné zátěže prostředí. Pravidelným navyšováním intenzit dopravy je tato varianta pro centrum města zcela nevyhovující.

Komplexní analýzou byla již v první fázi posuzování záměru (jako součást posuzování vlivů na životní prostředí v roce 2004) jako nejvhodnější vybrána varianta A. V porovnání s ostatními variantami je tato varianta příznivější z hlediska sklonových poměrů (mírnější sklony) a celkové délky trasy (nejkratší). Z toho vyplývá nižší emisní a hluková zátěž podél trasy záměru oproti ostatním variantám. Varianta A je rovněž příznivější z hlediska míry ovlivnění odtokových poměrů (menší rozsah terénních zářezů a násypů) a také z hlediska záboru ZPF (nejnižší). K variantám B a C vyslovila dotčená obec Sviadnov opakovaně (v letech 2001 a 2003) nesouhlasné stanovisko.

Trasa obchvatu dle varianty A byla zakotvena v závazné části ÚP VÚC Ostravské aglomerace ze dne 17. 8. 1994, byla zahrnuta v Usnesení vlády ČR č. 741/1999 o rozvoji dopravní sítě do roku 2010. Koridor trasy silnice D 48 Běloutín - Český Těšín - státní hranice Polské republiky, která je vedena v úseku Dub - Rychaltice ve stopě stávající I/48 s navazujícím jižním obchvatem Frýdku-Místku a severním obchvatem Dobré, byl vymezen v závazné části ÚP VÚC Beskydy, schváleného usnesením vlády ČR č. 298 ze dne 25. 3. 2002. Umístění stavby bylo zaneseno do ÚP statutárního města Frýdku-Místku a ÚP dotčených obcí Dobrá, Staré Město a Baška.

Záměr výstavby dálničního obchvatu Frýdku-Místku v jeho jižní podobě byl převzat i do ZÚR Moravskoslezského kraje, které byly schváleny Zastupitelstvem MSK dne 22. 12. 2010.

Z uvedených důvodů byla projekčně rozpracována pouze varianta A, pro kterou bylo zpracováno posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které bylo dokončeno v roce 2004 (posudek EIA, Mynář, 08/2003). Tato varianta zůstala jako nejvhodnější zachována i do současnosti a veškerá vyjádření, doplňující a zpřesňující studie a jejich aktualizace již rozvíjejí pouze tuto variantu A.

Ministerstvo na základě uvedeného konstatuje, že řešení trasy obchvatu jižní trasou (varianta A) je z hlediska dopadu na životní prostředí a dalších zvažovaných vlivů ze všech původně uvažovaných variant záměru vyhodnoceno jako řešení s minimem negativních vlivů.

Závěrečné shrnutí:

Záměr je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Jedná se o stavbu, která byla posouzena v procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo pro záměr s názvem „Silnice I/48 Frýdek-Místek, obchvat“, Ministerstvo životního prostředí dne 7. 6. 2004, pod č.j. 580/811/09/A-20/2001/2004/3000/OPVI/04.

Stavba dálnice D48 je v úseku obchvatu města Frýdek-Místek zanesena v územních plánech všech dotčených obcí (Frýdek-Místek, Baška, Staré Město a Dobrá) a má vydáno pravomocné rozhodnutí o umístění stavby (MMFM, stavební úřad, č.j. SÚ/5137/05/Ra z 14. 8. 2007, nabytí právní moci 20. 11. 2010).

V současnosti je zpracována DSP. Některé dílčí části stavby (přeložky komunikací, vodovodů, úpravy nadzemního elektrického vedení, výkup a demolice a schválené kácení zeleně) již byly po vydání příslušného stavebního povolení částečně realizovány.

Účelem záměru je vybudování kapacitní komunikace, která vyvede vysoké intenzity tranzitní silniční dopravy ze současné průjezdné komunikace I/48, která vede hustě osídlenou zástavbou v centru města Frýdek-Místek, na nově navrhovanou kapacitní komunikaci D48 mimo hustou sídelní zástavbu. Uvedením záměru do provozu dojde ke zprovoznění dálniční trasy na celém úseku Hranice na Moravě – Český Těšín – státní hranice s Polskou republikou a dále. Vymístěním tranzitní dopravy z centra města také zde dojde ke zvýšení plynulosti místní dopravy a tím i zvýšení bezpečnosti a komfortu dopravy s příznivým vlivem na životní prostředí a lidské zdraví. Trasa obchvatu propojí již realizované úseky dálnice D48 na západní a východní straně města Frýdek-Místek a zajistí potřebnou plynulost tranzitní dopravy. Současný stav na průjezdné komunikaci centrem města Frýdek-Místek (nulová varianta) překonává několik světelných křižovatek, kde se tvoří v době dopravních špiček dlouhé kolony. Realizace záměru je proto nejen z pohledu koncepce dálniční sítě a její plné funkčnosti nezbytná.

V důsledku očekávaného dopravního zklidnění v blízkosti centra města Frýdek-Místek zde dojde ke snížení hodnot příspěvků imisních koncentrací hluku a chemických škodlivin. Imisní příspěvky chemických škodlivin v nové trase obchvatu (představované záměrem) budou v praxi zanedbatelné.

Závěry aktualizovaných odborných podkladů dokládají, že realizace záměru nemůže vést k poškození veřejného zdraví nad úroveň limitů stanovených v platných právních předpisech.

Hodnocení vlivů znečišťování ovzduší na veřejné zdraví identifikuje zanedbatelné očekávané zdravotní vlivy imisních příspěvků všech posuzovaných škodlivin [NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren]. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno porovnáním výstupů rozptylové studie s příslušnými referenčními koncentracemi z národních i zahraničních odborných pramenů po ověření jejich hodnověrnosti (imisní limity pro ochranu zdraví lidí ČR, případně doporučené hodnoty dle dokumentů WHO nebo referenčních údajů ze zdrojů US EPA). Modelované imisní příspěvky dopravního provozu na úseku dálnice D48 v místě obchvatu budou v okolních trvale osídlených lokalitách nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění, podmínky ochrany veřejného zdraví pro exponovanou populaci nepřiměřeně neovlivní.

Hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno porovnáním modelovaných ekvivalentních hladin akustického tlaku s prahovými hladinami prokázaných účinků hlukové zátěže v denní a noční době ve smyslu platných právních předpisů. Modelovaný imisní příspěvek hluku z dopravy v nejbližších místech s trvalým osídlením při realizaci protihlukových opatření vyhovuje limitům ochrany veřejného zdraví. Z hodnocení vlivu hluku záměru na veřejné zdraví proto vyplývá, že přínos záměru vůči nulové variantě (průjezd po stávající komunikaci I/48 procházející centrem města Frýdek-Místek) je zcela evidentní. Realizace záměru se v jeho okolí po zdravotní stránce nedotkne okolního obyvatelstva nad míru, kterou garantuje současná právní úprava ochrany veřejného zdraví v oblasti hluku, a to i vzhledem k realizaci v DSP navržených protihlukových opatření.

Realizací záměru nedojde k výraznému zásahu do odvodnění oblasti ani k nepřijatelnému ovlivnění kvality povrchových vod. Dle zpracovaných studií a po likvidaci a sanaci domovních studní dle příslušných SO se neočekává výrazné ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod v dotčeném území.

Půdy budou záměrem ovlivněny trvalým zábořem ZPF a PUPFL. Jedná se o půdy rozmanitého stupně ochrany. K postižení půd širšího území stavební činností ani kontaminací imisemi z dopravy nebo v důsledku provozu záměru a provozováním zimní údržby nebude docházet, technické řešení příslušných SO je v tomto ohledu v DSP zpracováno dostatečně. Ovlivněna bude pouze vrchní část horninového prostředí na lokální úrovni, a to budováním násypů, zářezů a mostních objektů. S realizací záměru souvisí provedení sanace staré ekologické zátěže v lokalitě Skatulův hliník, která je řešena samostatným projektem. Jeho realizaci, bude nezbytné úzce koordinovat s realizací výstavby trasy obchvatu v tomto prostoru. V dotčeném okolí záměru se nevyskytují kulturní památky, které by mohly být jeho realizací nebo provozem ovlivněny.

Na trase záměru dochází k střetům se zájmy ochrany přírody a krajiny, které jsou řešeny pomocí technických opatření a opatření stanovených pro zmírnění, případně eliminaci možných negativních vlivů. Na základě odborných posouzení a navržených zásad a podmínek ochrany zvláště chráněných částí přírody i jiných přírodních a ekostabilizačních prvků byly v rámci DSP zpracovány jednotlivé SO tak, aby realizace a provoz záměru byl z hlediska potenciálních vlivů na přírodní složky ekosystémů přijatelný. K přímému kontaktu záměru s ekosystémy, s planě rostoucími rostlinami a volně žijícími živočichy a dalšími přírodními prvky dojde na lokální úrovni zejména v oblasti křížení vodních toků a jejich břehových porostů. Tyto lokality se často shodují

s biotopy hájenými na různém stupni ochrany a v různém stádiu funkčnosti (EVL, PP, ÚSES a VKP). Vliv záměru na ÚSES je díky technickému řešení přijatelný a jeho funkčnost v řešeném území zůstane zachována. Na úrovni VKP nemají střety závažnější charakter, technické řešení jednotlivých SO případné střety minimalizuje. Dále realizace záměru zasáhne nebo se dotkne zvláště chráněných území PP Profil Morávky a PP Kamenec. Z lokalit soustavy Natura 2000 se v dotčeném území vyskytují EVL Řeka Ostravice a EVL Niva Morávky. Technické řešení záměru přemostěním těchto EVL při splnění formulovaných opatření minimalizuje až vylučuje případné negativní vlivy. Výstavbou kapacitní komunikace obchvatu dojde k částečné likvidaci flóry v rámci umístění stavby. V dotčeném území se mimo již uvedené lokality nenachází botanicky významné plochy, které by mohly stavbou zaniknout (převažujícím biotopem v území jsou intenzivně obhospodařovaná pole, případně kulturní krajina s multifunkčním využíváním). Vlivy na flóru a faunu byly vyhodnoceny na základě revizního biologického průzkumu (JP EPROJ, s.r.o., 07/2016). Vzhledem ke křížení současných migračních tras a biotopů chráněných druhů živočichů bude na posuzovaném úseku komunikace umístěn potřebný počet objektů pro zachování migrační prostupnosti dotčeného území a minimalizaci bariérového efektu předmětné liniové stavby. Při dodržení formulovaných opatření zůstane dotčené území prostupné pro všechny zjištěné kategorie živočichů. Pro začlenění nové liniové stavby do krajiny je zpracován projekt vegetačních úprav.

Na základě současných znalostí o území a aktuálního stavu projektové dokumentace nebyl zjištěn žádný významný negativní vliv, který by mohl způsobit zánik populace některého chráněného druhu, případně který by nebylo možné vhodnými preventivními opatřeními zmírnit nebo zcela vyloučit. Pro omezení nebo vyloučení zjištěných negativních vlivů byla navržena opatření pro jednotlivé fáze záměru – pro fázi přípravy, výstavby a provozu. Opatření spočívají především v omezení negativních vlivů na veřejné zdraví, na přírodní složky ekosystémů a na zajištění stabilizace nově vzniklých stanovišť a prevenci případných negativních vlivů v době jejich stabilizace.

Vzhledem ke vzdálenosti záměru od státní hranice jsou nepříznivé přeshraniční vlivy vyloučeny.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Tomislav Střelec, CSc.

ředitel odboru
odboru výkonu státní správy IX
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 65, 100 10 Praha 10