



D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK

**Oznámení záměru v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**

Vypracoval: Ing. Michal Damek

*držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 zákona č. 100/2001 Sb.,
v platném znění; č.j. MZP/2018/710/1715 ze dne 6.6.2018*

Ostrava, červenec 2026

OBSAH

OBSAH	2
ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	5
A.I. Obchodní firma	5
A.II. IČ	5
A.III. Sídlo	5
A.IV. Oprávněný zástupce oznamovatele	5
ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	6
B.I. Základní údaje	6
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	6
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	6
B.I.3. Umístění záměru	7
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	7
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	8
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru	8
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	9
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	9
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	9
B.II. Údaje o vstupech	10
B.II.1. Voda	10
B.II.2. Půda	11
B.II.3. Surovinové zdroje	12
B.II.4. Energetické zdroje	12
B.II.5. Biologická rozmanitost	13
B.III. Údaje o výstupech	13
B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí	13
B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění	18
B.III.3. Kategorizace a množství odpadů	19
B.III.4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	22
ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	24
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost	24
C.I.1. Geologie, geomorfologie	24
C.I.2. Hydrologie, hydrogeologie	25
C.I.3. Struktura a ráz krajiny	25
C.I.4. Určující složky flóry a fauny	27
C.I.5. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy	32
C.I.6. Ložiska nerostů, poddolovaná území	35
C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	36
C.I.8. Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území	38
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	39
C.II.1. Kvalita ovzduší	39
C.II.2. Voda	40
C.II.3. Půda	42
C.II.4. Přírodní zdroje a horninové prostředí	45

C.II.5.	Biologická rozmanitost.....	47
C.II.6.	Klima, dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu	49
C.II.7.	Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	52
C.II.8.	Hmotný majetek.....	53
C.II.9.	Kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	53
ČÁST D.	ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	55
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	55
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	55
D.I.2.	Vlivy na ovzduší a klima	56
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).....	60
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	62
D.I.5.	Vlivy na půdu.....	63
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	63
D.I.7.	Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)	64
D.I.8.	Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	65
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	66
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	66
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	67
D.IV.	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné	67
D.IV.1.	Opatření pro fázi přípravy záměru	67
D.IV.2.	Opatření pro fázi realizace záměru	68
D.IV.3.	Opatření pro fázi provozu	69
D.V.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	69
D.VI.	Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	71
ČÁST E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	71
ČÁST F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE, ZÁVĚR.....	72
ČÁST G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	73
ČÁST H.	PŘÍLOHY	75

Seznam použitých zkratk

BaP	Benzo(a)pyren (sumární vzorec $C_{20}H_{12}$), polycyklický aromatický uhlovodík s 5 benzenovými kruhy
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSPHM	čerpací stanice pohonných hmot
ČUZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
H67	Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (dle vyhl. č. 142/2018 Sb.)
HEIS VÚV TGM	Hydroekologický informační systém Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka
HS	hluková studie
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IL	imisi limit
JES	jednotné environmentální stanovisko (dle zákona č. 148/2023 Sb.)
KNV	krajský národní výbor
KR	krajinný ráz
LPIS	Land Parcel Identification System (Veřejný registr půdy)
MPZ	městská památková zóna
MSK	Moravskoslezský kraj
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MZCHÚ	maloplošná zvláště chráněná území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NA	nákladní automobily
NS	návěsové soupravy
OA	osobní automobily
ObKR	oblast krajinného rázu
OK	okružní křižovatka
PD	projektová dokumentace
PK	pozemní komunikace
PM ₁₀	poléťavý prach (PM - "particulate matter"). částice menší než 10 μm
PM _{2,5}	poléťavý prach (PM - "particulate matter"). částice menší než 2,5 μm
PP	přírodní památka
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
pvoz	počet vozidel
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
RS	rozptylová studie
SO	stavební objekt(y)
SSÚD	středisko správy a údržby dálnic
SuRIIS	Surovinový informační systém
TES	technicko-ekonomická studie
TP	technické podmínky (zdroj http://www.pjpk.cz/)
ÚP	územní plán
US EPA	americká agentura pro životní prostředí (U.S. Environmental Protection Agency)
ÚSES	územní systém ekologické stability
VN	vysoké napětí
VT	vodní tok
VÚMOP	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
VZCHÚ	velkoplošná zvláště chráněná území
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)
ZCHD	zvláště chráněné druhy
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZOPK	zákon o ochraně přírody a krajiny (č. 114/1992 Sb.)
ZPF	zemědělský půdní fond
ZPV	zákon o posuzování vlivů na životní prostředí (č. 100/2001 Sb.)
ŽP	životní prostředí

ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.I. Obchodní firma

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

A.II. IČ

65993390

A.III. Sídlo

Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

A.IV. Oprávněný zástupce oznamovatele

Zástupce investora:

Mgr. Natálie Thonová, úsek výstavby, Samostatné oddělení životního prostředí

tel.: 954 903 743

email: natalie.thonova@rsd.cz

pracoviště: Šumavská 524/31, 602 00 Brno

Zpracovatel oznámení EIA

Ing. Michal Damek

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění; č.j. MZP/2018/710/1715 ze dne 6.6.2018

tel.: 595 132 049

email: m.damek@dpova.cz

pracoviště: Masarykovo nám. 5/5, 702 00 Ostrava

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název záměru: **D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK**

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (ZPV), je **záměr zařazen jako změna záměru uvedeného v příloze č. 1 ZPV kategorii I, bodu 47 – dálnice I. a II. třídy**, tj. změna (doplnění) stávající dálnice D56.

Dle § 4 odst. 1., písm. b) podléhají změny záměrů uvedených v příloze č. 1 ZPV v kategorii I posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení (pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena). Ve ZŘ bude zjišťováno, zdali změny záměru by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí (zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah, nebo pokud se významně mění jeho technologie).

Příslušným úřadem je dle § 21 Ministerstvo životního prostředí.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je problematika propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

Posuzované řešení je navrženo tak, že pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín bude realizováno nové propojení (rampa). Pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu bude využívána stávající okružní křižovatka na ul. Frýdlantská (pod D48). Toto řešení si nevyžádá stavební úpravy, okružní křižovatka bude upravena změnou vodorovného a svislého dopravního značení tak, aby změny umožňovaly otáčení vozidel na dvoupruhové okružní křižovatce a zpětné najetí na D48 v požadovaném směru.

Základní parametry rampy pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín:

- délka větve: cca 426 m
- šířka zpevnění: cca 6,5 m
- připojovací pruh: cca 3,25 m
- návrhová rychlost: cca 60 km/h
- směrový poloměr: cca 135 m
- podélný sklon: cca 0,7 %

Součástí záměru jsou:

- zemní těleso (násypy),
- úpravy odvodnění,
- přeložky inženýrských sítí,
- dopravní značení a bezpečnostní prvky.

Očekávané dopravní zatížení dle dopravního modelu (výhled cca rok 2030):

- směr Ostrava → Nový Jičín: cca 1 719 voz/24h
- směr Nový Jičín → Ostrava: cca 1 989 voz/24h

B.I.3. Umístění záměru

- **Kraj:** Moravskoslezský.
- **Obec:** Frýdek-Místek.
- **Katastrální území:** Místek (kód KU 634824).

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr představuje liniovou dopravní stavbu lokálního významu, jejímž účelem je doplnění chybějícího dopravního propojení v rámci stávající mimoúrovňové křižovatky dálnic D48 a D56. Jedná se o jednopruhovou propojovací větev s omezenou kapacitou, navrženou v návaznosti na existující dopravní infrastrukturu, bez vzniku nového dopravního koridoru. Charakter záměru je tedy převážně doplňkový a optimalizační, s cílem zlepšit plynulost dopravy a snížit zatížení navazující městské komunikační sítě, přičemž jeho vlivy na okolní prostředí jsou vzhledem k rozsahu a umístění omezené.

Navrhovaný záměr je situován do prostoru, který je již v současnosti výrazně zatížen dopravní infrastrukturou. Kumulace vlivů se proto uplatňuje především ve vztahu ke stávajícím komunikacím D48 a D56 (a dalším, méně významným), které představují dominantní zdroje hluku, emisí a bariérového efektu v krajině.

V oblasti kvality ovzduší a hlukové zátěže dochází ke kumulaci vlivů zejména se stávajícím dopravním zatížením na těchto komunikacích a na navazující silniční síti ve Frýdku-Místku. Navrhovaná odbočovací větev představuje pouze dílčí doplnění tohoto systému, přičemž její příspěvek k celkovému zatížení je vzhledem k relativně nízké intenzitě dopravy omezený. Naopak lze očekávat částečné přerozdělení dopravních proudů a snížení zatížení některých úseků městské komunikační sítě.

Kumulace vlivů se dále uplatňuje v oblasti vodního hospodářství, kde se záměr napojuje na stávající systém odvodnění dálnic. Dochází tak k souběhu vlivů z více dopravních staveb, zejména z hlediska odtoku srážkových vod a jejich potenciálního znečištění. Tento systém je však již v území etablovaný a záměr nepředstavuje zásadní změnu jeho funkce.

Další kumulace se projevuje v oblasti krajiny a ekologických funkcí území, kde dochází k souběhu bariérového efektu liniových staveb. Dálnice D48 a D56 již dnes významně fragmentují krajinu a omezují migrační propustnost. Navrhovaná větev je umístěna do tohoto již narušeného prostoru a její vliv tak představuje spíše lokální zesílení stávajícího stavu než vznik nové bariéry.

V širším kontextu lze uvažovat i kumulaci s rekreační funkcí území vázanou na vodní nádrž Arnošt (a v.n. Olešná), zejména z hlediska vnímání hluku a kvality prostředí. Vzhledem k prostorovému uspořádání a stávajícímu dopravnímu zatížení však nelze očekávat zhoršení těchto podmínek.

Celkově lze konstatovat, že kumulace vlivů záměru se uplatňuje především ve vazbě na stávající dopravní infrastrukturu a její environmentální zatížení. Navrhovaný záměr nepředstavuje nový významný zdroj vlivů, ale spíše dílčí doplnění již existujícího systému, a jeho příspěvek ke kumulativnímu zatížení území je nevýznamný.

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

Záměr řeší možnosti propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně formou variantního posouzení, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru

Předmětem záměru je problematika propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

Řešení propojení bylo variantně řešeno v technické studii (SHB, a.s., 10/2024) kdy výsledné řešení je navrženo tak, že pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín bude realizováno nové propojení (rampa). Pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu bude využívána stávající okružní křižovatka na ul. Frýdlantská (pod D48). Toto řešení si nevyžádá stavební úpravy, okružní křižovatka bude upravena změnou vodorovného a svislého dopravního značení tak, aby změny umožňovaly otáčení vozidel na dvoupruhové okružní křižovatce a zpětné najetí na D48 v požadovaném směru.

Z pohledu předkládané hlukové studie je tak předmětné posouzení nově budované rampy pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín. Propojení je navrženo formou jednopruhové komunikace s šířkou 6,5 m + případné rozšíření a prostor pro objíždění v případě poruchy či havárie. Na D56 bude pro odpojení použit samostatný jízdní pruh.

Na D56 dojde za mostem SO201 (D56) k dělení jízdních pruhů ve směru od Ostravy a následným připojením na D48 před stávajícím mostem zúženým připojovacím pruhem šířky 3,25 m. V úseku dojde v asfaltové části před mostem na D48 ke zúžení levého (rychlého) jízdního pruhu z 3,75 m na 3,50 m a s tím spojenému rozšíření asfaltové vozovky na úkor středního dělicího pásu a směrovému přeložení štěrbinového žlabu. Délka této trasy je 426,56 m. Poloměr navrženého směrového oblouku je $R=135$ m (pozn. měreno v hraně zpevnění). Podélný sklon klesá v hodnotě 0,7 %. Levý pruh bude na D56 za mostem pokračovat dál v napojení na D48 ve směru na Český Těšín, pravý pruh bude odbočovat doprava po nově navrženém propojení ve směru na Nový Jičín.

Návrhová rychlost 60 km/h. Doprava je vedena standartně v pravé části zpevnění. Trasa se nachází na 6 pozemcích (mimo pozemky, na kterých je stávající D48 a D56): z toho 4 jsou soukromých vlastníků, 1 města Frýdek-Místek a 1 ŘSD.

Technické parametry vozovky

Trasa odbočuje z dálnice D56 a obloukem o poloměru $R=135$ m se napojuje na D48. Konstrukce vozovky je navržena jako asfaltbetonová (SMA 11S, ACL 22S, ACP 22S) na podkladu z mechanicky zpevněného kameniva a štěrkodrti.

Inženýrské sítě a přeložky

Na základě průzkumu inženýrských sítí (SHB 10/2024) byly identifikovány kolize a zájmová území následujících správců:

- **NET4GAS, s.r.o.:** Přítomnost vysokotlakých plynovodů v širším okolí.
- **GasNet, s.r.o.:** Distribuční síť plynu.
- **CETIN a.s. / Vodafone:** Sdělovací vedení a optické kabely.
- **ČEZ Distribuce, a.s.:** Vedení VN a NN.
- **SmVaK Ostrava a.s.:** Vodovodní a kanalizační řady.

Během výstavby bude zajištěno vytýčení všech sítí a v případě potřeby jejich ochrana nebo přeložení dle podmínek správců.

Geneze variant řešení záměru popisovaných v projektovém podkladu (Technická studie, SHB, a.s., 10/2024) je popisována v Části E předkládaného Oznámení.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

- **Zahájení:** Předpoklad cca 2027 (po získání povolení).
- **Ukončení:** cca 12–18 měsíců od zahájení.
- Výhledový rok pro posouzení: 2030.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

- Moravskoslezský kraj
- Statutární město Frýdek-Místek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb.

Vzhledem k tomu, že se jedná o součást stavby dálnice (tj. vyhrazené stavby dle přílohy č. 3 stavebního zákona) je povolení v kompetenci Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ).

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Voda

Požadavky na vodu během výstavby

V průběhu realizace záměru bude voda využívána v omezeném rozsahu, zejména pro:

- technologické účely při výstavbě (hutnění zemin, ošetřování konstrukcí),
- omezení prašnosti na staveništi (kropení komunikací a manipulačních ploch),
- případně pro potřeby zařízení staveniště (sociální zázemí pracovníků).

Spotřeba vody během výstavby bude:

- krátkodobá a nepravidelná,
- závislá na aktuální fázi výstavby a klimatických podmínkách,
- bez významného vlivu na vodní zdroje v území.

Zdrojem vody může být:

- veřejný vodovodní řad,
- případně dovoz vody cisternami.

Nepředpokládá se budování nových vodních zdrojů ani odběr z povrchových či podzemních vodních útvarů v místě stavby.

Požadavky na vodu během provozu

Vlastní provoz záměru (silniční komunikace) nevyžaduje žádné technologické odběry vody. Voda nebude využívána:

- pro provoz dopravní infrastruktury,
- ani pro technologické procesy.

Výjimku mohou tvořit pouze:

- občasné údržbové práce (např. čištění komunikace),
- zásahy správy komunikace, které však nemají kontinuální charakter.

Celkově lze konstatovat, že záměr **nemá nároky na odběr vody během provozu.**

Shrnutí

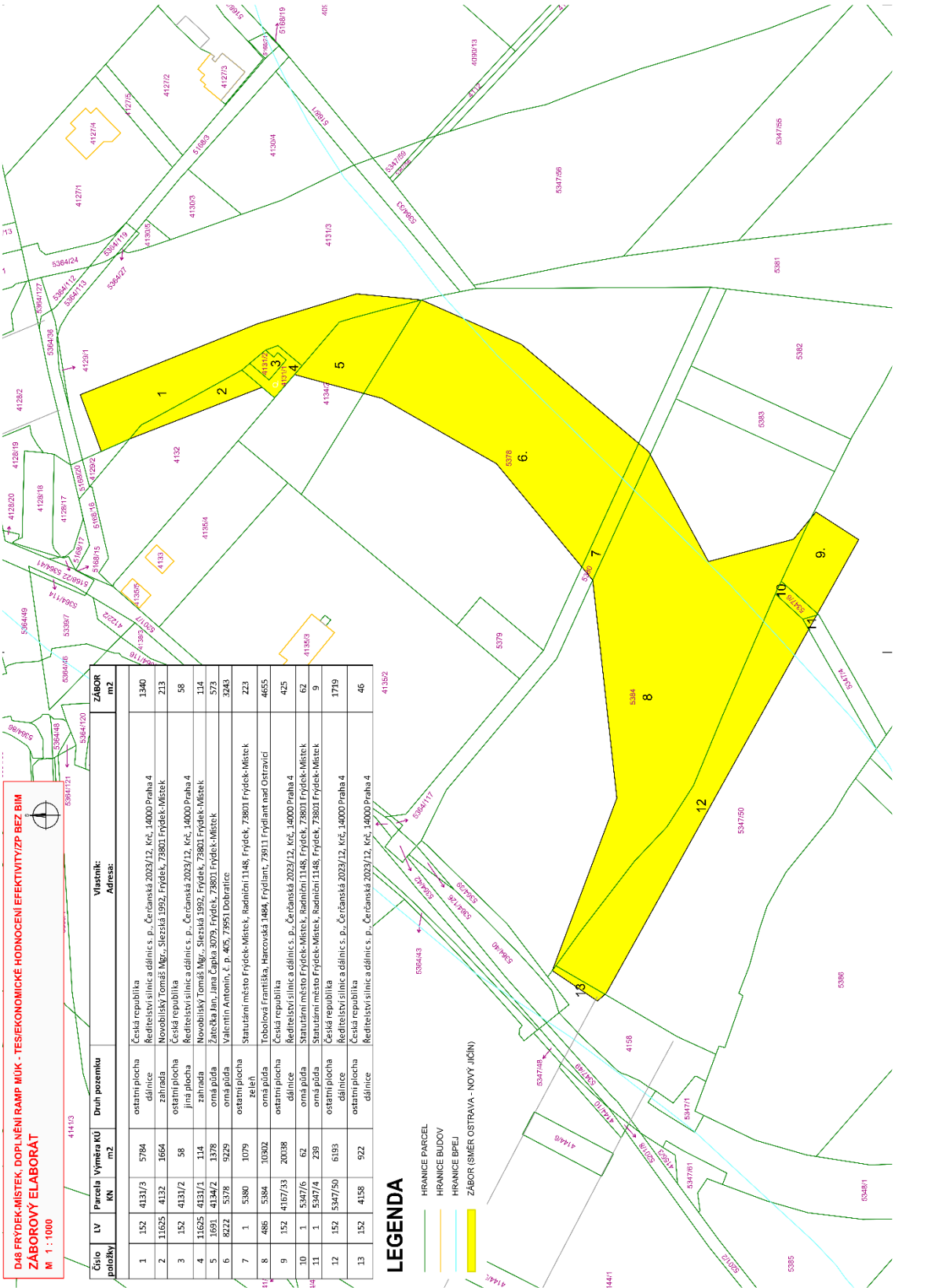
Z hlediska požadavků na vodu lze záměr charakterizovat následovně:

- během výstavby:
 - nízké a krátkodobé nároky na vodu,
- během provozu:
 - bez nároků na odběr vody,
- hlavním vodohospodářským aspektem je:
 - odvodnění komunikace a nakládání se srážkovými vodami.

B.II.2. Půda

Realizací záměru budou dotčeny pouze parcely pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín. Rozsah záborů je uveden na situaci s vloženou tabulkou níže.

Obrázek 1: Záborový elaborát pro odbočení Ostrava → Nový Jičín



B.II.3. Surovinové zdroje

Realizace záměru bude spojena se spotřebou běžných stavebních materiálů, které jsou standardně využívány při výstavbě silniční infrastruktury. Jedná se zejména o materiály pro zemní práce, konstrukční vrstvy vozovky a související stavební objekty. Rozsah jejich využití odpovídá charakteru záměru jako doplnění stávající mimoúrovňové křižovatky a nepředstavuje mimořádné nároky na surovinové zdroje.

V rámci výstavby budou využity především:

- zeminy a násypové materiály pro úpravu terénu a těleso komunikace,
- kamenivo, štěrkopísky a drcené kamenivo pro podkladní vrstvy vozovky,
- asfaltové směsi a pojiva pro konstrukční vrstvy vozovky,
- betonové směsi a prefabrikované prvky pro odvodnění a dopravní vybavení,
- ocelové a plastové prvky pro bezpečnostní zařízení a technickou infrastrukturu.

Materiály budou zajištěny z běžně dostupných a schválených zdrojů, zejména z existujících lomů, pískoven a obaloven. Nepředpokládá se zřizování nových těžebních lokalit ani využívání přírodních zdrojů přímo v místě stavby. Záměr tak nebude mít přímý vliv na ložiska nerostných surovin ani na chráněná ložisková území.

V maximální možné míře bude usilováno o efektivní využití materiálů vzniklých při realizaci stavby, zejména o využití výkopových zemin pro násypy a terénní úpravy. Tím dojde ke snížení objemu přepravovaných materiálů a omezení dopravní zátěže v území. Případné přebytky materiálů budou odvezeny a využity nebo odstraněny v souladu s platnou legislativou.

Během provozu záměru nejsou předpokládány žádné významné nároky na surovinové zdroje. Spotřeba materiálů bude omezena pouze na běžnou údržbu komunikace, jako jsou lokální opravy vozovky, obnova dopravního značení nebo výměna bezpečnostních prvků. Tyto činnosti mají nepravidelný charakter a jejich rozsah je z hlediska využití surovin zanedbatelný.

Z hlediska celkového posouzení lze konstatovat, že záměr nepředstavuje významnou zátěž pro přírodní zdroje. Spotřeba materiálů odpovídá běžné praxi v oblasti dopravních staveb a nebude mít zásadní vliv na dostupnost surovin ani na stav životního prostředí.

B.II.4. Energetické zdroje

Záměr nevyžaduje významné nároky na energetické zdroje. Během výstavby bude energie spotřebovávána především ve formě pohonných hmot pro stavební mechanizaci a dopravní prostředky zajišťující realizaci stavby. Míra spotřeby bude dočasná a bude odpovídat rozsahu a délce výstavby.

V rámci zařízení staveniště může být v omezené míře využívána elektrická energie, zejména pro provoz drobné mechanizace, osvětlení nebo sociálního zázemí pracovníků. Napojení bude řešeno z existující distribuční sítě, případně pomocí mobilních zdrojů (např. elektrocentrál).

Během provozu záměru nejsou požadovány žádné energetické vstupy, neboť se jedná o dopravní stavbu bez technologických zařízení vyžadujících trvalý přísun energie. Spotřeba energie se tak omezuje pouze na běžnou údržbu komunikace, která je z hlediska celkové energetické náročnosti zanedbatelná.

Celkově lze konstatovat, že záměr nepředstavuje významnou zátěž z hlediska spotřeby energetických zdrojů.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Zájmové území je z hlediska přírodních podmínek výrazně antropogenně ovlivněno a převládají zde biotopy vzniklé nebo zásadně přeměněné lidskou činností. Dominantními prvky jsou tělesa dopravní infrastruktury (dálnice D48 a D56), jejich násypy a přilehlé upravené plochy.

Z biogeografického hlediska náleží území do **Karpatská subprovincie**, konkrétně do **Podbeskydský bioregion**. V rámci detailnějšího členění spadá lokalita do biochory charakteristické pro mírně zvlněné pahorkatiny s převahou zemědělsky využívaných ploch a fragmenty původních lesních společenstev (typicky dubohabrové a bukové porosty v nižších a středních polohách).

V území se v současnosti vyskytují zejména:

- **antropogenní biotopy dopravních staveb**, tvořené násypy, zářezy a doprovodnými travnatými porosty s převahou ruderalních druhů,
- **zemědělsky využívané plochy** (orná půda) s nízkou druhovou diverzitou,
- **biotopy vázané na vodní prostředí**, reprezentované vodní nádrží Arnošt (Olešná), která představuje umělý vodní ekosystém s navazujícími břehovými porosty a lokálně vyvinutými litorálními stanovišti,
- **doprovodná zeleň komunikací**, místy tvořená liniovými porosty dřevin nebo náletovou vegetací.

Přirozené nebo přírodě blízké biotopy se v řešeném území vyskytují pouze omezeně a fragmentárně, převážně vázané na okraje vodní nádrže nebo méně narušené části území. Původní potenciální přirozená vegetace (zejména dubohabrové a bukové lesy) je zde z větší části nahrazena sekundárními a technickými stanovišti.

Celkově lze území charakterizovat jako **ekosystém s nízkou až střední ekologickou hodnotou**, kde převažují technické a hospodářské funkce nad funkcemi přírodními. Navrhovaný záměr je situován do prostoru, který je již dlouhodobě využíván pro dopravní účely, a nezasahuje významné přírodní biotopy.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí

Emise do ovzduší

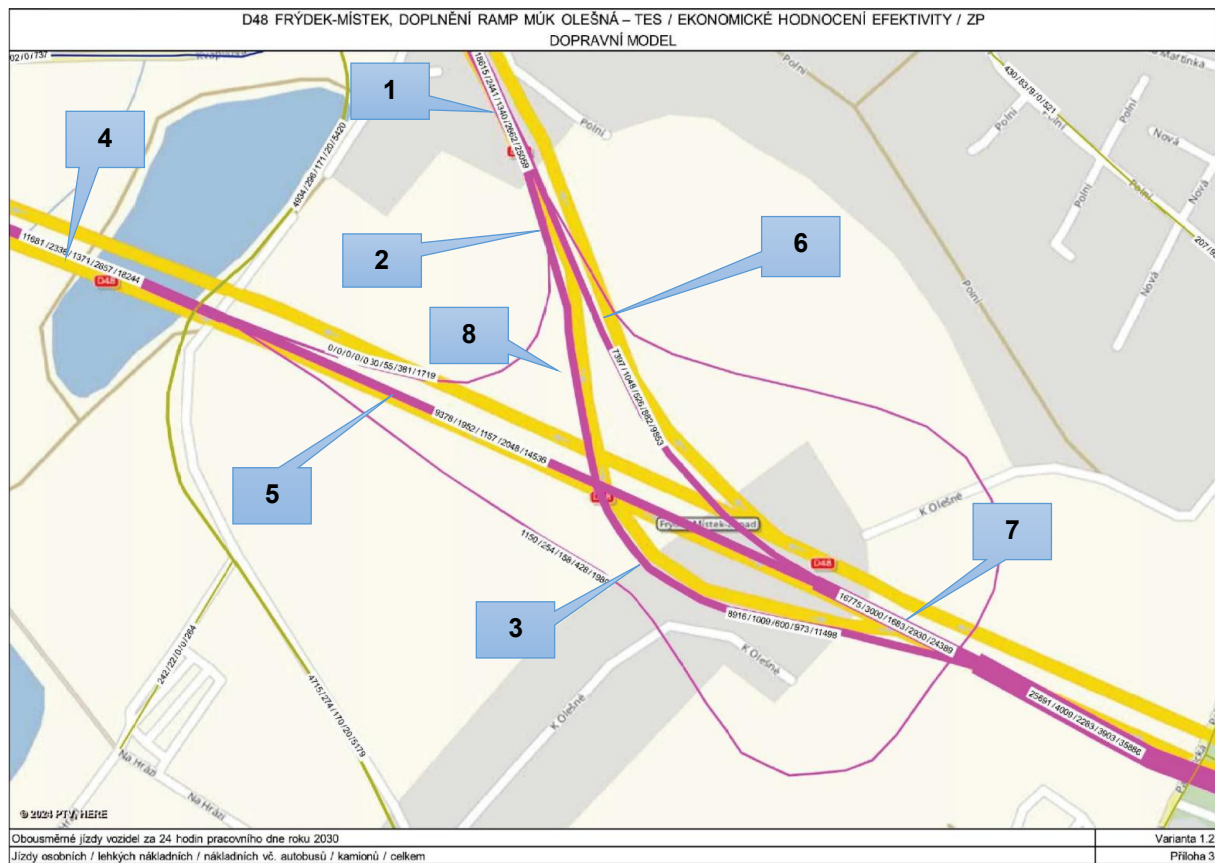
Posuzovaný záměr představuje liniový zdroj znečišťujících látek do ovzduší. Bodové, ani plošné zdroje nebyly zvažovány.

V období výstavby bude záměr působit jako plošný zdroj znečištění přízemní vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny stavebních mechanismů). Za rozhodující zdroj emisí do ovzduší lze v tomto období považovat zemní práce, které budou tvořit podstatnou část stavebních prací. Odhad kvantifikace emisí, příp. jejich distribuce do okolního prostoru, je značně spekulativní a zatížen velkým počtem neznámých faktorů (okamžité klimatické podmínky, počet nasazených mechanismů). Lze se domnívat, že přísun emisí ze stavební činnosti bude kvantitativně nevýznamný a časově omezený. Za nejzásadnější lze považovat prašnost, jejímuž vzniku bude nezbytné předcházet cílenými technologickými opatřeními (kropení, čištění vozovek).

Za hlavní škodliviny se v souvislosti se silniční dopravou považují oxid dusičitý (NO₂), oxidy dusíku (NO_x), oxid uhelnatý (CO), suspendované částice (PM₁₀ a PM_{2,5}), benzen a benzo(a)pyren.

Pro hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší byla součástí oznámení zpracována rozptylová studie, která je uvedena v příloze. Pro účely výpočtu byla doprava rozdělena na několik úseků.

Obrázek 2: Úseky dopravy – orientační výkres



Tabulka 1: Intenzita dopravy v roce 2030 (voz/24 h) – stav bez realizace záměru

Úsek	1	2, 3	4, 5	6	7
Komunikace	D56	D48 od D56 (směr FM)	D48 západ	D48 k D56 (směr OV)	D48 východ
Osobní automobily	17 462	8 916	10 528	7 397	16 775
Lehká nákladní vozidla	2 311	1 009	2 206	1 048	3 000
Nákladní vozidla včetně autobusů	1 284	600	1 315	526	1 683
Kamiony	2 281	973	2 476	882	2 930
Celkem	23 338	11 498	16 525	9 853	24 389

Tabulka 2: Intenzita dopravy v roce 2030 (voz/24 h) - výhled

Úsek	1	2	3	4	5	6	7	8
Komunikace	D56	D48 od D56 – sever (směr FM)	D48 od D56 – jih (směr FM)	D48 západ	D48 střed	D48 k D56 (směr OV)	D48 východ	Rampa D56/D48
Osobní automobily	18 615	10 069	8 916	11 681	10 528	7 397	16 775	1 153
Lehká nákladní vozidla	2 441	1 139	1 009	2 336	2 206	1 048	3 000	130
Nákladní vozidla včetně autobusů	1 340	656	600	1 371	1 315	526	1 683	56
Kamiony	2 662	1 354	973	2 857	2 476	882	2 930	381
Celkem	25 059	13 218	11 498	18 244	16 525	9 853	24 389	1 719

Emisní parametry zdrojů – doprava

Vliv stávající dopravy v části území je součástí stávajícího imisního pozadí. Do výpočtu je zahrnuta vyvolaná doprava, související s uvedeným záměrem. Emise vozidel na dílčích úsecích a parkovacích plochách byly stanoveny programem MEFA verze 13, který slouží k výpočtu emisních faktorů motorových vozidel. Výpočtovým rokem je rok 2030, emisní kategorie vozidel je dána parametry programu MEFA. Výpočtové rychlosti jsou 60, 80, 100 a 130 km/h, dle příslušného úseku.

Tabulka 3: Emise z úseků komunikací – stav bez realizace záměru

Úsek	NO _x [g/s/km]	CO [g/s/km]	PM ₁₀ [g/s/km]	NO ₂ [g/s/km]	Benzen [g/s/km]	B[a]P [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,11884304	0,20516661	0,01025793	0,01177900	0,00113257	2,14120634	0,00807522
2a (130 km/h)	0,05712245	0,09834720	0,00474603	0,00557608	0,00055511	1,01497137	0,00373064
2b (100 km/h)	0,04355682	0,05931096	0,00439391	0,00465382	0,00043592	0,88237264	0,00333000
2c (80 km/h)	0,03884731	0,05674342	0,00505102	0,00428937	0,00042073	0,83515541	0,00360592
3	0,03884731	0,05674342	0,00505102	0,00428937	0,00042073	0,83515541	0,00360592
4	0,09383657	0,16272856	0,00924000	0,00976687	0,00081352	1,76825924	0,00730746
5	0,09383657	0,16272856	0,00924000	0,00976687	0,00081352	1,76825924	0,00730746
6	0,04948958	0,08577346	0,00423168	0,00491337	0,00048014	0,89297164	0,00333027
7	0,13108180	0,22744512	0,01219009	0,01339012	0,00119642	2,42784920	0,00962235

Tabulka 4: Emise z úseků komunikací – výhled

Úsek	NO _x [g/s/km]	CO [g/s/km]	PM ₁₀ [g/s/km]	NO ₂ [g/s/km]	Benzen [g/s/km]	B[a]P [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,12887566	0,22218632	0,01123233	0,01279255	0,00121470	2,32521926	0,00884528
2a (130 km/h)	0,06715507	0,11536691	0,00572042	0,00658963	0,00063724	1,19898427	0,00450070
2b (100 km/h)	0,05173189	0,07142714	0,00536143	0,00553669	0,00050307	1,04481914	0,00406619
2c (80 km/h)	0,04638949	0,06881641	0,00615249	0,00512785	0,00048649	0,98841156	0,00440368
3	0,03884731	0,05674342	0,00505102	0,00428937	0,00042073	0,83515541	0,00360592
4	0,10388245	0,17978075	0,01021632	0,01078267	0,00089587	1,95266519	0,00807905
5	0,09383657	0,16272856	0,00924000	0,00976687	0,00081352	1,76825924	0,00730746
6	0,04948958	0,08577346	0,00423168	0,00491337	0,00048014	0,89297164	0,00333027
7	0,13108180	0,22744512	0,01219009	0,01339012	0,00119642	2,42784920	0,00962235
8	0,00754218	0,01207299	0,00110146	0,00083848	0,00006576	0,15325615	0,00079776

Resuspenze prachu (PM₁₀ a PM_{2,5}) a B[a]P vznikající při provozu na komunikacích

Pro výpočet resuspenze prachu z povrchu zpevněných komunikací byla použita „Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy“ (zveřejněná na www.mzp.cz/cz/zneucisteni_ovzduchi_dopravy). Metodika je zaměřena na řešení problematiky stanovení emisí pocházejících z resuspenze z automobilové dopravy. Jedná se o modifikaci metodiky US EPA „AP-42“. Resuspenze z parkovacích míst nebyla zahrnuta, vzhledem k nízké pojízdné rychlosti při parkování vozidel je minimální.

Tabulka 5: Resuspenze prachu z povrchu komunikací – stav bez realizace záměru

Úsek	PM ₁₀ [g/s/km]	B[a]P [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,387740	2,795972	0,093808
2a (130 km/h)	0,274352	0,985165	0,066376
2b (100 km/h)	0,274352	0,985165	0,066376
2c (80 km/h)	0,201985	0,725304	0,048867
3	0,201985	0,725304	0,048867
4	0,531297	3,723908	0,128540
5	0,531297	3,723908	0,128540
6	0,284881	0,918006	0,068923
7	0,503078	4,256237	0,121713

Tabulka 6: Resuspenze prachu z povrchu komunikací – výhled

Úsek	PM ₁₀ [g/s/km]	B[a]P [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,432683	3,420083	0,104681

Úsek	PM ₁₀ [g/s/km]	B[a]P [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
2a (130 km/h)	0,321403	1,429863	0,077759
2b (100 km/h)	0,321403	1,429863	0,077759
2c (80 km/h)	0,235370	1,047121	0,056944
3	0,201985	0,725304	0,048867
4	0,564113	4,350624	0,136479
5	0,531297	3,723908	0,128540
6	0,284881	0,918006	0,068923
7	0,503078	4,256237	0,121713
8	0,106879	0,108116	0,025858

Hluk

Období výstavby

V období výstavby se jako plošný zdroj bude chovat plocha stavenišť. Zde bude hluk způsoben provozem stavebních mechanismů a nákladních automobilů pohybujících se po ploše stavenišť. Stavební stroje a nářadí budou používány v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a bude prováděna jejich pravidelná údržba. Vzhledem ke vzdálenosti nejbližší obytné zástavby nemusí být stavební práce striktně vázány pouze v denní době od 7:00 do 21:00 hodin.

Liniovým zdrojem hluku bude nákladní doprava obsluhující stavbu – doprava materiálů z/do místa staveniště. Pro dopravu materiálů a odvoz odpadů bude primárně využívány stávající dopravní napojení.

V průběhu realizace stavby budou veškeré stavební činnosti prováděny a koordinovány tak, aby nedocházelo v okolním chráněném venkovním prostoru staveb k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti stanovených v §12 odst. 9 a v příloze č.3 část B) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Průběh hlukově významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu.

Počet nasazených mechanismů při jednotlivých stavebních činnostech prozatím nebyl stanoven; je to předmětem plánu organizace výstavby, který bude zpracován v pokročilejší fázi přípravy stavby.

Období provozu

Posouzení hlukové situace v území bylo provedeno v rámci Hlukové studie (Damek, 06/2026), která je přílohou předkládaného oznámení.

V hlukové studii byly modelovány zdroje emisí hluku, kterými bude automobilová doprava. Plošné, bodové ani zdroje vysoce/vysokoenergetického impulsního hluku nebyly v hlukové studii řešeny. Hluková studie je zpracována pouze pro posouzení hluku z provozu automobilové dopravy na řešené odpočívce (komunikace a provoz parkovacích stání).

Posouzení budoucího hlukového zatížení řešení lokality bylo provedeno v jediné modelové variantě představující modelový stav **včetně** realizace záměru.

Ve vazbě na poskytnutá data o predikci četnosti dopravy byly výpočty očekávané hlukové zátěže provedeny pro výhledový rok 2030.

Četnosti modelované dopravy byly řešeny dle Dopravně inženýrských podkladů (Mott MacDonald, 10/2024) a jsou uvedeny na situaci úseků v úvodu kapitoly.

Vibrace

V průběhu výstavby záměru může docházet ke krátkodobému vzniku vibrací v souvislosti s činností stavební mechanizace, zejména při provádění zemních prací, hutnění konstrukčních vrstev a pohybu těžké techniky. Tyto vibrace budou lokálního charakteru, časově omezené na dobu výstavby a jejich intenzita nebude překračovat běžnou úroveň u srovnatelných staveb dopravní infrastruktury.

Během provozu záměru budou vibrace vznikat v důsledku průjezdu vozidel po komunikaci. S ohledem na charakter navrhované stavby, tj. jednopruhovou propojovací větev s návrhovou rychlostí cca 60 km/h a předpokládanou intenzitou dopravy přibližně 2 000 vozidel za 24 hodin, se však jedná o zdroj vibrací nízké intenzity.

Vibrace budou závislé zejména na:

- skladbě dopravního proudu (podíl těžkých vozidel),
- technickém stavu vozovky,
- konstrukci vozovky a podloží,
- vzdálenosti od zdroje vibrací.

Při dodržení standardního návrhu konstrukce vozovky a technologických postupů výstavby se nepředpokládá vznik významných vibrací, které by mohly negativně ovlivnit okolní objekty nebo životní prostředí. Vzhledem k relativně nízké intenzitě dopravy a charakteru záměru lze očekávat, že vibrace nebudou překračovat běžnou úroveň dopravního zatížení v území.

S ohledem na umístění záměru v prostoru stávající dopravní infrastruktury a mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou se nepředpokládá významný vliv vibrací na obyvatelstvo ani na stavební objekty. Vibrace z provozu budou ve srovnání s již existujícím dopravním zatížením v území nevýznamné.

Záření

Realizace ani provoz záměru nebude zdrojem ionizujícího ani radioaktivního záření. V rámci stavby ani jejího užívání nebudou instalována žádná zařízení, která by takové záření produkovala, a nedojde ani k manipulaci s radioaktivními materiály.

Záměr nebude rovněž významným zdrojem neionizujícího záření. Nebudou zde umístována technologická zařízení, která by mohla být zdrojem elektromagnetického záření nad rámec běžného provozu dopravní infrastruktury.

Součástí záměru není veřejné osvětlení komunikace, a proto nevzniká ani světelné záření spojené s provozem osvětlovacích soustav. Z tohoto důvodu se nepředpokládá vznik světelného znečištění ani ovlivnění okolního prostředí umělým osvětlením.

Z hlediska záření lze tedy konstatovat, že záměr nebude představovat zdroj emisí záření a nebude mít negativní vliv na životní prostředí ani na zdraví obyvatelstva v této oblasti.

B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění

Období výstavby

- **Splaškové vody**

V období výstavby budou vznikat především splaškové odpadní vody ze sociálního zařízení staveniště. Jejich množství bude záviset na počtu pracovníků a bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace. Sociální zařízení mohou být použita buď chemická (předpokládaný způsob řešení vzhledem k typu a lokalizaci záměru), nebo mohou být napojena na kanalizační síť. Nakládání se splaškovými vodami se bude řídit zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění.

- **Technologické vody**

V průběhu stavby mohou vznikat technologické odpadní vody z čištění stavebních strojů, vozidel, zkrápění betonů apod. Množství technologických odpadních vod nebude výrazné. Množství technologických odpadních vod v období výstavby bude řešeno v dalších stupních projektové přípravy záměru (dle upřesňování známých základních parametrů stavebních činností apod.

- **Srážkové vody**

Odtok dešťových vod z postupně vznikajícího tělesa komunikace se předpokládá přirozený; v případě zářezů bude výkop probíhat dovrchně, aby bylo zajištěno odvodnění stavební jámy. Během realizace stavby bude organizačně-technickými opatřeními bráněno případným splachům ze staveniště do vodotečí tak, aby nedocházelo ke znečištění povrchových či podzemních vod a odtoku povrchových vod na sousední pozemky. Podrobné řešení odvádění srážkových vod ze staveniště bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace; odvádění bude řešeno v souladu s požadavky zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění.

Období provozu

- **Splaškové vody**

V období provozu nebudou splaškové vody produkovány.

- **Technologické vody**

Při provozu není předpokládán vznik odpadní technologické vody.

- **Srážkové vody**

Odvodnění nového odbočovacího ramene propojení D48 a D56 není v současném stupni navrženo (TES), předpokládá se, že odvodnění bude realizováno podélným a příčným sklonem vozovky ze svahu do otevřených příkopů, ze kterých je voda svedena do sběrných retenčních lapačů a následně do přilehlých vodotečí – tj. napojení na stávající odvodnění dálnic D48 a D56. Navržené technické řešení musí zohledňovat legislativní požadavky, zejména zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění.

B.III.3. Kategorizace a množství odpadů

Období výstavby

V rámci stavebních prací bude kladen důraz na předcházení vzniku odpadů a zajištění přednostního využití odpadů v souladu s ust. § 12 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou zařazovány dle druhů a kategorií podle ust. § 6 zákona o odpadech.

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby), budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy, a převedeny do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí.

V průběhu realizace stavby budou vznikat odpady typické pro tuto činnost. Původcem je odpadů je zhotovitel stavby. Odstranění těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním. Neočekává se, že by charakter i množství vzniklých odpadů mohly představovat problém s jejich zneškodněním.

Nebezpečné odpady roztríděné dle jednotlivých druhů a kategorií budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny štítkem a identifikačními listy nebezpečných odpadů v rozsahu dle zákona o odpadech a prováděcí vyhlášky).

Veškeré odpady, které budou vznikat na stavbě, musí původce zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a převést do vlastnictví pouze subjektu či osobě oprávněné k jejich převzetí (pokud odpady nemůže sám využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech) a dodržovat další povinnosti původce odpadů uvedené v § 15 zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady dle § 3 odst. 2 zákona o odpadech. Z toho vyplývá, že např. stavební odpad musí být přednostně využit pro recyklaci stavebních odpadů.

Původci odpadů, kteří nakládají s odpady, jsou povinni vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi v souladu s § 94 zákona o odpadech.

Pokud budou vznikat (v rámci stavby se to nepředpokládá) nebezpečné odpady, je povinností původce odpadů vyžádat si k nakládání s nimi souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, a to nejpozději ke dnu zahájení provozu, stavby.

Odpady budou při realizaci prací vznikat pouze v minimálním množství v souvislosti s demoličními pracemi při navazování nového ramene na stávající komunikace D48 a D56. Jiné demolice nejsou vzhledem k umístění stavby předpokládány. Významně bude v souvislosti se stavbou nakládáno se zeminami – předpokládá se, že v rámci stavby bude negativní bilance zemin, tj. potřeba dovozu nových zemin. Všechny těžené zeminy budou využity při stavbě na místě a to jak při budování náspu ramene, tak v rámci finální ohumusování svahů silničního tělesa.

- 170504 - podklady vozovek nestmelené + výkopy zemina = budou přednostně a částečně využity na dosypávku zemních krajnic a drobné zásypy. Přbytek se předpokládá. Využití

zpětně na stavbě a kombinované nakládání dle vlastností (na skládku či zařízení pro využití na povrchu terénu).

- 170101 - beton, betonové dílce – z demolice – betonové obrubníky (obruba podél vozovky), přídlažba, vpusti – kombinované nakládání dle vlastností (na skládku či k recyklaci)
- 170301 - kryty a podklady vozovek stmelené asfaltem s obsahem dehtu = nebezpečný odpad. Přebytný materiál bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu.
- 170302 - kryty a podklady vozovek stmelené asfaltem = nemá na stavbě využití. Přebytný materiál bude odvezen na skládku – kombinované nakládání dle vlastností (na skládku či k recyklaci)
- 170201 - smýcené křoviny a kácené stromy – uloží se na vytipovaný pozemek města k druhotnému využití, případně odvoz na skládku k likvidaci – energetické využití
- 170405 – železo a ocel, mříže vpustí – k druhotnému využití, případně odvoz na skládku
- 200301 – drobné předměty (pokud se na stavbě vyskytnou) – zařízení k odstraňování odpadů – skládka
- humózní horizont - k opětovnému použití na stavbě, přebytek se nepředpokládá (na stavbě bude nedostatek materiálu) – není to odpad

Odpady vznikající stavební činností budou zařazovány podle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (dále vyhláška č.8/2021 Sb.) do skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. S výkopovou zeminou, pokud s ní nebude nakládáno v místě stavby, bude nakládáno jako s odpadem (netýká se ornice). Předběžná bilance zemin nebyla v současném stupni projektové přípravy zpracována.

Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s požadavky zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech a vyhláškou č. 273/2021 Sb., jakož i dalšími dotčenými předpisy (např. vyhláška č. 283/2023 Sb., o stanovení podmínek, při jejichž splnění jsou znovuzískaná asfaltová směs a znovuzískaný penetrační makadam vedlejším produktem nebo přestávají být odpadem). Dle uvedeného zákona odpadové hospodářství založeno na hierarchii (§3 zákona) dle **prioritou je předcházení vzniku odpadu**. Nelze-li vzniku odpadu předejít, pak je nakládání s ním řešeno aktivitami v následujícím pořadí:

1. příprava odpadu k jeho opětovnému použití
2. recyklace odpadu
3. jiné využití odpadu včetně energetického využití
4. není-li možné ani to, jeho odstranění.

Nakládání s odpady je řešeno v části druhé zákona, pro nakládání s odpady v průběhu řešené stavby jsou předmětná tato základní ustanovení:

- Hlava I. – Všeobecné povinnosti (§§ 13 a 14)
- Hlava II. – Povinnosti původce odpadu (§15)
- Hlava IV. – Vzorkování a zkoušky odpadu (§§ 28 a 29)
- Hlava V. – Jednotlivé způsoby nakládání s odpady:
 - Díl 1 – Soustředování, skladování a sběr odpadu (§§ 30-32)
 - Díl 2 – Úprava odpadu (§ 33)
 - Díl 3 – Využití odpadu (§ 34)
 - Díl 4 – Odstranění odpadu (§ 36)
 - Díl 6 – Přeprava odpadu (§ 46)
- Hlava VI. – Nakládání s vybranými druhy odpadu
 - např.:
 - Díl 2 – Biologicky rozložitelný odpad (§ 63)
 - Díl 3 – Nebezpečný odpad (§§ 71-77)
 - Díl 7 – Odpad obsahující azbest (§ 85)

Obecné povinnosti pro nakládání s odpady

- a) nakládat s odpadem pouze způsobem stanoveným tímto zákonem a jinými právními předpisy vydanými na ochranu životního prostředí a zdraví lidí pro daný druh a kategorii odpadu; při nakládání s odpady nesmějí být překročeny limity znečišťování stanovené jinými právními předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví lidí,
- b) nakládat s odpadem pouze v zařízení určeném pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, s výjimkou shromažďování odpadu, přepravy odpadu, obchodování s odpadem a nakládání se vzorky odpadu,
- c) soustřeďovat odpady odděleně,
- d) nakládat s odpadem tak, aby jej zabezpečil před odcizením nebo únikem nebo aby nedošlo k jeho znehodnocení, které by zhoršilo možnost nakládání s daným odpadem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství, do okamžiku, kdy jej sám zpracuje, pokud je provozovatelem zařízení, nebo do okamžiku předání podle písmene e) a
- e) odpad, který sám nezpracuje v souladu s tímto zákonem, předat, s výjimkou předání odpadu v rámci školního sběru nebo předání nezbytného množství vzorků odpadu k rozborům, zkouškám nebo analýzám pro účely vědy, výzkumu a vývoje, zjištění přijatelnosti odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady, zařazení odpadu do kategorie, hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a dalším rozborům a zkouškám nezbytným pro zajištění nakládání s odpady v souladu s právními předpisy, v souladu s hierarchií odpadového hospodářství
 1. přímo nebo prostřednictvím dopravce odpadu pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle § 16 odst. 3 do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení,
 2. obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu, popřípadě dopravci odpadu určenému tímto obchodníkem, nebo
 3. na místo určené obcí podle § 59 odst. 2 a 5.

Povinnosti původce odpadu

- zařadit odpad podle druhu a kategorie a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností,
- prokázat orgánům provádějícím kontrolu podle tohoto zákona, že předal odpad, který produkuje, v odpovídajícím množství v souladu s § 13 odst. 1 písm. e); v případě stavebního a demoličního odpadu se tato povinnost vztahuje i na nepodnikající fyzické osoby, s výjimkou případu, kdy množství produkovaného stavebního a demoličního odpadu odpovídá množství stavebního a demoličního odpadu, který může nepodnikající fyzická osoba předat podle § 59 obci,
- v případě komunálního odpadu, který běžně produkuje, a stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, mít jejich předání podle § 13 odst. 1 písm. e) v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem; v případě stavebních a demoličních odpadů se tato povinnost vztahuje i na nepodnikající fyzické osoby, s výjimkou případu, kdy množství produkovaných stavebních a demoličních odpadů odpovídá množství stavebních a demoličních odpadů, které může fyzická nepodnikající osoba předat podle § 59 obci,
- s každou jednorázovou nebo první z řady opakovaných dodávek odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady nebo obchodníkovi s odpady spolu s odpadem předat provozovateli zařízení nebo obchodníkovi s odpady údaje o své osobě a údaje o odpadu nezbytné pro zjištění, zda smí být s daným odpadem v zařízení nakládáno nebo zda smí obchodník s odpady takový odpad převzít; tyto údaje mohou být nahrazeny základním popisem odpadu,
- v případě odpadu určeného k uložení na skládce odpadů nebo k zasypávání předat údaje podle písmene d) formou základního popisu odpadu; v případě první z opakovaných dodávek odpadu je součástí základního popisu odpadu stanovení

kritických ukazatelů, o nichž je původce odpadu povinen v případě opakovaných dodávek předávat informace; na základě dohody s původcem odpadu může zajistit zpracování základního popisu odpadu provozovatel zařízení, do kterého je odpad předáván, nebo zprostředkovatel, za zpracování základního popisu však odpovídá původce odpadu a

- při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace. Tento postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby je dále upraven podrobnostmi ve vyhlášce č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Přeprava odpadu

Právnícká nebo podnikající fyzická osoba zúčastněná na přepravě odpadu je povinna:

- zabezpečit přepravu odpadu v souladu s požadavky stanovenými jinými právními předpisy (např. ADR, ADN, RID, COTIF),
- předložit na výzvu orgánu provádějícího kontrolu zákona o opadech doklady, jimiž musí být přeprava odpadů doprovázena podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006,
- uchovávat doklady související s přepravou odpadu po dobu 5 let ode dne zahájení

Období provozu

V období provozu bude vznik odpadů spojen především s úklidem a údržbou vozovky a okolí (odstraňování znečištění z vozovky, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých za provozu silnice, čištění dešťových vpustí, sekání trávy a údržba zeleně). Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodnocené stavby bude využívat stávajících zařízení v lokalitě a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodnění odpadů. Provoz záměru nebude generovat objemově významnou produkci odpadů.

B.III.4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

V rámci záměru nejsou navrženy žádné technologické procesy ani zařízení, které by představovaly významné riziko havárií ve smyslu průmyslových nebo chemických provozů. Stavba i její následný provoz mají charakter dopravní infrastruktury bez manipulace s nebezpečnými látkami ve větším rozsahu.

Rizika během výstavby

V období výstavby mohou vzniknout lokální a dočasná rizika spojená zejména s:

- provozem stavební mechanizace a dopravních prostředků,
- manipulací s pohonnými hmotami, mazivy a dalšími provozními kapalinami,
- skladováním menšího množství látek závadných vodám v rámci zařízení staveniště.

Možné havarijní situace zahrnují především:

- únik ropných látek při poruše mechanizace,
- nehody stavebních strojů,
- lokální znečištění půdy nebo povrchových vod.

Tato rizika jsou běžná pro stavební činnost obdobného charakteru a budou minimalizována standardními opatřeními, jako je dodržování technologických postupů, zabezpečení staveniště a okamžité řešení případných úniků závadných látek.

Rizika během provozu

V období provozu jsou hlavní potenciální rizika spojena s dopravou, zejména s:

- dopravními nehodami vozidel,
- únikem provozních kapalin (pohonné hmoty, oleje),
- přepravou nebezpečných látek po komunikaci.

V případě havárie může dojít k:

- lokálnímu znečištění vozovky, půdy nebo odvodňovacího systému,
- sekundárnímu ovlivnění povrchových nebo podzemních vod.
- V zimním období může být komunikace ošetrována chemickými rozmrazovacími látkami (např. solankou), které se mohou dostávat do odtoku srážkových vod. Tento vliv je však standardní pro dopravní infrastrukturu a nepředstavuje mimořádné riziko.

Vyhodnocení rizikovosti

S ohledem na:

- charakter záměru (jednopruhová propojovací komunikace),
- relativně nízkou intenzitu dopravy (cca 2 000 vozidel/24 h),
- absenci technologických zařízení a skladování nebezpečných látek,
- lze konstatovat, že riziko vzniku závažných havárií je **nízké**.

Případné havarijní situace budou mít lokální charakter, krátkodobé trvání a budou řešitelné standardními postupy integrovaného záchranného systému a správy komunikace.

Záměr nepředstavuje významný zdroj havarijních rizik. Potenciální rizika odpovídají běžnému provozu dopravní infrastruktury a při dodržení standardních bezpečnostních a provozních opatření nepředstavují významné ohrožení životního prostředí ani zdraví obyvatelstva.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost

C.I.1. Geologie, geomorfologie

Geologické poměry

Zájmové území se nachází na rozhraní dvou významných geologických jednotek České republiky – Českého masivu a Západních Karpat, přičemž oblast Frýdku-Místku náleží již ke karpatské oblasti, konkrétně k vnějším flyšovým pásmům.

Geologické podloží širšího území je tvořeno převážně:

- flyšovými sedimenty (střídání pískovců, jílovců a slepenců),
- kvartérními uloženinami (hlinité a štěrkové sedimenty),
- lokálně antropogenními navážkami v prostoru dopravních staveb.

Flyšové horniny jsou typické pro oblast Podbeskydí a vznikly sedimentací v mořském prostředí v období třetihor. Tyto horniny jsou zpravidla méně pevné, vrstevnaté a náchylné k zvětřování, což se projevuje v charakteru nadložních zemín.

Kvartérní pokryv v zájmovém území tvoří:

- nivní sedimenty v okolí vodních ploch a toků (hlíny, písky, štěrky),
- deluviální a svahové sedimenty,
- antropogenní vrstvy související s výstavbou dálnic D48 a D56.

V prostoru vodní nádrže Arnošt (Olešná) se nachází akumulace jemnozrnných sedimentů, které vznikly ukládáním materiálu v klidném vodním prostředí.

Z hlediska inženýrskogeologických poměrů se jedná o území s:

- proměnlivou únosností podloží,
- výskytem jemnozrnných zemín s horšími mechanickými vlastnostmi,
- nutností zakládání komunikací na upraveném podloží (násypy, zlepšení základové půdy).

Území není evidováno jako poddolované a nejsou zde známa ložiska nerostných surovin, která by byla dotčena realizací záměru.

Geomorfologické poměry

Z geomorfologického hlediska se zájmové území nachází v oblasti **Podbeskydské pahorkatiny**, která tvoří přechod mezi nížinnou částí Ostravské pánve a horským masivem Moravskoslezských Beskyd.

Typickými znaky území jsou:

- mírně zvlněný až rovinatý reliéf,
- nízké nadmořské výšky (cca 300–350 m n. m.),
- široké údolní nivy a terasy vodních toků.

Bezprostřední okolí záměru je výrazně ovlivněno:

- antropogenní činností (tělesa dálnic D48 a D56),

- úpravami terénu při výstavbě dopravní infrastruktury,
- existencí vodní nádrže Arnošt (Olešná), která představuje umělý geomorfologický prvek.

Území lze charakterizovat jako:

- **dopravně transformovanou krajinu** s omezenými přirozenými geomorfologickými tvary,
- prostor s převahou násypů, zářezů a upravených ploch,
- oblast s částečně narušenou přirozenou morfologií terénu.

Hydrogeomorfologické vztahy

Zájmové území se nachází v povodí řeky Ostravice. Přítomnost vodní nádrže a navazujících vodních ploch ovlivňuje:

- lokální odtokové poměry,
- sedimentační procesy,
- stabilitu podloží v bezprostředním okolí vodních ploch.

Reliéf území je v okolí nádrže mírně snížený a přechází do rovinných ploch, zatímco směrem k okrajům dopravních staveb dochází k umělému zvýšení terénu formou násypů.

C.I.2. Hydrologie, hydrogeologie

Z hydrogeologického hlediska náleží území do flyšového pásma vnějších Západních Karpat. Podzemní voda se zde vyskytuje jednak v kvartérních sedimentech (hlíny, písky a štěrky), kde má lokální význam a může se vyskytovat v mělkých hladinách zejména v okolí vodní nádrže, a jednak ve flyšovém podloží (jílovce a pískovce), kde je její výskyt omezen na pukliny a vrstevní rozhraní a vyznačuje se nízkou vydatností.

Mezi povrchovými a podzemními vodami existuje lokální hydraulická vazba, zejména v prostoru vodní nádrže a jejích přítoků. V těchto místech dochází k infiltraci vody do podloží a kolísání hladiny podzemní vody v závislosti na hydrologických poměrech.

Z hlediska zranitelnosti lze území hodnotit jako středně citlivé, přičemž vyšší citlivost vykazují oblasti kvartérních sedimentů s vyšší propustností. Celkově se jedná o území, jehož vodní režim je již výrazně ovlivněn existující dopravní infrastrukturou a vodním dílem, a navrhovaný záměr tak představuje pouze dílčí zásah bez předpokladu významného ovlivnění hydrologických a hydrogeologických poměrů.

C.I.3. Struktura a ráz krajiny

Zájmové území se nachází na okraji města Frýdek-Místek v prostoru vymezeném tělesy dálnic D48 a D56 a vodní nádrží Arnošt (Olešná). Jedná se o území, které je již v současnosti výrazně ovlivněno antropogenní činností a jeho krajinná struktura je do značné míry přetvořena dopravní infrastrukturou a souvisejícími terénními úpravami.

Z hlediska krajinného typu lze území charakterizovat jako přechod mezi urbanizovanou krajinou a zemědělsky využívaným zázemím města. Původní krajinná mozaika byla narušena výstavbou liniových staveb, které zde vytvářejí dominantní technické prvky v krajině. Tyto prvky mají zásadní vliv na prostorové uspořádání území, jeho prostupnost i vizuální vnímání.

Ekologické funkce krajiny

Ekologické funkce krajiny jsou v řešeném území omezené a částečně narušené, především v důsledku:

- existence rozsáhlých zpevněných ploch (dálnice, komunikace),
- fragmentace území liniovými stavbami,
- snížení podílu přirozených biotopů.

Přesto si území zachovává některé dílčí ekologické funkce, zejména:

- retenční funkci v prostoru vodní nádrže a přilehlých ploch,
- infiltrační funkci na nezpevněných plochách (orná půda, travní porosty),
- částečnou migrační propustnost pro drobné živočichy v méně zatížených částech území.

Vodní nádrž Arnošt představuje významný krajinný a ekologický prvek, který zvyšuje diverzitu prostředí a vytváří podmínky pro výskyt vodních a mokřadních organismů. Její okolí plní rovněž rekreační funkci.

Naopak dopravní infrastruktura představuje bariéru v krajině a snižuje její ekologickou stabilitu. Funkce krajiny jsou zde tedy nerovnoměrně rozloženy, s dominancí technických a hospodářských funkcí nad funkcemi přírodními.

Krajinný ráz

Krajinný ráz řešeného území je výrazně ovlivněn existencí dopravních staveb. Dominantními prvky jsou:

- tělesa dálnic D48 a D56,
- mostní objekty a násypy,
- technická infrastruktura.

Tyto prvky určují vizuální charakter území a potlačují přirozené krajinné prvky. Reliéf krajiny je v tomto prostoru převážně rovinný až mírně zvlněný, avšak místy výrazně modelovaný antropogenními zásahy (násypy, zářezy).

Významným prvkem krajinného rázu je vodní nádrž Arnošt, která vnáší do území:

- vodní horizont,
- otevřený prostor,
- rekreační charakter.

Krajina v širším kontextu vykazuje znaky příměstské krajiny s kombinací:

- dopravní infrastruktury,
- zemědělských ploch,
- vodních ploch a doprovodné zeleně.

Celkově lze krajinný ráz hodnotit jako:

- silně antropogenně ovlivněný,
- s omezenou estetickou hodnotou v prostoru dopravního uzlu,
- avšak s lokálně zvýšenou hodnotou v okolí vodní nádrže.

Celkové zhodnocení

Zájmové území představuje krajinu s dominantní dopravní funkcí, ve které jsou přírodní a ekologické funkce částečně potlačeny. Ekologická stabilita území je snížena vlivem fragmentace a intenzivního využívání, přičemž nejvýznamnějším stabilizačním prvkem je vodní nádrž Arnošt a její okolí.

Navrhovaný záměr je situován do již výrazně transformovaného prostoru dopravního uzlu a nebude představovat zásadní změnu krajinného rázu. Jeho realizace bude znamenat pouze dílčí zásah do území, které je již dlouhodobě využíváno pro dopravní účely.

C.I.4. Určující složky flóry a fauny

V rámci oznámení záměru byl proveden biologický screening zájmového území (Švehlík et al., 05/2026), který je uveden v příloze oznámení. Níže jsou uvedeny výsledky průzkumu.

Botanický průzkum

Stav současné vegetace odráží skutečnost, že území je značně ovlivněno dlouhodobou antropogenní činností. Botanický průzkum zájmového území zaznamenal výskyt převážně běžných druhů cévnatých rostlin daného biotopu se zastoupením ruderalních, nepůvodních a invazních druhů. Vlastní území záměru je tvořeno druhově chudým travinobylinným porostem. **V území nebyl botanickým průzkumem zaznamenán žádný zvláště chráněný druh dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. a nebyly zjištěny ani druhy náležející mezi ohrožené druhy Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich a Chobot 2017).** Analyzována byla také databáze NDOP, ve které však pro zadané území nebyly uvedeny žádné zvláště chráněné, resp. ochranně významné druhy. Přírodní biotopy se v dotčeném území nevyskytují, převládají nepůvodní biotopy zemědělské krajiny vytvořené člověkem.

Tabulka 7: Tabulka 1 Zaznamenané druhy cévnatých rostlin

latinský název	český název	EVD	VZOPK	ČS
<i>Alnus glutinosa</i>	olše lepkavá			
<i>Alopecurus pratensis</i>	psárka luční			
<i>Arctium sp.</i>				
<i>Armoracia rusticana</i>	křen selský			
<i>Arrhenatherum elatius</i>	ovsík vyvýšený			
<i>Artemisia vulgaris</i>	pelyněk černobýl			
<i>Cirsium arvense</i>	pcháč oset			
<i>Crepis biennis</i>	škarda dvouletá			
<i>Dactylis glomerata</i>	srha laločnatá			
<i>Daucus carota</i>	mrkev obecná			
<i>Epilobium tetragonum</i>	vrbovka čtyřhranná			
<i>Erigeron annuus</i>	turan roční			
<i>Festuca arundinacea</i>	kostřava rákosovitá			
<i>Festuca rubra</i>	kostřava červená			
<i>Galium album</i>	svízel bílý			
<i>Glechoma hederacea</i>	popenec obecný			
<i>Holcus lanatus</i>	medyněk vlnatý			
<i>Hypericum perforatum</i>	třezalka tečkovaná			
<i>Hypochaeris radicata</i>	prasetník kořenatý			
<i>Juncus effusus</i>	sítina rozkladitá			
<i>Juncus inflexus</i>	sítina sivá			
<i>Lathyrus pratensis</i>	hrachor luční			
<i>Lotus corniculatus</i>	štírovník růžkatý			
<i>Persicaria sp.</i>				
<i>Plantago lanceolata</i>	jitrocel kopinatý			
<i>Poa pratensis</i>	lipnice luční			
<i>Potentilla anserina</i>	mochna husí			
<i>Ranunculus repens</i>	pryskyřník plazivý			
<i>Rubus sp.</i>				

latinský název	český název	EVD	VZOPK	ČS
<i>Rumex obtusifolius</i>	šťovík tupolistý			
<i>Solidago canadensis</i>	zlatobýl kanadský			
<i>Symphytum officinale</i>	kostival lékařský			
<i>Tanacetum vulgare</i>	vratič obecný			
<i>Taraxacum sect. Taraxacum</i>	pampelišky smetánky			
<i>Trifolium pratense</i>	jetel luční			
<i>Veronica arvensis</i>	rozrazil rolní			
<i>Vicia hirsuta</i>	vikev chlupatá			

Vysvětlivky:

EVD – taxony chráněné v rámci evropské soustavy Natura 2000 podle Směrnice o stanovištích (92/43/EHS)

§395 – druhy cévnatých rostlin uvedené ve Vyhláška č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb.

ČE – ohrožené druhy Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich a Chobot 2017)

Entomologický průzkum

Hlavní entomologický průzkum v jarním aspektu byl uskutečněn za příznivého počasí dne 28.5.2026 (předchozí termín průzkumu dne 10. 3. 2026 lze považovat pouze čistě jako doplňkový). V zájmovém území dominuje zatravněná plocha, která je ze všech stran obklopena frekventovanými komunikacemi (vč. dálnice D48 a D56). Směrem na západ se nachází rybník Arnošt, při okraji louky také zástavba (roztrošeně domy se zahradami). V rámci květnové návštěvy dne 28. 5. 2026 byl z části luční porost posečený.

Při květnové kontrole území bylo zjištěno celkem 26 druhů (taxonů) hmyzu (viz tabulka níže). Nejpočetněji byli při monitoringu zastoupeni brouci (*Coleoptera*) – 6 druhů, motýli (*Lepidoptera*), blanokřídlí (*Hymenoptera*) a dvoukřídlí (*Diptera*) – 4 druhy, polokřídlí (*Hemiptera*) – 3 druhy, rovnokřídlí (*Orthoptera*) – 2 druhy a jeden druh z řádu srpice (*Mecoptera*), škvoři (*Dermaptera*) a vážky (*Odonata*). Z významnějších nálezů lze uvést výskyt jednoho druhu čmeláka rodu *Bombus* – čmeláka zemního (*Bombus cf. terrestris*, O/-), mravenců rodu *Formica* sp. (O/-), kteří jsou dle § 48 zákona č. 114/1992 Sb. zařazeni do kategorie ohrožený (O). V Červeném seznamu ohrožených druhů ČR nefigurují žádné druhy. Další zjištěné druhy lze ve většině případů označit za druhy běžné, které se zpravidla vyskytují napříč celým zájmovým územím. Obecně lze konstatovat, že se na studovaném území budou vyskytovat především luční druhy hmyzu, hlavně fytofágní, florikolní, euryektní a terestrické.

Vzhledem k lokalizaci zájmového území a vzhledem k tomu, že se jedná o území intenzivně ovlivněné dlouhodobou antropogenní činností, se v zájmovém území vyskytují především běžné luční druhy hmyzu, přičemž jakkoliv zcela nelze vyloučit převážně nahodilý výskyt některých zvláště chráněných druhů hmyzu dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, příp. druhů Červeného seznamu, jejich vazba na zájmové území může být relativně volná. Obdobné typy biotopů jsou relativně hojně zastoupeny i v širším území.

V nálezové databázi ochrany přírody AOPK (viz NDOP AOPK) nefigurují v okolí zájmového území žádné ochranný významné druhy hmyzu.

Významné nálezy druhů živočichů

Mezi významné druhy se řadí druhy uvedené ve VZOPK.

- čmeláci rodu *Bombus* (O/-)

Druhy zachycené v zájmovém území jsou u nás široce rozšířené od nížin až po hory. Zpravidla vyhledávají slunná a otevřená stanoviště, popř. parkovou krajinu. Hnízda si staví obvykle pod zemí, např. v opuštěných norách zemních hlodavců, v trsech vegetace, prázdných hnízdech po ptácích, skalních škvrách apod. Uprostřed léta je kolonie na vrcholu

rozvoje a líhnou se nové matky. Ke konci léta kolonie postupně zaniká, stará královna hyne a nové královny přezimují.

Výskyt na lokalitě: Výskyt je předpokládán pouze s volnou vazbou napříč zájmovým územím.

- mravenci rodu *Formica* (O/-)

Mravenci jsou sociálním hmyzem, který žije v různě velkých koloniích. Špatně snášejí sucho a chlad. Mravenci zachycení na lokalitě patřili ke středně velkým druhům, které obývají jak lesní, tak nelesní biotopy na celém území ČR. Nelesní druhy si pak staví hnízda plochá, nebo využívají travní drny, dutiny stromů apod. U mravenců je známá symbióza s mšicemi, které přenášejí za potravou a chrání, aby se následně mohli živit na jejich výměšcích.

Výskyt na lokalitě: Výskyt je předpokládán pouze s volnou vazbou napříč zájmovým územím; mraveniště zaznamenáno nebylo.

Tabulka 8: Tabulka 8 Přehled zjištěných druhů hmyzu v zájmovém území

řád	latinský název	český název	VZOPK	ČS
COLEOPTERA (brouci)	<i>Malachius bipustulatus</i>	bradavičník dvojskvrnný		
	<i>Rhagonycha fulva</i>	páteříček žlutý		
	<i>Coccinella septempunctata</i>	slunéčko sedmítečné		
	<i>Oedemera virescens</i>	stehenáč zelenavý		
	<i>Leptura quadrfasciata</i>	tesářík čtveropásý		
	<i>Cetonia aurata</i>	zlatohlávek zlatý		
HYMENOPTERA (blanokřídli)	<i>Bombus cf. terrestris</i>	čmelák zemní	O	
	<i>Formica</i> sp.	mravenec	O	
	<i>Lasius niger</i>	mravenec obecný		
	<i>Apis mellifera</i>	včela medonosná		
DIPTERA (dvoukřídli)	<i>Sarcophaga carnaria</i>	masačka obecná		
	<i>Musca domestica</i>	moucha domácí		
	<i>Episyrphus balteatus</i>	pestřenka pruhovaná		
	<i>Rhagoletis cerasi</i>	virtule třešňová		
LEPIDOPTERA (motýli)	<i>Vanessa cardui</i>	babočka bodláková		
	<i>Polyommatus icarus</i>	modrásek jehlicový		
	<i>Coenonympha pamphilus</i>	okáč poháňkový		
	<i>Ochlodes venatus</i>	soumračník rezavý		
HEMIPTERA (polokřídli)	<i>Leptopterna dolabrata</i>	klopuška hnědožlutá		
	<i>Dolycoris baccarum</i>	kněžice chlupatá		
	<i>Cercopis vulnerata</i>	pěnodějka červená		
ORTHOPTERA (rovnokřídli)	<i>Tettigonia viridissima</i>	kobylka zelená		
	<i>Tetrix subulata</i>	marše obecná		
MECOPTERA (srpice)	<i>Panorpa communis</i>	srpice obecná		
DERMAPTERA (škvoři)	<i>Forficula auricularia</i>	škvor obecný		
ODONATA (vážky)	<i>Coenagrion puella</i>	šidélko páskované		

Ornitologický průzkum

V území dotčeném záměrem a v jeho nejbližším okolí byly v rámci prvního ornitologického průzkumu (dne 10. 3. 2026) zjištěny dva druhy ptáků. Jednalo se o hejno

špačků obecných (*Sturnus vulgaris*), kteří v průběhu ornitologického průzkumu seděli na drátech vysokého napětí, sýkoru koňadru (*Parus major*), u níž byly zaslechnuty hlasové projevy. Zpěv sýkory se ozýval ze sousední zahrady u domu. V květnu proběhly dvě návštěvy lokality – dne 10. 5. 2026 a 28. 5. 2026 – přičemž bylo zjištěno celkem 9 druhů ptáků. Rorýs obecný (*Apus apus*, O/-) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*, O/NT) přes studované území pouze přelétávaly. Většina zjištěných druhů se nacházela v sousední zahradě a nevykazovala žádnou vazbu na území dotčené záměrem. Jednalo se o holuba hřivnáče (*Columba palumbus*), pěnici černohlavou (*Sylvia atricapilla*), pěnkavu obecnou (*Fringilla coelebs*) a sýkoru koňadru (*Parus major*). Káně lesní (*Buteo buteo*) byla zaznamenána při obou květnových návštěvách – při první návštěvě seděla na svodidlech dálnice D48 a při druhé návštěvě přelétávala přes zájmové území a je pravděpodobné, že sem létala lovit na částečně posečenou louku. Ze zajímavějších druhů byl na lokalitě pozorovaný ůuhýk obecný (*Lanius collurio*, O/NT), který seděl na sloupku plotu sousední zahrady a vyhlížel hmyz; na území dotčené záměrem však nemá uží, resp. hnízdní vazbu.

V území dominuje zatravněná plocha, která je ze všech stran obklopena frekventovanými komunikacemi (vč. dálnice D48 a D56). Směrem na západ se nachází rybník Arnošt, při okraji louky také zástavba (roztrošeně domy se zahradami). Vzhledem k lokalizaci zájmového území a vzhledem k tomu, že se jedná o území intenzivně ovlivněné dlouhodobou antropogenní činností, je plocha z hlediska výskytu většiny druhů ptáků málo významná. Průzkumem lokality bylo potvrzeno velmi nízké využití ptactvem. Jedná se spíše o málo atraktivní lokalitu, kde je velmi významné rušení provozem z obou dálnic. Ptáci přes zájmové území převážně pouze přeletují, využívají plochu k vyhledávání potravy či případně jako zastávku k odpočinku.

Ze zjištěných druhů ptáků jsou dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jsou rorýs obecný (*Apus apus*), ůuhýk obecný (*Lanius collurio*) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) zařazeny v kategorii ohrožený (O). V Červeném seznamu ohrožených druhů ČR figurují dva druhy – ůuhýk obecný (*Lanius collurio*) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) v kategorii téměř ohrožených (NT).

Přehled všech druhů ptáků zaznamenaných během ornitologických průzkumů zájmového území a jeho okolí je uveden v tabulce níže.

Tabulka 9: Zaznamenané druhy ptáků. Kategorie výskytu jsou uvedeny v kategoriích: A – možné hnízdění; B – pravděpodobné hnízdění; C – prokázané hnízdění; v závorce jsou uvedeny druhy zjištěné v širším okolí zájmového území a druhy přeletující (viz text)

latinský název	český název	VZOPK	ČS	kategorie výskytu
<i>Columba palumbus</i>	holub hřivnáč			(A)
<i>Buteo buteo</i>	káně lesní			(A), (přelet)
<i>Sylvia atricapilla</i>	pěnice černohlavá			(A)
<i>Fringilla coelebs</i>	pěnkava obecná			(A)
<i>Apus apus</i>	rorýs obecný	O		(přelet)
<i>Parus major</i>	sýkora koňadra			(A)
<i>Sturnus vulgaris</i>	špaček obecný			(A)
<i>Lanius collurio</i>	ůuhýk obecný	O	NT	(A), (přelet)
<i>Hirundo rustica</i>	vlaštovka obecná	O	NT	(přelet)

V nálezové databázi ochrany přírody AOPK ČR (viz NDOP AOPK) byly v okolí dotčeného území zaregistrovány ochránářsky významné druhy ptáků – kulík říční (*Charadrius dubius*, -/VU; 2 ex; sběr potravy; 16. 4. 2018), vodouš rudonohý (*Tringa totanus*,

KO/CR; sběr potravy; 16. 4. 2018), vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*, SO/EN; 1 ex; sběr potravy; 16.4.2018) a čírka obecná (*Anas crecca*, O/CR; 2 páry; 12. 3. 2017).

Druhy ptáků, kteří jsou zmíněny a uvedeny v NDOP AOPK, nebudou zcela jistě využívat území dotčené záměrem ke hnízdění. Jedná se především o druhy, kteří upřednostňují jiné typy biotopů (jedná se převážně o záznamy z blízkého rybníku Arnošt a jeho okolí). Kulík říční (*Charadrius dubius*, -/VU) s oblibou osídluje písčité břehy řek, rybníků, jezer a dalších vodních toků, ale i pole v blízkosti vodních ploch. Vodouš rudonohý (*Tringa totanus*, KO/CR) vyhledává především mokré a vlhké pastviny, mělké rybníky a pole v blízkosti vodních ploch. Vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*) s oblibou obývá vlhká místa, bažiny, rašeliníště a lesní potůčky (Šťastný K., Krištín A. 2021). Čírka obecná (*Anas crecca*) je naší nejmenší kachnou, která ke svému životu vyhledává menší, mělké rybníky, jezera, vždy s bohatou rostlinnou vegetací.

Zoologický průzkum ostatních skupin obratlovců

V rámci zoologického průzkumu ostatních skupin obratlovců nebyl zaznamenán žádný druh obojživelníků ani plazů. V zájmovém území dominuje zatravněná plocha, která je ze všech stran obklopena frekventovanými komunikacemi (vč. dálnice D48 a D56). Území tak pro obojživelníky ani plazy nemá větší potenciál. Západně od zájmového území, přes silnici III. třídy, se nachází rybník Arnošt, na který mohou být vázáni někteří zástupci obojživelníků a plazů. Předpokládat tady lze např. ropuchu obecnou (*Bufo bufo*, O/VU) a skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*, KO/NT). Právě ropucha obecná (*Bufo bufo*) může v době rozmnožování migrovat mezi rybníkem Arnoštem a zájmovým územím, avšak spíše z plochy zahrad při silnici III. třídy, nežli přímo z území dotčeným záměrem. Ze zástupců plazů je v zájmovém území možný výskyt široce rozšířených druhů – ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO/VU) a také slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, SO/NT), který se může objevovat v místech s hustou bylinnou vegetací a v příkopech podél dálnic. Potenciální vazba těchto druhů na zájmové území však může být pouze volná. Při květnové kontrole studovaného území nebyl potvrzen výskyt žádného z výše uvedených druhů.

Ze zástupců savců byl v době zoologického průzkumu zaznamenán jeden druh savce. Jednalo se o mládě zajíce polního (*Lepus europaeus*, -/NT), které leželo ve vyšší neposečené vegetaci. Při vyrušení odběhlo k plotu sousední zahrady. Zajíc polní (*Lepus europaeus*, -/NT) louku využívá spíše pouze dočasně, resp. spíše nahodile k pastvě. Obecně je nutné zdůraznit značnou fragmentaci území dopravou i dalšími antropogenními prvky. Větší potenciál tedy území pro savce nemá.

V nálezové databázi ochrany přírody AOPK (viz NDOP AOPK) nebyly v okolí zájmového území zaregistrovány žádné ochrannářsky významné druhy obojživelníků, plazů a savců.

Migrační propustnost krajiny

Migrační prostupnost zájmového území je v současnosti významně ovlivněna existencí dopravní infrastruktury, zejména dálnic D48 a D56, které představují liniové bariéry v krajině. Tyto komunikace omezují přirozený pohyb živočichů a způsobují fragmentaci území.

Prostupnost je částečně zachována v místech křížení komunikací s jinými liniovými prvky, zejména:

- pod mostními objekty,
- v místech propustků a odvodňovacích staveb,
- v méně zatížených okrajových částech území.

Významným prvkem ovlivňujícím migraci je rovněž vodní nádrž Arnošt, která může působit jako částečná bariéra pro suchozemské druhy, naopak však poskytuje migrační a biotopové možnosti pro druhy vázané na vodní prostředí.

Celkově lze území hodnotit jako **migračně omezené**, s převahou bariérového efektu dopravních staveb. Navrhovaný záměr je situován do již fragmentovaného prostoru a nepředstavuje zásadní nové zhoršení migrační propustnosti krajiny.

C.I.5. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy

Významné krajinné prvky (VKP), památné stromy

Významným krajinným prvkem ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Přímo v ploše dotčené realizací nového odbočovacího ramene se nenachází žádný významný krajinný prvek definovaný v § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

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

ÚSES: Přímo plochou neprochází žádný prvek územního systému ekologické stability. Nejbližším prvkem je biokoridor podél řeky Olešné, který je od záměru oddělen tělesem dálnice D56. Viz situaci sv územním plánem města.

Zvláště chráněná území přírody v České republice definuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní územní ochranou se rozumí, na rozdíl od obecné ochrany území, přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území jsou vyhlášována v kategoriích: národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky.

Natura 2000 je soustava chráněných území přírody, kterou společně vytvářejí členské státy Evropské unie. Je určena k ochraně nejzácnnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejzácnnějších přírodních stanovišť na území Evropské unie. Záměrem

NATURA 2000 je ochrana biologické rozmanitosti a jednotlivá území jsou navrhována podle přesně stanovených kritérií. Soustava Natura 2000 je vytvářena dvěma typy území, a to Ptačími oblastmi (PO) a Evropsky významnými lokalitami (EVL).

V dotčeném území, ani jeho nejbližším okolí se nenachází žádné plochy ptačích oblastí ani evropsky významné lokality.

Přírodní parky

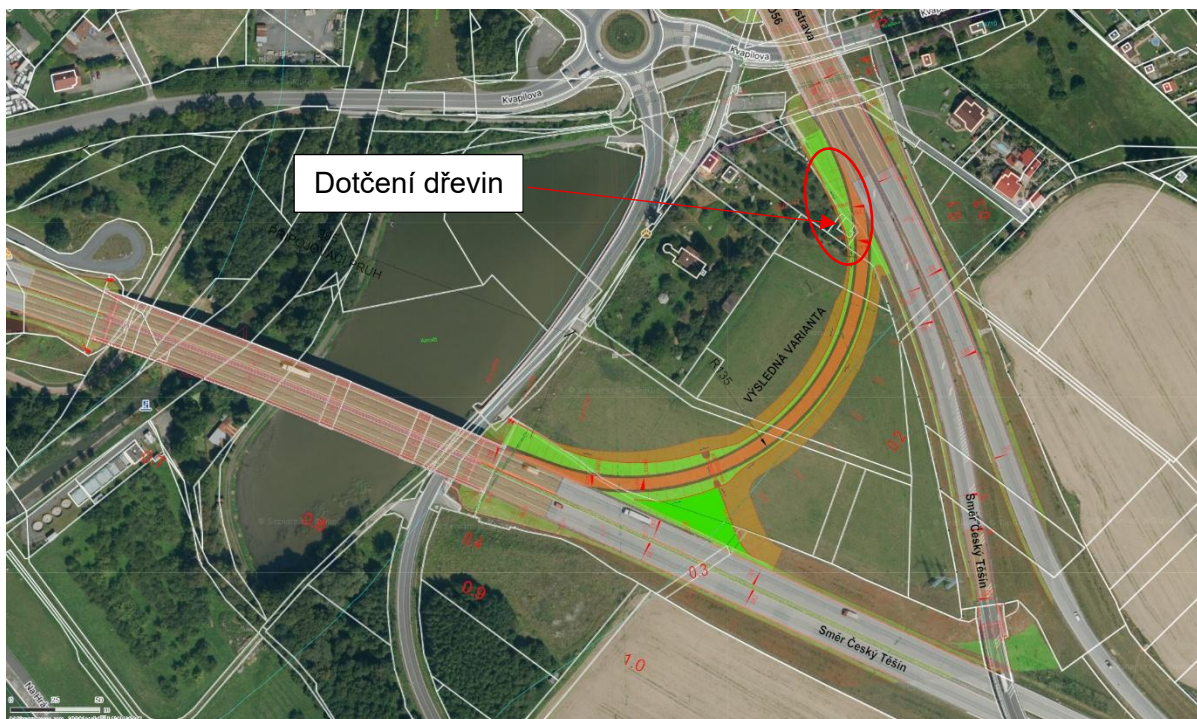
Definici přírodního parku uvádí § 12 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny takto: „K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.“

Záměr územně nezasahuje do přírodního parku.

Dřeviny rostoucí mimo les (§§ 7 až 9 ZOPK)

Pouze několik dřevin na pozemku 4131/1, 4131/2 a 4132 při úpravě tělesa náspu D56. V jiných místech se dřeviny v dotčených plochách nenachází.

Obrázek 4: Situace výsledného řešení rampy na podkladu leteckého snímku (zdroj map. podkladu Mapy.com)



Památné stromy (část pátá ZOPK)

Záměr územně nezasahuje do památných stromů či skupin stromů.

C.I.6. Ložiska nerostů, poddolovaná území

Dle Surovinového informačního subsystému (SURIS) vedeného při České geologické službě – Geofondu (<http://www.geology.cz/>) se celá zájmová lokalita nachází v ploše chráněného ložiskového území černého uhlí a zemního plynu „Čs. Část Hornoslezské pánve“, ID 14400000.

Tato ložiska se nacházejí v hlubších geologických strukturách a nejsou v přímém kontaktu s plánovanými stavebními zásahy. Vzhledem k charakteru záměru, který zahrnuje pouze povrchové a mělké stavební práce, se nepředpokládá jejich dotčení ani omezení možnosti jejich případného budoucího využití.

C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

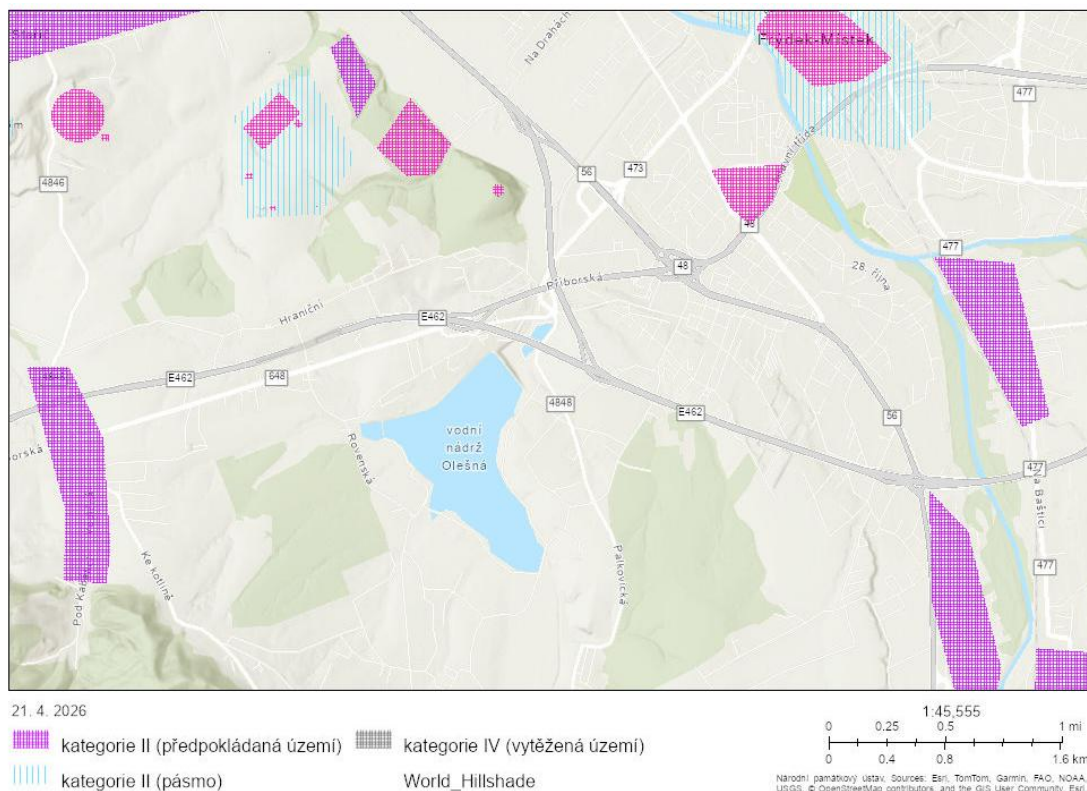
Kulturní památky se v dotčené lokalitě a jejím blízkém okolí nenacházejí (<https://iispp.npu.cz/>, <https://geoportal.npu.cz/>).

Obrázek 5: Umístění kulturních památek



Dle informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) neleží zájmové území v žádné vymezené ploše ÚAN. Dle dostupných informací není výskyt archeologických nálezů předpokládán.

Obrázek 6: Území s archeologickými nálezy (zdroj: NPÚ)



Mapová služba Území s archeologickými nálezy (UAN) obsahuje data Státního archeologického seznamu ČR. UAN jsou rozdělena do čtyř kategorií:

- I.: území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů
- II.: území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %
- III.: území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré ostatní/zbývající území státu kromě kategorie IV). UAN III není evidováno v SAS ČR.
- IV.: území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny nad předčtvrtohorním geologickým podložím).

C.I.8. Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Zájmové území se nachází na okraji města Frýdek-Místek, v prostoru vymezeném dálnicemi D48 a D56 a vodní nádrží Arnošt (Olešná). Jedná se o území situované mimo souvislou obytnou zástavbu, s převládající funkcí dopravní a částečně zemědělskou. Nejbližší obytné oblasti se nacházejí v navazujících částech města, mimo bezprostřední dosah navrhovaného záměru.

Z hlediska zalidněnosti lze lokalitu charakterizovat jako **nízce osídlenou**, bez trvalého pobytu obyvatel přímo v dotčeném prostoru. Území je však využíváno pro rekreační účely, zejména v souvislosti s vodní nádrží Olešná, která představuje významný rekreační areál s návazností na městské zázemí.

Celková míra zátěže území je již v současnosti významná a je dána především:

- provozem dálnic D48 a D56, které jsou hlavními zdroji hluku, emisí a vibrací,
- existencí rozsáhlých zpevněných ploch a s tím souvisejícím omezením přírodních funkcí území,
- fragmentací krajiny dopravní infrastrukturou.

Tyto vlivy mají dlouhodobý charakter a určují současný stav životního prostředí v lokalitě. Navrhovaný záměr je do tohoto prostředí situován jako doplnění stávající dopravní struktury a nepředstavuje vznik nového zdroje zatížení v dosud nezasaženém území.

Z hlediska starých ekologických zátěží nejsou v dotčeném prostoru evidovány významné kontaminované lokality ani jiné závažné environmentální zátěže. Území bylo v minulosti využíváno převážně pro zemědělství a následně pro dopravní infrastrukturu, přičemž případné lokální znečištění může souviset spíše s provozem komunikací (např. znečištění půdy v okolí vozovek).

Extrémní poměry v území ve smyslu geologických, hydrologických nebo klimatických podmínek nejsou evidovány. Území se nachází v běžných podmínkách mírného klimatického pásma, bez výskytu zvláštních přírodních jevů, jako jsou sesuvy půdy, záplavová území významného rozsahu nebo jiné rizikové faktory. Lokálně může docházet k vyšší expozici hluku a emisím v důsledku intenzivního dopravního zatížení.

Celkově lze konstatovat, že zájmové území je již v současnosti významně antropogenně zatíženo, přičemž dominantním faktorem je dopravní infrastruktura. Navrhovaný záměr je situován do tohoto zatíženého prostředí a nepředstavuje zásadní změnu jeho charakteru ani významné zvýšení zátěže z hlediska obyvatelstva nebo kvality životního prostředí.

Dotčené území není poddolováno (zdroj ČGS). Dle inventarizace úložných míst těžebních odpadů se tato v dotčeném území nenachází (zdroj ČGS). V místě realizace záměru ani jeho nejbližším okolí nejsou dle databáze SEKM (systém evidence kontaminovaných míst - <https://www.sekm.cz/>) evidovány žádné staré ekologické zátěže. Dle mapy svahových deformací (<http://www.geology.cz/>) se nachází na lokalitě záměru nenachází žádné sesuvy.

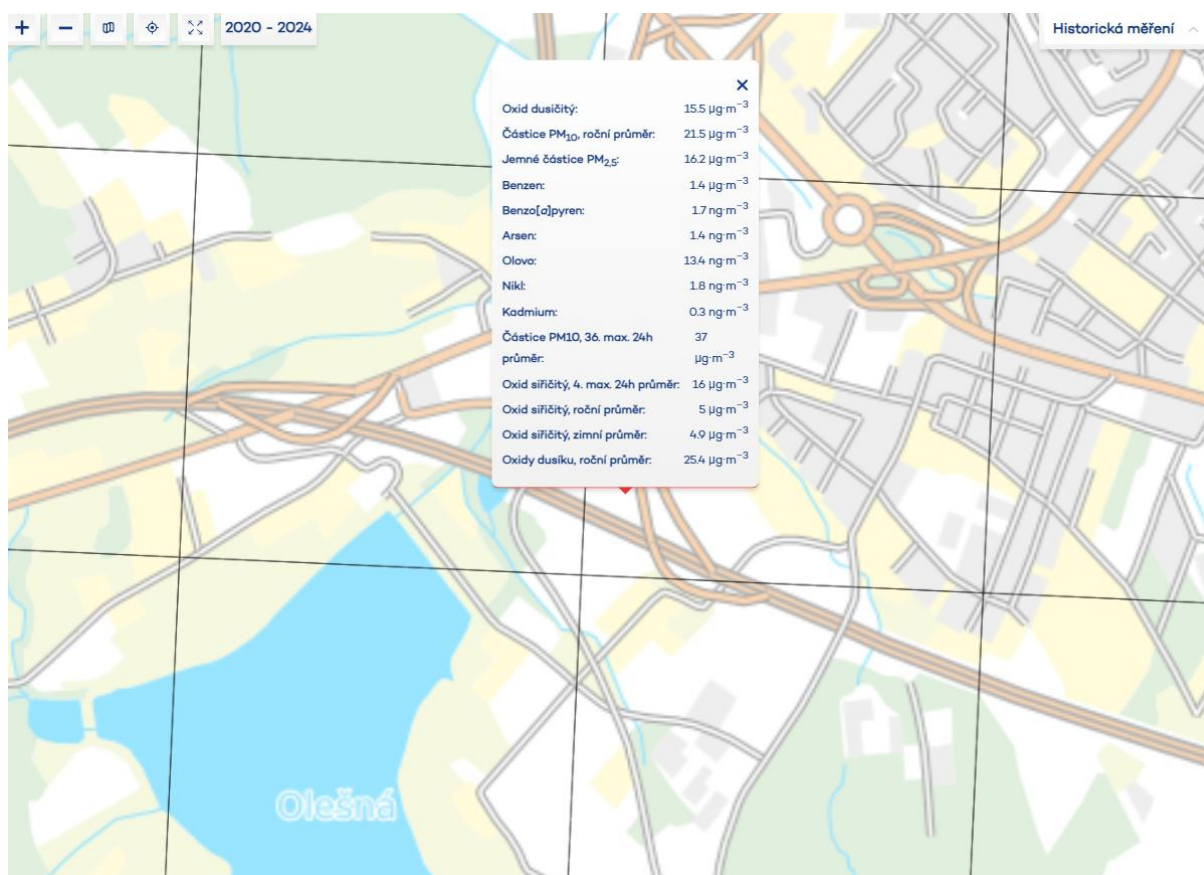
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Kvalita ovzduší

Vzhledem k charakteru záměru a posuzované lokalitě v okolí silniční sítě je imisní situace v převážné míře ovlivněna provozem automobilové dopravy na posuzovaných komunikacích, ovšem řádově desítky metrů od těchto komunikací. Významným zdrojem znečištění ovzduší v lokalitě je v zimním období lokální vytápění při spalování pevných paliv, a to zejména u benzo[a]pyrenu a suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}.

Pro vyhodnocení imisního pozadí byla použita data zveřejněná Českým hydrometeorologickým ústavem na webovém portálu www.chmi.cz. Jedná se o průměr imisního pozadí vybraných znečišťujících látek za období 2020-2024 ve čtvercích 1×1 km.

Obrázek 7: Průměrné 5leté imise znečišťujících látek



Dle ročenky ČHMÚ „ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY V ROCE 2024“ byl v tomto roce na ploše Aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek—Místek překročen imisní limit pro:

- denní průměr PM₁₀ na 0,11 % území,
- benzo[a]pyren na 40,71 % území.

(zdroj: <https://www.chmi.cz/o-chmu/publikace-a-vzdelavani/zpravy-a-datove-prehledy/rocenky-kvality-ovzduši>)

Dále jsou uvedeny koncentrace znečišťujících látek, naměřené měřicími programy uvedenými v tabulce.

Tabulka 10: Imisní monitoring v okolí záměru

Název	Kód lokality	Typ měřicího programu	Reprezentativnost	Klasifikace
Frýdek-Místek	TFMI	Automatizovaný měřicí program	okreskové měřítko (0,5 - 4 km)	Zkratka: B/S/R EOI – typ stanice: pozadřová EOI – typ zóny: předměstská EOI – charakteristika zóny: obytná

Tabulka 11: Měřené imisní koncentrace znečišťujících látek v r. 2024 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Lokalita	Frýdek-Místek
Maximální hodinová koncentrace NO_2	106,2 (19 MV: 63,7)
Průměrná roční koncentrace NO_2	12,2
Průměrná roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$	14,9
Maximální denní koncentrace PM_{10}	114,7 (36 MV: 34,5)
Průměrná roční koncentrace PM_{10}	19,6

Imise CO jsou měřeny nejbližší v Ostravě na 3 stanicích (Ostrava – Českobratrská, Ostrava-Mariánské Hory a Ostrava-Radvanice ZÚ), platná data jsou uvedena pouze u stanice Ostrava – Českobratrská, kde byla v roce 2024 naměřena průměrná roční koncentrace CO 445,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, maximální 8hodinová koncentrace pak 1 950,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

(zdroj: <https://ovzdusi.chmi.cz/tabelarniRocenky/parser.php?Y=2024>)

Tabulka 12: Průměrné imisní pozadí posuzované lokality z období 2020-2024

PM_{10}	$\text{PM}_{2,5}$	CO	NO_2	benzen	B[a]P
21,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	16,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	450 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,7 ng/ m^3

C.II.2. Voda

Povrchová voda

Povrchové vody: Dominantním prvkem západně od záměru je rybník Arnošt. Východně pak protéká řeka Olešná, na které je vybudována významná rekreační vodní nádrž Olešná (plocha 87 ha).

Lokální hydrologie: Vlastní plocha záměru (uvnitř dálničního trojúhelníku) vykazuje znaky periodického zamokření. To je způsobeno pravděpodobně nepropustným podložím a nevhodným odvodněním stávajících dálničních těles, kdy srážková voda zůstává v depresi mezi násypy. Dle dat Hydroekologického Informačního systému VÚV TGM se však zájmová lokalita nenachází v oblasti Q5, Q20, Q100 ani Q500. Odtok vody z území je zajišťován bezejmennými přítoky Olešné. Odtok z v.n. Olešná je řízený.

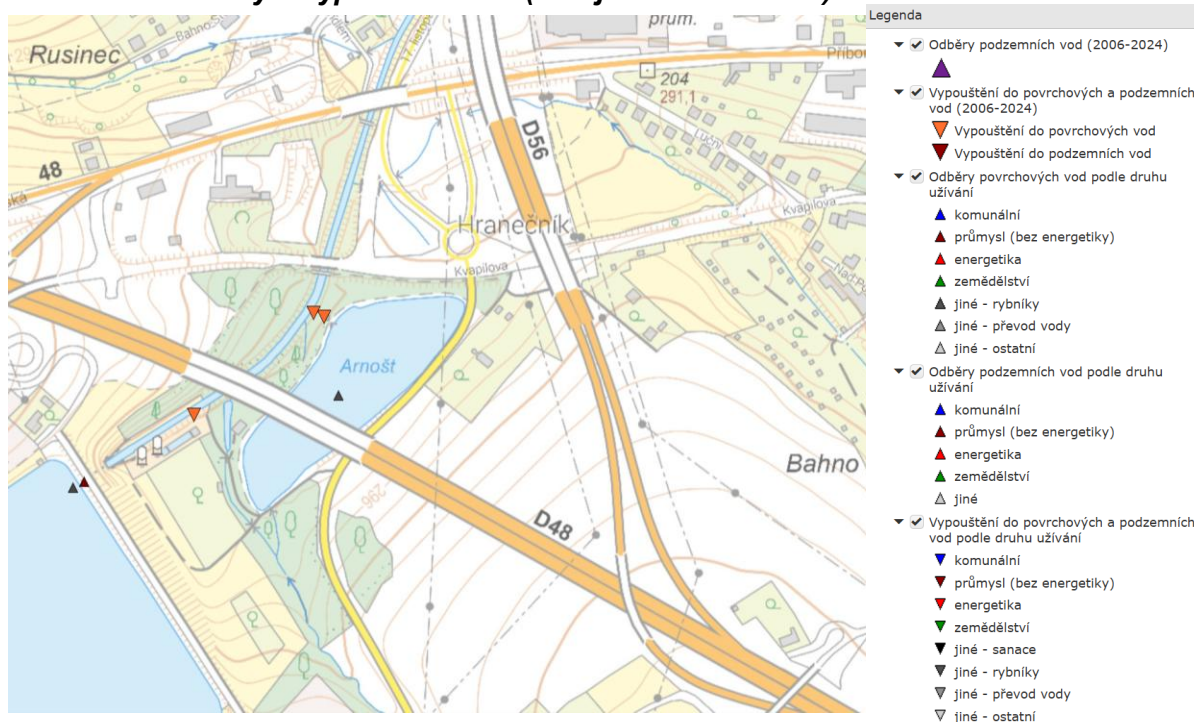
Zájmové území se nachází v povodí řeky Ostravice (2-03-01), dílčího povodí Olešné (2-03-01-0601). Hydrologické poměry jsou výrazně ovlivněny přítomností vodní nádrže Arnošt a Olešná. Nádrže představují umělý vodní útvar, který modifikuje přirozený odtok v území a zajišťuje akumulaci a zpomalení odtoku srážkových vod. Povrchový odtok z území je směřován do této nádrže a následně přes Olešné do vodního systému Ostravice.

Hydrologický režim je v dané lokalitě významně ovlivněn antropogenní činností, zejména existencí dálnic D48 a D56 a jejich odvodňovacích systémů. Zpevněné plochy

komunikací způsobují urychlení odtoku srážkových vod a omezení jejich přirozené infiltrace do podloží. Přirozená hydrografická síť je zde částečně nahrazena technickým systémem odvodnění.

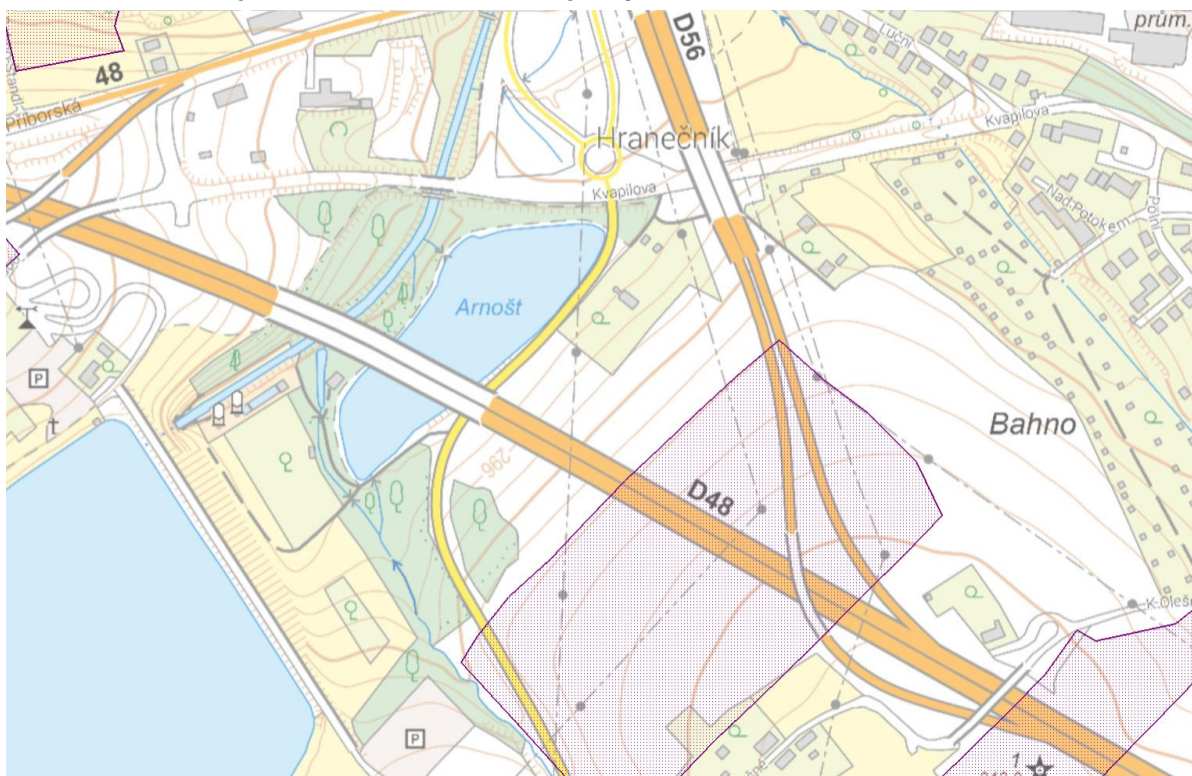
Na obrázku níže jsou uvedeny místa odběrů povrchových a podzemních vod a místa vypouštění. Jedná se o data z let 2006-2024 Hydroekologického informačního systému Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM. Z pohledu komunálních zdrojů odpadních vod je nutné konstatovat, že dotčené území je odkanalizováno.

Obrázek 8: Odběry a vypouštění vod (zdroj HIES VÚV TGM)



Plocha pro plánovanou výstavbu záměru zasahuje do areálu odvodnění zemědělských půd dle Hydroekologického informačního systému VÚV T. G. M. (<https://heis.vuv.cz/>) – viz následující obrázek; rok výstavby odvodnění 1965.

Obrázek 9: Areály odvodnění zemědělských půd



Podzemní voda

Podle regionalizace mělkých podzemních vod v ČR (Kříž 1971) náleží území lokality do regionu II.E.5., tzn. území se sezónním doplňováním zásob, s nejvyšším průměrným měsíčním stavem hladin podzemních vod a vydatnosti pramenů v květnu-červnu, a nejnižším stavem v září-listopadu, průměrný specifický odtok podzemních vod je 1,51-2,00 l/s.km².

Podle hydrogeologické rajonizace podzemních vod České republiky náleží zájmové území do rajonů základní vrstvy „Flyš v Povodí Ostravice“ (ID 3212). Rajón je tvořen sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy (litologicky pískovci a slepenci). Hladina podzemní vody je volná, transmisivita je střední 0,0001-0,001, mineralizace je 0,3-1 g.l⁻¹.

C.II.3. Půda

Zájmové pozemky jsou vedeny v KN převážně jako orná půda. Dle situace BPEJ budou zasaženy půdy s BPEJ 6.46.00 a 6.47.10. Jedná se o půdy:

- 6.46.00 Pseudogleje převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v mírně teplém (až teplém), vlhkém klimatickém regionu a málo produkční. Dle vyhl. č. 48/2011 Sb. spadá do půd III. třídy ochrany ZPF. Její aktuální základní cena je dle vyhl. č. 441/2013 Sb. 8.20 Kč za m² a bodová výnosnost této půdy je na stupnici od 6 do 100 vyjádřena hodnotou 50. Jedná se o málo produkční půdy.
- 6.47.10 Pseudogleje převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v mírně teplém (až teplém), vlhkém klimatickém regionu a velmi málo produkční. Dle vyhl. č. 48/2011 Sb. spadá do půd III. třídy ochrany ZPF. Její aktuální základní cena je dle vyhl. č. 441/2013 Sb. 6.17 Kč za m² a bodová výnosnost této půdy je na stupnici od 6 do 100 vyjádřena hodnotou 39. Jedná se o velmi málo produkční půdy.

Obrázek 10: Situace BPEJ (zdroj: geoportálu SPÚ)



Dle půdní mapy se v zájmové oblasti nachází plochy oglejených luvizemí (LUG) blíže k v.n. Arnošt se pak nachází plochy modálních pseudoglejí (PGm).

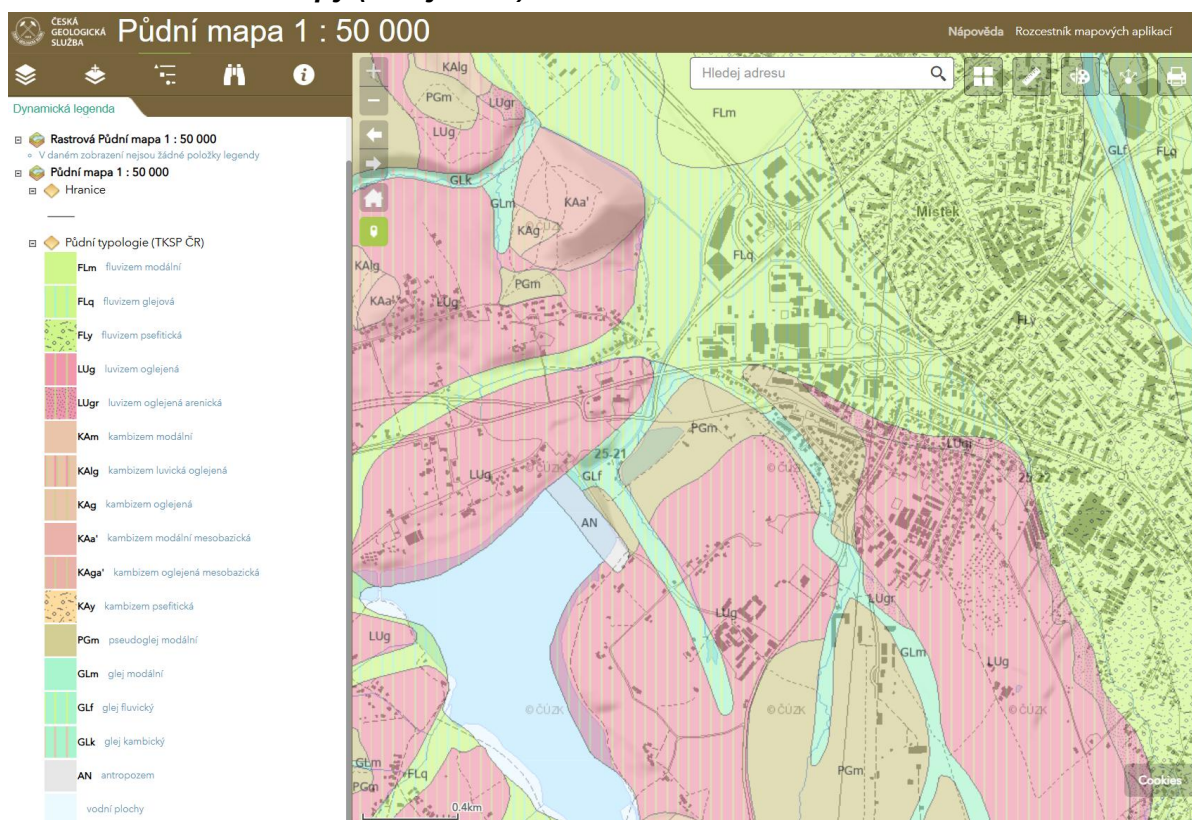
Dotčené luvizemě jsou půdy s profilem diferencovaným na výrazně vybělený (albický) eluviální horizont El s destičkovitou až lístkovitou strukturou. Přechází jazykovitými zátekami (až klíny), ve kterých lze mikromorfologicky potvrdit rozrušování argilanů, do luvického horizontu Btd (degradovaný Bt). Tento horizont vykazuje vysvětlené povrchy pedů, střídající se s pedem s hnědými argilany. Mikromorfologicky zjišťujeme, že vybělené i hnědé argilany jsou charakterizovány výrazným dvojlomem. Texturní diference činí 2,7 – 2,9. Luvický horizont pozvolna přechází do substrátu.

Nadložní humus je reprezentován hlavně moderem. Pod ním leží pouze několik centimetrů mocný horizont Ah. Ornice zemědělských půd vznikla z uvedených horizontů a ze svrchní části albického horizontu. Proto je světlá, s velkou náchylností k erozi.

Při vysokém nasycení sorpčního komplexu v horizontu Btd obvykle nad 60 % (VM), může docházet v eluviálním horizontu k výrazné acidifikaci a poklesu VM i pod 35 %, při tvorbě Al-chloritů. I při poklesu pH KCl (pH CaCl₂) v horizontu Btd pod 5 u okyselených luvizemí je však nasycenost sorpčního komplexu VM vždy vyšší než 40-50 %. Jinak by půda musela být řazena mezi Alisoly (WRB). Acidifikace a eventuálně i časté oglejení se projevují zvýšeným obsahem amorfního volného železa (FeO). Obsah humusu v ornících zemědělských půd činí 1,7 až 2,2 % a zvyšuje se při nárůstu acidifikace a oglejení.

Tyto půdy se vytvářejí hlavně v rovinách a v mírně zvlněném reliéfu (jinak by podlely erozi). Vytvářejí se z prachovic, polygenetických hlín, místy i z lehčích, eolickým materiálem obohacených substrátů. Jejich výskyt spadá do klimatických regionů B 6-7(8), Ko 3-5 (6), Ku 4-5.3-4, do výškového stupně 4-6. V areálu jejich rozšíření se uplatňuje udický, hydrický a mesický termický režim. Stratigrafie profilu: O-Ah nebo Ap – El – Btd - BC – C.

Obrázek 11: Půdní mapy (zdroj: ČGS)



- **Současný stav:** Pozemky nejsou intenzivně zemědělsky obhospodařovány. Došlo k jejich zatravnění a degradaci zemědělského fondu v důsledku izolovanosti plochy dálnicemi (nepřístupnost pro těžkou techniku).
- **Kontaminace:** Vzhledem k blízkosti dálnic lze předpokládat zvýšený obsah těžkých kovů (olovo, kadmium) a polycyklických aromatických uhlovodíků v povrchové vrstvě půdy.

Dotčené plochy nejsou ohroženy větrnou (zelené plochy) ani vodní erozí – viz obrázek níže s vyznačením odtokových linií.

Obrázek 12: Ohroženost půd erozí a odtokové linie (zdroj: VÚMOP)



C.II.4. Přírodní zdroje a horninové prostředí

Přírodní zdroje

Jak je již v kapitole C.I.6 uvedeno: dle informací Surovinového informačního subsystému (SURIS) vedeného při České geologické službě – Geofondu (<http://www.geology.cz/>) se celá zájmová lokalita nachází v ploše chráněného ložiskového území černého uhlí a zemního plynu „Čs. Část Hornoslezské pánve“, ID 14400000.

Na lokalitě záměru ani v její blízkosti se nenachází žádné přírodní léčivé zdroje ani zdroje přírodních minerálních vod.

Geologické poměry

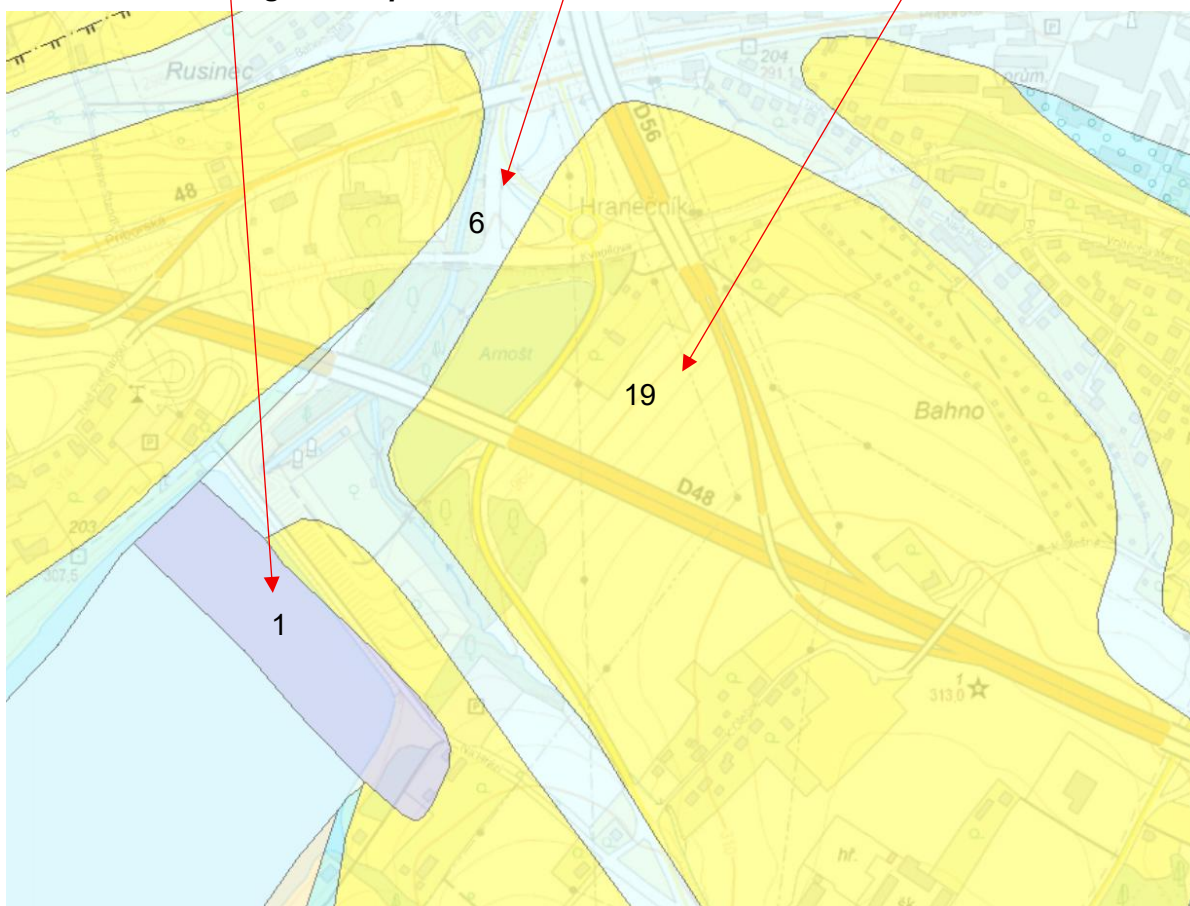
Zájmové území se nachází v oblasti vnějších Západních Karpat, konkrétně ve flyšovém pásmu Podbeskydí. Geologické podloží je tvořeno převážně flyšovými sedimenty, zejména střídáním pískovců a jílovců, které vznikly v mořském prostředí během třetihor. Tyto horniny jsou zpravidla vrstevnaté, s nižší pevností a zvýšenou náchylností k zvětrávání.

Na povrchu jsou tyto horniny překryty kvarténními uloženinami, především hlinitými, písčitými a štěrkovými sedimenty, které se vyskytují zejména v místech nivních a terénních depresí. V prostoru stávající dopravní infrastruktury se navíc nacházejí antropogenní navážky související s výstavbou dálnic D48 a D56.

Z inženýrskogeologického hlediska se jedná o území s proměnlivými základovými poměry, kde je nutné zohlednit zejména vlastnosti jemnozrnných zemin a lokální výskyt méně únosných vrstev. Celkově však území nevykazuje zvláštní geologické komplikace a je již v současnosti přizpůsobeno dopravnímu využití.

Hornina: navážka, halda, výsypka, odval	Hornina: nivní sediment	Hornina: sprašová hlína
Minerální složení: proměnlivé Zrnitost horniny: různá Index horniny: 1 Éra: KENOZOIKUM Útvar: KVARTÉR Oddělení: holocén Stupeň: Souvrství: Oblast: kvartér Region: List ZM50: 2521	Minerální složení: Zrnitost horniny: hlína, písek, štěrk Index horniny: 6 Éra: KENOZOIKUM Útvar: KVARTÉR Oddělení: holocén Stupeň: Souvrství: Oblast: kvartér Region: List ZM50: 2521	Minerální složení: křemen + příměsi Zrnitost horniny: Index horniny: 19 Éra: KENOZOIKUM Útvar: KVARTÉR Oddělení: pleistocén Stupeň: Souvrství: Oblast: kvartér Region: List ZM50: 2521

Obrázek 13: Geologická mapa



Geodynamické jevy, důlní vlivy

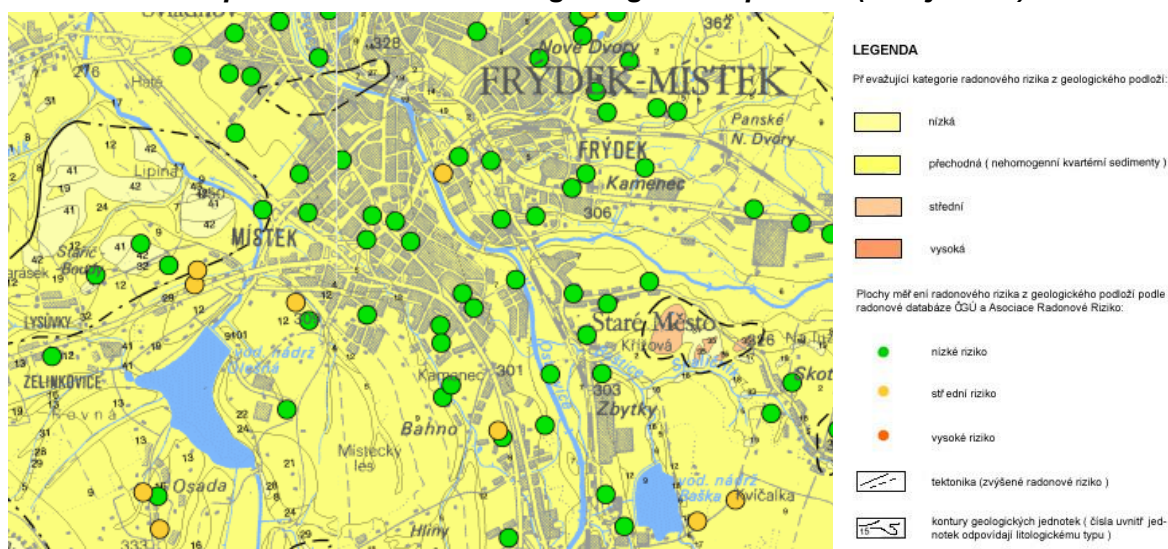
V území se nevyskytují svahové deformace a nejsou zde evidovány žádné sesuvy (<http://www.geology.cz>).

Území není poddolováno a nevyskytují se zde důlní díla.

Radonové riziko

Dle <https://mapy.geology.cz/radon/> se zájmová lokalita nachází v oblasti s převažujícím nízkým radonovým indexem, resp. přechodným v okolí toku Šlapanky.

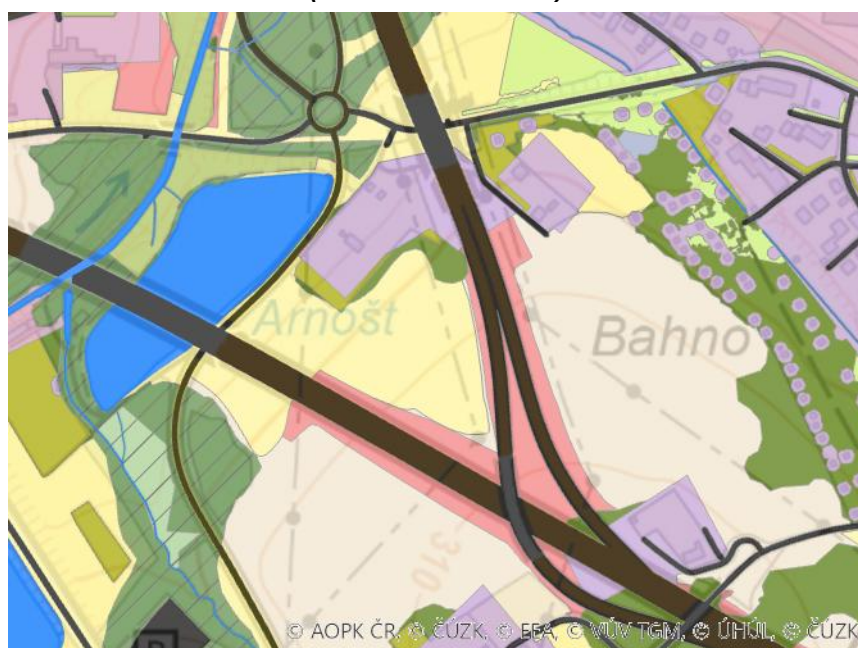
Obrázek 14: Mapa radonového rizika z geologického podloží (zdroj: ČGÚ)



C.II.5. Biologická rozmanitost

Dle konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) se na vymezené ploše nachází převážně degradovaný travní porost (žlutě) – viz obrázek níže.

Obrázek 15: Kategorie konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) v zájmovém území záměru (© AOPK ČR 2025)



- | | |
|---------------------------|----------------------|
| Degradovaný travní porost | Nesouvislá zástavba |
| Rozptýlená zeleň | Orná půda |
| Ovocný sad, zahrada | Sklárky a staveniště |

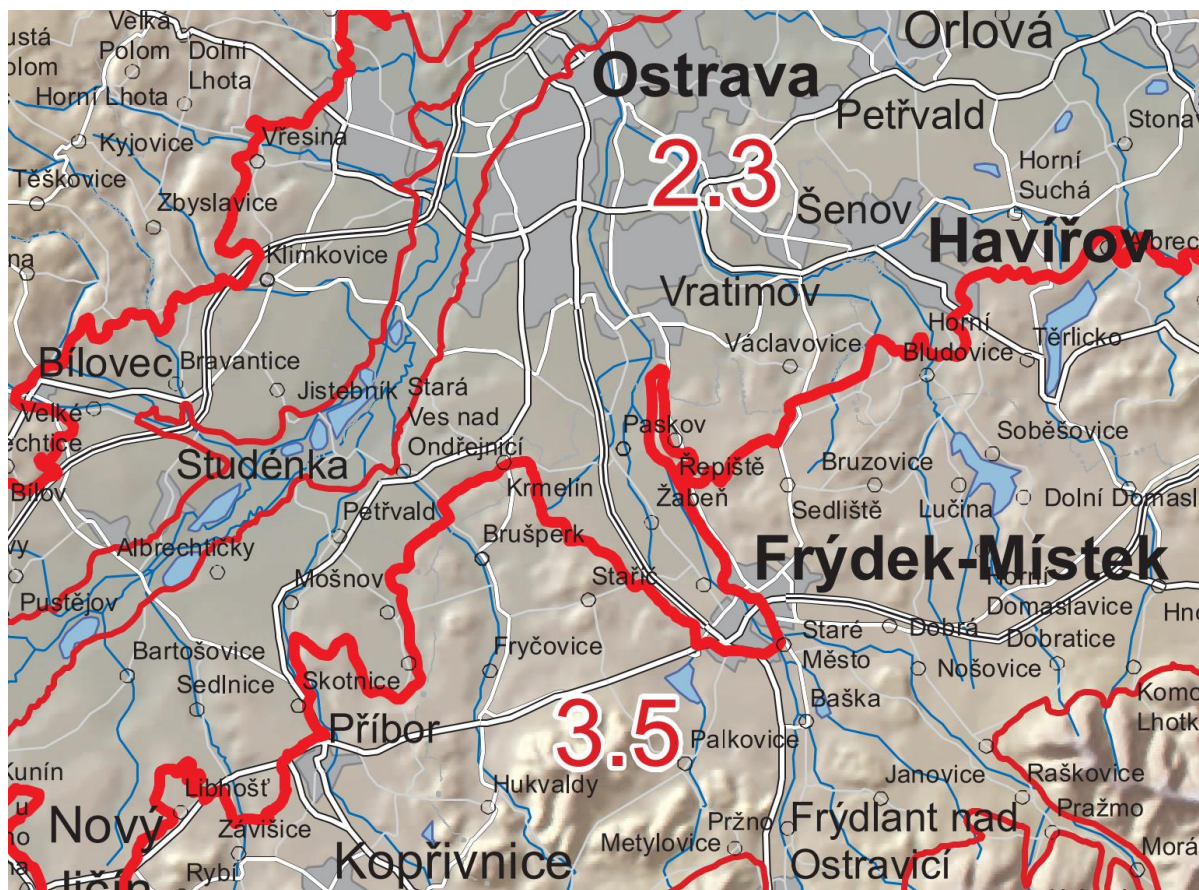
Zájmové území náleží dle biogeografického členění České republiky do Karpatská subprovincie, která zahrnuje území východní části státu s vazbou na geologickou stavbu vnějších Západních Karpat.

V rámci podrobnějšího členění spadá lokalita do Podbeskydský bioregion, jenž představuje přechodovou oblast mezi pahorkatinami Podbeskydí a horským prostředím Moravskoslezských Beskyd. Tento bioregion je typický mozaikou zemědělsky využívané krajiny, fragmentů lesních porostů a vodních stanovišť.

Na nejnižší úrovni členění náleží území do biochory charakteristické pro mírně zvlněnou pahorkatinu s převahou antropogenně ovlivněných ploch. Původní přirozená vegetace byla tvořena především dubohabrovými a bukovými lesy, které jsou však v řešené lokalitě z větší části nahrazeny sekundárními a technickými biotopy.

Celkově se jedná o území s původně pestrá biogeografickou strukturou, která je však v místě záměru výrazně přeměněna a fragmentována vlivem dopravní infrastruktury a dalších antropogenních zásahů.

Obrázek 16: Biogeografické členění území (zdroj Biogeografické regiony ČR, Culek, Grulich, Laštůvka, Divíšek, 2013)



Fytogeografické členění

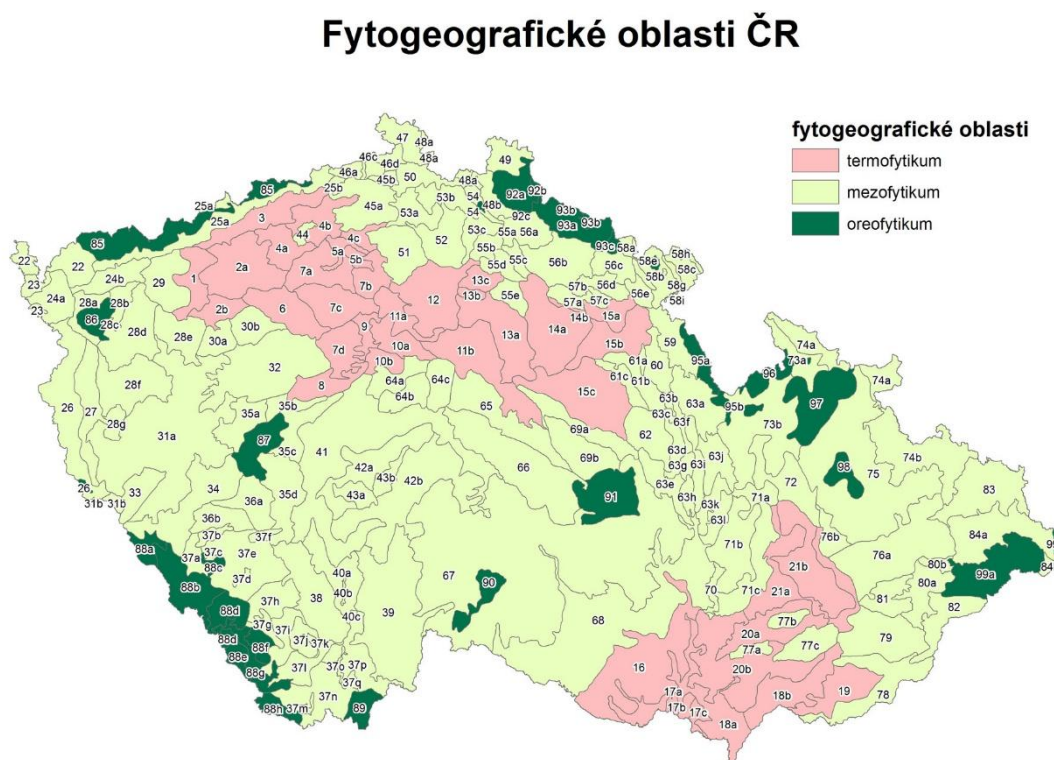
Dle fytogeografického členění náleží záměr do fytogeografického okresu 84. Podbeskydská pahorkatina – a). Beskydské podhůří.

Podbeskydská pahorkatina je charakteristická mírně zvlněným až ploše pahorkatinným reliéfem s nadmořskou výškou přibližně 300–400 m n. m. Typickými znaky jsou široce modelované svahy, mělká údolí a přechod k horskému reliéfu Moravskoslezských Beskyd.

Vlastní řešené území je výrazně ovlivněno antropogenní činností, zejména výstavbou dopravní infrastruktury (D48 a D56) a vodní nádrže Arnošt (Olešná). Původní reliéf je zde lokálně pozměněn násypy, zářezy a terénními úpravami, přičemž přirozené geomorfologické tvary jsou částečně potlačeny.

Celkově lze území charakterizovat jako mírně zvlněnou pahorkatinu s výrazným antropogenním přetvořením reliéfu.

Obrázek 17: Fytogeografické členění ČR (zdroj: Kaplan, 2012)



Zdroj podkladových dat: Kaplan (2012)
Realizace mapy: Moravskoslezská pobočka ČBS (www.ms-cbs.cz)

C.II.6. Klima, dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu

Zájmové území náleží dle klimatologického členění České republiky (Quitt) do oblasti **MT10**, tedy mírně teplé klimatické oblasti. Tato oblast je charakteristická mírně teplým létem, mírnou zimou a relativně rovnoměrným rozložením srážek během roku.

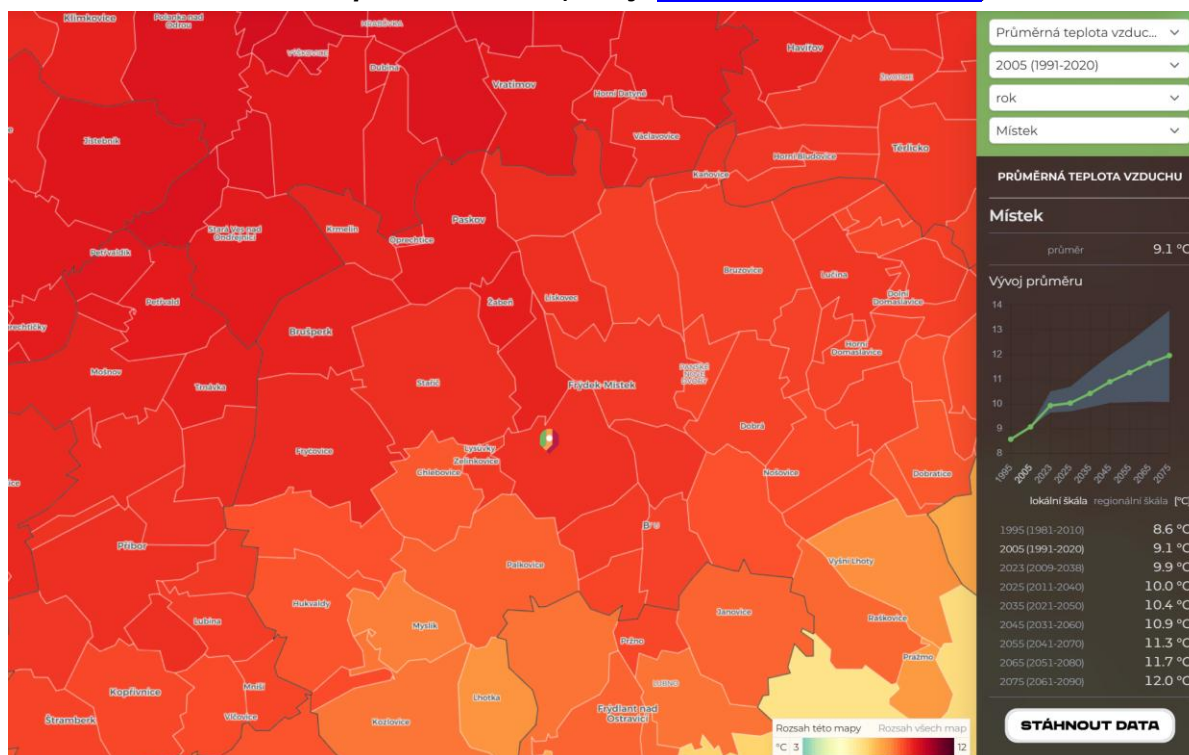
Průměrné roční teploty se pohybují přibližně mezi 7 až 9 °C, přičemž roční úhrn srážek dosahuje zhruba 700–900 mm. Sněhová pokrývka se vyskytuje pravidelně, avšak s kratší dobou trvání než v horských oblastech.

Podle novějších klimatologických charakteristik (např. Tolasz) spadá území do oblasti s mírně teplým a vlhčím klimatem s přechodovými znaky mezi nížinným a podhorským prostředím, což odpovídá poloze Frýdku-Místku na rozhraní Podbeskydí a Moravskoslezských Beskyd.

Srážkové a teplotní poměry zájmového území odpovídají klimatické oblasti mírně teplého pásma na rozhraní Podbeskydské pahorkatiny a předhůří Moravskoslezských Beskyd. Dle dlouhodobých klimatických normálů (referenční období ČHMÚ 1991–2020) se průměrná roční teplota vzduchu pohybuje přibližně v rozmezí 8–9 °C.

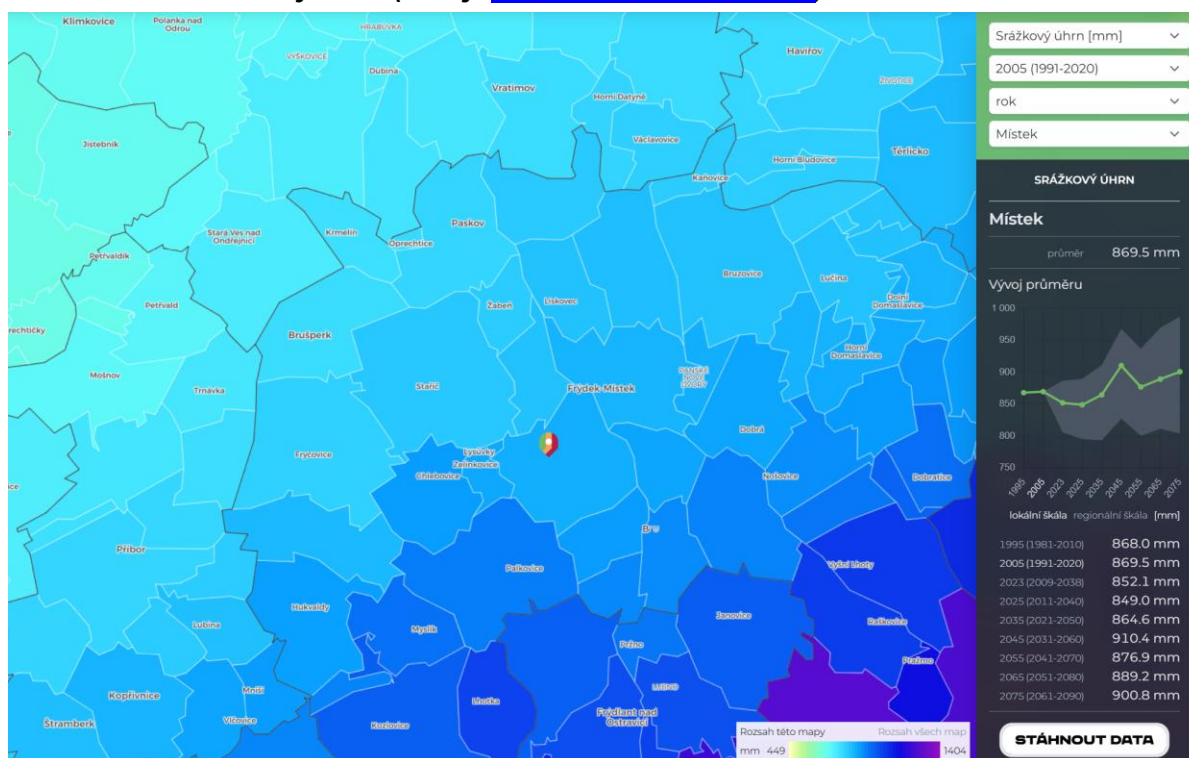
Nejteplejším měsícem je červenec s průměrnými teplotami okolo 17–19 °C, naopak nejchladnějším měsícem je leden s průměrnými teplotami přibližně –1 až –3 °C. Roční chod teploty odpovídá podhorskému charakteru území, s mírnějším létem a chladnější zimou ve srovnání s nížinnými oblastmi.

Obrázek 18: Průměrná teplota vzduchu (zdroj: <https://www.climrisk.cz>)



Průměrný roční úhrn srážek činí přibližně 700–900 mm, přičemž maximum srážek připadá na letní měsíce (zejména červen až srpen), kdy se uplatňují konvektivní srážky. Naopak minimum srážek se obvykle vyskytuje v zimním období. Sněhová pokrývka se v území vytváří pravidelně, její výška i doba trvání jsou však proměnlivé a závislé na konkrétním průběhu zimy.

Obrázek 19: Srážkový úhrn (zdroj: <https://www.climrisk.cz>)



Z hlediska dlouhodobého vývoje klimatu lze konstatovat trend postupného zvyšování průměrných teplot a větší variability srážkových úhrnů, včetně častějšího výskytu krátkodobých intenzivních srážek a období sucha. Tyto změny mohou mít vliv na odtokové poměry a vodní režim území, avšak nejsou specifické pouze pro řešenou lokalitu.

- Dlouhodobé sucho

Podle serveru www.suchovkrajine.cz je území ČR rozděleno podle míry ohrožení suchem na tři oblasti.

1. Oblasti ohrožené suchem
2. Oblasti mírně ohrožené suchem
3. Oblasti bez rizika

Zájmové území obchvatu se nachází v oblasti **„bez rizika“**.

- Povodně a přívalové deště

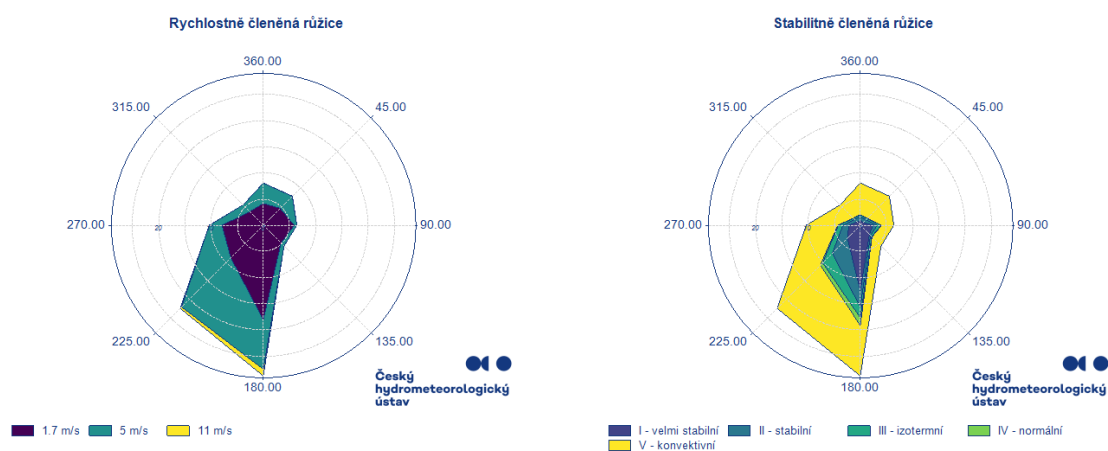
Zájmové území se nachází mimo záplavová území. Přívalové povodně mohou postihnout v podmínkách ČR jakékoliv naše území a jejich předpověď je v současnosti téměř nemožná.

- Vítr

Pro výpočet ročního rozložení imisí byla použita aktuální větrná růžice pro lokalitu záměru. Parametry větrné růžice:

- Lokalita: Frýdek-Místek, okres Frýdek-Místek, N 49° 39,98832', E 18° 19,47084'
- Platnost: v 10 m nad zemí, četnosti v %
- Stabilitní členění: Bubník-Koldovský (metodika SYMOS'97), teplotní gradient z hladin 10 a 60 m nad zemí
- Rychlostní členění: metodika SYMOS'97
- Období výpočtu: 1. 1. 2016 — 31. 12. 2025
- Vytvořeno: 11. 3. 2026, model CALMET Version: 6.211 Level: 060414
- Zpracovatel: Oddělení kvality ovzduší, Pobočka Ostrava
- Objednavatel: Technické služby ochrany ovzduší Ostrava spol.s r.o.

Obrázek 20: Rychlostní a stabilitní větrná růžice



Tabulka 13: Hodnoty větrné růžice – Celková růžice

Celková růžice										
m.s ⁻¹	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	4.15	4.55	5.91	4.78	18.04	8.78	7.90	3.66	4.95	62.72
5	3.90	3.27	0.51	0.82	9.48	13.30	2.41	1.81	0.00	35.50
11	0.01	0.04	0.00	0.01	1.29	0.39	0.02	0.02	0.00	1.78
součet	8.06	7.86	6.42	5.61	28.81	22.47	10.33	5.49	4.95	100.00

C.II.7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Zájmové území se nachází mimo souvislou obytnou zástavbu, v prostoru vymezeném dopravní infrastrukturou dálnic D48 a D56 a vodní nádrží Arnošt (Olešná). Přímý výskyt obyvatelstva v dotčené ploše je nulový, nejbližší obytné oblasti se nacházejí v navazujících částech města Frýdek-Místek, v dostatečné vzdálenosti od navrhovaného záměru.

Území je však využíváno pro rekreační účely, zejména v okolí vodní nádrže, kde se může sezónně vyskytovat zvýšený počet osob. Tento rekreační charakter je důležitý z hlediska vnímání kvality prostředí, zejména hluku a kvality ovzduší.

Z hlediska stávajícího stavu veřejného zdraví je lokalita již v současnosti ovlivněna především dopravní zátěží. Provoz na dálnicích D48 a D56 představuje hlavní zdroj hluku a

emisí znečišťujících látek do ovzduší. Tyto faktory mohou mít nepřímý vliv na kvalitu životního prostředí v širším území, zejména v okrajových částech obytné zástavby.

Vlastní dotčené území však nelze charakterizovat jako oblast s přímým negativním dopadem na obyvatelstvo, neboť zde nedochází k trvalému pobytu osob. Zdravotní rizika jsou zde tedy spíše nepřímá a souvisejí s celkovou dopravní zátěží v území než s konkrétní lokalitou záměru.

Celkově lze konstatovat, že stav veřejného zdraví v zájmové oblasti odpovídá běžným podmínkám příměstského prostředí zatíženého dopravní infrastrukturou. Navrhovaný záměr je situován do již zatíženého území a nepředstavuje zásadní změnu z hlediska expozice obyvatelstva škodlivým vlivům.

C.II.8. Hmotný majetek

Zájmové území je situováno v prostoru mimo souvislou zástavbu, v oblasti vymezené tělesy dálnic D48 a D56 a navazujícími plochami. Hmotný majetek v území je tvořen především prvky dopravní infrastruktury, zejména samotnými komunikacemi, jejich konstrukčními vrstvami, mostními objekty, odvodňovacími zařízeními a související technickou infrastrukturou.

Realizací záměru budou dotčeny pouze napojovací úseky stávajících dálnic D48 a D56, a to v rozsahu nezbytném pro zajištění nového dopravního propojení. Jedná se zejména o úpravy šířkového uspořádání komunikací, napojení nového jízdního pruhu a dílčí zásahy do stávajících konstrukčních a technických prvků.

V dotčeném území se nenacházejí objekty určené k demolici ani jiné stavby, které by musely být odstraněny v souvislosti s realizací záměru. Nedojde tak k přímému záboru ani likvidaci stavebního fondu.

Celkově lze konstatovat, že hmotný majetek v území je tvořen převážně dopravní infrastrukturou, která bude realizací záměru pouze lokálně upravena a doplněna, bez nutnosti zásadních zásahů či demolice.

C.II.9. Kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Zájmové území se nachází mimo historické jádro města Frýdek-Místek, v prostoru vymezeném dopravní infrastrukturou a vodní nádrží Arnošt (Olešná). Území nemá charakter historicky utvářené zástavby a je dlouhodobě využíváno především pro dopravní a zemědělské účely.

V dotčeném prostoru se nenacházejí evidované nemovité kulturní památky ani architektonicky hodnotné objekty. Nejbližší památkově chráněná území a objekty jsou situovány v centrálních částech města Frýdek-Místek, mimo dosah navrhovaného záměru. Zájmové území rovněž neleží v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Z hlediska archeologického potenciálu je nutné konstatovat, že území České republiky je obecně považováno za území s možným výskytem archeologických nálezů. V řešené lokalitě, která byla v minulosti převážně zemědělsky využívána a následně výrazně přetvořena výstavbou dopravní infrastruktury, je však pravděpodobnost výskytu významných archeologických situací spíše omezená.

V případě odkrytí archeologických nálezů během realizace stavby bude postupováno v souladu s platnou legislativou, zejména zákonem o státní památkové péči, a bude zajištěna jejich odborná dokumentace a ochrana.

Celkově lze konstatovat, že zájmové území nevykazuje významné hodnoty kulturního dědictví a realizace záměru nepředstavuje riziko jejich narušení.

ČÁST D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Pro záměr vybudování nového odbočovacího ramene jsou pro posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví relevantní vlivy vyvolané změnou dopravní situace v zájmovém území a s tím spojená změna hlukové a imisní situace. Pro tyto účely byly zpracovány Hluková studie (Damek, 06/2026) a Rozptylová studie (Číhala, 05/2026), které jsou uvedeny v přílohách Oznámení EIA.

Dle rozptylové studie, hodnotící imisní zatížení území ve výhledovém roce 2030, byly modelovány hlavní znečišťující látky spojené se silniční dopravou, zejména oxid dusičitý (NO_2), suspendované částice PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$, oxid uhelnatý (CO), benzen a benzo(a)pyren.

Výsledky modelového hodnocení prokazují, že realizace záměru povede pouze k velmi malým změnám imisních koncentrací v dotčeném území. Tyto změny mají lokální charakter a jejich velikost je nízká ve srovnání se stávající imisní zátěží, která je již nyní ovlivněna především provozem dálnic D48 a D56 a další dopravní sítě v širším území.

Z hlediska dopadů na veřejné zdraví je podstatné, že:

- nedochází k překročení platných imisních limitů, které jsou nastaveny s ohledem na ochranu zdraví obyvatel,
- příspěvek záměru ke koncentracím sledovaných látek je velmi nízký,
- změny imisního zatížení se pohybují v řádu, který nemá potenciál vyvolat měřitelné změny zdravotních rizik.

Vzhledem k tomu, že v bezprostředním okolí záměru se nenachází obytná zástavba, je přímá expozice obyvatelstva emisím z provozu navrhované rampy minimální. Potenciální vlivy se mohou projevit pouze nepřímo v širším území, avšak i zde jsou změny natolik malé, že je nelze považovat za významné z hlediska zdravotních dopadů.

Naopak lze v širším kontextu dopravního systému očekávat dílčí pozitivní efekty, zejména zlepšení plynulosti dopravy a omezení zbytečných jízdních tras, což může vést ke snížení emisní zátěže v některých částech města.

Z hlediska výhledového hlukového zatížení lokality vyplývá z modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku (L_{Aeq}) u nejbližší obytné zástavby vyplývá, že výsledný hygienický limit pro hluk z provozu automobilové dopravy v řešeném venkovním chráněném prostoru staveb stanovený s použitím korekce dle sloupce 2) tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (tj. $L_{Aeq,den/noc} = 60/50$ dB) bude dodržen ve všech zvolených výpočtových bodech, tj. v okolí nejbližší obytné zástavby.

Souhrnně lze říci, že oproti stávajícímu stavu nebude umístění odbočovacího ramene znamenat významné zhoršení hlukové situace. Protože v době zpracování hlukové studie nebyly k dispozici data o sčítání dopravy CSD 2025 byla výhledová situace řešena v jediné modelové variantě a to včetně nového odbočovacího ramene. Poměr dopravy na D48 (cca 18 000 voz/24h) a D56 (cca 25 000 voz/24h) vůči predikované dopravě na novém odbočovacím ramenu (1 719 voz/24h) ukazuje, že silnice D48 a D56 jsou dominantním zdrojem hlukové zátěže v území – proto jsou na nich umístěny protihlukové stěny clonící

nadlimitní hodnoty zátěže. Posuzované odbočení umístění PHS nevyžaduje. Umístění nového odbočení ve směru k nádrži Arnošt je ve směru, kde u žádného objektu není vymezen venkovní chráněný prostor staveb.

Celkově lze konstatovat, že realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na veřejné zdraví prostřednictvím zhoršení kvality ovzduší ani zvýšení hlukové zátěže. Vlivy záměru jsou z tohoto hlediska nevýznamné a nepředstavují zdravotní riziko pro obyvatelstvo.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Realizací záměru se předpokládá lokální změna imisní zátěže, a to v blízkém okolí plánované komunikace. Zároveň se sníží dopravní zátěž na stávajících komunikacích na jihozápadním okraji Frýdku-Místku, které slouží pro vozidla směřující od Ostravy do Nového Jičína (Beskydská, Příborská, 17. listopadu). Toto snížení však nebylo modelováno.

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

Imise PM_{10} a $PM_{2,5}$

Znatelný teoretický příspěvek imisí PM_{10} a $PM_{2,5}$ v celé lokalitě je dán započtením sekundární prašnosti, která vzniká při pojezdu vozidel na komunikacích. Maximální denní příspěvek imisí PM_{10} byl vypočten pro realizační variantu (dále v textu S1), a to $473 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 946 % hodnoty imisního limitu ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Tyto příspěvky jsou však vypočteny mimo obydlené lokality v blízkosti křížení D56 a D48. Teoreticky tedy dojde ke zvýšení denního maxima o $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky ve variantě s realizací záměru (S1), a to od cca $111,6$ do $290 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Těchto výše uvedených maximálních hodnot však bude teoreticky dosaženo pouze výjimečně, a to za suchého počasí (z důvodu vlivu sekundární prašnosti) za krajně nepříznivých rozptylových podmínek. Nárůst imisí PM_{10} proti nulové variantě byl v těchto profilech vypočten do $5,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nárůst četnosti překročení koncentrace PM_{10} nad $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bude proti současnosti vyšší o 7 dnů za rok v RB1; u RB 2, kde je nejvyšší nárůst maxima, se četnost překročení limitu nezmění. Obydlené objekty RB1 a RB2 jsou navíc za protihlukovými stěnami, které omezují i rozptyl prachových částic – tyto stěny však nelze ve výpočtu imisí zohlednit.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM_{10} v celé síti referenčních bodů je $62,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (varianta S1), tj. 156 % limitu, přičemž výhledový nárůst maxima byl vypočten cca $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,6 % limitu). V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky ve var. S1, a to od cca $9,1$ do $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Změna imisí PM_{10} proti stávajícímu stavu byla v těchto profilech vypočtena od $0,1$ do $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. max. 2 % limitu).

Změna vlivu posuzované dopravy na imisní zátěž PM_{10} v lokalitě lze hodnotit jako akceptovatelný, významnější pouze v bezprostřední blízkosti komunikace. V souhrnu se

stávajícím imisním pozadím (v průměru cca 21,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ za posledních 5 let) by u nejbližších obydlených objektů (potažmo u další vzdálenější zástavby) nemělo dojít k překročení imisního limitu pro roční průměr imisí PM_{10} (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ je 15,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ve variantě S1, tj. 78,5 % hodnoty imisního limitu, a to v těsné blízkosti komunikace. V realizační variantě S1 je vypočten nárůst maxima o 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,5 % limitu). V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky ve variantě S1, a to od cca 2,28 do 7,81 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Změna imisí $\text{PM}_{2,5}$ proti stávajícímu stavu byla v těchto profilech vypočtena od 0,03 do 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. max. 1,5 % limitu). Je však zřejmé, že toto navýšení bude kompenzováno úbytkem dopravy na jiných městských komunikacích ve Frýdku-Místku. Detailní informace o změně dopravy v širší oblasti však nejsou k dispozici. Snížení prašnosti z povrchu komunikací je možné dosáhnout důslednou očistou komunikací.

V souhrnu se stávajícím imisním pozadím (v průměru cca 16,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ za posledních 5 let) by u nejbližších obydlených objektů (potažmo u další vzdálenější zástavby) nemělo dojít k překročení stávajícího imisního limitu pro roční průměr imisí $\text{PM}_{2,5}$ (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Imise NO_2

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO_2 byl vypočten pro realizační variantu (S1), a to 49,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 24,8 % hodnoty imisního limitu. Proti stávajícímu stavu byl vypočten nárůst maxima o 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,4 % limitu).

V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky u realizační varianty, a to od 8,97 do 28,77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Změna krátkodobých imisí NO_2 proti S0 byla v těchto profilech vypočtena do 0,55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,3 % limitu), případný nárůst imisí je tedy akceptovatelný.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací NO_2 v celé síti referenčních bodů je 1,31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ v obou variantách výpočtu, tj. 3,3 % limitu. V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky u varianty S1, a to od 0,228 do 0,685 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Výhledová změna imisí NO_2 byla v těchto profilech vypočtena od 0,003 do 0,014 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. méně než 0,1 % limitu).

Změny krátkodobých i ročních koncentrací NO_2 tedy budou mírné, bez významného vlivu na imisní situaci lokality. Pokud v dotčené lokalitě uvažujeme se současným imisním pozadím NO_2 v průměru cca 15,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, nedojde k překročení imisních limitů pro hodinové koncentrace NO_2 (limit 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ani pro roční koncentrace (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Imise CO

U oxidu uhelnatého je maximální vypočtená hodnota imisních příspěvků 783 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (při imisním limitu 10 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), a to u realizační varianty S1. Výhledově byl vypočten nárůst maxima o 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Maximální příspěvky osmihodinových koncentrací u vybrané blízké zástavby byly vypočteny ve variantě S1, a to od 129 do 422 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. méně než 10 % hodnoty imisního limitu. Případný nárůst 8hodinových imisních příspěvků byl vypočten do 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 0,07 % limitu.

Při uvažovaném imisním pozadí cca 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (roční průměr) tedy nebude překročen imisní limit pro CO (10 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Imise benzenu

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací benzenu v celé síti referenčních bodů je $0,108 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (v obou variantách), tj. 2,2 % limitu. V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky ve variantě S1, a to od $0,0161$ do $0,0530 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Proti nulové variantě byla v těchto profilech vypočtena změna imisí od $0,0001 \mu\text{g}/\text{m}^3$ do $0,001 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (tj. nárůst max. 0,02 % limitu).

Při uvažovaném imisním pozadí cca $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nedojde k překročení imisního limitu pro benzen.

Imise benzo[a]pyrenu

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu v celé síti referenčních bodů je $0,642 \text{ ng}/\text{m}^3$ (S1), tj. 64,2 % limitu, výhledově byl vypočten nárůst maxima o $0,001 \text{ ng}/\text{m}^3$, tj. o 0,1 % limitu ($1 \text{ ng}/\text{m}^3$). V porovnávaných profilech v blízkosti dotčené zástavby byly vypočteny nejvyšší příspěvky ve variantě S1, a to od $0,091$ do $0,304 \text{ ng}/\text{m}^3$. Změna imisí benzo[a]pyrenu proti stávajícímu stavu byla v těchto profilech vypočtena od $0,001$ do $0,005 \text{ ng}/\text{m}^3$ (tj. max. +0,5 % limitu).

Relativně vysoké imise benzo[a]pyrenu jsou stejně jako u částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ způsobeny započtením vlivu sekundární prašnosti z povrchu vozovek (BaP je obsažen v prachových částicích).

Při uvažovaném stávajícím průměrném imisním pozadí kolem $1,7 \text{ ng}/\text{m}^3$ (5letý průměr) jsou vypočtené změny imisí benzo[a]pyrenu v některých referenčních bodech velmi nízké, do 0,5 % hodnoty imisního limitu. Stejně jako u $\text{PM}_{2,5}$ je tato vypočtená změna imisí způsobena navýšením dopravy v okolí D48 a D56, kdy je toto navýšení kompenzováno úbytkem dopravy na jiných městských komunikacích.

V současné době, stejně jako na velké části území republiky, je v posuzované lokalitě překračován imisní limit pro roční průměrnou koncentraci benzo[a]pyrenu. Znečištění ovzduší benzo[a]pyrenem patří k hlavním problémům zajištění kvality ovzduší v ČR. V roce 2024 byly nadlimitní koncentrace benzo[a]pyrenu zaznamenány přibližně na 36 % stanic, tj. na 21 z celkového počtu 59 stanic. Plocha s nadlimitními koncentracemi benzo[a]pyrenu byla v roce 2024 vymezena na 1,3 % plochy území ČR, kde žije přibližně 7,3 % obyvatel ČR. Je však třeba mít na zřeteli, že odhad polí ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu je zatížen výrazně většími nejistotami ve srovnání s ostatními mapovanými látkami. Na nejistotě se podílí nedostatečný počet měření na venkovských regionálních stanicích i absence rozsáhlejšího měření v malých sídlech ČR, která by z hlediska znečištění ovzduší benzo[a]pyrenem reprezentovala zásadní vliv lokálních topenišť. Větší nejistotou je tedy zatíženo i posuzování meziroční změny podílu zasaženého území a obyvatel nadlimitními koncentracemi benzo[a]pyrenu.

Vysoký roční průměr imisí benzo[a]pyrenu je důsledkem výrazného ročního chodu s maximy v zimním období a minimem v letním období. V zimním období zvýšené koncentrace v atmosféře souvisí se zvýšenými emisemi polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) ze sezonních antropogenních zdrojů – z lokálních topenišť (tj. nejvýznamnějšího zdroje emisí benzo[a]pyrenu). Dále jsou zvýšené koncentrace způsobeny zhoršenými rozptylovými podmínkami v zimním období, jednodušší konverzí plyn-částice při nízkých teplotách a nižším fotochemickým rozkladem PAU.

Při uvažovaném průměrném imisním pozadí kolem $1,7 \text{ ng}/\text{m}^3$ jsou vypočtené změny imisí v řádu tisícín ng/m^3 zcela minimální, provoz tohoto záměru prakticky vůbec neovlivní imisní situaci. Důvodem je také skutečnost, že vliv dopravy na imisní situaci z hlediska BaP je prakticky v celé ČR minimální, dominantní vliv mají domácí topeniště (podle dokumentu „Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024“ se lokální vytápění domácností podílelo na emisích benzo[a]pyrenu roce 2022 v celorepublikovém měřítku z 96,6 %).

Na základě výše uvedených hodnot a údajů lze proto imisní příspěvky benzo[a]pyrenu hodnotit jako minimální, bez praktického vlivu na celkovou roční zátěž.

Celkově lze vlivy záměru na ovzduší hodnotit jako nevýznamné, bez negativního dopadu na plnění imisních limitů a bez významného zhoršení stávající imisní situace.

Vlivy na klima

Vliv na zmírňování (mitigaci) změny klimatu

Navrhovaný záměr, jako liniová dopravní stavba malého rozsahu, sám o sobě negeneruje významné množství skleníkových plynů. Emise vznikají především nepřímo v souvislosti s dopravou, která bude komunikaci využívat. V období výstavby dojde k dočasnému zvýšení emisí skleníkových plynů v důsledku provozu stavební mechanizace a dopravy materiálů, tyto vlivy jsou však krátkodobé a z hlediska klimatu nevýznamné.

V provozní fázi bude záměr součástí stávající dopravní infrastruktury dálnic D48 a D56. Vzhledem k jeho doplňkovému charakteru a relativně nízké intenzitě dopravy se nepředpokládá významné navýšení emisí skleníkových plynů oproti současnému stavu. Naopak lze očekávat dílčí zlepšení plynulosti dopravy a omezení zbytečných jízdních tras, což může vést k mírnému snížení emisní zátěže v širším území.

Realizací záměru dojde k mírnému zvýšení rozsahu zpevněných ploch a lokálnímu omezení vegetace, což může mít zanedbatelný vliv na produkci oxidu uhličitého ekosystémy a mikroklimatické poměry. V bezprostředním okolí komunikace lze očekávat mírné zvýšení teploty povrchu, zejména v období letních veder, tento efekt je však omezený a odpovídá běžným dopravním stavbám.

Celkově lze vliv záměru na klima hodnotit jako nevýznamný až mírně negativní, s lokálním charakterem.

Zranitelnost záměru vůči změně klimatu

Silniční infrastruktura patří obecně mezi méně zranitelné sektory vůči změně klimatu. V případě navrhovaného záměru mohou být relevantní zejména extrémní projevy počasí, jako jsou vysoké teploty, intenzivní srážky nebo nárazový vítr.

Extrémně vysoké teploty mohou ovlivnit stav vozovky (např. deformace asfaltových vrstev) a bezpečnost provozu, zejména vlivem snížení koncentrace řidičů. Intenzivní srážky a přívalové deště mohou lokálně zatěžovat odvodňovací systém a způsobovat krátkodobé problémy s odtokem vody. Nárazový vítr může představovat riziko pro bezpečnost dopravy, zejména v souvislosti s pádem překážek do vozovky.

Zimní období může být charakterizováno častějším střídáním teplot kolem bodu mrazu, což zvyšuje riziko vzniku námrazy a ledovky, zejména na mostních objektech a exponovaných úsecích komunikace.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění v již existujícím dopravním koridoru se však nejedná o faktory, které by zásadním způsobem ovlivňovaly jeho funkčnost. Stavba je navržena v souladu s běžnými technickými požadavky a je schopna těmto vlivům odolávat.

Vliv záměru na adaptaci území na změnu klimatu

Navrhovaný záměr nepředstavuje opatření, které by významně přispívalo ke zlepšení adaptační schopnosti území na změnu klimatu. Realizací dojde k mírnému záboru ploch a

rozšíření zpevněných povrchů, což obecně snižuje retenční schopnost území a jeho schopnost reagovat na extrémní klimatické jevy.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu malého rozsahu situovanou do již výrazně antropogenně ovlivněného území, jsou tyto vlivy omezené. Celkově lze konstatovat, že záměr nemá významný vliv na adaptační schopnost krajiny ani na její odolnost vůči změně klimatu.

Celkově je vliv na klima hodnocen jako nevýznamný – bez vlivu.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Součástí Oznámení záměru byla zpracována hluková studie (Damek, 06/2026), která je uvedena v příloze Oznámení. Studie posuzovala hlukové zatížení z automobilového provozu na novém odbočovacím rameni pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín, které je navrženo k řešení problematiky propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

Řešení propojení bylo variantně řešeno v technické studii (SHB, a.s., 10/2024) kdy výsledné řešení je navrženo tak, že pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín bude realizováno nové propojení (rampa). Pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu bude využívána stávající okružní křižovatka na ul. Frýdlantská (pod D48). Toto řešení si nevyžádá stavební úpravy, okružní křižovatka bude upravena změnou vodorovného a svislého dopravního značení tak, aby změny umožňovaly otáčení vozidel na dvoupruhové okružní křižovatce a zpětné najetí na D48 v požadovaném směru – viz situaci níže.

Účelem předkládané hlukové studie je posouzení hlukové zátěže z provozu nové komunikace (odbočovacího ramene) s požadavky zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V hlukové studii je popsán a zhodnocen vliv provozu silničních komunikací na hlukovou situaci v jejím blízkém okolí, resp. studie hodnotí změnu hlukové situace, tedy porovnává stav před a po realizaci záměru. V případě, že bude provozem docházet k překračování hyg. limitů dle NV č. 272/2011 Sb., je předmětem hlukové studie návrh protihlukových opatření.

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku byl proveden pro celou denní dobu $L_{Aeq,16h}$ (6:00 – 22:00 hod) a celou noční dobu $L_{Aeq,8h}$ (22:00 – 6:00 hod).

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení CadnaA verze 2026 MR1 (23.01.2026). Odchylku výpočtu lze očekávat max. v intervalu <-1.8; +1.8> dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. V modelovém prostředí byl výškopis lokality zpracován dle dat modelu ČUZK ZABAGED® - DMR 5G. Objektová zastavěnost byla zpracována dle informací Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).

Vnější prostředí, ve kterém dochází k šíření zvukových vln, bylo řešeno jako hlukově odrazivé (implicitní útlum povrchu terénu byl volen $G = 1$). Zpevněné plochy (plochy silnic

a fasády objektů) byly řešeny jako hlukově odrazivé ($G = 0$). V modelu nebyly explicitně vyznačeny žádné plochy zeleně.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vyhodnoceny ve výpočtových bodech umístěných ve venkovních chráněných prostorech staveb nejbližších objektů obytné zástavby.

Předkládané hlukové posouzení bylo provedeno v jediné modelové variantě představující modelový stav **včetně** realizace záměru.

Ve vazbě na poskytnutá data o predikci četnosti dopravy byly výpočty očekávané hlukové zátěže provedeny pro výhledový rok 2030.

Mimo situace průběhu pásem izofon byly v hlukové studii určeny individuálně volené výpočtové body, které byly umístěny v nejbližších venkovních chráněných prostorů staveb. Výpočtové body byly umístěny dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru stavby 2 m před obvodovým pláštěm níže uvedených nejbližších rodinných domů. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v celé denní (6:00 – 22:00 hod) a celé noční (22:00 – 6:00 hod) době. Výpočty byly provedeny ve výpočtových hladinách pro různé typy objektů tak, aby byla objektivizována úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží.

Výpočtové body:

#	Druh	Adresa	Parc. č., k.ú.	Umístění	Výška výpočtu
1	RD	K Olešné č.p. 1324, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4095, k.ú. Místek	J fas.	2 a 4 m n.t.
2	RD	K Olešné č.p. 2139, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4173/2, k.ú. Místek	SZ fas.	
3	RD	K Olešné č.p. 1329, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4168, k.ú. Místek	SZ fas.	
4	RD	Polní č.p. 453, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4127/3, k.ú. Místek	JZ fas.	
5	RD	Luční 643, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 1284/7, k.ú. Místek	J fas.	

Tabulka 14: Modelované hodnoty L_{Aeq} (dB)

Výpočtové body				Výška výpočtu	Hyg. limit		STAV 1	
#	Druh	Adresa	Umístění		den (dBA)	noc (dBA)	den (dBA)	noc (dBA)
1	RD	K Olešné č.p. 1324, 738 01 Frýdek-Místek	J fas.	2,0	60	50	50,9	47,7
				4,0			53,0	49,3
2	RD	K Olešné č.p. 2139, 738 01 Frýdek-Místek	SZ fas.	2,0	60	50	49,9	46,7
				4,0			51,2	47,7
3	RD	K Olešné č.p. 1329, 738 01 Frýdek-Místek	SZ fas.	2,0	60	50	50,5	47,4
				4,0			51,6	48,1
4	RD	Polní č.p. 453, 738 01 Frýdek-Místek	JZ fas.	2,0	60	50	52,0	48,8
				4,0			53,4	49,9
5	RD	Luční 643, 738 01 Frýdek-Místek	J fas.	2,0	60	50	53,5	48,2
				4,0			53,9	48,6

Grafické znázornění průběhu pásem izofon (ve výšce 2 m n.t.) řešeného modelového stavu je pro denní a noční dobu uvedeno v hlukové studii.

Jak je z tabulky výsledků zřejmé, je výsledný **hygienický limit** pro hluk z provozu automobilové dopravy v řešeném venkovním chráněném prostoru staveb stanovený s použitím korekce dle sloupce 2) tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (tj. $L_{Aeq,den/noc} = 60/50$ dB) **dodržěn ve všech zvolených výpočtových bodech**, tj. v okolí nejbližší obytné zástavby.

Souhrnně lze říci, že oproti stávajícímu stavu nebude umístění odbočovacího ramene znamenat významné zhoršení hlukové situace. Protože v době zpracování hlukové studie nebyly k dispozici data o sčítání dopravy CSD 2025 byla výhledová situace řešena v jediné modelové variantě a to včetně nového odbočovacího ramene. Poměr dopravy na D48 (cca 18 000 voz/24h) a D56 (cca 25 000 voz/24h) vůči predikované dopravě na novém odbočovacím ramenu (1 719 voz/24h) ukazuje, že silnice D48 a D56 jsou dominantním zdrojem hlukové zátěže v území – proto jsou na nich umístěny protihlukové stěny clonící nadlimitní hodnoty zátěže. Posuzované odbočení umístění PHS nevyžaduje. Umístění nového odbočení ve směru k nádrži Arnošt je ve směru, kde u žádného objektu není vymezen venkovní chráněný prostor staveb.

Celkově je vliv na hlukovou situaci hodnocen jako nevýznamný – bez vlivu.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Zájmové území je z hydrologického hlediska již v současnosti výrazně ovlivněno lidskou činností, především existencí dálnic D48 a D56 a vodní nádrže Arnošt (Olešná). Navrhovaný záměr je situován právě do tohoto již transformovaného prostoru, což je důležité pro posouzení jeho vlivů na vodní poměry.

V období výstavby lze očekávat pouze dočasné a lokální ovlivnění povrchových vod. Tyto vlivy souvisejí především se zemními pracemi, při nichž může docházet ke zvýšenému odnosu jemných částic a jejich splachu při srážkách. Určité riziko představuje rovněž manipulace se stavební mechanizací, zejména z hlediska možného úniku ropných látek. Vzhledem k charakteru stavby a jejímu rozsahu se však jedná o běžná rizika, která lze účinně omezit standardními opatřeními při organizaci výstavby. Nepředpokládá se přímý zásah do vodních toků ani do vodní nádrže, a proto budou případné vlivy omezeny pouze na bezprostřední okolí staveniště.

Po uvedení stavby do provozu se vlivy na povrchové vody projeví především prostřednictvím srážkových vod odtékajících z povrchu komunikace. Tyto vody mohou obsahovat znečištění typické pro silniční dopravu, zejména ropné látky, jemné částice a v zimním období také zbytky posypových materiálů, především solanky. Vzhledem k relativně nízké intenzitě dopravy na navrhované větvi lze očekávat, že míra tohoto znečištění bude odpovídat běžnému provozu obdobných komunikací a nebude představovat významné zatížení nad rámec stávající situace. Důležité je, že odvodnění je řešeno napojením na existující systém dálnic, takže nedochází k vytváření nových odtokových poměrů ani k přímému ovlivnění dosud nezatížených částí území.

Pokud jde o podzemní vody, jejich ovlivnění během výstavby bude velmi omezené. Zásahy do horninového prostředí budou mělké a nezasáhnou významné kolektory podzemních vod. Potenciální riziko představuje opět především možnost lokálního znečištění v případě havárie stavební techniky, avšak takové situace jsou řešitelné běžnými postupy a nepředstavují systémové ohrožení. Krátkodobě může dojít k drobným změnám infiltračních poměrů v místě stavby, ty však nemají širší význam.

V provozní fázi se vliv na podzemní vody projevuje nepřímo, a to zejména omezením přirozené infiltrace v důsledku nových zpevněných ploch a případnou infiltrací znečištěných srážkových vod. Vzhledem k tomu, že území je již v současnosti výrazně zatíženo dopravní

infrastrukturou a jejími odvodňovacími systémy, nepředstavuje navrhovaná stavba zásadní změnu. Vlivy zůstávají lokální a jejich intenzita nízká.

Z dlouhodobého hlediska lze konstatovat, že navrhovaný záměr nezpůsobí významnou změnu hydrologického režimu ani kvality povrchových a podzemních vod. Jedná se o doplnění stávající dopravní infrastruktury v již zatíženém území, kde jsou vodní poměry dlouhodobě přizpůsobeny antropogenním zásahům.

Celkový vliv záměru na vodní prostředí lze hodnotit jako nevýznamný.

D.I.5. Vlivy na půdu

Realizace záměru bude spojena se zábořem půdy v rozsahu nezbytném pro výstavbu navrhované propojovací větve. Dotčeny budou převážně plochy již ovlivněné dopravní infrastrukturou a navazující zemědělské pozemky, přičemž nedochází k zábořu půd mimo stávající dopravní koridor ve větším rozsahu.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu představuje záměr lokální a plošně omezený zásah. Vliv je trvalý v rozsahu zábořu, avšak vzhledem k velikosti stavby a jejímu umístění v již antropogenně zatíženém území jej lze hodnotit jako málo významný.

Během výstavby může dojít k dočasnému ovlivnění půdy v okolí staveniště, zejména zhutněním, narušením půdního krytu nebo rizikem lokální kontaminace při manipulaci se stavební technikou. Tyto vlivy jsou běžné pro stavební činnost a lze je minimalizovat standardními organizačními a technickými opatřeními.

V provozní fázi se nepředpokládá významné ovlivnění půdního prostředí. Potenciální riziko představuje pouze dlouhodobé působení znečištění z dopravy (např. depozice škodlivin v bezprostředním okolí komunikace), které je však v daném území již přítomno v důsledku stávající dopravní infrastruktury a nebude realizací záměru významně navýšeno.

Celkově lze vlivy záměru na půdu hodnotit jako mírně negativní (vzhledem k rozsahu stavby), s lokálním charakterem a bez zásadního dopadu na funkce půdy v širším území.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí se jedná o území, které je již v současnosti ovlivněno stavbami dopravní infrastruktury, zejména tělesy dálnic D48 a D56 a souvisejícími terénními úpravami. Horninové prostředí je zde překryto kvartérními sedimenty a lokálně také antropogenními navážkami, přičemž vlastní zásahy do geologického podloží jsou vázány především na mělké úpravy povrchu.

V období výstavby dojde k lokálním zásahům do horninového prostředí, zejména v souvislosti se zemními pracemi, úpravami podloží a realizací konstrukčních vrstev komunikace. Tyto zásahy budou mít charakter mělkých výkopů a násypů a nezasáhnou hlubší geologické struktury. Nedojde k narušení stability horninového prostředí ani ke změnám geologických poměrů v širším území. Vlivy lze proto hodnotit jako lokální a omezené na bezprostřední prostor stavby.

Během provozu záměru se již nepředpokládají žádné další zásahy do horninového prostředí. Vliv stavby se projeví pouze trvalou změnou povrchu území v důsledku existence zpevněných ploch a násypového tělesa komunikace. Tyto změny jsou však z hlediska geologických poměrů stabilní a nevedou k dalším negativním dopadům.

Z hlediska přírodních zdrojů se v zájmovém území nachází chráněná ložisková území (CHLÚ) černého uhlí a zemního plynu. Tato ložiska se nacházejí v hlubších geologických strukturách a nejsou v přímém kontaktu s plánovanými stavebními zásahy. Vzhledem k charakteru záměru, který zahrnuje pouze povrchové a mělké stavební práce, se nepředpokládá jejich dotčení ani omezení možnosti jejich případného budoucího využití.

Záměr rovněž nevyžaduje využití místních nerostných surovin ani nevede k jejich těžbě. Stavební materiály budou zajištěny z externích zdrojů a jejich využití nebude mít přímý vliv na přírodní zdroje v zájmovém území.

Celkově lze konstatovat, že vlivy záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje budou nevýznamné. Zásahy budou omezeny na povrchové vrstvy území a neovlivní geologickou stavbu ani dostupnost nerostných surovin. Navrhovaná stavba je situována do již antropogenně ovlivněného prostoru a nepředstavuje z hlediska horninového prostředí ani přírodních zdrojů významný zásah.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)

Zájmové území je z hlediska biologických poměrů výrazně antropogenně ovlivněno. Převládají zde biotopy vytvořené nebo silně pozměněné člověkem, zejména intenzivně obhospodařované luční porosty na původně zemědělské půdě, doplněné o ruderalní vegetaci v okrajích a v návaznosti na dopravní infrastrukturu. Přírodní biotopy se v dotčeném území nevyskytují.

Flóra

Botanický průzkum prokázal, že vegetace v území je druhově chudá a tvořená převážně běžnými druhy odpovídajícími antropogenně ovlivněným stanovištím. Dominantní složku tvoří monodominantní travní porost s převahou kostřavy rákosovité (*Festuca arundinacea*), doplněný o běžné luční a ruderalní druhy, jako jsou např. třezalka tečkovaná, pampelišky, vratič obecný nebo pelyněk černobýl.

V území nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy rostlin ani druhy uvedené v Červeném seznamu. Stejně tak nebyly takové druhy evidovány ani v databázi NDOP. Botanická hodnota území je tedy nízká a odpovídá intenzivně obhospodařované krajině.

Fauna

Fauna území je tvořena převážně běžnými druhy vázanými na otevřenou zemědělskou krajinu a antropogenně ovlivněné prostředí.

Ornitologický průzkum zaznamenal pouze běžné druhy ptáků (např. sýkora koňadra, špaček obecný), přičemž jejich vazba na území je spíše přechodná. Zájmová plocha slouží především k vyhledávání potravy nebo jako odpočinkové stanoviště, nikoliv jako významné hnízdní prostředí. Ochranařsky významné druhy evidované v širším území jsou vázány především na vodní prostředí rybníku Arnošt a nebudou záměrem dotčeny.

V rámci zoologického průzkumu nebyli v území přímo zjištěni obojživelníci, plazi ani savci, což souvisí jak s termínem průzkumu, tak s nízkou ekologickou hodnotou lokality. Výskyt některých běžných druhů (např. ropucha obecná, ještěrka obecná, slepýš křehký) nelze vyloučit, jejich vazba na území je však pouze okrajová a území pro ně nepředstavuje klíčové stanoviště.

Entomologický průzkum provedený v mimovegetačním období neprokázal přítomnost významných druhů hmyzu. S ohledem na charakter biotopu lze očekávat výskyt běžných lučních druhů bez významnější ochranařské hodnoty.

Vlivy záměru

Realizací záměru dojde k lokálnímu záboru ploch a odstranění vegetace, zejména travního porostu, keřů a jednotlivých dřevin. Tento zásah povede ke ztrátě biotopu, který je však z hlediska biologické hodnoty málo významný a běžně zastoupený v širším území.

V období výstavby může dojít k dočasnému rušení živočichů vlivem hluku, vibrací a pohybu stavební techniky. Tyto vlivy jsou časově omezené a po dokončení stavby odezní.

V provozní fázi se nepředpokládá významné zhoršení podmínek pro faunu a flóru oproti stávajícímu stavu, neboť území je již nyní výrazně zatíženo dopravním provozem. Záměr představuje pouze doplnění stávající dopravní infrastruktury a nezpůsobí zásadní zvýšení fragmentace krajiny ani migračních bariér.

Celkové zhodnocení

Na základě provedeného biologického screeningu lze konstatovat, že zájmové území má nízkou biologickou hodnotu a neplní významné ekologické funkce. V území nebyly zjištěny zvláště chráněné druhy ani přírodně hodnotné biotopy.

Vlivy záměru na faunu a flóru lze proto hodnotit jako nevýznamné až mírně negativní, s lokálním charakterem a bez dopadu na ochránářsky významné druhy nebo stanoviště.

D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Zájmové území je již v současnosti výrazně antropogenně ovlivněno, především existencí dálnic D48 a D56 a související dopravní infrastruktury. Krajina zde plní převážně dopravní a hospodářskou funkci, přičemž přírodní a ekologické funkce jsou omezené a fragmentované.

Z hlediska územního systému ekologické stability (ÚSES) se v dotčeném prostoru nenacházejí prvky, které by byly realizací záměru dotčeny. Funkčnost ÚSES v širším území tak nebude ovlivněna.

Rovněž nedojde k zásahu do významných krajinných prvků, ať už evidovaných nebo ze zákona chráněných. V území se nenacházejí zvláště chráněná území ani jejich ochranná pásma, a realizace záměru se těchto hodnot nedotkne.

Z hlediska lesního hospodářství se v řešené lokalitě nevyskytují pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), a nedojde tak k jejich záboru ani ovlivnění. V území se rovněž nenacházejí památné stromy ani jiné významné solitérní dřeviny zvláštní ochrany.

Realizace záměru si vyžádá pouze omezený zásah do vegetace, konkrétně částečné odstranění keřových porostů a jednotlivých stromů (řádově jednotky kusů). Tento zásah má lokální charakter a nevede k významnému snížení ekologické hodnoty území.

Z hlediska krajinného rázu je záměr situován do již výrazně přetvořeného prostoru dopravního uzlu. Dominantními prvky krajiny jsou zde liniové stavby, násypy a technická infrastruktura, přičemž přirozené krajinné prvky jsou potlačeny. Navrhovaná stavba tento charakter zásadně nemění a představuje pouze dílčí doplnění stávající struktury. Vliv na krajinný ráz lze proto hodnotit jako nevýznamný.

Ekologické funkce krajiny, zejména retenční, infiltrační a migrační, jsou v území již omezeny existující infrastrukturou. Realizací záměru dojde pouze k jejich mírnému lokálnímu ovlivnění, bez zásadního dopadu na funkčnost krajiny v širším měřítku.

Celkově lze vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce hodnotit jako nevýznamné až mírně negativní, s lokálním charakterem a bez zásadního narušení ekologické stability území.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Zájmové území je situováno v prostoru mimo souvislou zástavbu, v oblasti vymezené tělesy dálnic D48 a D56 a vodní nádrží Arnošt (Olešná). Jedná se o území, které je již v současnosti využíváno především pro dopravní a zemědělské účely a nenacházejí se zde žádné objekty určené k demolici ani jiné prvky hmotného majetku, které by byly realizací záměru přímo dotčeny.

V průběhu výstavby může docházet k dočasnému ovlivnění okolního majetku zejména v souvislosti s provozem stavební techniky, dopravou materiálů a organizací staveniště. Tyto vlivy mohou mít podobu krátkodobého omezení přístupů, zvýšené prašnosti nebo hluku v okolí stavby. Vzhledem k charakteru území a absenci obytné zástavby v bezprostřední blízkosti se však jedná o vlivy omezeného rozsahu, které nebudou mít významný dopad na užívání majetku.

Během provozu záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění hmotného majetku. Navrhovaná komunikace je vedena v návaznosti na stávající dopravní infrastrukturu a nepředstavuje zásah do zastavěných území ani do objektů technické či občanské vybavenosti. Naopak lze očekávat zlepšení dopravní obslužnosti širšího území, což může mít nepřímý pozitivní vliv na využitelnost majetku v okolí.

Z hlediska kulturního dědictví se v dotčeném území nenacházejí evidované nemovité kulturní památky ani architektonicky významné objekty, které by mohly být realizací záměru ovlivněny. Charakter území je převážně technický a zemědělský, bez přítomnosti historicky hodnotných stavebních struktur.

V rámci archeologických aspektů nelze vyloučit možnost výskytu dosud neznámých archeologických nálezů, což je obecná skutečnost platná pro většinu území České republiky. V případě jejich zjištění během výstavby bude postupováno v souladu s platnou legislativou, zejména zákonem o státní památkové péči, a budou přijata odpovídající opatření k jejich ochraně.

Celkově lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na hmotný majetek ani na kulturní dědictví. Vlivy budou omezeny na dočasné a lokální působení během výstavby, zatímco v provozní fázi se negativní dopady nepředpokládají.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Rozsah vlivů posuzovaného záměru je vzhledem k jeho charakteru, velikosti a umístění omezený převážně na bezprostřední okolí navrhované propojovací větve a na prostor stávající mimoúrovňové křižovatky dálnic D48 a D56. Jedná se o záměr malého rozsahu, situovaný do území, které je již v současnosti výrazně antropogenně ovlivněno dopravní infrastrukturou, a proto se většina jeho vlivů projeví pouze lokálně.

Z územního hlediska budou nejvíce dotčeny vlastní plochy stavby a jejich nejbližší okolí, zejména stávající travnaté a ruderalní porosty, okraje komunikací, části zemědělských pozemků a návazné plochy v prostoru dopravního uzlu. Vlivy na jednotlivé složky životního

prostředí, jako jsou půda, horninové prostředí, povrchový odtok, krajinný ráz nebo biologické poměry, mají převážně charakter přímého lokálního zásahu v místě realizace stavby. V širším území se mohou projevit pouze nepřímo, zejména v důsledku změn dopravních vztahů, avšak bez významného zásahu do stávajících environmentálních poměrů.

Z hlediska obyvatelstva je podstatné, že vlastní záměr je situován mimo souvislou obytnou zástavbu. V dotčené ploše ani jejím bezprostředním okolí se nenacházejí obytné objekty, a přímé dotčení trvale bydlící populace je tedy minimální. Potenciálně ovlivněna může být pouze populace v širším okolí Frýdku-Místku, a to zejména nepřímo prostřednictvím změn dopravního zatížení, hluku a kvality ovzduší. Tyto změny jsou však podle dostupných podkladů malé a nepředstavují významné zvýšení zdravotních rizik.

Specifickou skupinou uživatelů území jsou osoby využívající okolí vodní nádrže Arnošt (Olešná) a navazujících ploch k rekreačním účelům. Také vůči této populaci se však předpokládá pouze omezené a převážně lokální vlivy, zejména v období výstavby. V provozní fázi se nepředpokládá významné zhoršení kvality prostředí ani zásadní změna rekreační funkce širší lokality.

Časový rozsah vlivů je rozdílný podle fáze záměru. Vlivy během výstavby budou krátkodobé, dočasné a vázané na období realizace stavebních prací. Naopak vlivy provozní budou dlouhodobé, avšak nízké intenzity a v převážné míře omezené na již existující dopravní koridor. Z hlediska prostorového dosahu lze většinu vlivů hodnotit jako lokální, bez významného přesahu do širšího území.

Celkově lze konstatovat, že rozsah vlivů záměru vzhledem k zasaženému území a populaci bude malý až omezený, soustředěný zejména do prostoru vlastní stavby a jejího bezprostředního okolí. Vzhledem k umístění záměru do již zatíženého dopravního území se nepředpokládá významné ovlivnění obyvatelstva ani zásadní změna environmentálních poměrů v širším území.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Vlivy přesahující státní hranice se nepředpokládají.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné

D.IV.1. Opatření pro fázi přípravy záměru

1. V navazujících stupních projektové dokumentace bude zpřesněno technické řešení záměru tak, aby byly minimalizovány trvalé i dočasné zábory půdy a zásahy mimo stávající dopravní koridor.

2. V rámci další projektové přípravy bude dopracováno inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení v rozsahu odpovídajícím charakteru stavby, a to zejména pro účely návrhu zemního tělesa, posouzení stability násypů, návrhu konstrukčních vrstev a ověření vlivů na místní odtokové a infiltrační poměry.

3. Projektová dokumentace bude obsahovat definitivní řešení odvodnění nové rampy včetně kapacitního posouzení napojení na stávající systém odvodnění dálnic D48 a D56.

4. Vodohospodářské objekty a odvodňovací prvky budou navrženy tak, aby nevytvářely migrační pasti pro drobné živočichy a aby jejich technické řešení umožňovalo bezpečný odvod srážkových vod bez zhoršení stávajících poměrů v území.

5. Rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les bude v navazující projektové dokumentaci vymezen v minimálním nezbytném rozsahu. V rámci navazujících řízení bude navržen rozsah a umístění náhradních výsadeb za kácené dřeviny, a to přednostně v návaznosti na stavbou dotčené území nebo v jiných vhodných lokalitách po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a příslušnou obcí.

6. Před zahájením stavby bude zpracován plán organizace výstavby, který stanoví opatření k ochraně ovzduší, vod, půdy, biologických složek prostředí, způsob nakládání s odpady a závadnými látkami a postupy pro případ havarijních stavů.

7. Před zahájením stavby bude zpracován havarijní plán pro období výstavby, zahrnující zejména opatření pro případ úniku ropných látek, pohonných hmot, olejů a jiných látek závadných vodám.

8. V rámci přípravy stavby budou zařízení staveniště, mezideponie, manipulační plochy a přístupové trasy umístěny mimo ekologicky citlivější části území a mimo plochy, u nichž by mohlo dojít ke zvýšenému riziku splachu nebo kontaminace.

D.IV.2. Opatření pro fázi realizace záměru

9. Kácení dřevin, odstraňování keřových porostů a skrývka svrchní vrstvy půdy budou prováděny přednostně mimo hlavní hnízdní období ptáků, tj. mimo období od 1. 4. do 31. 8., pokud biologický dozor neprokáže, že zásah lze provést bez rizika i v jiném období.

10. Kácení a odstraňování vegetace bude provedeno pouze v rozsahu nezbytném pro realizaci stavby. Vegetace mimo vymezený zábor nebude poškozována ani odstraňována.

11. Dřeviny zachovávané v blízkosti stavby budou po dobu realizace chráněny proti mechanickému poškození v souladu s příslušnými normami a standardy ochrany dřevin při stavební činnosti.

12. Pohyb stavebních mechanismů bude omezen na vymezené plochy staveniště a určené dopravní trasy. Pojezdy mimo tyto plochy nebudou přípustné, s výjimkou technologicky odůvodněných případů.

13. Tankování, odstavení a údržba stavebních mechanismů budou prováděny pouze na technicky zabezpečených plochách, zajištěných proti úniku závadných látek do půdy a vod.

14. Na staveništi budou po celou dobu realizace k dispozici prostředky pro likvidaci případných havarijních úniků závadných látek. V případě havárie bude neprodleně provedeno omezení úniku a sanace dotčeného místa.

15. Ornice a podorniční vrstva budou skrývány odděleně. Sejmuté vrstvy budou ukládány samostatně a budou chráněny před zhutněním, kontaminací, odnosy a degradací.

16. Deponie zemin budou umístěny mimo plochy citlivé z hlediska vodního režimu a mimo ekologicky hodnotnější části území. V případě delšího uložení budou stabilizovány proti erozi vhodným způsobem, včetně případného zatravnění.

17. Zvýšená prašnost bude v průběhu realizace minimalizována zejména zaplachtováním sypkých materiálů, omezením výšek při manipulaci se zeminou, očišťováním vozidel vyjíždějících ze staveniště, čištěním znečištěných komunikací a v případě potřeby skrápěním staveniště.

18. Veškeré stavební práce budou organizovány tak, aby byl minimalizován jejich hlukový dopad na okolí. Hlučné stavební práce budou prováděny pouze v denní době.

19. Stavební mechanismy a zařízení budou používány pouze v odpovídajícím technickém stavu a budou pravidelně kontrolovány a udržovány tak, aby byly minimalizovány emise hluku i znečišťujících látek.

20. Veškeré odpady vznikající při realizaci záměru budou tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií a budou předávány pouze oprávněným osobám v souladu s platnou legislativou.

21. Po dokončení stavebních prací budou dotčené plochy ozeleněny stanoviště vhodnými druhy. Pro vegetační úpravy budou přednostně použity druhy odpovídající charakteru okolního území; bude omezeno použití nevhodných nepůvodních druhů.

D.IV.3. Opatření pro fázi provozu

22. Po uvedení stavby do provozu bude zajištěna pravidelná kontrola a údržba odvodňovacích zařízení, aby byla zachována jejich plná funkčnost a aby nedocházelo k zanášení nebo k poruchám, které by mohly vést ke zhoršení vodních poměrů v území.

23. V rámci pravidelné údržby komunikace bude zajištěna kontrola míst, kde by při havárii mohlo dojít k přenosu závadných látek do odvodňovacího systému nebo navazujících ploch.

24. Zimní údržba komunikace bude prováděna s ohledem na minimalizaci dlouhodobého zasolování okolních ploch a vodního prostředí, při současném zachování bezpečnosti provozu.

25. Investor zajistí následnou péči o realizované náhradní výsadby a vegetační úpravy po dobu nejméně 5 let od jejich provedení, včetně dosadeb uhynulých jedinců a udržovací péče.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Posouzení vlivu projektované stavby na jednotlivé složky životního prostředí bylo provedeno na základě projektové dokumentace a odborných znalostí. Popis současného stavu životního prostředí byl proveden na základě informací získaných z internetu, odborných databází a publikací.

Přehled použitých podkladů:

- *Technická studie záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“.* Zpracovatel: SHB a.s., HIP: Dřevjaná (ČKAIT 1102355), Ostrava: 10/2024.
- *Dopravní model záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK Olešná – TES/ekonomické zhodnocení efektivity/ZP“.* Zpracovatel: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., Šanča, Brno: 03/2024.
- *Rozptylová studie č. E/7322/2026 „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“.* Zpracovatel: TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., Číhala, Ostrava: 05/2026.
- *Hluková studie záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“.* Zpracovatel: DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s., Damek, Ostrava: 06/2026.

- *Hluková studie záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“*. Zpracovatel: SHB a.s., Vokoun, Ostrava: 10/2024.
- *Biologický screening záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“*. Zpracovatel: Ekopontis, s.r.o., Švehlík et al., Brno: 05/2026.
- CÉZA V. et al. *Hodnocení zranitelnosti české republiky ve vztahu ke změně klimatu k roku 2017*. Praha. 2019. Dostupné online na: (<https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/03/Hodnocen%C3%AD-zranitelnosti-CR-vuci-ZK-2017.pdf>)
- CHMÚ. *Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015*. 2019.
- CZUDEK T. *Regionální geomorfologická rajonizace reliéfu*. Brno: Geografický ústav ČSAV Brno. 1972.
- DEMEK J., MACKOVČIN P. *Zeměpisný lexikon ČR, Hory a nížiny*. 2. vydání. 2006.
- MŽP v mezipřesortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu. *Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace 2021 – 2030*. Dostupné online na: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf)
- PELÍŠEK J., SEKANINOVÁ D. *Pedogenetické asociace ČSR*. Brno: Geografický ústav ČSAV Brno. 1975.
- VLČEK V. *Regiony povrchových vod v ČSR*. Brno: Geografický ústav ČSAV Brno. 1971.

Internetové zdroje:

- <http://geoportal.gov.cz>
- <http://heis.vuv.cz>
- <http://monumnet.npu.cz>
- <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>
- <http://webgis.nature.cz/mapomat>
- <http://www.geology.cz>
- <http://www.chmi.cz>
- <http://www.mapy.cz>
- <http://www.nature.cz>
- <http://www.ochranaprirody.cz>
- <http://www.sekm.cz>
- <https://aopkcr.maps.arcgis.com>
- <https://bpej.vumop.cz>
- <https://geoportal.vumop.cz>
- <https://vdb.czso.cz>
- <https://www.cenia.cz>
- <https://www.klimatickazmena.cz>
- <https://www.mzp.cz>

a další.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Nedostatky ve znalostech se při posuzování vlivů nevyskytly. Informace, které se podařilo shromáždit, byly dostačující ke zpracování oznámení a k posouzení všech vlivů záměru na životní prostředí a na obyvatelstvo.

ČÁST E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

Záměr byl k posouzení předložen v jedné výsledné variantě jeho technického řešení a umístění, která představuje optimalizované řešení doplnění chybějící rampy v rámci mimoúrovňové křižovatky dálnic D48 a D56.

V rámci projektové přípravy byly prověřovány varianty řešení spočívající zejména v odlišném trasování navrhované jednopruhové větve, jejím napojení na stávající větev dálnic D48 a D56 a ve způsobu prostorového uspořádání v rámci stávajícího dopravního uzlu. Posuzovány byly zejména varianty s rozdílným polohovým vedením rampy v rámci vymezeného trojúhelníkového území mezi tělesy dálnic, včetně rozdílů v délce větve, návrhových směrových obloucích a výškovém vedení.

Variantní řešení se lišila především:

- trasováním rampy v rámci omezeného prostoru mezi dálnicemi D48 a D56,
- způsobem napojení na stávající jízdní pásy dálnic (napojovací a odbočovací úseky),
- rozsahem zemních prací (násypy a zářezy),
- rozsahem zásahů do stávajících dopravních ploch a navazujících pozemků,
- technickým řešením odvodnění a napojením na stávající odvodňovací systém dálnic.

Součástí hodnocení variant bylo posouzení dopravně-technických parametrů (zejména plynulosti a bezpečnosti provozu při návrhové rychlosti), realizovatelnosti v omezených prostorových podmínkách stávající křižovatky, rozsahu zásahů do okolního území a vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Na základě provedeného porovnání byla jako nejvhodnější vybrána varianta, která:

- umožňuje plnohodnotné dopravní napojení při zachování požadovaných technických parametrů,
- minimalizuje zásahy do stávajících konstrukcí dálnic D48 a D56,
- omezuje rozsah zemních prací a záborů okolních ploch,
- respektuje stávající odvodňovací systém a technickou infrastrukturu,
- a současně představuje řešení s nejmenšími negativními vlivy na životní prostředí.

Tato varianta je dále předmětem posouzení v rámci předkládaného oznámení.

Trasy zvažovaných variant jsou uvedeny v přehledné situaci v příloze oznámení.

ČÁST F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE, ZÁVĚR

Oznámení EIA bylo zpracována v rozsahu podle přílohy č. 3, ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Při zpracování byly popsány všechny charakteristiky a ukazatele vlivu záměru na životní prostředí. Předložený výstup odpovídá úrovni projekčních podkladů (údaje o záměru), zohledňuje existenci jiných zájmů na využívání území a jeho okolí a prozkoumanost základních složek životního prostředí.

Posuzovaný záměr představuje doplnění chybějící rampy mimoúrovňové křižovatky dálnic D48 a D56 v území, které je již dlouhodobě zatíženo dopravní infrastrukturou. Zásah je prostorově omezený a realizován převážně na plochách s nízkou ekologickou hodnotou.

Negativní vlivy budou převážně krátkodobé a vázané na fázi výstavby, kdy může docházet k dočasnému zvýšení hlučnosti, prašnosti a lokálním zásahům do půdy a vegetace. V provozní fázi se nepředpokládá významné zhoršení stávajícího stavu, a to ani z hlediska kvality ovzduší, hluku či vlivů na veřejné zdraví.

Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území, významných krajinných prvků ani prvků územního systému ekologické stability. Biologické průzkumy neprokázaly přítomnost zvláště chráněných druhů v dotčeném území.

Při dodržení navržených opatření lze vlivy záměru hodnotit jako nevýznamné až mírně negativní, lokálního charakteru, bez zásadního dopadu na životní prostředí a obyvatelstvo. Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti provozu v řešeném území.

Při posuzování nebyly zjištěny takové negativní vlivy, které by vyloučily možnost realizace hodnoceného záměru v dané lokalitě.

Realizace záměru v plánovaném rozsahu, popsaném výše v textu, je za dodržení legislativních požadavků a doplňujících podmínek (viz kapitolu D.IV) v daném území akceptovatelná.

ČÁST G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem posuzovaného záměru je doplnění chybějící rampy mimoúrovňové křižovatky dálnic D48 a D56 v prostoru města Frýdek-Místek, v katastrálním území Místek. Cílem záměru je zlepšení dopravního napojení mezi oběma komunikacemi a zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v daném dopravním uzlu.

Záměr spočívá ve vybudování nové jednopruhové větve (rampy), která doplní stávající systém křižovatky. Stavba bude realizována převážně na zemědělsky využívaných pozemcích, které jsou v současnosti tvořeny zejména travními porosty. Území je ze všech stran ohraničeno dopravní infrastrukturou (dálnice D48 a D56) a je již nyní výrazně ovlivněno dopravním provozem.

Součástí stavby budou kromě samotného tělesa komunikace také související objekty, jako jsou zemní konstrukce (násypy a zářezy), odvodnění komunikace a napojení na stávající dopravní infrastrukturu. Odvodnění nové rampy bude řešeno napojením na stávající systém odvodnění dálnic.

Vlivy na životní prostředí

Vlivy v období výstavby

V průběhu výstavby lze očekávat přechodné zatížení okolí, zejména zvýšenou hlučnost, prašnost a emise z provozu stavební techniky. Tyto vlivy budou časově omezené pouze na dobu realizace stavby a budou lokalizovány především v prostoru staveniště a jeho bezprostředním okolí.

Dočasně může dojít také k narušení povrchu půdy, odstranění vegetace a omezení využití dotčených ploch. Při dodržení navržených opatření (např. omezení prašnosti, organizace stavebních prací, ochrana půdy a vod) se nepředpokládají významné negativní dopady na okolní území.

Vlivy v období provozu

Po dokončení stavby bude záměr dlouhodobě využíván pro silniční dopravu. Vlivy v této fázi jsou spojeny především s provozem vozidel.

Z hlediska kvality ovzduší a hlukové zátěže se nepředpokládá významné zhoršení stávající situace. Území je již nyní zatíženo intenzivní dopravou na dálnicích D48 a D56, a nová rampa představuje pouze doplnění stávajícího systému. Naopak lze očekávat mírné zlepšení plynulosti dopravy, což může vést k efektivnějšímu provozu a omezení některých negativních vlivů.

Realizací záměru dojde k trvalému záboru zemědělské půdy a ke změně jejího využití. Tento zásah je však omezený rozsahem stavby a týká se ploch s nižší ekologickou hodnotou.

Z hlediska vodního režimu nebude záměr představovat významné riziko. Dešťové vody z komunikace budou odváděny do stávajícího systému odvodnění dálnic. Při dodržení navržených technických opatření se nepředpokládá negativní ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

Zájmové území je silně ovlivněno lidskou činností a neobsahuje přírodně cenné biotopy. Vegetace je tvořena převážně běžnými druhy trav a ruderalních rostlin.

Biologické průzkumy neprokázaly výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ani živočichů přímo v dotčeném území. Některé běžné druhy živočichů mohou být dočasně rušeny během výstavby, avšak po jejím dokončení se podmínky vrátí do stavu obdobného současnému.

Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území, významných krajinných prvků ani prvků územního systému ekologické stability.

Z hlediska krajinného rázu se jedná o zásah do již výrazně technicky ovlivněného území dopravního uzlu, a proto nebude mít realizace záměru zásadní vliv na celkový charakter krajiny.

Záměr je situován mimo souvislou obytnou zástavbu, a proto se nepředpokládají významné přímé dopady na obyvatelstvo. Nejbližší obytné objekty se nacházejí v určité vzdálenosti od místa realizace.

Vlivy na veřejné zdraví, zejména ve vztahu ke kvalitě ovzduší a hluku, budou malé a nebudou znamenat překročení hygienických limitů. Naopak zlepšení plynulosti dopravy může mít mírně pozitivní efekt.

Rizika havárií souvisejí zejména s dopravním provozem (např. dopravní nehody nebo únik provozních kapalin). Tato rizika odpovídají běžnému provozu na pozemních komunikacích a nejsou realizací záměru významně zvyšována.

Celkové zhodnocení

Záměr představuje relativně malý dopravní zásah v území, které je již dlouhodobě zatíženo dopravní infrastrukturou. Většina vlivů je lokálního charakteru a nepřesahuje bezprostřední okolí stavby.

Negativní vlivy budou převážně dočasné (v období výstavby) nebo nízké intenzity (v období provozu). Při dodržení navržených opatření lze konstatovat, že záměr nebude mít významné negativní dopady na životní prostředí ani na veřejné zdraví.

Záměr přispěje ke zlepšení dopravního řešení v území a ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

ČÁST H. PŘÍLOHY

1. Přehledná situace (SHB, Dřevjaná, Oleják, 10/2024)
2. Stavební situace (SHB, Dřevjaná, Oleják, 10/2024)
3. Dopravní situace (SHB, Dřevjaná, Oleják, 10/2024)
4. Dopravní model (Mott MacDonald, Šanca, 10/2024)
5. Rozptylová studie (TESO Ostrava, Číhala, 05/2026)
6. Hluková studie (DOPRAVOPROJEKT Ostrava, Damek, 06/2026)
7. Biologický screening (Ekopontis, Švehlík et al., 05/2026)
8. Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Datum zpracování oznámení: červenec 2026

Zpracovatel: **Ing. Michal Damek**
Bulharská 1418/9
Ostrava – Poruba 708 00
tel.: 595 132 049
e-mail: m.damek@dpova.cz

Osvědčení o odborné způsobilosti držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění; č.j. MZP/2018/710/1715 ze dne 6.6.2018

Řešitelské pracoviště: **DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s.**
Masarykovo nám. 5/5
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
Tel: 595 132 049
Web: www.dpova.cz

Odborná spolupráce:

Ing. Milan ČÍHALA (*rozptylová studie*)
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., Janáčkova 1020/7,
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: +420 596 124 897, e-mail: m.cihala@teso-ostrava.cz

Mgr. et Ing. Petr ŠVEHLÍK (*biologický screening*)
Ekopontis, s.r.o., Husovická 884/4, 614 00 Brno
tel. +420 773 499 208, e-mail: svehlik@ekopontis.cz

Podpis zpracovatele oznámení



DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s.
Masarykovo náměstí 5/5,
Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
⑦