



G-Consult, spol. s r.o.

Výstavní 367/109, 703 00 Ostrava-Vítkovice

<https://g-consult.cz/>

Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

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

Číslo zakázky	226078
Katastrální území	Uherské Hradiště [772844] Kunovice u Uherského Hradiště [677345]
Kraj	Zlínský
Objednatel	PK OSSENDORF s.r.o.

Zpracovatel	Ing. Michal DAMEK Ing. Adéla MATLOCHOVÁ
Statutární zástupce společnosti	Ing. Soňa ŠIMKOVÁ
Datum zpracování	září 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	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	11
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru	18
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	36
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	36
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	36
B.II. Údaje o vstupech	37
B.II.1. Půda	37
B.II.2. Voda	37
B.II.3. Surovinové zdroje	38
B.II.4. Energetické zdroje	39
B.II.5. Biologická rozmanitost	40
B.III. Údaje o výstupech	43
B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí	43
B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění	53
B.III.3. Kategorizace a množství odpadů	55
B.III.4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	59
ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	60
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost	60
C.I.1. Geologie, geomorfologie	60
C.I.2. Hydrologie, hydrogeologie	63
C.I.3. Struktura a ráz krajiny	66
C.I.4. Určující složky flóry a fauny	70
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	75
C.I.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	81
C.I.7. Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území	84
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	86
C.II.1. Kvalita ovzduší	86
C.II.2. Voda	88
C.II.3. Půda	93
C.II.4. Přírodní zdroje a horninové prostředí	96
C.II.5. Biologická rozmanitost – ekosystémy, flóra, fauna	99

C.II.6.	Klima, dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu	104
C.II.7.	Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	113
C.II.8.	Hmotný majetek.....	116
C.II.9.	Kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů ...	117
ČÁST D.	ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	117
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	117
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	117
D.I.2.	Vlivy na ovzduší a klima	119
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).....	125
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	130
D.I.5.	Vlivy na půdu	134
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	136
D.I.7.	Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)	137
D.I.8.	Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	138
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	142
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	144
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	148
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	149
D.IV.1.	Opatření pro fázi přípravy záměru	149
D.IV.2.	Opatření pro fázi realizace záměru	149
D.IV.3.	Opatření pro fázi provozu	151
D.V.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí ...	152
D.VI.	Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	153
ČÁST E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	154
ČÁST F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE, ZÁVĚR.....	157
F.I.	Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	157
F.II.	Další podstatné informace oznamovatele	157
ČÁST G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU... ..	158
ČÁST H.	PŘÍLOHY	165

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
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
IS	inženýrské sítě
IZS	integrovaný záchranný systém
JES	jednotné environmentální stanovisko (dle zákona č. 148/2023 Sb.)
KR	krajinný ráz
LPIS	Land Parcel Identification Systém (Veřejný registr půdy)
MK	místní komunikace
MPZ	městská památková zóna
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
PPO	projekt protipovodňových opatření (případně pouze protipovodňové opatření/ochrana)
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
RS	rozptylová studie
SO	stavební objekt(y)
SuRIS	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
Vvz	retenční objem nádrží [m^3]
VZCHÚ	velkoplošná zvláště chráněná území
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)
ZCHD	zvláště chráněné druhy
ZCHÚ	zvláště chráněné 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

Město Uherské Hradiště

a

Město Kunovice

A.II. IČ

Město Uherské Hradiště IČ 00291471

Město Kunovice IČ 00567892

A.III. Sídlo

Město Uherské Hradiště: Masarykovo nám. 19, 686 70 Uherské Hradiště

Město Kunovice: nám. Svobody 361, 686 04 Kunovice

A.IV. Oprávněný zástupce oznamovatele

Zástupce oznamovatele:

Město Uherské Hradiště: Ing. Stanislav Blaha, starosta města

Město Kunovice: Ing. Pavel Vardan, starosta města

Město Uherské Hradiště a Město Kunovice zmocňují k zastupování:

Společnost: PK OSSENDORF, s.r.o.

Ved. projektu: **Ing. Tomáš Hruban**

tel.: 608 456 184, 543 516 523

email: hurban@pk-ossendorf.cz

pracoviště: Šumavská 15, 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.: 724 318 233

email: info@g-consult.cz

pracoviště: Výstavní 367/109 | 703 00 Ostrava-Vítkovice



ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Název záměru: „Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“

Zařazení podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon):

- **Kategorie II, sl. 2** (záměry vyžadující zjišťovací řízení, příslušným úřadem je krajský úřad)
- **bod 49** - Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 voz/24 hod).

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Společným zájmem měst Uherské Hradiště a Kunovice je příprava projektu s názvem: „Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“, který řeší zkapacitnění kapacitně nevyhovující MÚK I/50 a I/55 a pomocí části západního obchvatu Kunovic a Uherského Hradiště také propojení silnice I/50 s I/55 a územím Letu Kunovice. Tímto umožňuje další urbanizaci území s napojením nemocnice, složek IZS, sídliště Štěpnice, průmyslových a rozvojových lokalit a odlehčení stávající MÚK.

Tato koncepce byla odsouhlasena složkami ŘSD, Zlínským krajem a městy Uherské Hradiště a Kunovice. V rámci plánovaného rozvoje je řešena potřeba napojení vybraných oblastí na vyšší komunikační síť mimo zastavěné území města, a to i využitím, byť jen části komunikace vedené v trase západního obchvatu, která umožní odlehčit stávající komunikaci I/55 v úseku od křižovatky s ul. Průmyslovou, respektive Solná cesta po MÚK sil. I/50 a sil. I/55, která je již ve stávajícím stavu na limitu své kapacity.

Trasa obchvatu začíná na nové MÚK Kunovice Sever na silnici I/50 ve tvaru osmičkové MÚK, kde jsou již na I/50 připraveny rozšíření pro odbočovací a připojovací pruhy. Dále na jih trasa sklesá na terén a pomocí ukončení na ulici Na Záhonech umožní taktéž napojení významné průmyslové oblasti tzv. „starého“ a „nového“ Letu Kunovice.

Od MÚK Kunovice Sever trasa pokračuje v ploše dané ÚP severovýchodně až do osy ulice Průmyslové. Zde, před plánovaným napojením ul. Průmyslové mostem přes Starou Olšavu, je navržena čtyř-ramenná okružní křižovatka, která trasu obchvatové propojky rozdělí na jednotlivé směry (k nemocnici, na ul. Průmyslovou a k napojení na silnici I/55).

Původní koncepce dle ÚP byla založena na principu, že spojnice přes koridor ulice Průmyslové mezi budoucí MÚK Kunovice Sever a stávající I/55 ulice Maršála Malinovského zajistí další propojení I/50 a I/55 mimo stávající MUK. Varianta dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí místní dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná. S ohledem na uvedené byla k dalšímu posouzení zvolena nová stopa jižněji od ul. Průmyslové napojující se na silnici I/55 v křižovatce s ul. Solná cesta.

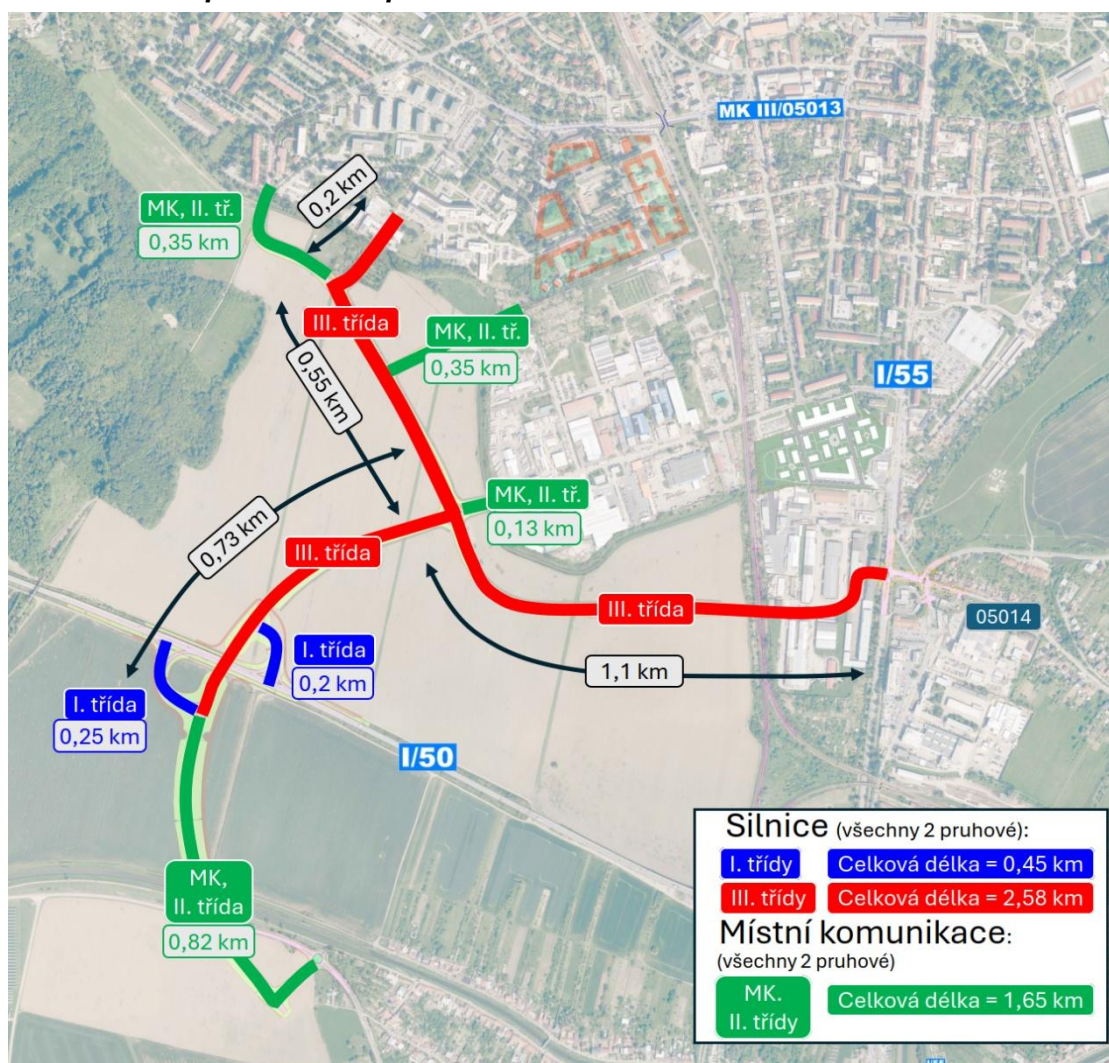


Napojení obchvatu sil. I/55 s ulicí Solná cesta bylo předběžně prověřováno ve dvou variantách. Z posouzení vlivů na životní prostředí byla vybrána varianta vedena jižněji přes oblast smíšené výrobních a skladovacích halových objektů mezi železniční tratí a silnicí I/55 s přímou návazností na ul. Solná cesta. Tímto řešením je stále splněno také kritérium k zajištění zkapacitnění stávající MUK silnic I/55 a I/50. Součástí řešeného úseku je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou nad tratí a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Výsledná varianta prochází mimo halové objekty, ale je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať. Vznik nového napojení předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanací objektů jejich výkup. Realizací nového napojení dojde kromě vyřešení dopravní problematiky také ke zhodnocení pozemků v dotčeném území vlivem jejich lepšího dopravního napojení, což může vést ke změně vlastnické struktury v území, jeho dalšímu využití a rozvoji. Návrh je koordinován s návrhem řešením protipovodňové ochrany měst a řešení obchvatu umožňuje zachovat napojení Uherského Hradiště včetně zázemí IZS (nemocnice, HZS) ze silnice I/50 také v případě zatopení stávajícího podjezdu na silnici I/55 při povodňových stavech, což je z pohledu zajištění fungování složek IZS klíčové.

Délky jednotlivých úseků silnic a místních komunikací jsou uvedeny na obrázku níže.

Očekávaná dopravní zátěž je dle dopravního modelu SmartPlan s.r.o. (08/2024) v roce 2035 ve výši až 7300 voz/24 hod.

Obrázek 1: Dopravní koncepce



B.I.3. Umístění záměru

- Kraj: Zlínský
- Obce: Uherské Hradiště [592005]
Kunovice [550744]
- Katastrální území: Uherské Hradiště [772844]
Kunovice u Uherského Hradiště [677345]

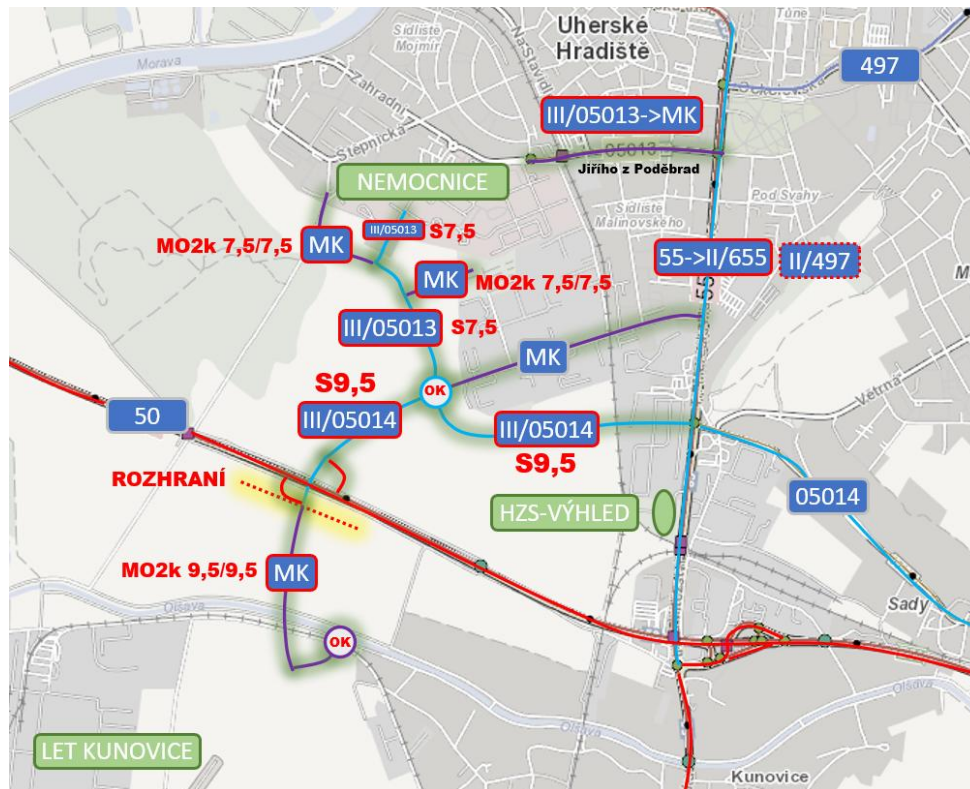
Přesný seznam dotčených pozemků (záborový elaborát) není ve fázi technické přípravy zpracován.

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

Charakter záměru

Posuzovaný záměr představuje dobudování komunikací k zajištění dopravní obslužnosti souměstí Uherského Hradiště a Kunovic, a zkapacitnění kapacitně nevyhovující MÚK I/50 a I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice v návaznosti na schválené Memorandum o spolupráci a smlouvě o spolupráci při předprojektové přípravě stavby.

Připojení, ze západního směru, bude mít také dopad na stávající dopravní obsluhu obchodních aktivit a také do tvaru a signálního plánu křižovatky na silnici I/50 stávajícího uspořádání mimoúrovňové křižovatky silnic I/50 a I/55.



Zvyšováním dopravního zatížení se zdůrazňuje nekapacitnost křižovatky v místě napojení na silnici I/50, a to v:

- Krátkém průpletovém úseku Brno x Uherský Brod (45 m) na větvi v jihovýchodním kvadrantu MÚK před světelně řízenou křižovatkou, kde je prováděno rozřazení vozidel do řadících pruhů, délka průpletového úseku, jak je uvedeno dále, je nedostatečná a rozřazení vozidel do směru Kunovice a Uherské Hradiště tak neprobíhá bezproblémově a vznikají zde zdržení a kongesce
- Přímém průjezdu křižovatkou od Kunovic po silnici I/55, kde vznikají ve špičkách dlouhé kongesce

V rámci umožnění budoucího rozvoje je řešena potřeba napojení vybraných oblastí na vyšší komunikační síť mimo zastavěné území města, a to využitím části komunikace vedené v trase západního obchvatu, která umožní odlehčit stávající komunikaci I/55 v úseku od křižovatky s osou ul. Solná cesta po křižovatku MÚK sil. I/50 a sil. I/55.

Navržené řešení umožní napojení Starého a Nového Letu Kunovice na vyšší komunikační systém mimo ul. Leteckou a Panskou. K tomuto řešení se nabízí také skutečnost, že silnice I/50 je v místě navrhované MÚK Kunovice Sever již historicky stavebně na tuto MÚK připravena rozšířením vozovky o přídatné pruhy.

V systému pokračování obchvatu jižně je dlouhodobě vynechán úsek západního obchvatu Kunovic přes prostor vlastního letiště Kunovice. Důvodem je, že tato část obchvatu je jednou ze stavebně i cenově nejnáročnějších částí z důvodu potřeby překonání dráhy pro přetahování letadel Bravo mostní estakádou.

MÚK Kunovice Sever na silnici I/50 je navržena dle ČSN 736102 ve tvaru osmičkové MÚK. Na sil. I/50 byly připraveny odbočovací a připojovací pruhy. Dále je trasa vedena ve vysokém násypu, kříží řeku Olšavu, železniční vlečku a MK ul. Na Záhonech, kde trasa sklesá a napojí se provizorním řešením do ulice Na Záhonech. Toto řešení je přizpůsobeno tak aby umožnilo případné pokračování obchvatu. Vlivem nového propojení zde může dojít k mírnému navýšení intenzit dopravy, avšak pro omezení tohoto vlivu budou realizována opatření na omezení průjezdu zejména nákladní dopravy mezi I/55 a zrušeným přejezdem vlečky do nového Letu (zařazení komunikace do zóny 30, omezení průjezdu nákladní dopravy apod.).

Trasa obchvatu je zahrnuta v územních plánech měst a na straně Uherského Hradiště navazuje na ul. Průmyslovou a ul. Maršála Malinovského (I/55). Pro napojení obchvatu I/55 s ulicí Solná cesta byly předběžně zvažovány dvě alternativní varianty řešení obchvatové komunikace. Varianta vedená dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná a byla vyloučena z projektové přípravy. Z tohoto důvodu je předmětem posouzení jediná varianta vedená jižněji přes oblast výrobních a skladovacích areálů mezi železniční tratí a silnicí I/55 s přímou návazností na ul. Solná cesta.

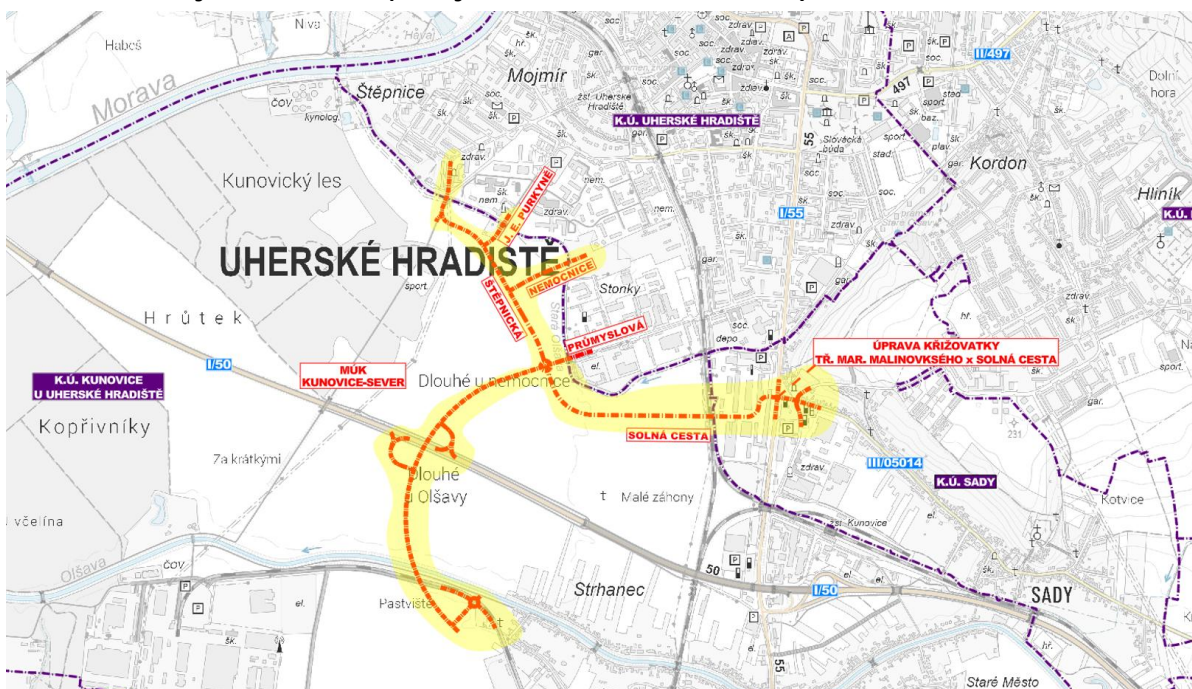
Nové jižní vedení trasy obchvatu umožňuje, byť za cenu zásahu do ploch areálů, zajistit nové přímé a dopravně efektivní napojení lokality s přímým napojením na silnici I/50 a následně D55 a zároveň stále splňuje kritérium zajištění zkapacitnění stávající MUK silnic I/55 a I/50. Současné napojení areálů na silnici I/55 přes vjezd do areálu ČSAD a prodejny Lidl se jeví z hlediska potenciálu dalšího rozvoje lokality jako nevyhovující.

Zájmovým územím je souměstí Uherského Hradiště a Kunovic blízkosti křížení státních silnic I. třídy č. 50 a 55 v oblasti stávajících průmyslových areálů při ulici Maršála Malinovského.



Trasa obchvatu je napojena na plánovanou MÚK Kunovice Sever. Pro zvýšení dopravní účinnosti je od této MÚK řešeno také napojení Kunovic, a to zejména významné průmyslové oblasti tzv. „starého“ a „nového“ Letu Kunovice. Směrem na sever pak trasa vede v ploše dané ÚP severovýchodně až do osy ulice Průmyslové. Před zaústěním do ul. Průmyslové jsou směry rozděleny pomocí 4ramenné křižovatky, tak aby se mohl obchvat napojit na významné směry k nemocnici a sídlišti Štěpnice, na ulici Průmyslovou a v jižním odklonu na silnici I/55 do ulice Solná cesta.

Obrázek 2: Zájmová oblast (zdroj: PK Ossendorf, 03/2026)



Možnost kumulace s jinými záměry

Kumulace vlivů posuzovaného záměru se stávajícími aktivitami v území spočívají zejména v působení emisí hluku a emisí do ovzduší s provozem stávajících tras dopravní infrastruktury (zejména sil. I/50 a I/55 a dalších místních komunikací). Dopravní zatížení je zohledněno v predikcích četnosti provozu dopravy (SmartPlan, 08/2024) a je tedy následně zohledněno v hlukové a rozptylové studii, resp. v předkládaném oznámení.

Záměr sám nebude generovat novou dopravu (nejedná se o zařízení výrobního charakteru či služeb), ale bude usměrňovat stávající dopravu v území jinými trasami.

Budování dalších aktivit v blízkosti posuzovaného záměru se nepředpokládá. V informačním systému EIA (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr) nejsou ke srpnu 2026 v zájmovém území evidovány žádné záměry obdobného charakteru, které by znamenaly kumulaci vlivů s předkládaným záměrem.

V kontextu záměrů nepodléhající posouzení vlivů (tj. neevidovaných v IS EIA) lze předpokládat kumulaci s:

- Protipovodňovými opatřeními (PPO) zvažovanými ve Studii protipovodňových opatření (Povodňový model Morava, Olšava – aktualizace ZÚ a SPPO města Uherské Hradiště a Starého Města II. Etapa, červenec 2023, VRV a.s.). Součástí studie je navrženo přírodě blízké zkapacitnění vodního toku (revitalizace) Olšávky v lokalitě západně od železniční trati. V rámci posuzovaného záměru byl (stejnými aury jako Studie PPO) posouzen vliv záměru na odtokové poměry, které je uvedeno v kapitole D.1.4 – Vlivy na povrchové

- a podzemní vody.
- Modernizace železnice – na rok 2028 je plánována zahájení elektrizace a modernizace tratí a navazujících úseků Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město a Kunovice – Veselí nad Moravou. Z pohledu kumulace vlivů lze čekat regionální snížení hluku a emisí do ovzduší.
- Rozvoj bydlení v areálu ČSAD. Plochy zvažované pro rozvoj bydlení nejsou v přímé kolizi s řešeným záměrem – viz situaci níže.

Obrázek 3: Umístění zvažované bytové zástavby (zdroj: ADH architects, Ideová studie)



Vzhledem k tomu, že napojení obchvatu na stávající ul. Maršála Malinovského je vedeno v ose ul. Solná cesta, nelze ovlivnění hlukem z provozu automobilů, resp. emisemi zplodin do ovzduší zcela vyloučit. Vzhledem k odstupové vzdálenosti a umístění objektů mezi posuzovanou komunikací a zvažovanou bytovou zástavbou se překročení hyg. a imisních limitů nepředpokládá.

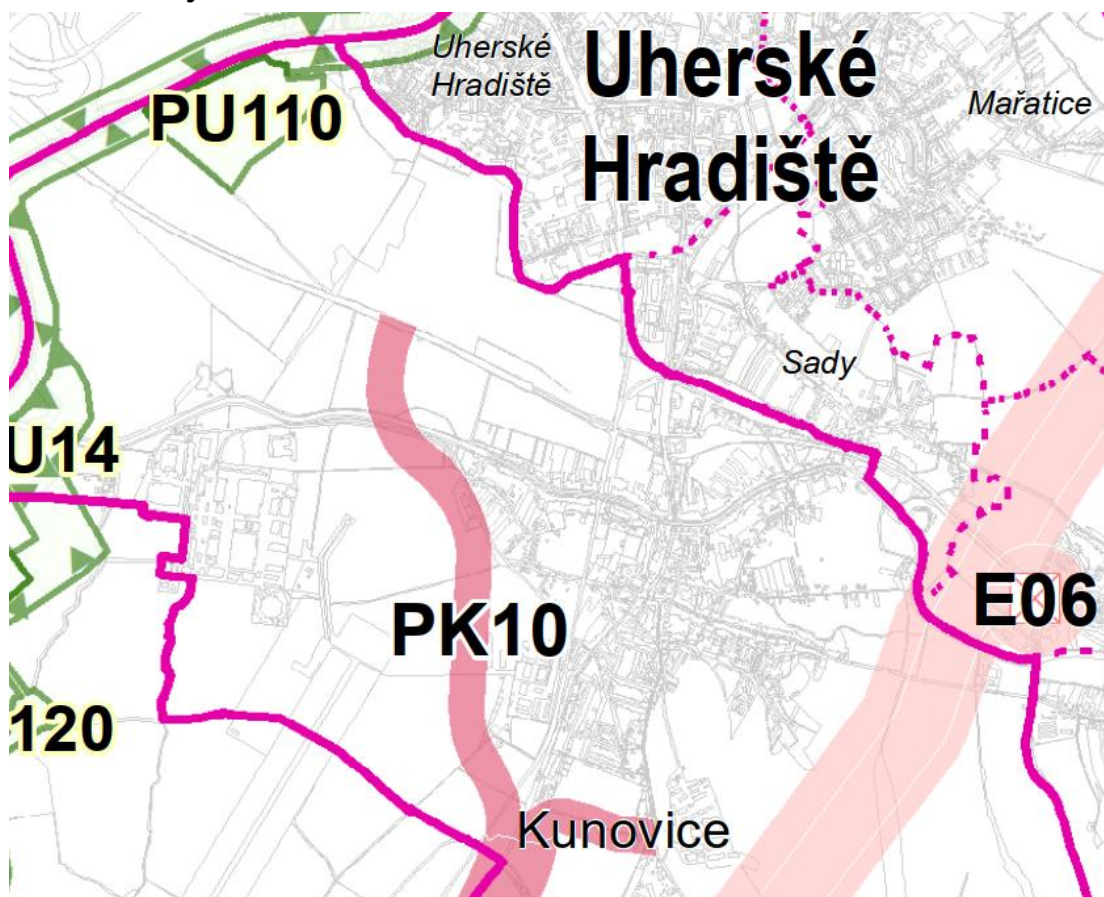
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

ZÚR zlínského kraje, akt. č. 4, datum 03/2022

Výhledové řešení komunikační sítě dle Zásad územního rozvoje je zřejmé na obrázku níže. V rámci ZÚR je veden koridor pro dálnici D55, západní obchvat Kunovic a přeložku silnice II/498 spojující obce Hluk a Kunovice. Západní obchvat Kunovic je v ZÚR i územním plánu Kunovic uváděn jako přeložka silnice I. třídy. Z pohledu ŘSD s.p. je však prioritou v území trasa D55 a západní obchvat Kunovic tak pozbývá z pohledu zájmů státu adekvátní význam jako silnice I. třídy, jelikož slouží k převádění zdrojové a cílové dopravy v oblasti, napojení rozvojových oblastí Kunovic a Uherského Hradiště, a ne dopravy tranzitní. Proto není obecně již pro západní obchvat v textu používán termín „přeložka silnice I/55“, ale přeložka silnice III. třídy nebo pojmenování „komunikace v trase západního obchvatu“.



Obrázek 4: Výřez AZÚR ZLK č.4

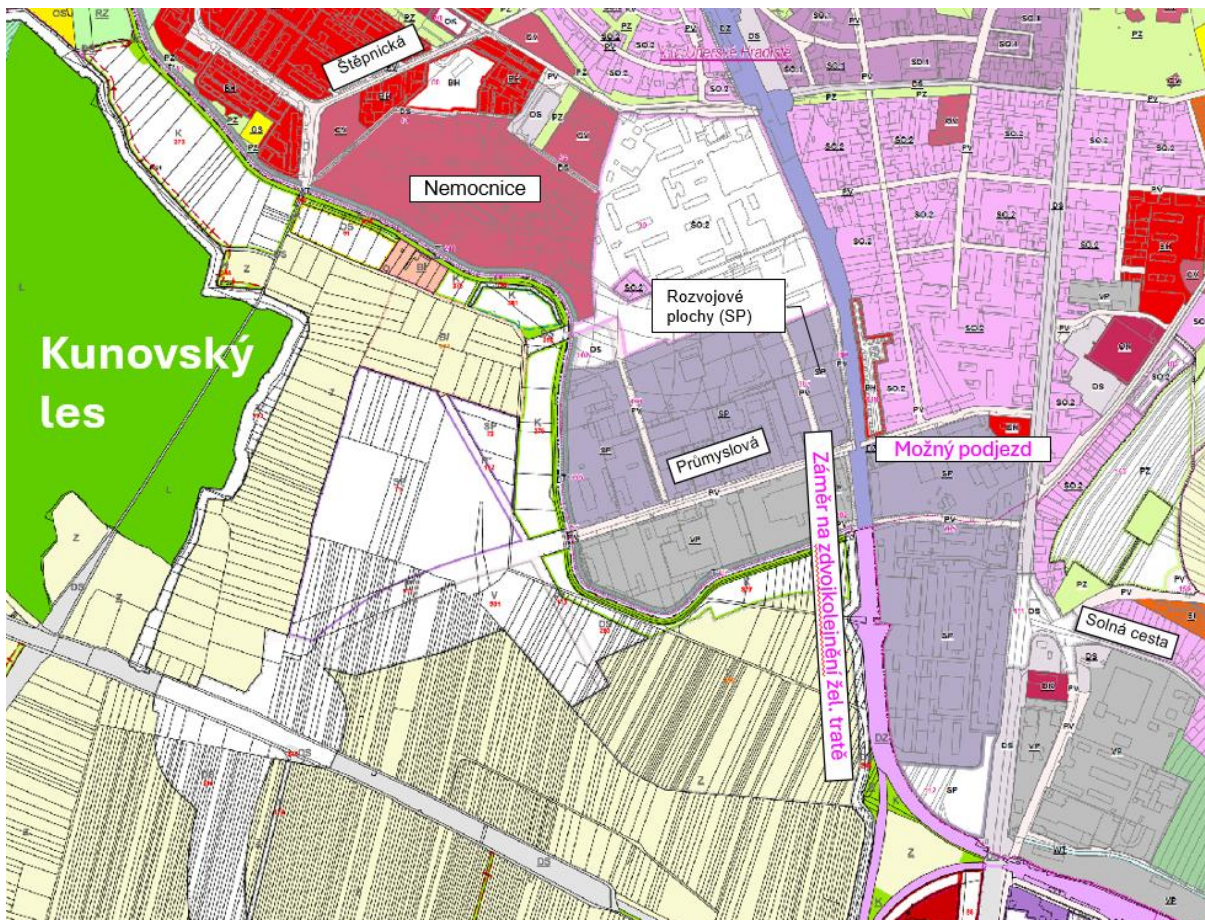


Koridor veřejně prospěšné stavby PK10 – „Kunovice obchvat“

Územní plán – Uherské Hradiště, datum 04/2024

Na území Uherského Hradiště je dnes zřejmý rozvoj aktivit v okolí ulice Průmyslové, která je napojena na silnici I/55 přes úrovňový železniční přejezd, který je dle ÚP Uherského Hradiště ve výhledu řešen mimoúrovňově podjezdem ulice Průmyslové pod tratí SŽ č.340. Z podkladu územního plánu je zřejmé, že na ulici Průmyslová jsou připojovány plochy smíšené výrobní (modré) a průmyslové výroby a skladů (šedé). Právě západní připojení oblasti kolem ulice Průmyslové na západní obchvat Kunovic bude mít pozitivní dopad na zmírnění zatížení silnice I/55 v průtahu Uherským Hradištěm jiným směřováním cílové dopravy do areálů.

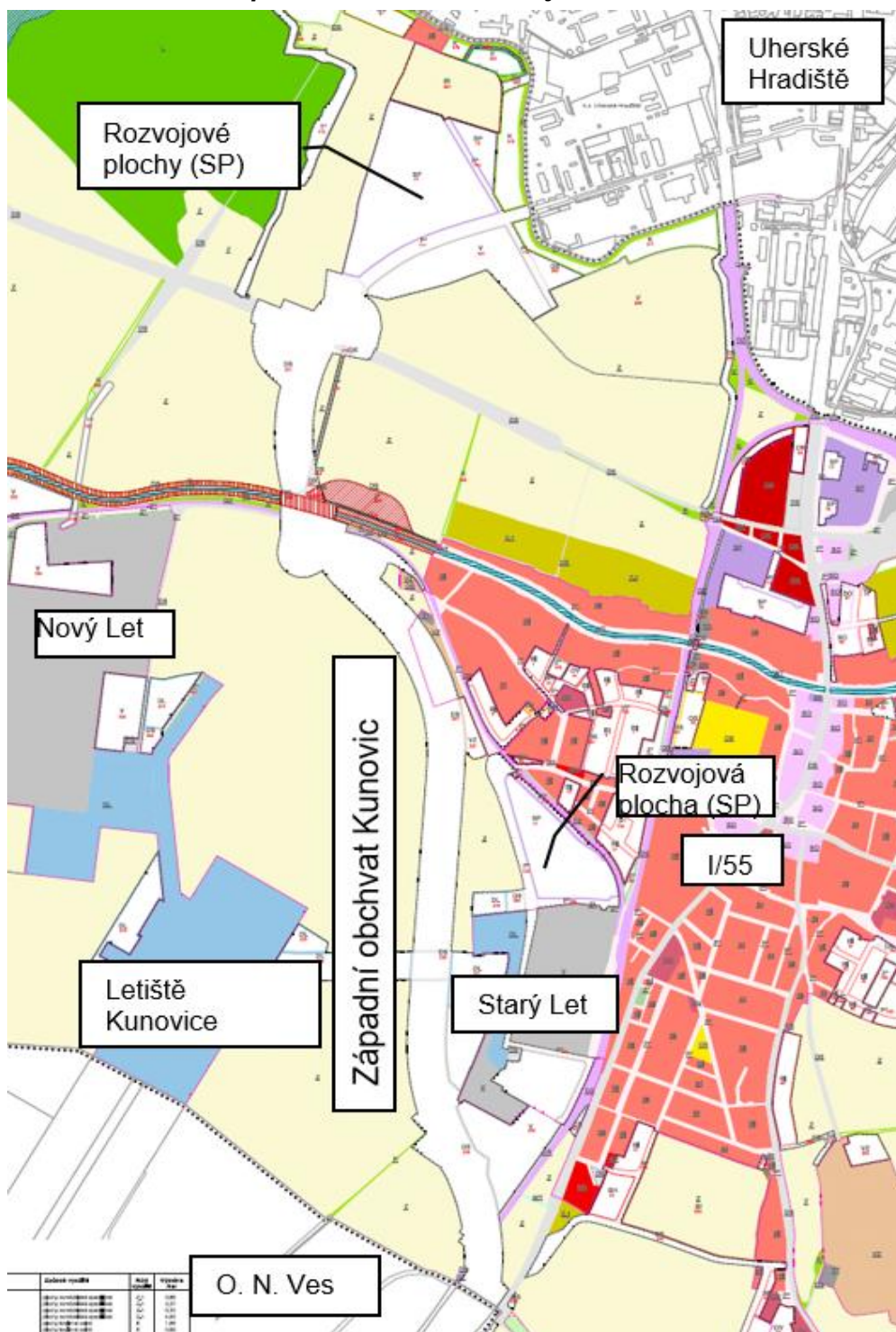
Obrázek 5: Výřez ÚP Kunovice a Uherského Hradiště vč. jejich změn



Územní plán – Kunovice u Uherského Hradiště, datum 11/2022

V rámci územního plánu Kunovic je plánován rozvoj průmyslové oblasti tzv. Starého Letu (v ÚP plochy SP – smíšené výrobní), která je dnes napojena na silnici I/55 ulicí Leteckou přes úroňový přejezd přes železniční trať. Oblast tzv. Nového Letu je napojena na silnici I/55 ulicí Panskou. Tato stávající napojení jsou z pohledu výhledového rozvoje výrobních zón a tím i souvisejícího nárůstu intenzit dopravy nevhodná. Rozvoj průmyslových oblastí je tedy logicky dle ÚP Kunovic napojen ve výhledu na komunikaci v trase západního obchvatu Kunovic.

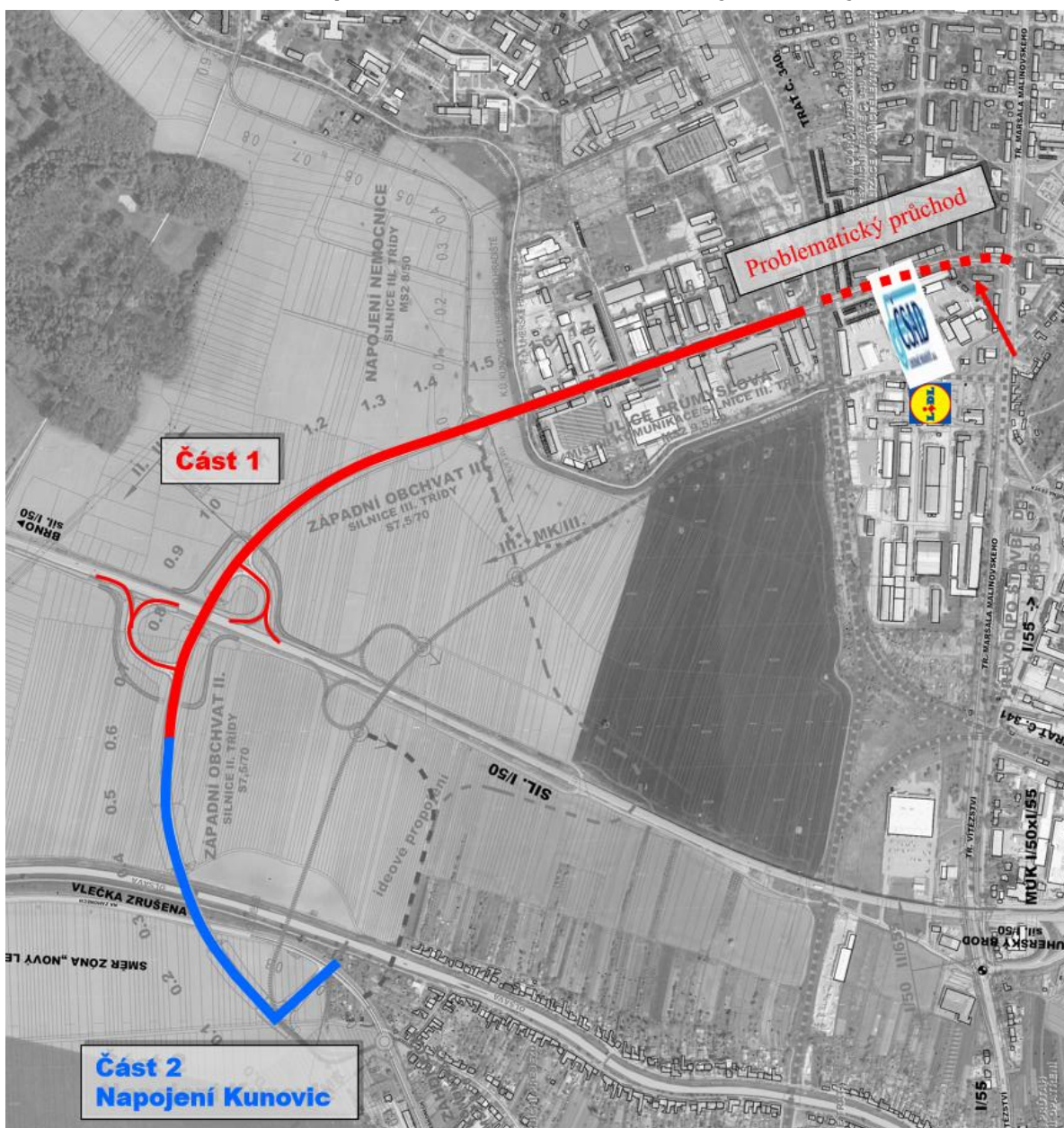
Obrázek 6: Územní plán Kunovic – hlavní výkres



Popis vývoje projektu ve vazbě na jeho umístění a technické řešení:

Původní návrh přeložky sil I/55 přes ulici Průmyslovou dle studie z roku 2007, který je zakotven v ÚPD byl dříve plánován jako přeložka silnice I. třídy číslo I/55, tedy investorem stavby bylo ŘSD s.p. V souvislosti s přípravou a výstavbou dálnice D55 je však již tato komunikace ve výhledu uvažována jako silnice III. třídy, tedy jako silnice krajská, a její smysl kromě potřebného "odlehčení" problematické MÚK sil. I/55 x I/50 je umožnění další urbanizace území s napojením nemocnice, složek IZS, sídliště Štěpnice, průmyslových a rozvojových lokalit. V původním generelu dopravy včetně dopravních modelů byla koncepce založena a deklarována na principu, že právě spojnice přes koridor ulice Průmyslová mezi budoucí MÚK I/50 a I/55 Východ a stávající silnice I/55 ulice Maršála Malinovského získá na atraktivitě. Toto logické navýšení dopravy pak ale dopravní situaci na úseku ulice Průmyslová vůči hlukovým dopadům na obytnou část ulice ještě zhorší. V roce 2035 se intenzita dopravy všech vozidel v oblasti obytných domů na ulici Průmyslové odhaduje kolem 7,5 tis. vozidel za den, a to oproti dnešnímu stavu cca 3,6 tis. Z toho kolem obytné zástavby do křižovatky se sil. I/55 vychází intenzita cca 400 těžkých nákladních vozidel za den oproti 270 ve stávajícím stavu. V lokalitě ČSAD je navíc plánován soukromý developerský projekt bydlení, pro který je zpracováno dopravní řešení, které opět navyšuje dopravu na ulici Průmyslové. Jedním ze zásadních problémů návrhu obchvatu je tedy průjezd dopravy kolem stávajících a plánovaných obytných domů. V rámci prvotního hlukového posouzení bylo konstatováno, že realizací obchvatu v této podobě budou překročeny platné hygienické limity 60/50 dB pro chráněný venkovní prostor obytných domů. Abychom dosáhli požadované ochrany objektů, byly by nutné čtyřmetrové protihlukové oboustranně pohltivé stěny, které by musely být umístěny hned vedle silnice.

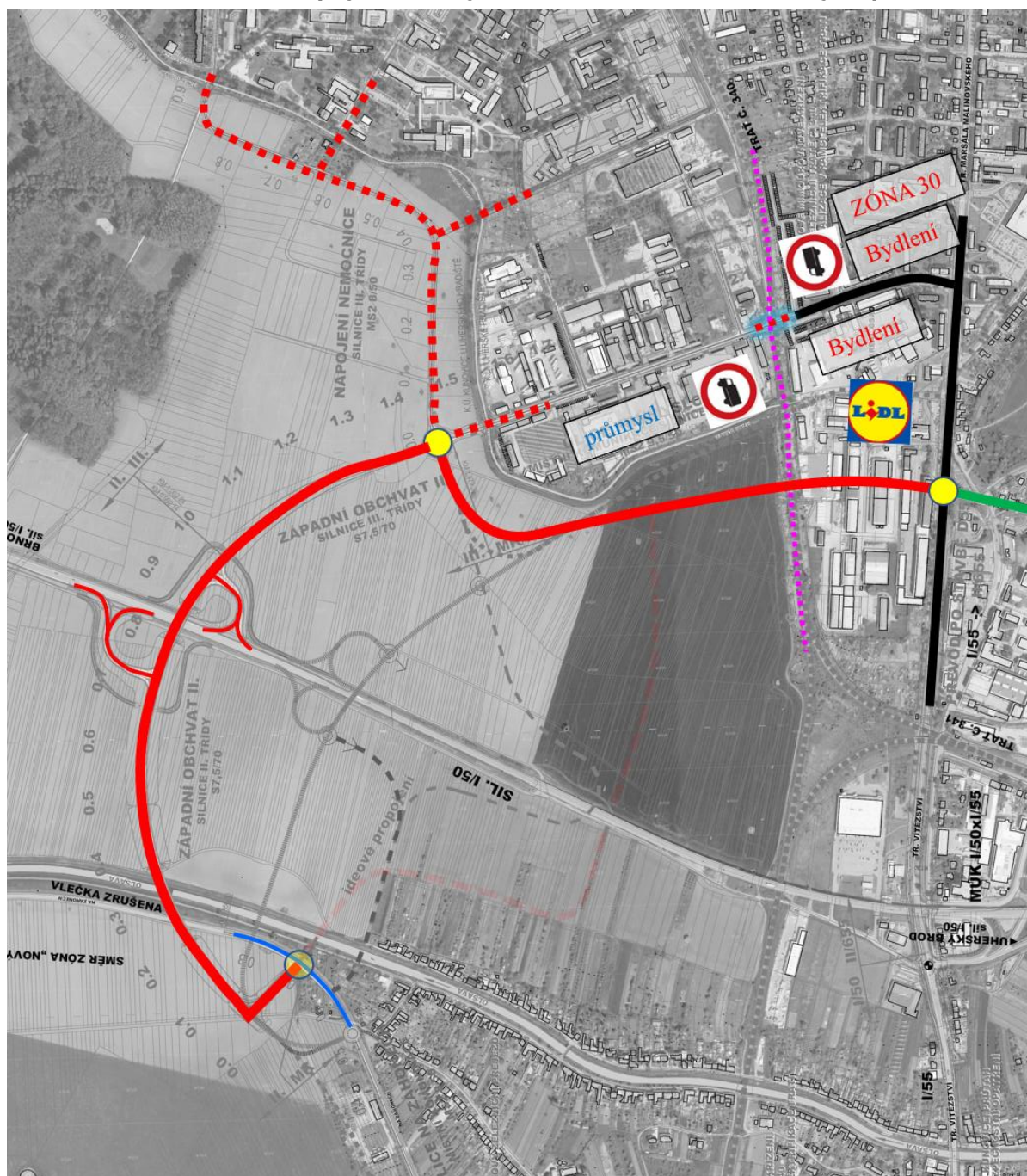
Dalším aspektem potřeby úpravy trasy je i stávající nehomogenní profil ulice Průmyslová v části průmyslové zóny, který je živelně obestavěn komerčními objekty. Tuto situaci by samozřejmě mohla vyřešit její budoucí přestavba, která by měla jasně definovat možnosti frekvence sjezdů a jejich zachování, parkování atd. I když byl již v roce 2017 uliční profil až po železniční přejezd projekčně nastíněn, je nutné tento návrh revidovat ať už s ohledem na reálné potřeby fungujících areálů, sjezdů, nápojných komunikací, tak i případného zahloubení ulice pro možnost podejití zdvojkolejné trati (podjezdu) dle Studie proveditelnosti SŽ, což je však z pohledu času horizont značně dlouhodobý.

Obrázek 7: Původní koncepce s vedením obchvatu do osy ul. Průmyslová

Na základě městy Uherské Hradiště a Kunovice zadané technické studie s názvem “Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“, byl původní záměr spojnice severovýchodního propojení sil. I/50 a I/55 upraven mimo stopu ul. Průmyslová.

S ohledem na uvedené byla k dalšímu posouzení zvolená nová stopa jižněji od ul. Průmyslové napojující se na silnici I/55 v křižovatce s ul. Solná cesta.

Obrázek 8: Alternativní napojení do osy ul. Solná cesta – navrhovaný dopravní skelet



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

Popis technického a technologického řešení záměru je zpracován na základě Technické studie zpracované společností PK Ossendorf s.r.o. v 03/2026. Cílem studie bylo řešení dopravní obslužnosti souměstí Uherského Hradiště a Kunovic, resp. křížení státních silnic I. třídy č. 50 a 55 v oblasti stávajících průmyslových areálů při ulici Maršála Malinovského. Studie zvažovala dvě varianty průchodu územím výrobních a skladovacích areálů. Varianta vedená dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná a byla vyloučena z projektové přípravy.

Výsledná varianta (tzv. Solná cesta) prochází mimo hlavní výrobní a skladovací halové objekty, ale je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať. Ve výsledné variantě je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Vznik nového napojení předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanací objektů jejich výkup. Realizací nového napojení dojde kromě vyřešení dopravní problematiky a také ke zhodnocení pozemků v dotčeném území vlivem lepšího dopravního napojení, což může vést ke změně vlastnické struktury v území, jeho dalšímu využití a rozvoji. Návrh je koordinován s řešením protipovodňové ochrany měst a řešení obchvatu umožňuje zachovat napojení Uherského Hradiště včetně zázemí IZS (nemocnice, HZS) ze silnice I/50 také v případě zatopení podjezdu na silnici I/55 při povodňových stavech, což je z pohledu zajištění fungování IZS klíčové.

Návrh řešení byl zpracován s využitím následujících podkladů:

- Technická studie „Přeložka silnice I/55 Kunovice – obchvat“, červenec 2007, PK OSSENDORF s.r.o.
- Dopravní studie napojení oblasti „starý“ Let Kunovice, říjen 2016, PK OSSENDORF s.r.o.
- Koncepce dopravní obslužnosti území bývalé nemocnice UH, červenec 2016, ADOS s.r.o. (Ing. Jebavý)
- Povodňový model Morava, Olšava-aktualizace ZÚ a SPPO města Uherské Hradiště a Starého Města II. etapa, 01/2014, zpracovatel: Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.
- Dopravní model souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště, SmartPlan s.r.o., 2023 / 2024 a jeho úpravy pro potřeby této studie
- Studie proveditelnosti pro trať Staré Město u UH – Luhačovice / Bylnice/Veselí n. M., 2019 SUDOP
- Ideová studie přestavby areálu ČSAD Uherské hradiště „Residence průmyslová“, ADH architects, s.r.o. 2021
- Dopravní prověření alternativního severovýchodního propojení sil. I/55 ulice Maršála Malinovského a sil. I/50 do osy ulice Solná cesta včetně dalších napojení ulice Štěpnická a Na Záhonech, duben 2016, PK OSSENDORF s.r.o.
- Inženýrskogeologická rešerše území, G-Consult, spol. s r.o., 11/2025
- Vodohospodářská koncepce, Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., 03/2026

NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ (návrh popisován z jihu na sever)

Napojení na sil. I/50 a areálů Starého a Nového Letu Kunovice

V rámci plánovaného rozvoje je potřeba řešit napojení vybraných oblastí na vyšší komunikační síť mimo zastavěné území města, a to i využitím, byť jen části komunikace



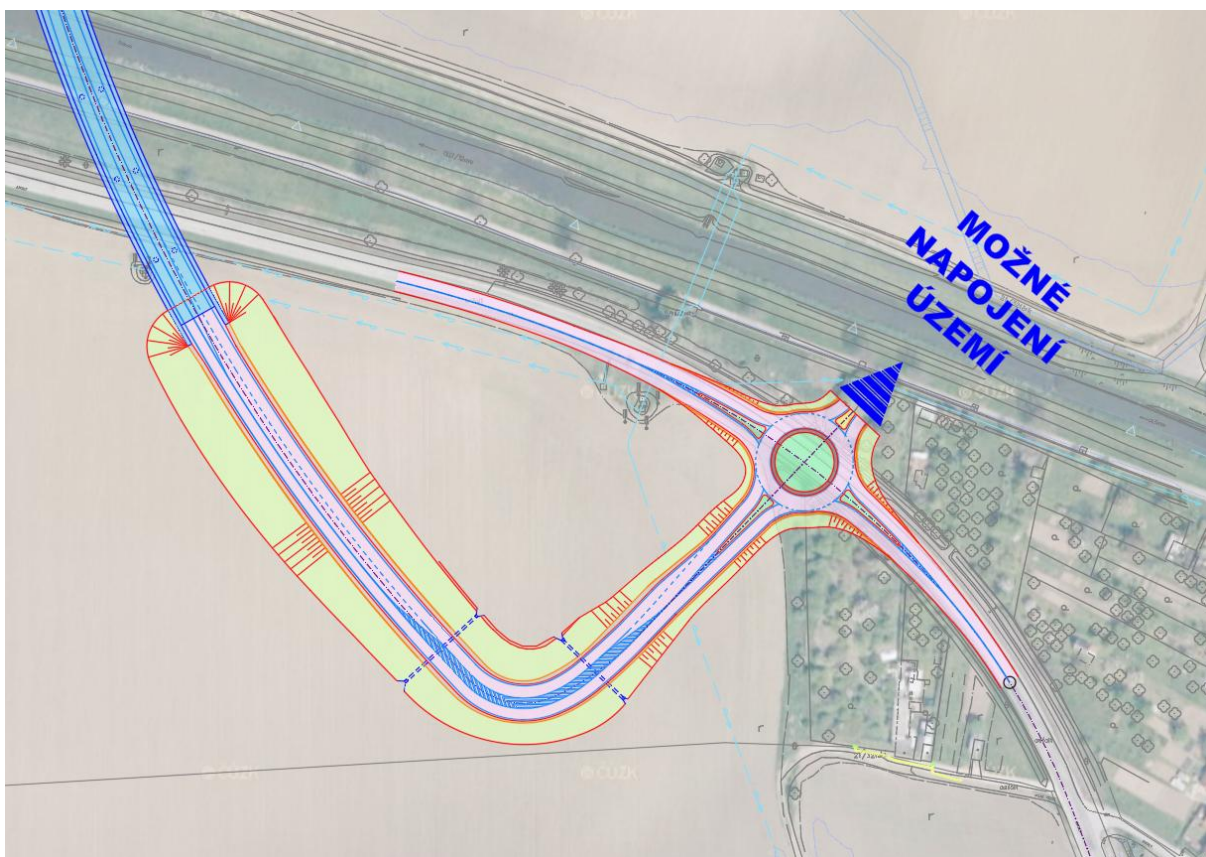
vedené v trase západního obchvatu, která umožní odlehčit stávající silnici I/55 v úseku od křižovatky ulic Maršála Malinovského s ulicí Solná cesta (sil. III/05014) po MÚK silnic I/50 a I/55.

Oblast Kunovic bude pak jižně za touto MÚK napojena etapově pomocí úrovně křižovatky do stávajícího systému ulice Na Záhonech. Tímto řešením bude umožněno napojení Starého a Nového Letu Kunovice na vyšší komunikační systém mimo ul. Leteckou a Panskou, které jsou obestavěny obytnými objekty a pro další rozvoj oblasti Letu Kunovice je rovněž limitní stávající křižovatka silnice I/55 a II/497.

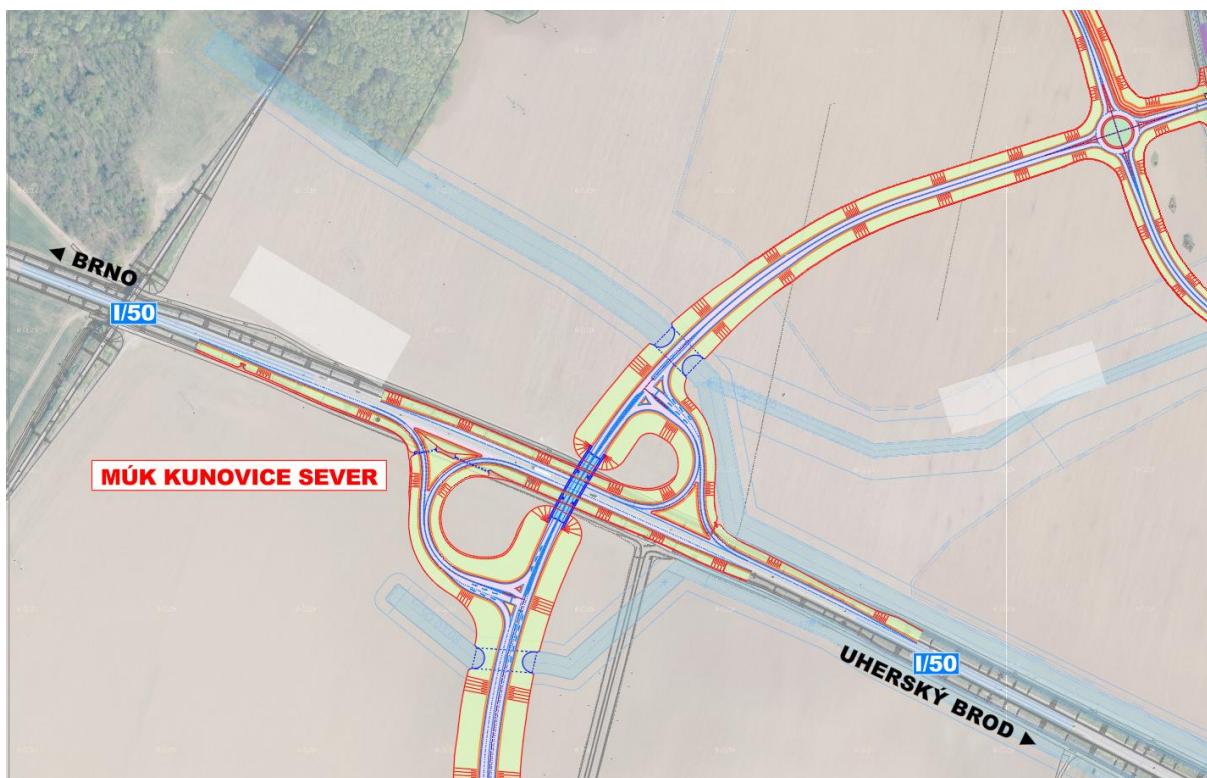
V systému pokračování obchvatu jižně je dlouhodobě vynechán úsek západního obchvatu Kunovic přes prostor letiště Kunovice. Důvodem je, že tato část obchvatu je jednou ze stavebně i ekonomicky nejnáročnějších částí obchvatu z důvodu potřeby překonání dráhy pro přetahování letadel Bravo mostní estakádou nad touto dráhou. S ohledem na generel dopravy a předpokládané intenzity dopravy okolo 2 500 voz/24h v této části obchvatu se nejvíce jako efektivní a nezbytné tuto část obchvatu budovat, ale umožnit zejména napojení území ze silnice I/50.

V rámci ukončení záměru před zmíněnou návaznou částí obchvatu je navrženo napojení na ul. Na Záhonech úrovně křižovatkou.

Obrázek 9: Provizorní ukončení obchvatu na ulici Na Záhonech



MÚK Kunovice sever na silnici I/50 je navržena dle ČSN 736102 ve tvaru osmičkové MÚK. Na sil. I/50 byly připraveny odbočovací a připojovací pruhy, které však bude nutno na novou polohu MÚK upravit. Dále je trasa vedena ve vysokém násypu, kříží řeku Olšavu a MK ul. Na záhonech.

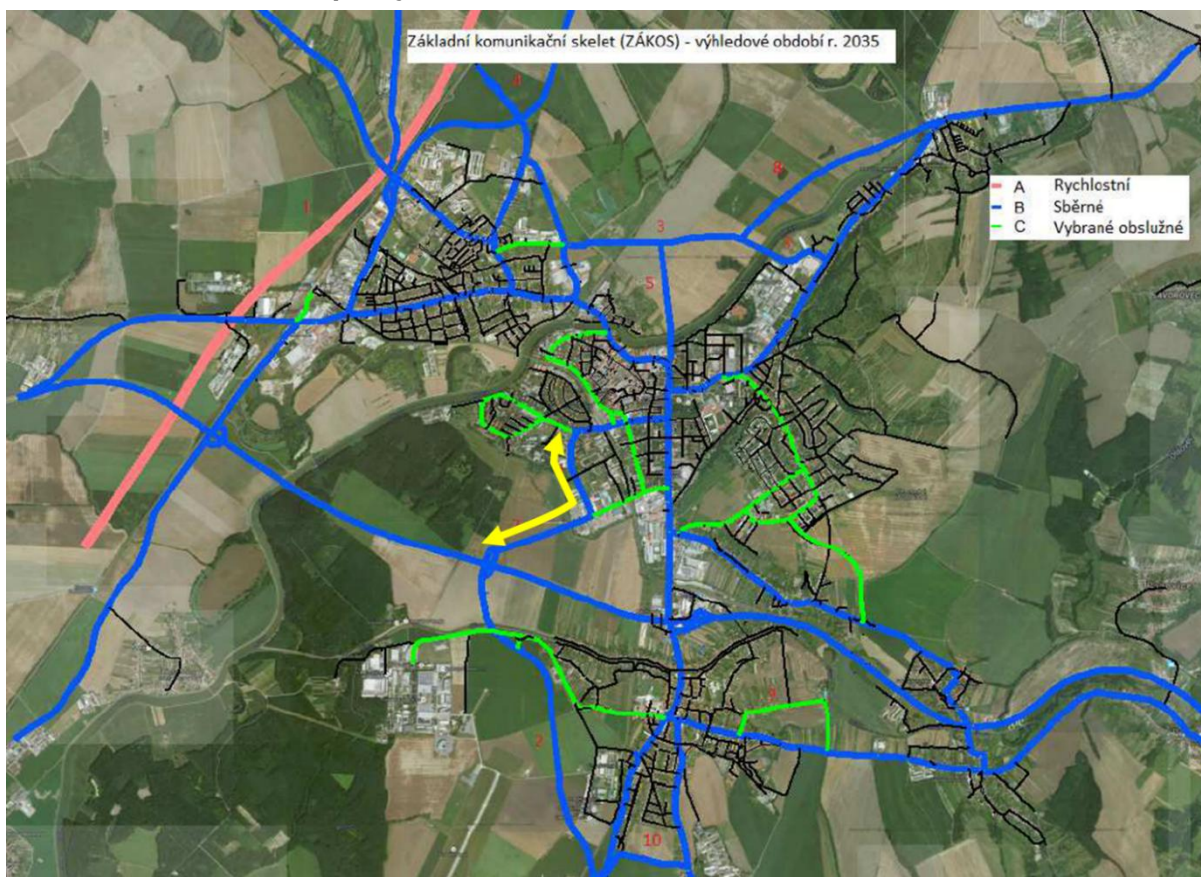
Obrázek 10: Plánovaná MÚK Kunovice Sever

Ulice Štěpnická, napojení nemocnice / J. E. Purkyně

Pro správné pochopení aktuální problematiky je nutné připomenout, že původní koncepce dle dokumentu „Generel dopravy měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice“ z roku 2015 byla založena na jiné redistribuci dopravy, a o to nejen zapojením na sledovanou ulici Průmyslovou, která měla sloužit jako vybraná obslužná komunikace v oblasti kolem obytné zástavby v napojení na I/55, ale byla zejména sledována příčka mezi ulicemi J.E. Purkyně a Průmyslová, jež měla být právě páteřním propojením jako sběrná komunikace.

Extrakt z původní koncepce Generelu:

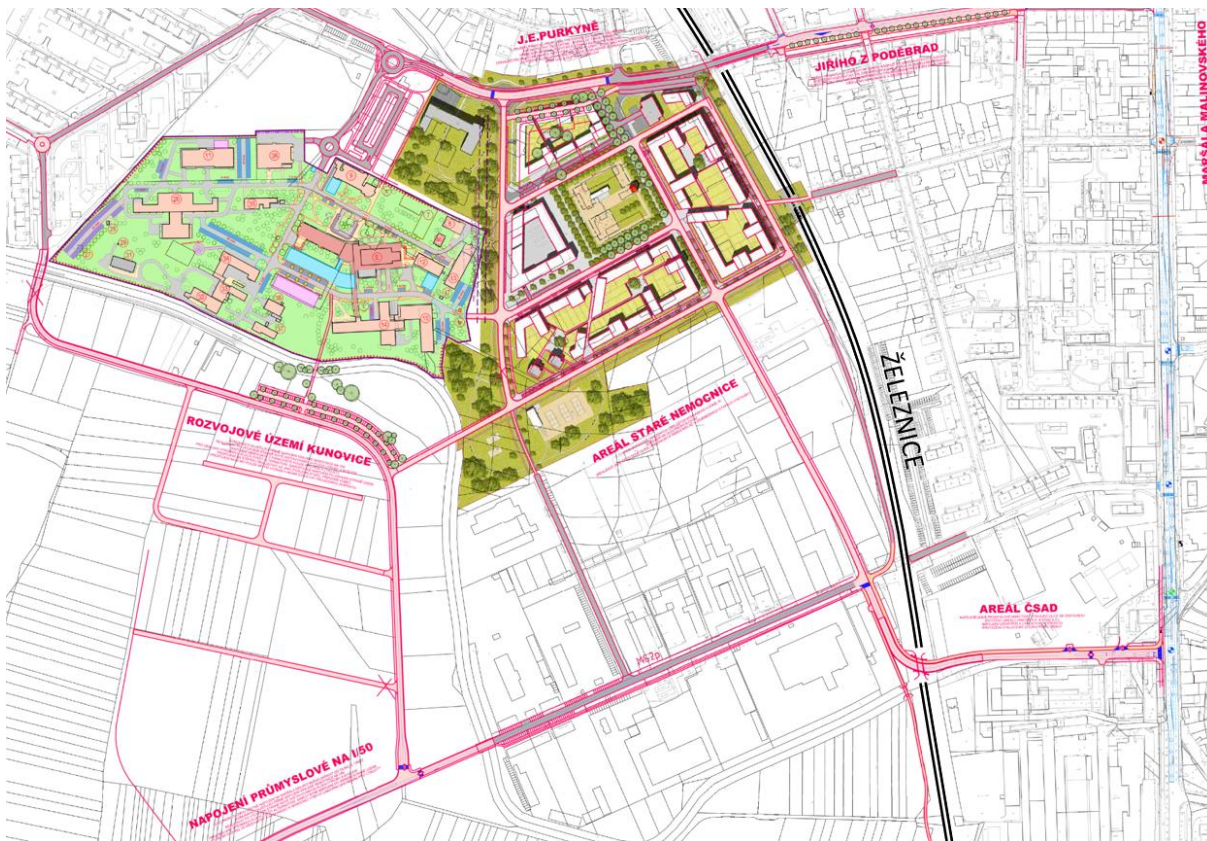
*Infrastrukturní záměry v propojení ulic J.E. Purkyně a Průmyslová, včetně prodloužení ulice Průmyslová a napojení na silnici I/50, řeší zcela zásadní výkonnosti problémy na křižovatkách v jádru Uherského Hradiště. Urbanistický rozvoj západních oblastí města Uherské Hradiště je v budoucnu podmíněn uvedeným komunikačním rozvojem. Úzce s touto problematikou souvisí přestavba křižovatky Jiřího z Poděbrad-Stojanova, která díky těmto záměrům **nesnižuje** svůj dopravní význam. Naopak propojení ulice Průmyslová a Štěpnická podél hranic katastru Uherského Hradiště a Kunovic má pouze lokální obslužný význam pro přilehlou zástavbu a v případě realizace nebude zařazena do ZAKOS, ale je možné ji využít pro vedení cyklistické dopravy v rámci zón 30.*

Obrázek 11: Generel dopravy měst Uh. Hradiště, Staré Město a Kunovice“ z roku 2015**Obrázek 5: ZÁKOS -Základní komunikační systém IAD pro návrhové období r. 2035**

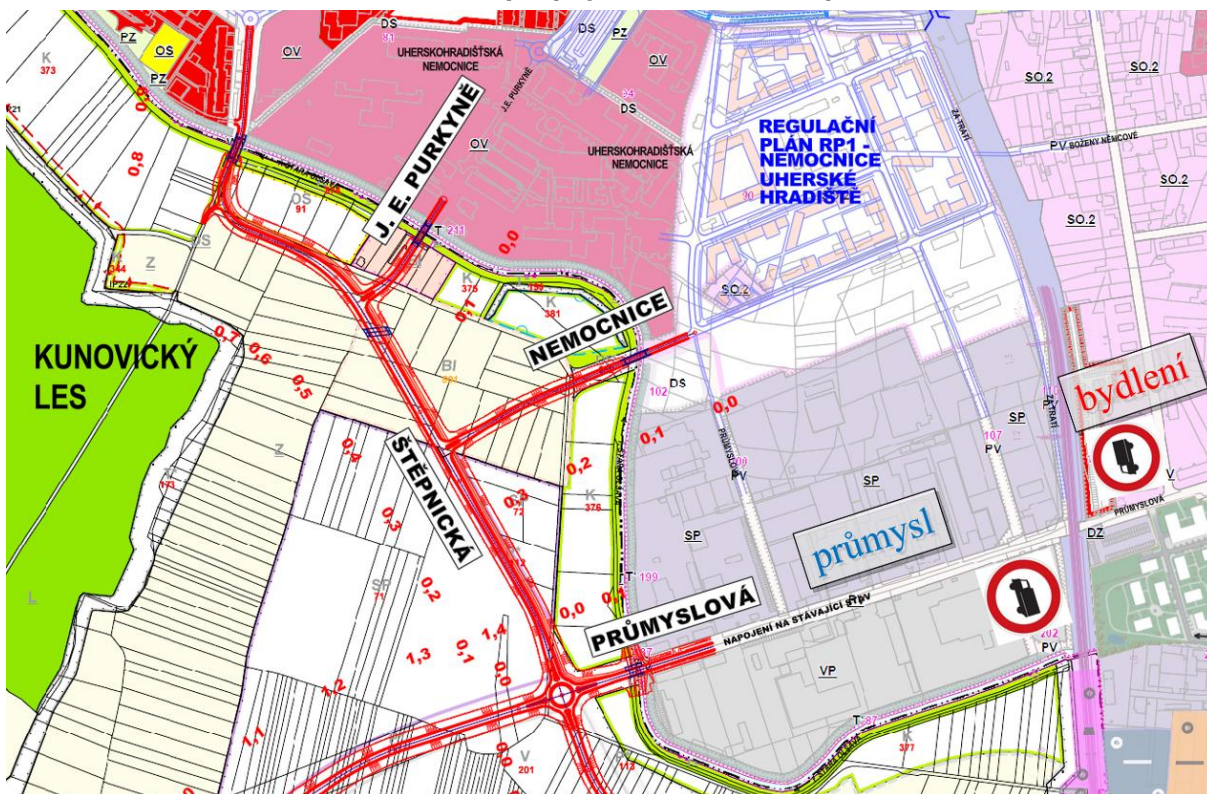
Tato koncepce dle Generelu byla tedy již překonána a uvažuje se jako hlavní propojení prodloužení ulice Štěpnická podél hranic katastru Uherského Hradiště, které umožňuje další urbanizaci území s napojením nemocnice, složek IZS, sídliště Štěpnice, průmyslových a možných rozvojových lokalit. S tím souvisí i premisa, že po realizaci této stavby přeložky III. třídy za pomoci západní obchvatové komunikace by mohlo u silnice III/05013 (ulice Jiřího z Poděbrad) dojít k převedení do kategorie místních komunikací, a to za předpokladu prodloužení silnice III/0514 na obchvat a napojení areálu nemocnice.

Tato koncepce byla ukotvena v rámci analýzy a návrhu dopravní obslužnosti území uvolněné části bývalé nemocnice v Uherském Hradišti dle studie 07/2016.

Obrázek 12: Situace dopravní obslužnosti území uvolněné části bývalé nemocnice v UH - projekt studie 07/2016



Obrázek 13: Navržené komunikační propojení tzv. ulice Štěpnická



Napojení obchvatu na ul. Solná cesta

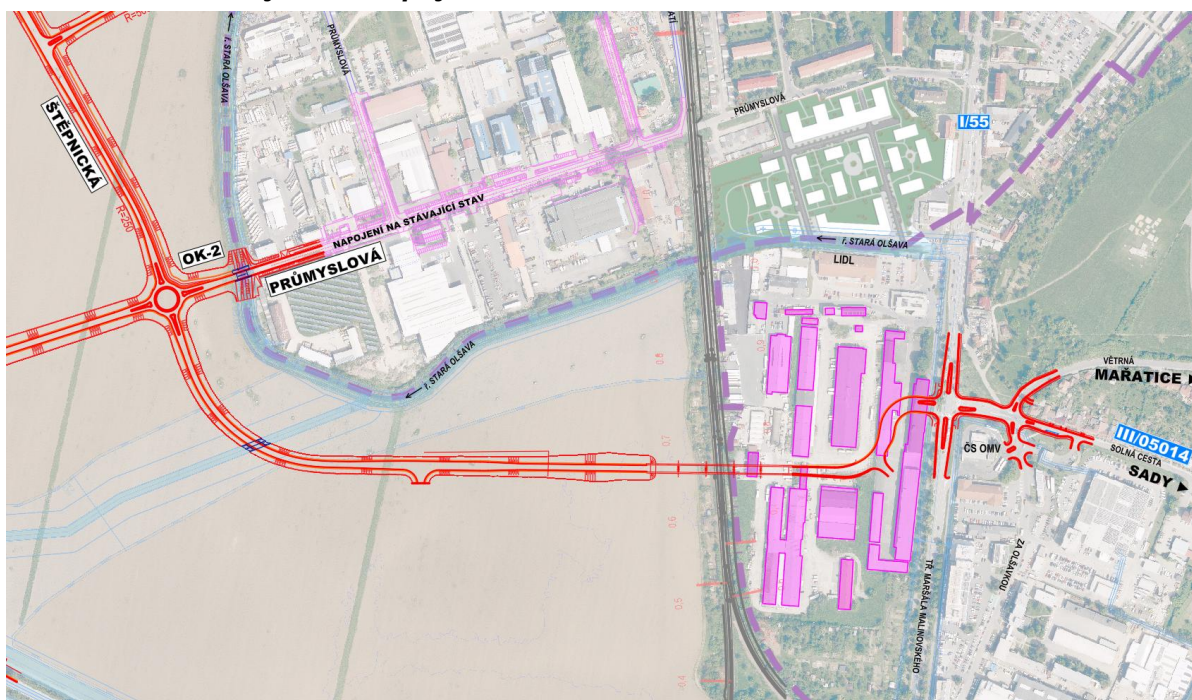
Trasa obchvatu je zahrnuta v územních plánech měst a na straně Uherského Hradiště navazuje na ul. Průmyslovou a ul. Maršála Malinovského (I/55). Pro napojení obchvatu I/55 s ulicí Solná cesta byly předběžně zvažovány dvě alternativní varianty řešení obchvatové komunikace. Varianta vedená dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná a byla vyloučena z projektové přípravy. Z tohoto důvodu je předmětem posouzení jediná varianta vedená jižněji přes oblast výrobních a skladovacích areálů mezi železniční tratí a silnicí I/55 s přímou návazností na ul. Solná cesta.

Trasa jižního napojení obchvatu je vedena přes oblast výrobních areálů a umožní tak nové přímé a dopravně efektivní napojení lokality s přímým napojením na silnici I/50 a následně na dálnici D55 a zároveň stále splňuje kritérium zajištění zkapacitnění stávající MÚK silnic I/55 a I/50.

Řešení jižní trasy obchvatu je navrženo mimoúrovňovým křížením železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Trasa je řešena odkloněním procházejícím mimo halové objekty. Komunikace je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať.

Vznik nového napojení předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanaci objektů a jejich výkup.

Obrázek 14: Trasa jižního napojení obchvatu na třídu maršála Malinovského

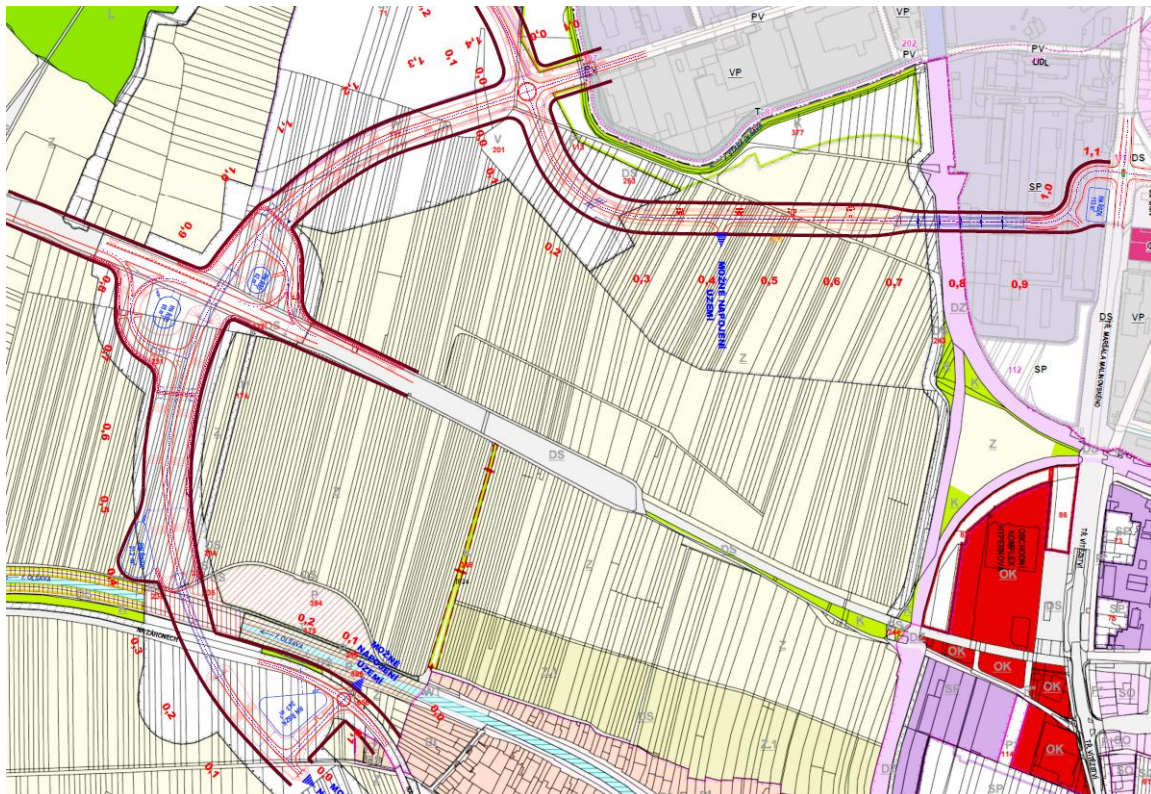


Vazby na ÚPD

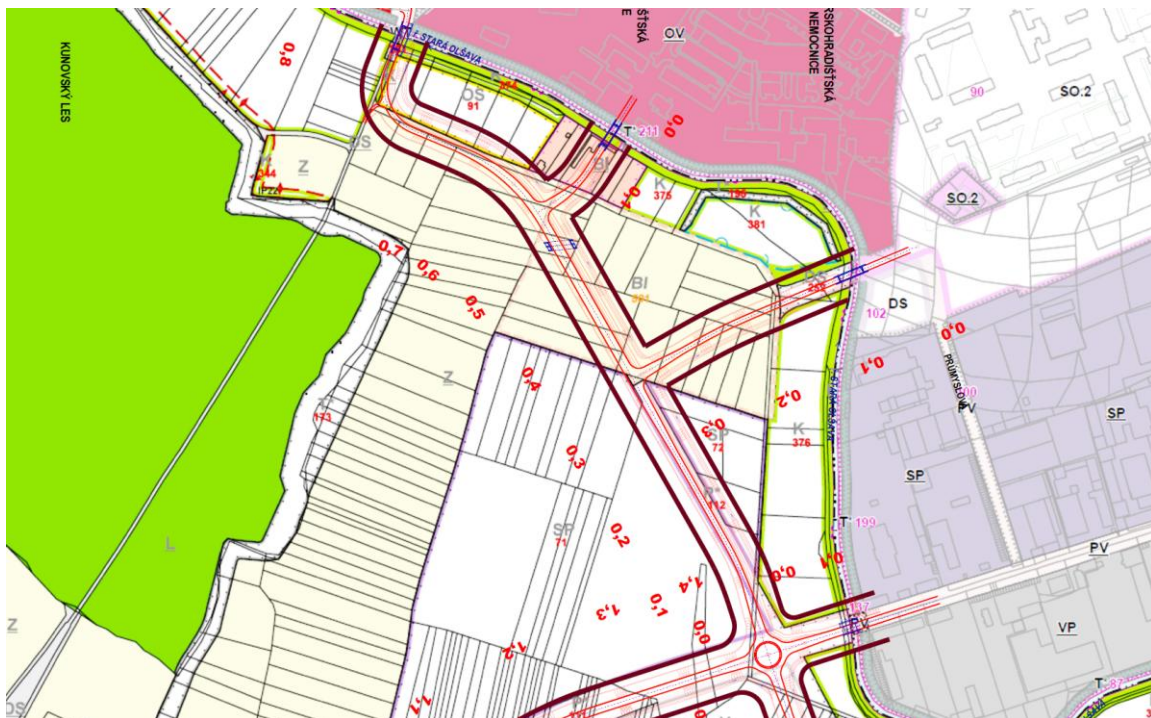
Rozsah záměru je částečně dán platným ÚP. V rámci lokalit nové trasy do osy Solná cesta a oblasti pokračování dopravního skeletu k lokalitě Štěpnice musí být ÚP Uherského Hradiště a Kunovic aktualizován.

Rozsah záměru vyžaduje zejména změny ÚPD v těchto lokalitách.

Obrázek 15: Jižní část posuzované komunikace v ÚP



Obrázek 16: Severní část posuzované komunikace v ÚP



Charakteristika navržených komunikací

Kategorie komunikací jsou dány jejich účelem, návrhová kategorie odpovídá významu komunikací a jejich předpokládanému dopravnímu zatížení. Výhledová intenzita dopravy podle současné normy i pro výhledový časový horizont bude odpovídat navrženým kategoriím. Po změně územních plánů budou profily komunikací odpovídat využití budoucích ploch.

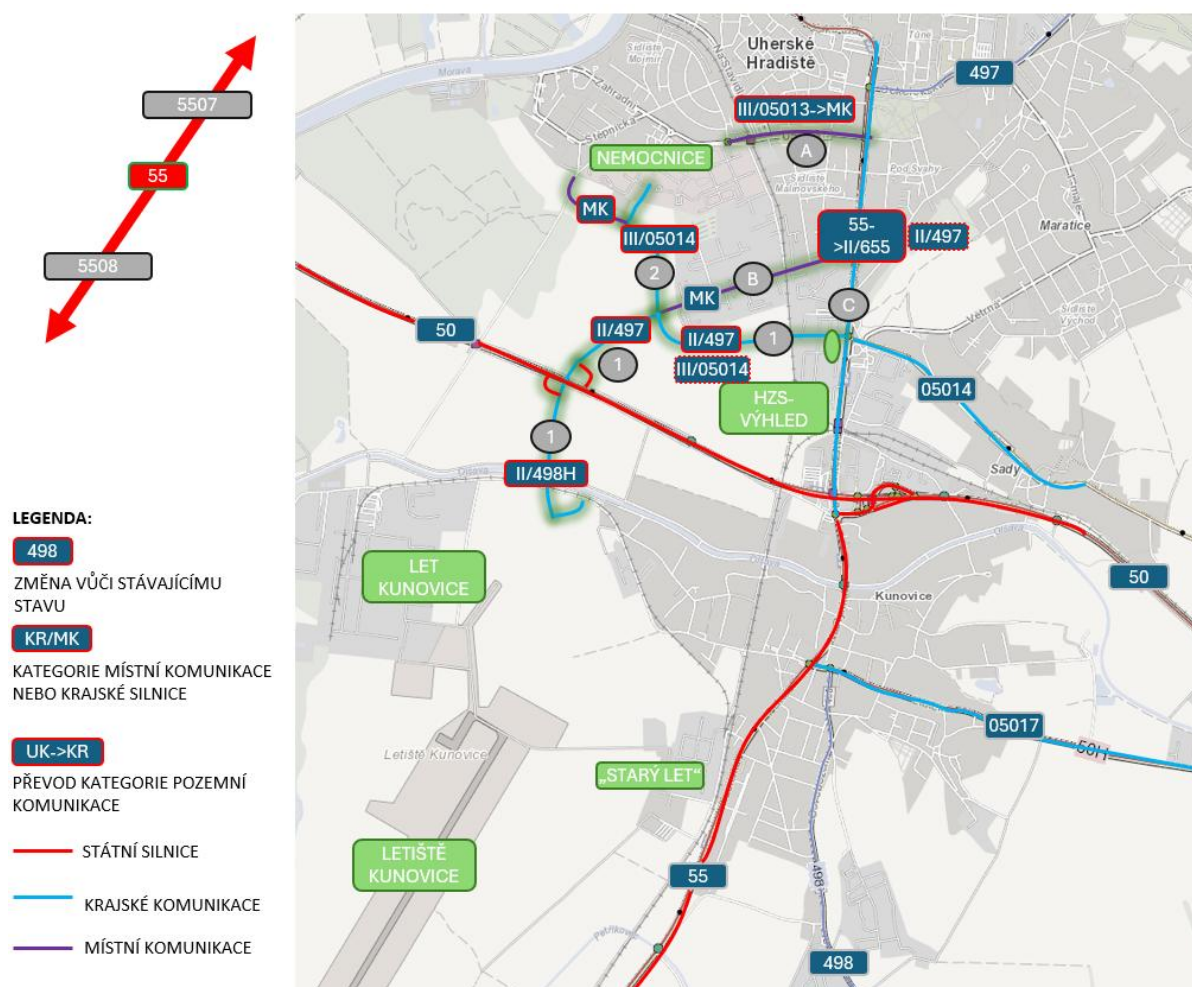
Nové komunikace

1. Západní trasa komunikace dle ÚP v kategorii krajské silnice napojující letiště Kunovice a areál HZS
2. Krajská silnice napojující oblast nemocnice v Uherském Hradišti

Změna kategorie stávajících komunikací

- A. Převod silnice III/05015 na místní komunikaci ul. Jiřího z Poděbrad v Uherském Hradišti
- B. Místní komunikace ul. průmyslová beze změny
- C. Převod silnice I/55 na II/655 po realizaci stavby D55 - 5507 Babice – Staré Město – přijato usnesením zlínského kraje 10.9.2018
(uspořádání silniční sítě po realizaci navazujících staveb D55 nepředpokládá zatím další změnu).

Obrázek 17: Schéma výhledového dopravního skeletu



PŘELOŽKA SILNICE II. TŘÍDY (S9,5) – norma ČSN 73 6101

Jízdní pruh	2 x 3,50	7,00m
Zpevněná krajnice	2 x 0,75	1,50m
Nezpevněná krajnice	2 x 0,50	1,00m
Volná šířka celkem		9,50m

PŘELOŽKA SILNICE III. TŘÍDY (S7,5) – norma ČSN 73 6101

Jízdní pruh	2 x 3,00	6,00m
Zpevněná krajnice	2 x 0,25	0,50m
Nezpevněná krajnice	2 x 0,50	1,00m
Volná šířka celkem		7,50m

PŘELOŽKY POLNÍCH CEST (P5,0)

Jízdní pás	2 x 2,0	4,00m
Nezpevněná krajnice	2 x 0,50	1,00m
Volná šířka celkem		5,00m

V intravilánu budou pak použity kategorie místních komunikací, které budou lemovány obrubníkem, a to dle normy ČSN 73 6110.



Mostní objekty

Mostní objekty jsou pro potřeby stávající projektové přípravy (technická studie) definovány orientačně délkou a počtem mostních polí v podélném profilu a také s ohledem na projekt PPO.

Obrázek 18: Orientační schémata zásadních mostních objektů

TRASA	STANIČENÍ	NÁZEV STAVEBNÍHO OBJEKTU	DÉLKA MOSTU	ŠÍŘKA MOSTU
HL. TRASA	KM 0,2	MOST NA HLAVNÍ TRASE PŘES OLŠAVU	165 m	12,5 m
HL. TRASA	KM 0,8	MOST NA HLAVNÍ TRASE PŘES SIL. I/50	80 m	16 m
TRASA V2	KM 0,7	MOST NA TRASE V2 PŘES STÁVAJÍCÍ ŽELEZNICI	214 m	15,5 m



Odvodnění

Odvodnění záměru je navrženo v souladu s příslušnými technickými předpisy a normami, zejména **TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací, TNV 75 9011 – Hospodaření se srážkovými vodami**. Řešení je koncipováno tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území ani k negativnímu ovlivnění povodňových stavů.

Odvodnění záměru je navrženo jako samostatné bez vlivu stavby PPO.

Recipienty v zájmovém území jsou řeka Olšava a Stará Olšávka. Doporučuje se využívat jako recipient pro vypouštění regulovaných srážkových vod Olšavu, příp. zasakování. U Staré Olšávky dochází při zvýšených průtocích v řece Moravě k zavření stavidel v ústí do Moravy a čerpání vod přes ochrannou hráz do Moravy. Aby nedocházelo ke zvyšování provozních nákladů na čerpání, je doporučené minimalizovat odvodnění do Staré Olšávky.

Jižní část návrhu plánované dopravní infrastruktury, tj. na jih od silnice I/50, lze odvodnit do Olšavy přes retenční nádrže s regulací odtoku.

Odvodnění ramp silnice I/50, uvažovaných ve správě ŘSD, je navrženo do retenčních nádrží umístěných ve vnitřním prostoru ramp, s následným regulovaným vypouštěním do stávajících silničních příkopů silnice I/50.

Severní část návrhu plánované dopravní infrastruktury, tj. na sever od silnice I/50, spadá do povodí Staré Olšávky. Komunikace budou jednostranně vyspádované a odvodněné do zasakovacích / odpařovacích průlehů u paty silničních náspů. Čištění srážkových vod bude zajištěno v průlezích zemním filtrem a příp. sorpční textilií. Dále budou průlehy po délce do částí výšky přerušeny v délkách cca 5 – 10 m pro případ zamezení kontaminace celého průlehu v případě dopravních nehod. V případě havárie bude průleh lokálně přehrazen a půdní kontaminovaný filtr revitalizován. Pro extrémní situace nad návrhové parametry retenčního objemu bude navrženo bezpečnostní vyústění do Staré Olšávky. V místech, kde bude vyústění níže než břehová hrana, bude vyústění opatřeno zpětnou klapkou proti zpětnému zatopení při zvýšených průtocích ve Staré Olšávce.

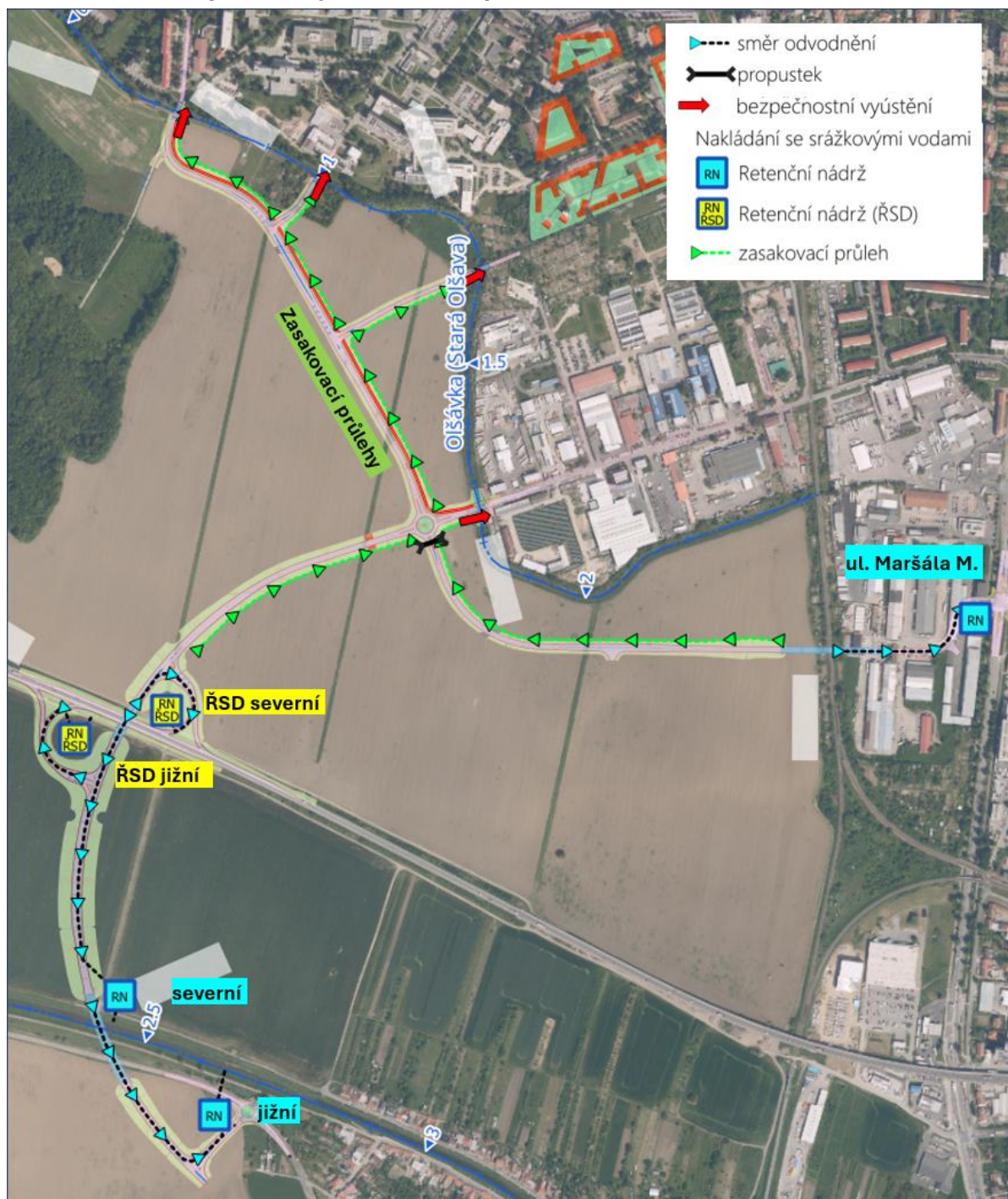
Zasakovací průlehy nebudou chráněny proti povodním, a to vzhledem k jejich umístění na úrovni stávajícího terénu. Ohrožení zanesení sedimenty při povodňových situacích se nepředpokládá vzhledem ke charakteru vodních toků, kdy Stará Olšávka odvodňuje převážně zastavěné území, kde nevzniká významné množství splavenin. Řeka Morava a Olšava jsou od navrhovaných průlehů v dostatečné vzdálenosti a zároveň jsou rychlosti proudění v celém inundačním území při povodních minimální a nepředpokládá se, že by z vodních toků přinesly významné množství splavenin.

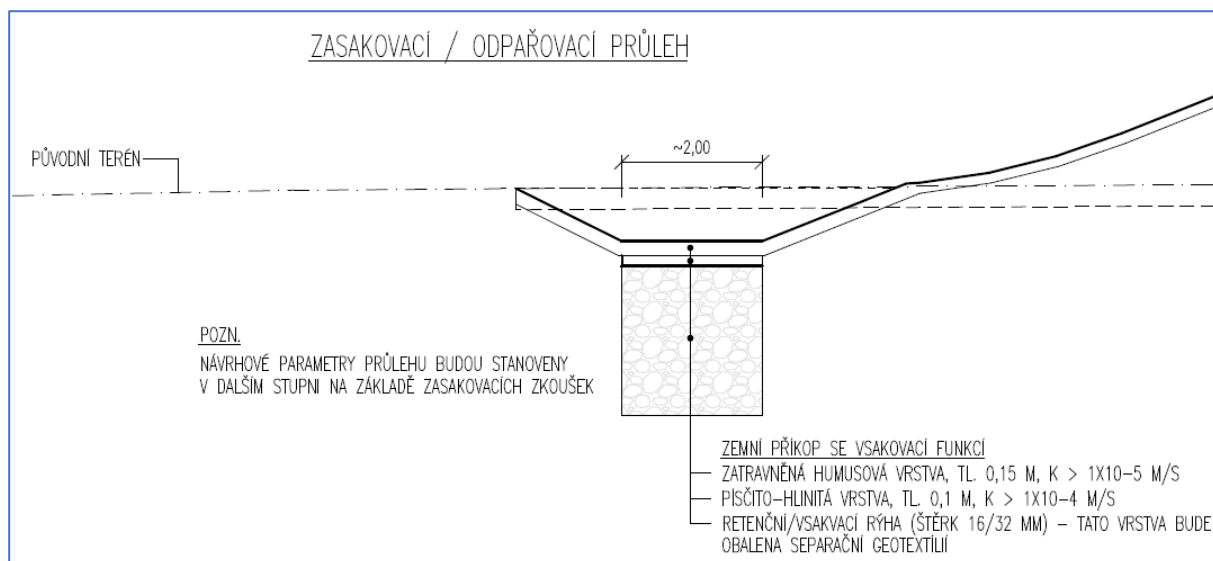
Kapacita a návrhové parametry průlehů bude ověřena v dalším stupni projektové přípravy dle vsakovacích zkoušek.

Ovlivnění salinity vodních toků se nepředpokládá vzhledem k dostatečné vodnosti řeky Olšavy, resp. zasakováním srážkových vod.

Odvodnění části navrhované komunikace východně od železnice ve výrobním areálu nemá v blízkosti vodoteč. Dešťové vody z této části komunikace bude retenována v retenční nádrži (RK) a dále odvodněny do kanalizace.

Obrázek 19: Předpokládaný návrh koncepce odvodnění



Obrázek 20: Zasakovací / odpařovací průleh

Výpočet retenčního objemu nádrží

Předpokládá se, že v blízkosti řeky Olšavy nebude možné, příp. bude velmi obtížné zasakování. Pro tento případ jsou spočítané předpokládané objemy retenčních nádrží zaústěných do Olšavy.

Návrh odvodnění je navrhován, aby z odvodňovaných ploch zaústěných do vodních toků byl vypouštěn normový **regulovaný odtok 3 l/s/ha**.

V rámci projektu PERUN (<https://www.perun-klima.cz/srazky/>) jsou připravovány odhady návrhových srážek (tj. hodnot srážkových úhrnů a intenzit s danou dobou opakování) a z nich odvozených IDF a DDF křivek (z angl. Intensity (Depth)-Duration-Frequency), které pro danou dobu opakování zobrazují závislost intenzity (úhrnu) návrhových srážek na délce jejich trvání.

Pro návrh odvodňovacích zařízení byly využity odhady 2–100letých srážek pro délky trvání 5 min až 3 dny. Zájmová lokalita se nachází přímo mezi dvěma stanicemi. Pro návrh odvodňovacích zařízení byla vybrána stanice **Staré Město**.

Návrh odvodňovacích zařízení, retenčních nádrží, je prováděn na **periodicitu p = 0.2, resp. na 5letou srážku**.

Tabulka 1: N-leté úhrny srážek – stanice Staré Město

ID	NAZEV	TRVANI [min]	SRA_2lete [mm]	SRA_5lete [mm]	SRA_10lete [mm]	SRA_20lete [mm]	SRA_50lete [mm]	SRA_100lete [mm]
B1STME01	Staré Město	5	7.1	9.8	11.7	13.5	15.9	17.7
B1STME01	Staré Město	10	10.8	14.8	17.5	20	23.2	25.5
B1STME01	Staré Město	15	12.9	17.9	21.2	24.5	28.7	31.8
B1STME01	Staré Město	20	14.3	20	23.9	27.7	32.9	36.8
B1STME01	Staré Město	30	16.2	22.8	27.5	32.3	38.8	44
B1STME01	Staré Město	40	17.4	24.7	29.9	35.3	42.8	49
B1STME01	Staré Město	60	19.1	27.1	33	39.1	47.9	55.2
B1STME01	Staré Město	90	20.8	29.3	35.7	42.4	52.1	60.2
B1STME01	Staré Město	120	22.1	30.8	37.4	44.4	54.4	62.8
B1STME01	Staré Město	150	23.1	32	38.7	45.8	56	64.5
B1STME01	Staré Město	180	24	33	39.7	46.8	57.1	65.6
B1STME01	Staré Město	240	25.5	34.6	41.4	48.4	58.6	66.9
B1STME01	Staré Město	300	26.7	35.9	42.7	49.7	59.7	67.8

B1STME01	Staré Město	360	27.7	37.1	43.8	50.8	60.6	68.5
B1STME01	Staré Město	480	29.5	39.1	45.8	52.7	62.2	69.8
B1STME01	Staré Město	600	31	40.8	47.6	54.5	63.8	71.1
B1STME01	Staré Město	720	32.3	42.3	49.2	56.1	65.3	72.5
B1STME01	Staré Město	1080	35.3	46.1	53.4	60.5	69.8	76.9
B1STME01	Staré Město	1440	37.7	49.2	56.9	64.3	74	81.4
B1STME01	Staré Město	2880	43.9	57.6	66.9	75.9	87.8	96.8
B1STME01	Staré Město	4320	47.8	62.9	73.2	83.4	96.9	107.4

Návrh je proveden podle normy ČSN 75 9010. Odvodňované plochy jsou redukovány dle příslušných normových součinitelů.

Tabulka 2: Odvodňované plochy – severní RN

A_i (m ²)	y_i	$A_{red, i}$
Zastavěné plochy	0	0
Zpevněné plochy	7220	6 137
Plochy zeleně (sklonité)	15694	2 354
Celková plocha	22 914	A_{red} 8 491

Tabulka 3: Odvodňované plochy – jižní RN

A_i (m ²)	y_i	$A_{red, i}$
Zastavěné plochy	0	0
Zpevněné plochy	9361	7 956
Plochy zeleně (sklonité)	6364	955
Celková plocha	15 725	A_{red} 8 911

Tabulka 4: Odvodňované plochy – ŘSD severní RN

A_i (m ²)	y_i	$A_{red, i}$
Zastavěné plochy	0	0
Zpevněné plochy	2097	1 783
Plochy zeleně (sklonité)	4669	700
Celková plocha	6 767	A_{red} 2 483

Tabulka 5: Odvodňované plochy – ŘSD jižní RN

A_i (m ²)	y_i	$A_{red, i}$
Zastavěné plochy	0	0
Zpevněné plochy	2097	1 783
Plochy zeleně (sklonité)	6497	974
Celková plocha	8 594	A_{red} 2 757

Tabulka 6: Odvodňované plochy – RN ul. Maršála Malinovského

A_i (m ²)	y_i	$A_{red, i}$
Zastavěné plochy	0	0
Zpevněné plochy	4487	3 814
Plochy zeleně (sklonité)	0	0
Celková plocha	4 487	A_{red} 3 814

Výpočet retenčního objemu nádrží V_{vz} [m³] je uveden následujících tabulkách.



Tabulka 7: Výpočet retenčního objemu – severní RN (správce ŘSZK)

TRVANI [min]	Regulovaný odtok (l/(s*ha))	Regulovaný odtok (m³/s)	Objem regulovaného odtoku (m³)	Objem 5-leté srážky (m³)	Retenční objem zařízení severní Vvz (m³)
5	3	0.0069	2	83	81
10	3	0.0069	4	126	122
15	3	0.0069	6	152	146
20	3	0.0069	8	170	162
30	3	0.0069	12	194	181
40	3	0.0069	16	210	193
60	3	0.0069	25	230	205
90	3	0.0069	37	249	212
120	3	0.0069	49	262	212
150	3	0.0069	62	272	210
180	3	0.0069	74	280	206
240	3	0.0069	99	294	195
300	3	0.0069	124	305	181
360	3	0.0069	148	315	167
480	3	0.0069	198	332	134
600	3	0.0069	247	346	99
720	3	0.0069	297	359	62
1080	3	0.0069	445	391	-54
1440	3	0.0069	594	418	-176
2880	3	0.0069	1188	489	-699
4320	3	0.0069	1782	534	-1248

Tabulka 8: Výpočet retenčního objemu – jižní RN (správce ŘSZK)

TRVANI [min]	Regulovaný odtok (l/(s*ha))	Regulovaný odtok (m³/s)	Objem regulovaného odtoku (m³)	Objem 5-leté srážky (m³)	Retenční objem zařízení jižní Vvz (m³)
5	3	0.0047	1	87	86
10	3	0.0047	3	132	129
15	3	0.0047	4	160	155
20	3	0.0047	6	178	173
30	3	0.0047	8	203	195
40	3	0.0047	11	220	209
60	3	0.0047	17	241	225
90	3	0.0047	25	261	236
120	3	0.0047	34	274	240
150	3	0.0047	42	285	243
180	3	0.0047	51	294	243
240	3	0.0047	68	308	240
300	3	0.0047	85	320	235
360	3	0.0047	102	331	229
480	3	0.0047	136	348	213
600	3	0.0047	170	364	194
720	3	0.0047	204	377	173
1080	3	0.0047	306	411	105
1440	3	0.0047	408	438	31
2880	3	0.0047	815	513	-302
4320	3	0.0047	1223	561	-662

Tabulka 9: Výpočet retenčního objemu – ŘSD severní RN

TRVANI [min]	Regulovaný odtok	Regulovaný odtok	Objem regulovaného odtoku	Objem 5-leté srážky	Retenční objem zařízení severní
-----------------	---------------------	---------------------	------------------------------	------------------------	------------------------------------



	l/(s*ha)	(m³/s)	(m³)	(m³)	Vvz (m³)
5	3	0.0020	1	24	24
10	3	0.0020	1	37	36
15	3	0.0020	2	44	43
20	3	0.0020	2	50	47
30	3	0.0020	4	57	53
40	3	0.0020	5	61	56
60	3	0.0020	7	67	60
90	3	0.0020	11	73	62
120	3	0.0020	15	76	62
150	3	0.0020	18	79	61
180	3	0.0020	22	82	60
240	3	0.0020	29	86	57
300	3	0.0020	37	89	53
360	3	0.0020	44	92	48
480	3	0.0020	58	97	39
600	3	0.0020	73	101	28
720	3	0.0020	88	105	17
1080	3	0.0020	132	114	-17
1440	3	0.0020	175	122	-53
2880	3	0.0020	351	143	-208
4320	3	0.0020	526	156	-370

Tabulka 10: Výpočet retenčního objemu – ŘSD jižní RN

TRVANI [min]	Regulovaný odtok (l/(s*ha))	Regulovaný odtok (m³/s)	Objem regulovaného odtoku (m³)	Objem 5-leté srážky (m³)	Retenční objem zařízení jižní Vvz (m³)
5	3	0.0026	1	27	26
10	3	0.0026	2	41	39
15	3	0.0026	2	49	47
20	3	0.0026	3	55	52
30	3	0.0026	5	63	58
40	3	0.0026	6	68	62
60	3	0.0026	9	75	65
90	3	0.0026	14	81	67
120	3	0.0026	19	85	66
150	3	0.0026	23	88	65
180	3	0.0026	28	91	63
240	3	0.0026	37	95	58
300	3	0.0026	46	99	53
360	3	0.0026	56	102	47
480	3	0.0026	74	108	34
600	3	0.0026	93	112	20
720	3	0.0026	111	117	5
1080	3	0.0026	167	127	-40
1440	3	0.0026	223	136	-87
2880	3	0.0026	446	159	-287
4320	3	0.0026	668	173	-495

Tabulka 11: Výpočet retenčního objemu – RN ul. Maršála Malinovského

TRVANI [min]	Regulovaný odtok (l/(s*ha))	Regulovaný odtok (m³/s)	Objem regulovaného odtoku (m³)	Objem 5-leté srážky (m³)	Retenční objem zařízení jižní Vvz (m³)
5	3	0.0013	0	37	37
10	3	0.0013	1	56	56



15	3	0.0013	1	68	67
20	3	0.0013	2	76	75
30	3	0.0013	2	87	85
40	3	0.0013	3	94	91
60	3	0.0013	5	103	99
90	3	0.0013	7	112	104
120	3	0.0013	10	117	108
150	3	0.0013	12	122	110
180	3	0.0013	15	126	111
240	3	0.0013	19	132	113
300	3	0.0013	24	137	113
360	3	0.0013	29	141	112
480	3	0.0013	39	149	110
600	3	0.0013	48	156	107
720	3	0.0013	58	161	103
1080	3	0.0013	87	176	89
1440	3	0.0013	116	188	71
2880	3	0.0013	233	220	-13
4320	3	0.0013	349	240	-109

Doporučený objem retenčních nádrží s vypouštěním regulovaného odtoku 3 l/s/ha činí:

- 212 m³ pro ŘSZK - severní RN
- 243 m³ pro ŘSZK - jižní RN
- 62 m³ pro ŘSD severní RN
- 65 m³ pro ŘSD jižní RN
- 113 m³ pro ŘSZK u ul. Maršála Malinovského

Opatření před vyústěním srážkových vod

Srážkové vody ze středně frekventovaných pozemních komunikací (300 – 15 000 automobilů za 24h), charakterizovaných provozem osobní i nákladní dopravy, jsou klasifikovány jako vody s rizikem znečištění nerozpuštěnými látkami, ropnými látkami a stopovými kovy vznikajícími z provozu vozidel.

V souladu s doporučeními TP 83 a metodickými podklady ŘSD jsou před jejich zaústěním do povrchových vod doporučena opatření pro předčištění s požadavkem na jednoduché mechanické předčištění – kalovou jímku s nornou stěnou pro zadržení lehkých kapalin, pokud možno doplněné o filtraci.

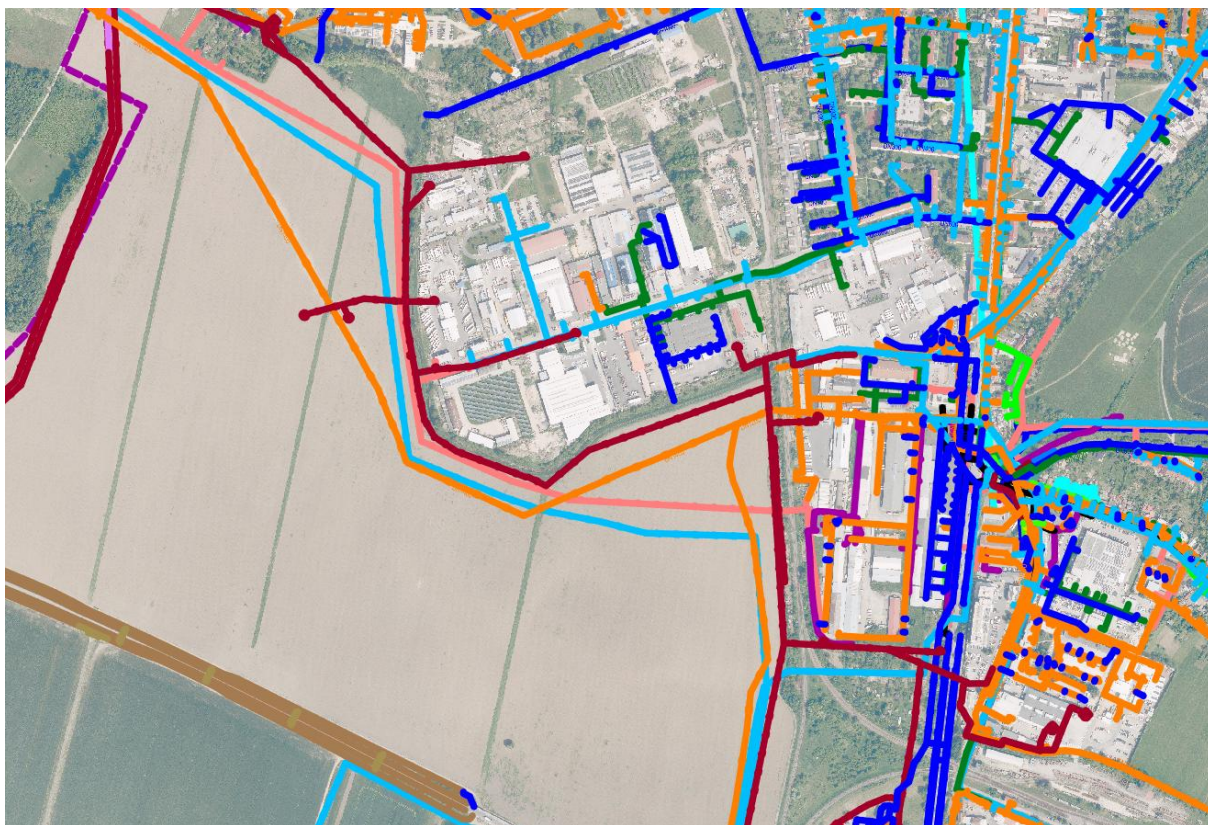
Inženýrské sítě

Stavbou bude ve více případech dotčeno ochranné pásmo sítí elektro, plynárenských a vodárenských zařízení, sdělovacích rozvodů atd. Ve výkresech F-Definice rozsahu a způsobu řešení přeložek technické infrastruktury jsou naznačeny předpokládané přeložky a úpravy inženýrských sítí.

Jako například:

- SO 30X - VÝŠKOVÁ ÚPRAVA KANAL. ŠACHET A OCHRANA STÁVAJÍCÍ JEDNOTNÉ KANALIZACE SVK
- SO 3XX - PŘELOŽKA VODOVODU SVK
- SO 3XX - OCHRANA VODOVODU SVK
- SO 40X - PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ VN EG.D
- SO 50X - OCHRANA STP OCEL DN300 GASNET
- SO 50X - PŘELOŽKA STP OCEL DN300 GASNET



Obrázek 21: Přehled IS v rámci zájmové oblasti

Details budou dořešeny v rámci navazujících dokumentací po vyjasnění přesné technické specifikace stavebních úprav silnice, chodníků apod.

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

- Předpokládaný termín zahájení realizace záměru rok 2030
- Předpokládaný termín dokončení realizace záměru rok 2035

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

- Kraj: Zlínský
- Správní obvod ORP: Uherské Hradiště
- Obec: město Uherské Hradiště
město Kunovice

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

- Rozhodnutí povolení záměru dle § 195 stavebního zákona č. 283/2021 Sb.

Ve fázi povolení stavby bude směrodatné členění záměru. U staveb dopravního charakteru bývá časté členění na několik samostatných povolení. V kontextu kompetencí bude povolení stavby vydávat:

- dle § 34 zákona č. 283/2021 Sb. – pro úseky silnic I. třídy - Krajský stavební úřad Zlínského kraje
- dle § 34a zákona č. 283/2021 Sb. – pro úseky silnic II. a III. třídy – obecní stavební úřad obce s rozšířenou působností (ORP).
- Rozhodnutí o povolení k nakládání s vodami, tj. k jejich odběru z vod podzemních dle § 8 odst. 1, písm. b) 1. zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a povolení k vypouštění odpadních vod do vod podzemních dle § 8 odst. 1, písm. c) vodního zákona a k jinému nakládání s povrchovými vodami dle § 8 odst. 1, písm. a) 5. vodního zákona.
 - Rozhodnutí vydá příslušný vodoprávní úřad, kterým je Městský úřad Uherské Hradiště

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Realizací záměru dojde k zásahu do ploch zemědělského půdního fondu (včetně záboru půd I. a II. třídy ochrany). Dotčeny budou půdy v katastrech Kunovice u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště a Sady. Vzhledem k rozsahu záměru je v příloze oznámení uveden seznam dotčených pozemků s uvedením dotčené třídy ochrany ZPF, kde I. třída ochrany jsou půdy BPEJ 0.56.00 a II. třída ochrany půdy s BPEJ 0.57.00. V tomto seznamu jsou vyznačeny pozemky ZPF s uvedením třídy ochrany dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. Zároveň je v příloze uvedena situace záborů ZPF (opět s vyznačením stupeň jejich ochrany).

V současném stupni projektové přípravy (technická studie) není detailně řešeno technické provedení záměru. Na základě požadovaných a navržených parametrů komunikací je dle umístění stavby do území specifikován rozsah dotčených ploch.

Tabulka 12: Předpokládaný rozsah dotčených ploch (zdroj: PK Ossendorf)

TRASA	PLOCHA
HLAVNÍ TRASA	47 160,1 m ²
VĚTEV 01 MŮK	6 058,5 m ²
VĚTEV 02 MŮK	2 801,8 m ²
VĚTEV 03 MŮK	8 134,3 m ²
VĚTEV 04 MŮK	3 064,9 m ²
OK1	2 486,7 m ²
OK2	1 172,0 m ²
SOLNÁ CESTA	22 033,5 m ²
ŠTĚPNICKÁ	25 996,5 m ²
PRŮMYSLOVÁ	5 038,8 m ²
NEMOCNIČNÍ	7 124,0 m ²
J, E, PURKYNĚ	3 301,1 m ²
NA ZÁHONECH 1	3 104,6 m ²
NA ZÁHONECH 2	4 145,7 m ²
CELKEM	141 622,3 m²

Seznam dotčených pozemků včetně uvedení dotčení pozemků ZPF a třídy ochrany je uvedeno v tabulce a situaci v příloze předkládaného oznámení.

Realizace záměru nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

B.II.2. Voda

Období výstavby

- Užitková voda

Užitková voda bude potřeba především pro fázi výstavby (v množství specifikovaném zhotovitelem stavby). Bude se jednat o vodu potřebnou pro stavební práce a o vodu pro zázemí stavby. Množství užitkové vody závisí na organizaci a průběhu stavby. Spotřeba teplé užitkové vody se nepředpokládá.

- Pitná voda

Pitnou vodu si zajistí zhotovitel stavby (balená pitná voda, popř. voda v cisterně). Množství pitné vody závisí na organizaci a počtu pracovníků. Pitná voda – pro pití pracovníků: 5 l/osoba/směna – pro mytí pracovníků: 120 l/osoba/směna (prašný a špinavý provoz).



- **Technologická voda**

Voda potřebná pro výrobu betonových směsí, ošetřování betonu, kropení stavby, očistu vozidel a stavebních strojů atd. Předpokládá se, že stavební suroviny, pro jejichž přípravu se voda využívá, budou ve velké míře na stavenišťe dováženy v již rozmíchaném stavu. Voda v období výstavby může být využita především pro infrastrukturu stavenišťe, např. na skrápění tuhnutí betonu, skrápění prašných ploch pro omezení prašnosti apod. Případný odběr vody bude objemově nevýznamný. Množství a způsob dodávky vody bude odpovídat běžným standardům a rozsahu záměru; bude vyčísleno zhotovitelem stavby.

Období provozu

V období provozu bude voda potřeba (občasně) při údržbě komunikace. V úvodních letech po zprovoznění komunikace se voda bude využívat k závlhkám výsadeb zeleně. Zdroj a množství vody pro tyto činnosti budou specifikovány v dalších stupních projektové dokumentace. Voda bude dodávána z prostředků správce komunikace. Provoz nepředpokládá nutnost využívání nových zdrojů vody.

Stavba nevyžaduje pro svůj běžný provoz zdroj pitné vody.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz záměru budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody.

B.II.3. Surovinové zdroje

Období výstavby

Pro výstavbu záměru vzniknou nároky zejména na následující suroviny:

- kamenivo, šterkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek
- kamenivo – betonové konstrukce, asfaltové směsi
- železo, železobeton, beton, ocel
- cement a přísady do betonů
- dlažba, prefabrikáty, potrubí
- plast, kabely, izolace aj.
- nátěrové hmoty, pohonné hmoty, oleje a maziva
- zeminy pro terénní úpravy a ohumusování

Pro výstavbu násypů nových komunikací bude nutno zajistit vhodné zeminy. Potřebná zemina bude zajištěna z výkopů stavebních objektů, které budou vykazovat přebytky zeminy. Nakládání se zeminou je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Celkové množství bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Ve stávajícím stupni projektové přípravy je ve vazbě na jednotlivé úseky stavby zvažována následující bilance zemních prací:

Tabulka 13: Předpokládaný rozsah zemních prací (zdroj: PK Ossendorf)

TRASA	PLOCHA	VÝKOP	NÁSYPI	CELKEM
HLAVNÍ TRASA	47 160,1 m ²	170,0 m ³	163 731,5 m ³	163 561,5 m ³
VĚTEV 01 MÚK	6 058,5 m ²	193,7 m ³	14 744,9 m ³	14 551,2 m ³
VĚTEV 02 MÚK	2 801,8 m ²	153,9 m ³	3 694,0 m ³	3 540,2 m ³
VĚTEV 03 MÚK	8 134,3 m ²	236,3 m ³	22 466,7 m ³	22 230,4 m ³
VĚTEV 04 MÚK	3 064,9 m ²	221,6 m ³	3 814,9 m ³	3 593,3 m ³
OK1	2 486,7 m ²	11,8 m ³	4 761,3 m ³	4 749,5 m ³



OK2	1 172,0 m ²	22,9 m ³	584,7 m ³	561,8 m ³
SOLNÁ CESTA	22 033,5 m ²	1 647,5 m ³	32 350,5 m ³	30 703,0 m ³
ŠTĚPNICKÁ	25 996,5 m ²	138,6 m ³	34 012,5 m ³	33 873,8 m ³
PRŮMYSLOVÁ	5 038,8 m ²	251,4 m ³	6 333,2 m ³	6 081,8 m ³
NEMOCNICNÍ	7 124,0 m ²	125,7 m ³	8 382,7 m ³	8 257,1 m ³
J, E, PURKYŇE	3 301,1 m ²	323,5 m ³	3 068,8 m ³	2 745,3 m ³
NA ZÁHONECH 1	3 104,6 m ²	16,8 m ³	2 882,0 m ³	2 865,1 m ³
NA ZÁHONECH 2	4 145,7 m ²	240,7 m ³	1 670,9 m ³	1 430,2 m ³
CELKEM	141 622,3 m²	3 754,3 m³	302 498,3 m³	298 744,0 m³

V období výstavby budou dále použity běžné stavební suroviny dostupné na českém trhu a splňující příslušné normované požadavky na výrobky pro stavebnictví – stavební hmoty (beton, omítky, lepidla) nebo hotové díly (betonové prefabrikáty, ocelové díly, kanalizační potrubí, dopravní značení) apod.

Pro staveništní mechanizaci budou využity standardní PHM a standardní provozní kapaliny pro provoz motorových vozidel a motorové mechanizace. V rámci staveniště se nepředpokládá zřizování čerpací stanice pohonných hmot ani servisních stanic mechanizace.

Celkové množství použitých materiálů bude stanoveno v dalších stupních přípravy záměru. Zásadními surovinami pro výstavbu budou materiály na tvorbu zemního tělesa komunikace, jejichž objem bude největší. Předpokládá se rovněž využití stavebních recyklovaných materiálů (betonový recyklát dle TP 210 „Užití recyklovaných stavebních demoličních materiálů do pozemních komunikací“).

V rámci výstavby bude manipulováno s velkým objemem zemin. Bilance základních výměr bude řešena ve vyšším stupni projektové přípravy.

Dále vzniknou při výstavbě nároky především na:

- zeleň, stromy a keře určené k výsadbě,
- materiály pro bezpečnostní zařízení silnice (dopravní značky, zábradlí aj.),
- materiály pro přeložky a ochranu vedení inženýrských sítí,
- nátěrové hmoty, izolační materiály, kabely,
- pohonné hmoty, oleje, maziva pro provoz staveništní mechanizace a obslužné dopravy.

Celkové množství použitých materiálů závisí na projektu stavby a na dodavatelích. Množství bude stanoveno v dalším stupni projektové dokumentace. Stavební materiály budou zajišťovány běžným způsobem, potřebné množství nebude představovat významné zatížení životního prostředí.

Období provozu

V období provozu se budou na údržbu komunikace, lze předpokládat potřebu posypové soli na odstranění námrazy, případně jemné frakce šterku proti skluzu.

Dále budou při provozu potřebné suroviny a materiály potřebné pro případné opravy povrchu komunikací, údržbu dopravní značení (např. nátěrové hmoty), suroviny a materiály pro údržbu vybavení apod.

B.II.4. Energetické zdroje

Období výstavby

Nároky na spotřebu elektrické energie budou nevýznamné, odpovídající rozsahu stavby. Zásobování elektrickou energií se předpokládá buď pomocí mobilních zdrojů nebo



vybudováním dočasných NN přípojek; jejich realizace bude zabezpečena a provedena zhotovitelem stavby.

Období provozu

V současném stupni projektové přípravy není specifikován rozsah potřeby elektrické energie. Vzhledem k blízkosti městské zástavby lze předpokládat, že části budovaných komunikací budou osvětleny. Při návrhu osvětlení je nutné akceptovat podmínky Metodického pokynu odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související s prevencí emisí rušivého světla ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů. Metodický pokyn byl zveřejněn ve Věstníku MŽP ročník XXXIII – říjen 2023 – částka 8.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Plánovaný záměr je na většině své trasy veden přes intenzívně využívaná pole, na nichž se kromě pěstovaných plodin vyskytuje jen omezené množství nejodolnějších plevelů, jako jsou hluchavka nachová, pcháč rolní, chrpa modrá, zemědělský lékařský, rmen rolní, peníze rolní, kokoška pastušá, violka rolní, rozrazil perský, mléč rolní, rýt žlutý, bér zelený, kakost maličký a pýrovník psí.

Trvalé porosty se v trase záměru nacházejí zejména na okrajích cest a březích vodotečí. V následujícím textu jsou popsány dílčí lokality (číslování lokalit je uvedeno na obrázku níže), na nichž se realizace záměru dotkne trvalých porostů, většinou se sporadickým zastoupením dřevin.

V místech křížení záměru s tokem Olšavy je její koryto napřímené a upravené do ohrázeného lichoběžníkového profilu. Břehy koryta i svahy protipovodňových hrází jsou porostlé travo-bylinnou vegetací, v níž převládají běžné nitrofilní a mezofilní druhy. Porosty jsou pravidelně sečené. Dominantními druhy jsou ovsík vyvýšený, jilek vytrvalý, srha laločnatá a kostřava luční. Dále se zde vyskytují opletka křovištní, ostružiník ježiník, svízel bílý, víkev ptačí, jitrocel kopinatý, srpek obecný, orsej jarní, vesnovka obecná, škarda dvouletá, čičorka pestrá, šťovík rozvětvený, chrpa luční, řebříček obecný, kopřiva dvoudomá, víkev plotní, pcháč oset, barborka obecná, bršlice kozí noha, mléč rolní, kostival lékařský, svízel přítula, hluchavka bílá, pelyněk černobýl, kozí brada východní, sveřep bezbranný, divizna malokvětá, bolehlav plamatý, šalvěj luční, měrnice černá, silenka dvoudomá, heřmánkovec nevonný, víkev chlupatá, bršlice kozí noha, šťovík tupolistý, chrastavec rolní, přeslička rolní, máta rolní, slunečnice topinambur, tolice dětelová, máchelka podzimní, pryšec chvojka, vratič obecný, laskavec ohnutý, křen selský, lopuch plstnatý, pampeliška lékařská, jetel zvrhlý a mydlíce lékařská. Na hraně břehu na kontaktu s vodou se pak vyskytují chrastice rákosovitá, rukev obojživelná, kyprej vrbová, karbínec evropský, lipnice obecná a dvouzubec černoplodý. Při březích se ve vodním prostředí toku vyskytují rdesno obojživelné a rdest uzlinatý.

Vzrostlé dřeviny se v místech plánovaných mostů přes Olšavu na jejich březích nevyskytují, najdeme zde jen drobný nálet vrby křehké a bezu černého. Porost dřevin se nachází v místě plánovaného kruhového objezdu, který bude zajišťovat napojení záměru na ul. Na Záhonech. Nachází se zde opuštěné plochy zahrad, kde se kromě nesečených druhově chudých trávníků vyskytují zplanělé slivoně, ptačí zob obecný, nálet ostružiníků, vrby jívy, ořešáku královského, hlohu, růže šípkové, topolu bílého a bezu černého. Bylinné patro je tvořené zejména srhou laločnatou, ovsíkem vyvýšeným a třtinou křovištní, dále se zde vyskytují kopřiva dvoudomá, pcháč rolní, lnice květel, turan roční, lopuch plstnatý, šťovík tupolistý a svízel přítula.



Trvalé travní porosty se v trase záměru nacházejí také v úseku plánované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/50. Zde se okrajích stávající komunikace a souběžných polních cest nacházejí nereprezentativní porosty s převahou ruderálních druhů (obr. 5). Vyskytují se zde jednak druhy, které zde byly vysety (jílek vytrvalý, jetel luční, kostřava červená, kostřava luční), ale převažují nitrofilní plevele, jako jsou pelyněk černobýl, šťovík rozvětvený, heřmánek terčovitý, vousatka prstnatá, silenka dvoudomá, bér zelený, mrkev obecná, locika kompasová, štětka planá, turan roční, lnice květel, čičorka pestrá, čekanka obecná, bodlák obecný, bodlák kadeřavý, pcháč oset, hadinec obecný, komonice lékařská, lebeda lesklá, merlík bílý, jetel plazivý, slunečnice topinambur, pastinák setý, měrnice černá a hořčík jestřábníkovitý. Dřeviny jsou přítomné jen v podobě ojedinělých výskytů náletových dřevin (vrba jíva, topol kanadský, růže šípková, javor jasanolistý). Na severní straně silnice se souvislejší porost křovin nachází za protihlukovou stěnou, zde dominují slivoně a dále se zde vyskytují také jasan ztepilý, bez černý a přísavník pětistý.

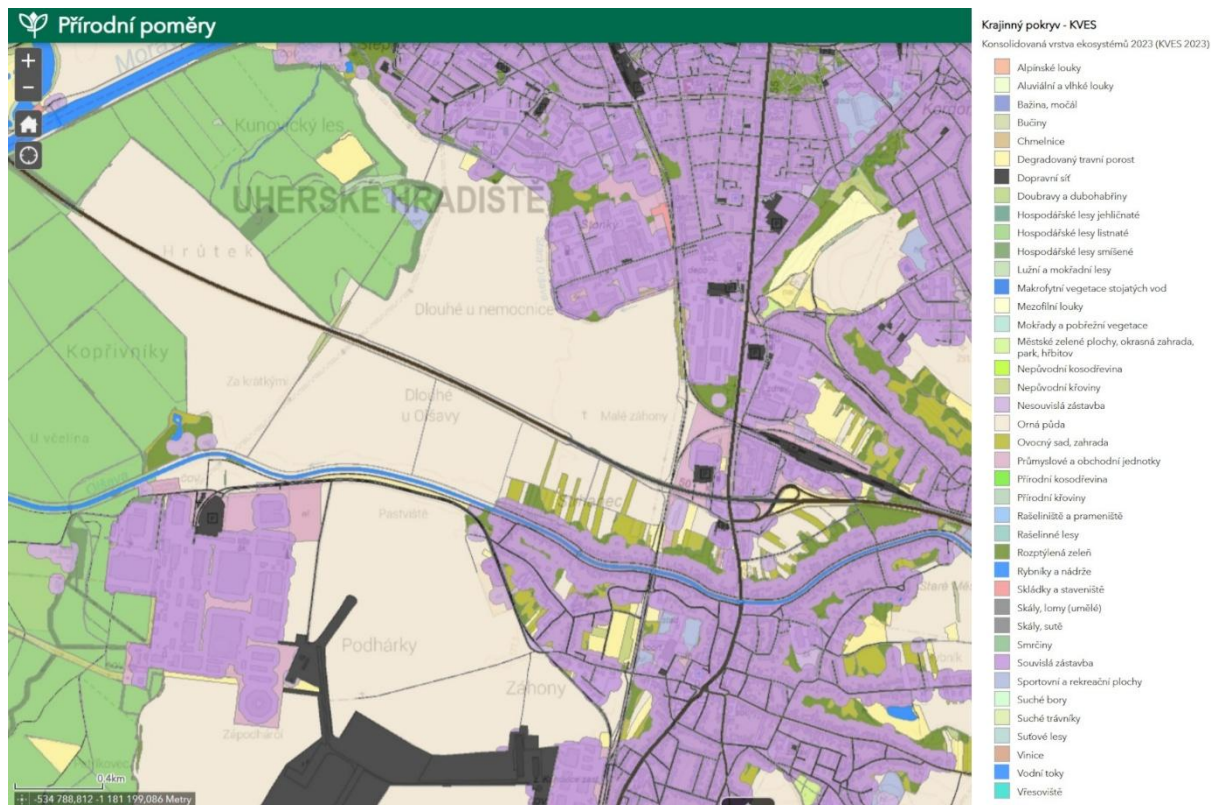
V místě napojení na ul. Průmyslová trasa záměru přechází přes vodní tok Stará Olšava. Také tato vodoteč byla v minulosti napřímena a svedena do zahluobeného koryta. Voda zde stagnuje a dno je zarostlé mokřadními druhy, zejména zblochanem vodním, orobincem širokolistým a ostřicí štíhlou. Dále se zde vyskytují okřehek menší, závitka mnohokořená, lipnice obecná, chrastice rákosovitá, karbínec evropský, opletník plotní, ostružiník ježíník, chmel otáčivý, sveřep měkký, srha laločnatá, pryskyřník prudký a kopřiva dvoudomá. Dřeviny se zde vyskytují jen ojediněle v podobě náletu trnky obecné, lípy srdčité a bezu černého. Na okraji zastavěného území se nachází výsadby ořešáku královského.

Méně významné porosty trvalé vegetace se nacházejí také v místě křížení záměru s železniční tratí. Na obou stranách železnice se nacházejí malé zahrádky s ovocnými a okrasnými dřevinami a při jejich okrajích občasné sečené plochy nitrofilních travníků (ovsík vyvýšený, srha laločnatá, pýrovník psí, sveřep střešní) nebo neudržovaná místa zarůstající křovinami (svída krvavá, slivoně, růže šípková, plamének plotní). Podobný charakter mají také porosty podél polní cesty přes Strhanecká humna (dílní lokalita 5), která bude v rámci realizace záměru rovněž upravena.

Vegetaci v záměrem dotčeném území lze na základě provedeného botanického průzkumu označit za druhově chudou a silně ovlivněnou působením člověka. Přírodní biotopy se ve sledovaném území nevyskytují. Většina ploch dotčených realizací záměru je v současnosti využívána jako pole nebo se jedná o sekundární porosty bez výskytu ochranně významnějších druhů rostlin. Dřeviny jsou v trase záměru zastoupeny jen v podobě malých fragmentů náletových porostů nebo výsadeb v zahradách. Výskyt zvláště chráněných rostlin nebyl v trase plánované komunikace zaznamenán.

Dle konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) se záměr nachází na plochách orné půdy, které navazují na plochy souvislé a nesouvislé zástavby. V jižní části (severně od zástavby Strhance) vybíhají do řešené oblasti plochy zahrad.

Obrázek 22: Kategorie konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) v zájmovém území záměru (AOPK ČR)



Podrobnější popis dotčeného území z hlediska biologické rozmanitosti je uveden v kapitolách C.I.4, C.I.5 a C.II.5.

B.III. Údaje o výstupech

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

Emise do ovzduší

Období výstavby

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, který bude působit jako plošný zdroj při skrývkách zeminy a přípravě ploch nových komunikací. Při suchém a větrném počasí lze očekávat zvýšenou prašnost vířenou zejména pojezdem stavební techniky. Dalším zdrojem prašnosti bude nakládání se sypkými materiály v místě staveniště. Dále bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů – zejména NO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, CO, benzo(a)pyren, benzen apod. (popis škodlivin je uveden níže v části věnující se období provozu).

Součástí zásad organizace výstavby budou navržena opatření v souladu s přílohou č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší „Opatření k předcházení vzniku prašnosti a k omezování jejího šíření na staveništi při provádění staveb, terénních úprav nebo odstraňování staveb“, tj. např. zkrápění vybraných ploch staveniště, omezení rychlosti vozidel na staveništi, pravidelné čištění komunikací používaných stavbou apod. Vzhledem ke krátkodobému působení těchto zdrojů, a především umístění stavby v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby se nejeví jejich působení z hlediska vlivu na okolní prostředí jako závažné.

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší bude také doprava materiálů z/do místa staveniště.

Období provozu

Pro účely posouzení vlivů záměru na znečišťování ovzduší byla zpracována Rozptylová studie (Číhala, 11/2025), která je uvedena v příloze tohoto oznámení.

Zdrojem znečišťování ovzduší je v tomto případě automobilová doprava, přičemž emise znečišťujících látek z dopravy jsou tvořeny zejména emisemi ze spalování paliva a resuspensí prachu z povrchu vozovek, dále pak vlivem otěru z pneumatik a brzd.

Vzhledem ke zdroji znečišťování jsou pro záměr relevantní emise látek:

- 1) tuhé znečišťující látky (frakce PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$),
- 2) oxidy dusíku (NO_2),
- 3) oxid uhelnatý (CO),
- 4) benzen,
- 5) benzo(a)pyren.

Ad 1) Tuhé znečišťující látky (TZL):

Atmosférický aerosol (včetně TZL) je všudypřítomnou složkou atmosféry Země. Je definován jako soubor tuhých, kapalných nebo směsných částic o velikosti v rozsahu 1 nm – 100 μm . Významně se podílí na důležitých atmosférických dějích jako je vznik srážek a teplotní bilance Země. Z hlediska zdravotního působení atmosférického aerosolu na člověka byly definovány velikostní skupiny aerosolu označované jako PM_x (Particulate Matter), které obsahují částice o velikosti menší než x μm . Běžně se rozlišují PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ a $\text{PM}_{1,0}$.



Atmosférický aerosol může být přirozeného i antropogenního původu. Hlavním přirozeným zdrojem jsou výbuchy sopek, lesní požáry a prach unášený větrem. Nejvýznamnějším antropogenním zdrojem jsou spalovací procesy, hlavně v automobilových motorech a elektrárnách a další vysokoteplotní procesy, jako je tavení rud a kovů nebo svařování. Aerosol může také vznikat odnosem částic větrem ze stavebních ploch nebo v důsledku odstranění vegetačního pokryvu z půdy. Dalším zdrojem mohou být zemědělské činnosti, nepevněné cesty, těžební činnost a jakékoliv procesy, při kterých se vyskytují částice o dané velikosti.

Z ovzduší se aerosol dostává do ostatních složek životního prostředí pomocí suché, nebo mokré atmosférické depozice. V principu platí, že čím menší průměr částice má, tím déle zůstane v ovzduší. Částice o velikosti přes 10 μm sedimentují na zemský povrch v průběhu několika hodin, zatímco částice nejmenější (menší než 1 μm) mohou v atmosféře setrávat týdny, než jsou mokrou depozicí odstraněny. Aerosol může působit na organismy mechanicky zaprášením. Zaprášení listů rostlin snižuje jejich aktivní plochu, u živočichů prach vstupuje do dýchacích cest. Dalším problémem je toxické působení látek obsažených v aerosolu.

Částice atmosférického aerosolu se usazují v dýchacích cestách člověka. Místo zachytu závisí na jejich velikosti. Větší částice se zachycují na chloupkách v nose a nezpůsobují větší potíže. Částice menší než 10 μm (PM_{10}) se mohou usazovat v průduškách a způsobovat zdravotní problémy. Částice menší než 1 μm mohou vstupovat přímo do plicních sklípků, proto jsou tyto částice nejnebezpečnější. Částice navíc často obsahují adsorbované karcinogenní sloučeniny. Inhalace PM_{10} poškozuje hlavně kardiovaskulární a plicní systém. Dlouhodobá expozice snižuje délku dožití a zvyšuje kojeneckou úmrtnost. Může způsobovat chronickou bronchitidu a chronické plicní choroby. Toxicky působí chemické látky obsažené v aerosolu (síran, amonné ionty...). V důsledku adsorpce organických látek s mutagenními a karcinogenními účinky může expozice PM_{10} způsobovat rakovinu plic.

Ad 2) Oxidy dusíku (NO_x)

Nejvýznamnější z oxidů dusíku je oxid dusičitý (NO_2) – dráždivý plyn částečně pohlcovaný hlenem dýchacích cest. Při vdechování může být pohlcován z 80-90%, v závislosti na dýchání nosem nebo ústy. Protože není příliš rozpustný ve vodě, horní cesty dýchací ho zadrží jen relativně malé množství. Nejvýznamnějším zdrojem emisí oxidů dusíku je obecně doprava.

Po vdechnutí může být NO_2 vysledován v krvi nebo v moči ve formě dusitanů a dusičnanů. V plicích sahá škála nepříznivých účinků NO_2 od mírně zánětlivých reakcí ve sliznici dýchacích cest přes záněty průdušek a plic při nízkých koncentracích až po akutní otok plic při vysokých koncentracích. Světová zdravotnická organizace (WHO) doporučuje, aby nebyly překročeny hladiny 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ po dobu 1 hodiny a 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ po dobu 24 hodin. V ČR je imisní limit NO_x (vyjádřených jako NO_2) pro hodinový průměr stanoven na 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a pro celoroční průměr na 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Oxidy dusíku (NO_x) se tvoří při spalování paliv v závislosti na teplotě spalování, obsahu dusíku v palivu a přebytku spalovacího vzduchu a vznikají i při některých chemicko-technologických procesech (výroba kyseliny dusičné, amoniaku, hnojiv apod.). Největší množství emisí NO_x pochází z mobilních zdrojů – dopravy. Dalšími zdroji jsou energetika a výroba tepla, používání anorganických N-hnojiv, Vytápění domácností.

Ad 3) Oxid uhelnatý

Oxid uhelnatý je produktem spalování paliv obsahujících uhlík za nízké teploty a nedostatku spalovacího vzduchu. Největší množství emisí CO vzniká v sektoru



v domácnostech při vytápění, při spalovacích procesech v průmyslu a stavebnictví, při výrobě železa a oceli; mezi ostatní zdroje patří také doprava.

Ad 4) Benzen

Benzen patří do skupiny aromatických uhlovodíků, používá se v průmyslu jako rozpouštědlo nebo jako surovina pro výrobu celé řady chemických látek. Benzen je součástí ropy a přidává se v malém množství do automobilového benzinu pro zlepšení oktanového čísla. Vyrábí se především zpracováním ropy a z uhlénoho dehtu vznikajícího při výrobě koksu. Společně s dalšími VOC vzniká také při nedokonalém spalování.

Jeho toxický vliv zahrnuje u lidí poškození nervového systému, jater a imunity. Dále způsobuje zánět dýchacích cest a krvácení do plic. V literatuře je popsán velký počet případů myeloblastické a erytroblastické leukemie spojené s expozicemi benzenem. Pro koncentraci benzenem v ovzduší $1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ se hodnota celoživotního rizika leukemie odhaduje na $4,4\text{--}7,6\cdot 10^{-6}$.

Nejvíce se na emisích benzenem podílí mobilní zdroje znečišťování ovzduší, ze kterých je benzen do ovzduší vnášen výfukovými plyny i odpařováním z palivových systémů vozidel. Významné množství emisí benzenem vzniká při spalování pevných paliv v domácnostech, při plošném použití organických rozpouštědel nebo při těžbě paliv.

Ad 5) Benzo(a)pyren

Benzo(a)pyren patří do skupiny polycyklických aromatických uhlovodíků. Celá řada látek ze skupiny polycyklických aromatických uhlovodíků představuje závažné zdravotní riziko pro člověka. Jejich nebezpečí spočívá především v karcinogenitě a ohrožení zdravého vývoje plodu. Běžně se vyskytující koncentrace PAU v životním prostředí jsou tak nízké, že nehrozí bezprostřední akutní ohrožení lidského zdraví.

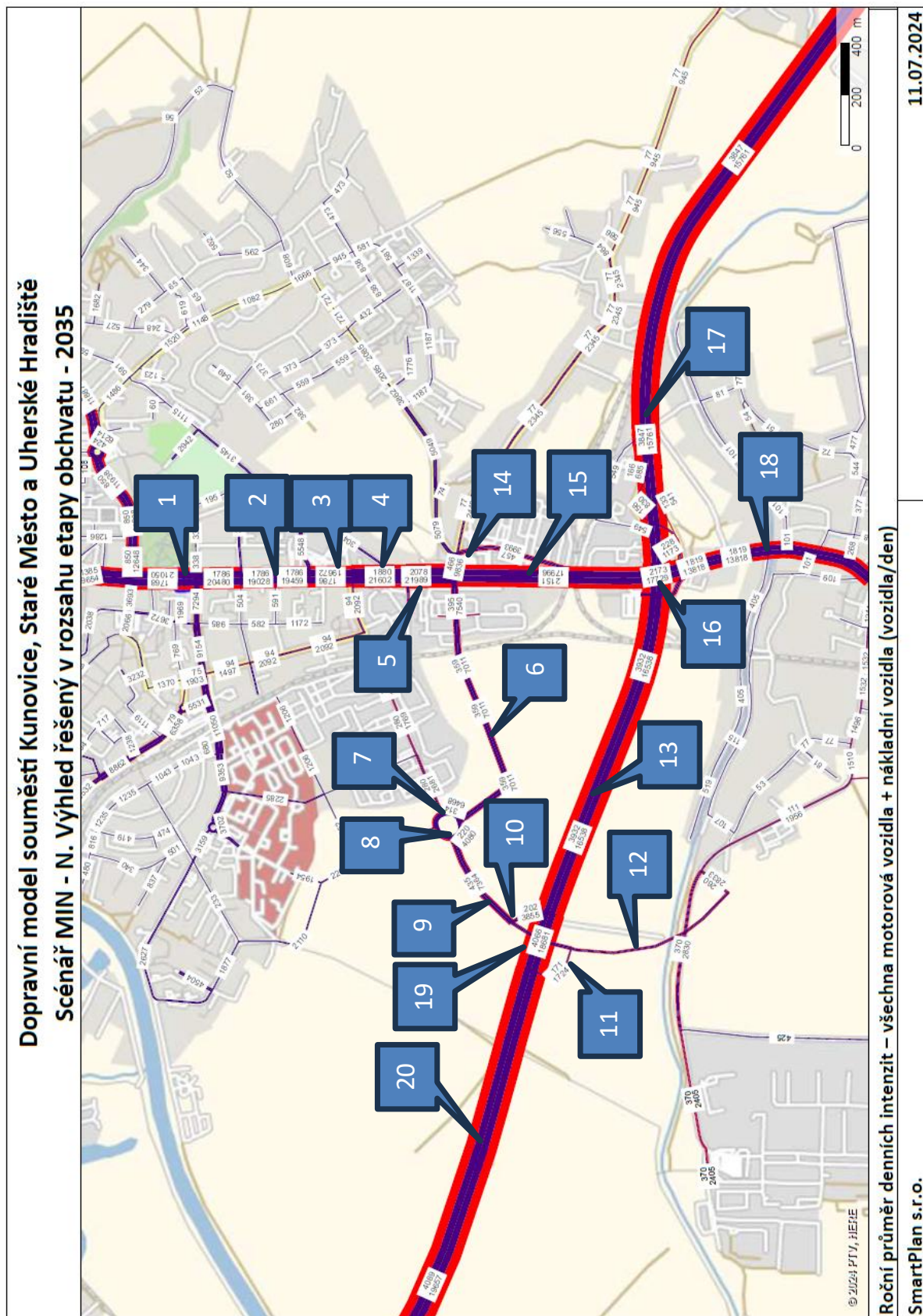
Emise PAU, z nichž je v oblasti kvality ovzduší sledován zejména benzo(a)pyren, jsou produkovány téměř výhradně spalovacími procesy, při nichž nedochází k dostatečné oxidaci přítomných organických spalitelných látek. Benzo(a)pyren je produktem nedokonalého spalování při teplotách 300 až 600 °C. Jednoznačně nejvýznamnější skupinou zdrojů je proto spalování pevných paliv v kotlích nižších výkonů, především v domácích topeništích. Dalším významnějším zdrojem je spalování rostlinného materiálu. Vliv dopravy se uplatňuje především podél dálnic, komunikací s intenzivní dopravou a na území větších městských celků. Emise benzo(a)pyrenem z průmyslových zdrojů, především z koksoven, sice nepředstavují významný podíl na celkových emisích, ale v lokálním měřítku mohou i s ohledem na celoroční provoz zásadně ovlivňovat kvalitu ovzduší.

Emisní parametry zdrojů – doprava

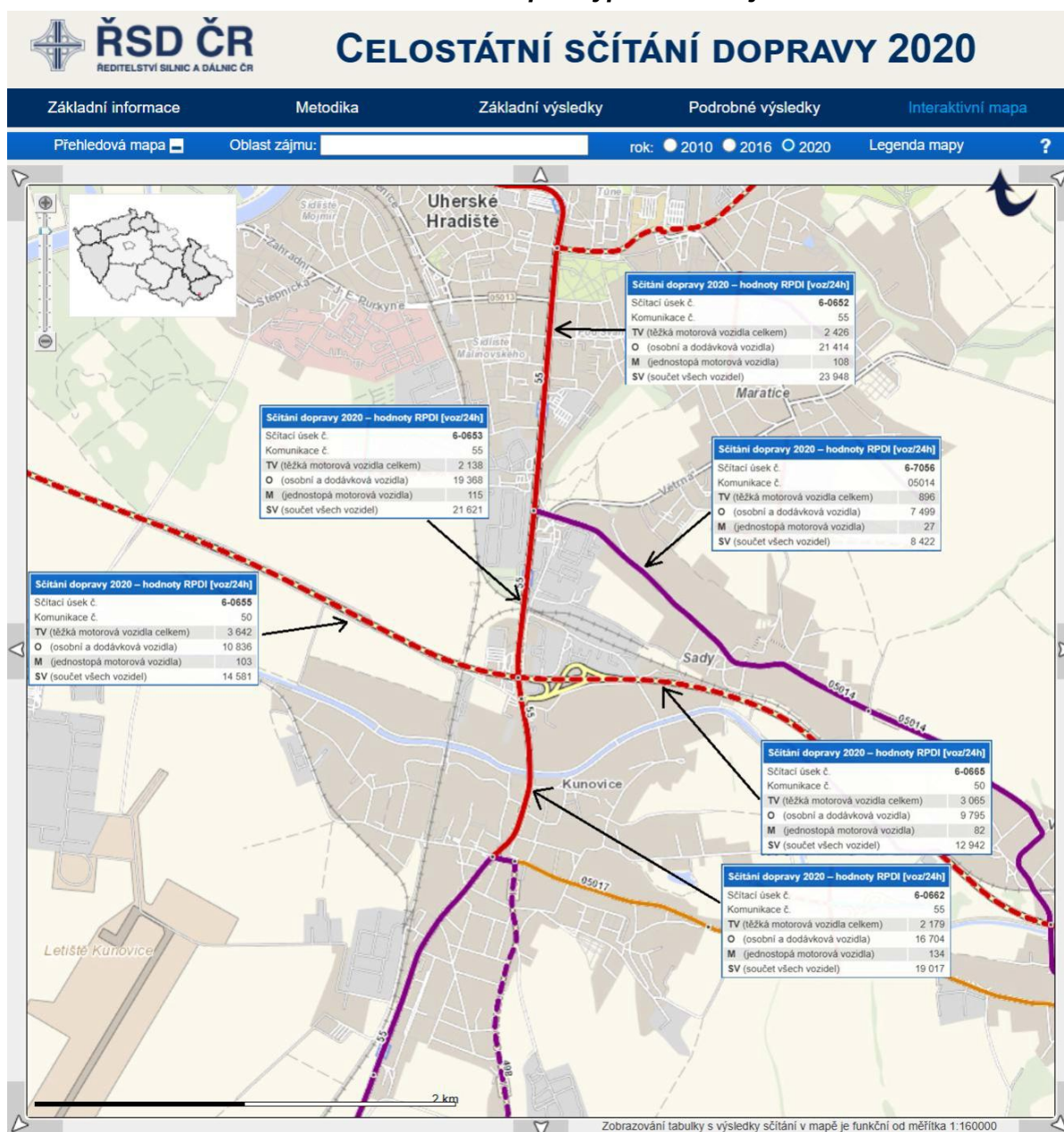
Jako vstupní údaje jsou použity intenzity dopravy dle údajů od zadavatele studie. Pro výpočet emisí je opět použit výpočtový rok 2035.

Data o četnosti provozu dopravy na řešených úsecích byla získána dle dopravního modelu, který je znázorněn na obrázcích níže (SmartPlan s.r.o., 7/2024).

Obrázek 23: Situace řešených úseků dopravního modelu



Obrázek 24: Situace sčítacích úseků CSD pro výpočet stávajícího stavu



Vliv stávající dopravy v části území je součástí stávajícího imisního pozadí. Do výpočtu je zahrnuta doprava, související s uvedeným záměrem. Emise vozidel na dílčích úsecích s různým sklonem vozovky byly stanoveny programem MEFA verze 13, který slouží k výpočtu emisních faktorů motorových vozidel. Výpočtovým rokem je rok 2035, emisní kategorie vozidel je dána parametry programu MEFA. Výpočtová rychlost je 50 a 90 km/hod, dle limitní rychlosti na komunikacích v intravilánu a extravilánu obce.

Tabulka 14: Emise z úseků komunikací – současný stav

Úsek CSD	NO _x [g/s/km]	CO [g/s/km]	PM ₁₀ [g/s/km]	NO ₂ [g/s/km]	Benzen [g/s/km]	BaP [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
6-0652	0,09189725	0,25417432	0,01331201	0,01041867	0,00157016	2,82372968	0,00902652
6-0653	0,08343449	0,22942972	0,01209567	0,00950353	0,00141463	2,54606670	0,00820375
6-0655	0,06141662	0,08906630	0,00729535	0,00660878	0,00062050	1,32335826	0,00538960
6-0662	0,07816565	0,21390986	0,01147088	0,00908558	0,00125365	2,31253408	0,00785405
6-0665	0,05323522	0,07666584	0,00621558	0,00570564	0,00055008	1,14766911	0,00459044

Tabulka 15: Emise z úseků komunikací – stav po realizaci 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]	BaP [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,08633662	0,23146203	0,01299107	0,01044528	0,00121062	2,36788028	0,00906745
2	0,08176910	0,21712808	0,01238580	0,00998974	0,00109922	2,18879983	0,00868971
3	0,08333756	0,22193451	0,01259819	0,01015155	0,00113485	2,24731271	0,00882507
4	0,08990261	0,24029226	0,01355630	0,01091062	0,00124408	2,44687718	0,00947759
5	0,09477262	0,25150796	0,01436134	0,01158532	0,00127064	2,53302980	0,01007890
6	0,01903055	0,03582493	0,00286275	0,00214939	0,00032648	0,46476769	0,00185114
7	0,02163533	0,05892407	0,00314026	0,00247668	0,00036258	0,65336217	0,00213133
8	0,01408250	0,03809147	0,00205590	0,00162624	0,00022928	0,41778684	0,00140203
9	0,02232600	0,04782373	0,00333105	0,00256307	0,00036186	0,56809826	0,00220242
10	0,01131345	0,02425766	0,00167486	0,00128632	0,00018896	0,29261356	0,00110136
11	0,00749851	0,01937764	0,00113571	0,00091476	0,00009891	0,19663264	0,00079736
12	0,00914828	0,01748870	0,00143477	0,00108540	0,00013364	0,20628536	0,00095345
13	0,06989258	0,11054706	0,00922783	0,00758945	0,00061556	1,46331517	0,00686210
14	0,03319892	0,09300873	0,00483823	0,00383044	0,00055632	1,01369224	0,00329119
15	0,08649572	0,22477681	0,01329419	0,01079495	0,00105161	2,18903117	0,00943132
16	0,08222990	0,17410235	0,00966151	0,00875039	0,00082197	2,19499073	0,00744499
17	0,06583020	0,10367541	0,00863351	0,00713790	0,00058575	1,37938124	0,00641851
18	0,05710569	0,12361533	0,00904669	0,00708717	0,00070363	1,27380858	0,00622764
19	0,07603312	0,11858787	0,00982146	0,00821718	0,00069199	1,59606689	0,00729742
20	0,07853442	0,12161357	0,01003085	0,00846706	0,00072647	1,65076803	0,00744972

Resuspenze prachu (PM₁₀ a PM_{2,5}) a BaP vznikající při provozu na komunikacích

Emise (resp. emisní faktory) jsou stanoveny dle aktuální verze přílohy č. 3 k Metodickému pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP pro vypracování rozptylových studií. Resuspenze prachu z dopravy na silnicích je vypočtena pro intenzitu dopravy na těchto komunikacích. Parametry výpočtu jsou stanoveny dle TP219 „Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“.

Tabulka 16: Resuspenze prachu z povrchu komunikací – současný stav

Úsek CSD	PM ₁₀ [g/s/km]	BaP (v PM ₁₀) [μg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
6-0652	0,075463	0,329140	0,018257
6-0653	0,070226	0,280298	0,016990
6-0655	0,236691	1,118455	0,057264
6-0662	0,069050	0,258353	0,016706



Úsek CSD	PM ₁₀ [g/s/km]	BaP (v PM ₁₀) [µg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
6-0665	0,217956	0,895225	0,052731

Tabulka 17: Resuspenze prachu z povrchu komunikací – stav po realizaci záměru

Úsek	PM ₁₀ [g/s/km]	BaP (v PM ₁₀) [µg/s/km]	PM _{2,5} [g/s/km]
1	0,079006	0,320742	0,019114
2	0,079347	0,305968	0,019197
3	0,079228	0,311013	0,019168
4	0,081418	0,342608	0,019698
5	0,085542	0,377031	0,020696
6	0,050503	0,061251	0,012218
7	0,048619	0,053723	0,011763
8	0,04218	0,030534	0,010205
9	0,053652	0,07114	0,01298
10	0,040617	0,027578	0,009827
11	0,031548	0,012111	0,007633
12	0,04288	0,026056	0,010374
13	0,321087	1,796526	0,077682
14	0,052948	0,088165	0,01281
15	0,088174	0,35652	0,021332
16	0,200949	0,880293	0,048617
17	0,309617	1,637735	0,074907
18	0,08712	0,288621	0,021077
19	0,310062	1,841985	0,075015
20	0,305095	1,851368	0,073813

Hluk

Období výstavby

V období výstavby se jako plošný zdroj bude chovat plocha staveniště. Zde bude hluk způsoben provozem stavebních mechanismů a nákladních automobilů pohybujících se po ploše staveniště. 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 budou využívány jak staveništní komunikace, tak stávající dopravní trasy (zejména sil. I/50), tak, aby byla v co nejmenší míře zatěžována chráněná zástavba v okolních obcích.

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

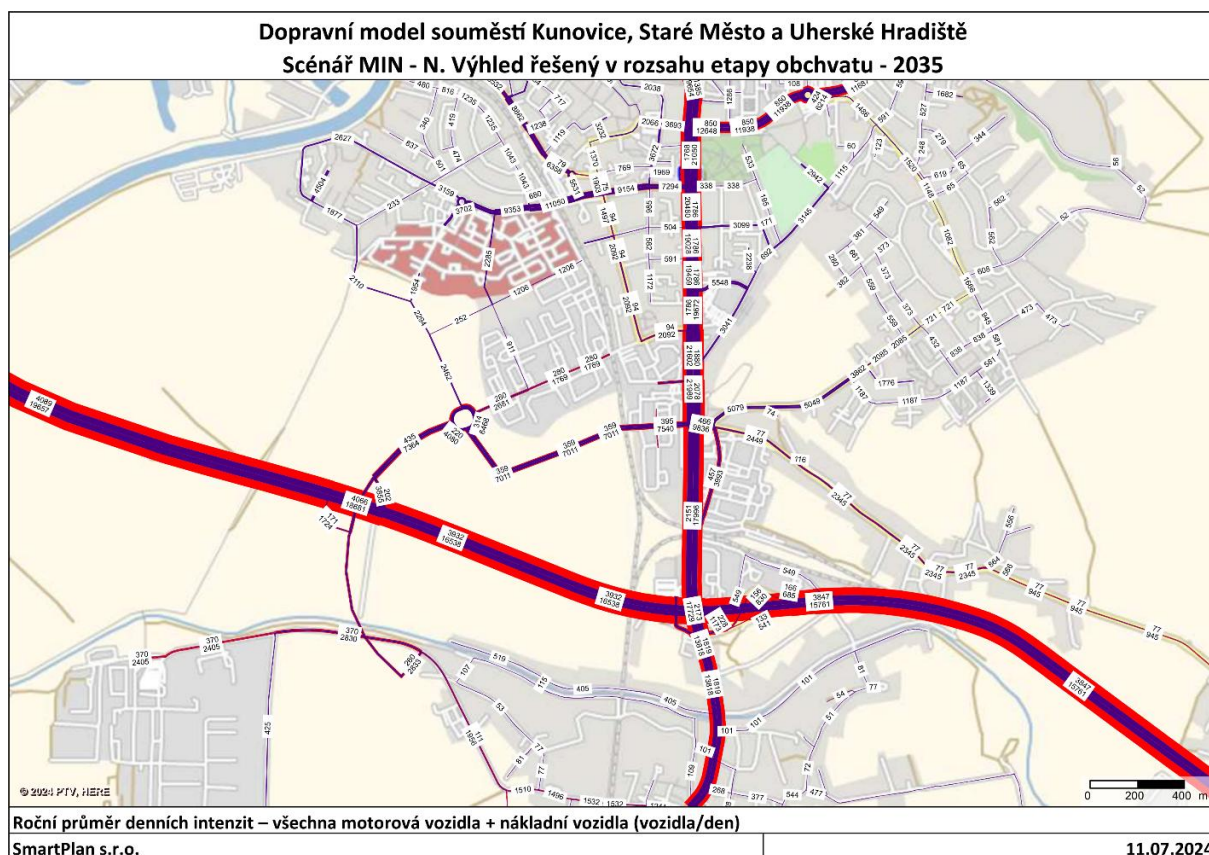
Posouzení hlukové situace v území bylo provedeno v rámci Hlukové studie (Damek, 05/2026), která je přílohou předkládaného oznámení.

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.

V hlukové studii byly z pohledu četnosti dopravy řešeny dva výpočtové stavy:

- Výhledový stavu v území bez realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 0)
- Výhledový stavu v území včetně realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 1)
 - Je potřeba uvést, že z hlediska zatížení území hlukem není rozhodující, zda je trasa přes areály před napojením na sil. I/55 vedena severněji nebo jižněji. Rozdíl vůči výpočtovému bodu 3 je 0,1 dB ve v prospěch jižněji vedené stopy. Tento rozdíl je však hluboce v intervalu možné odchylky modelového výpočtu.

Data o četnosti provozu dopravy ve výhledovém stavu včetně realizace záměru (STAV 1) byly předkládané hlukové studii použity dle Dopravního modelu souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště, který v 08/2024 zpracovala společnost SmartPlan s.r.o. Celý dopravní model je uveden v příloze hlukové studie. Na situaci níže (výňatek z dopravního modelu) je znázorněna řešená modelová situace stavu 1 ve výpočtovém roce 2035.



Mimo průběhu pásem izofon byla hluková zátěž modelována v individuálně zvolených výpočtových bodech. Umístění výpočtových bodů vychází z umístění objektů obytné zástavby. Výpočtové body byly umístěny dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp.



§ 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly u objektů nejbližší obytné zástavby umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru staveb 2 m před obvodovým pláštěm uvedených domů. Výška výpočtů byla provedena různě pro různé typy objektů, a to v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v denní (6:00 – 22:00 hod) a noční (22:00 – 6:00 hod) době.

Umístění výpočtových bodů zohledňuje:

- umístění u stávajících komunikací (s cílem ověření změny – poklesu hlukové zátěže vlivem vymístění dopravy na novou komunikaci – tj. výpočtové body č. 4, 5, 6 a 7);
- umístění u nových komunikací (s cílem ověření změny – navýšení hlukové zátěže vlivem provozu nové dopravy na nové komunikaci – tj. výpočtové body č. 1, 2, 3 a 8).

Výpočtové body:

- VB 1: bytový dům, Uh. Hradiště ul. Štěpnická 1074 (parc. č. st. 2122/1)
- VB 2: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JZ fasáda
- VB 3: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JV fasáda
- VB 4: rodinný dům, Uh. Hradiště, tř. maršála Malinovského 873 (parc. č. st. 1034)
- VB 5: rodinný dům, Uh. Hradiště, ul. Solná cesta 183 (parc. č. st. 207/1)
- VB 6: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 801 (parc. č. 2966)
- VB 7: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 1095 (parc. č. 2982)
- VB 8: rodinný dům, Kunovice, ul. Na Rybníčku 1269 (parc. č. 2648)

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu bez realizace záměru lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významně hlukově zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace, takže v nich bylo dodržení hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb.

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu včetně realizace záměru lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu, a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55.

Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8



(okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření.

Vibrace

Vibrace budou vznikat zejména v průběhu výstavby. Během provozu budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Vibrace se projevují maximálně do vzdálenosti několika desítek metrů. Záměr nebude zdrojem nadměrných vibrací ve vztahu k okolním objektům a obyvatelům, které se nacházejí v dostatečné vzdálenosti.

Záření

V současném stupni projektové přípravy není osvětlení navrženo, lze však předpokládat, že části komunikací budou osvětleny. Při konkrétním návrhu svítidel je třeba ve vazbě na eliminaci světelného smogu dodržovat zásady metodického pokynu zveřejněném ve Věstníku Ministerstva životního prostředí Č. j. MZP/2023/080/455 (10/2023 – částka 8) k předcházení a snižování světelného znečištění. Tj.:

Záměry, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění byly navrženy v souladu s požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení (mj. osvětlení pozemních komunikací).

Pro všechny ostatní druhy osvětlení se doporučuje posuzovat možné vlivy záměrů na životní prostředí, které takové osvětlení obsahují, v souladu s touto normou, případně s ohledem na následující obecná opatření k zamezení výskytu světelného znečištění:

- navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
- osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
- nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
- při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovávat;
- pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 200 K v chráněných oblastech (národní parky a jejich ochranná pásma, chráněné krajinné oblasti, přírodní parky, oblasti tmavé oblohy) a nižší nebo rovno 2 700 K mimo tato území;
- vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
- intenzitu osvětlení přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
- snižovat intenzitu osvětlení, tlumit jej či zhasínat světelné zdroje v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

Záměr nebude zdrojem ionizovaného záření.



Znečištění půdy

Období výstavby

V období výstavby může být půda znečištěna úkapy ze stavební mechanizace či případnou havárií. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijný plán.

Období provozu

V období provozu bude docházet ke vnosu cizorodých látek do půdy emisemi z dopravních prostředků a rovněž drobnými či většími částicemi z vozidel či vozovky. Půda bude znečištěna v důsledku údržby komunikací, a to především v zimních měsících (posypové soli, jemný štěrk – posypový materiál). Toto znečištění se soustředí převážně do krajnic, svahových partií či silničního příkopu.

Znečištění půdy vlivem úniku paliv a maziv bude řešeno jako havarijná situace – viz popis návrhu odvodnění komunikace v kap B.II.2. Znečištěná zemina bude následně odvezena k vyčištění/likvidaci.

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

Období výstavby

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.

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.). Technologické odpadní vody lze považovat za možné zdroje havarijního znečištění okolního prostředí (především horninového prostředí, povrchových a podzemních vod). Tyto odpadní vody musí být shromažďovány v prostoru staveniště a likvidovány v souladu s platnou legislativou (sedimentační jímky, odvážení vod k likvidaci, čistící zařízení s možností recirkulace vyčištěné vody apod.).

Odtok dešťových vod z plochy staveniště se předpokládá přirozený. 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

Srážkové vody budou obecně z povrchu přeložky odváděny v souladu s platnou legislativou a případné další požadavky budou detailněji řešeny v rámci následné projektové přípravy. Záměr je svým charakterem situován jak v intravilánu, tak v extravilánu.

Odvodnění v extravilánu je založeno na principu odvádění srážkových vod z povrchu komunikace přes nezpevněnou krajnici po zemním tělese do silničních příkopů, kde budou vody částečně vsakovány a dále gravitačně odváděny do stávajících vodotečí či kapacitních retenčních průlehů / nádrží / poldrů, a to zejména v případech, kdy se voda v období vydatnějších dešťů nestihne vsáknout přímo v silničních příkopech. Vodohospodářské objekty budou v dalších projektových dokumentacích navrženy tak, aby zajišťovaly bezpečný odvod srážkových vod se zachováním retenční schopnosti krajiny jako prevence povodňových, srážkových nebo havarijních událostí.

Objem zasakováných srážkových vod odváděných z vozovky by měl být co možná největší, a mohl tak být naplněn moderní trend zasakování a zadržení srážkových vod v místě dopadu. Pokud by kapacita retenčních zařízení byla naplněna, je možné uvažovat o regulovaném odtoku systémem např. drobných terénních kaskád, kde voda bude pozvolna odtékat, přirozeně se odpařovat a vsakovat do nejbližšího terénu, který k tomu musí být svým reliéfem a povrchem uzpůsobený. Pro přesné stanovení možnosti zasakování dešťových vod v konkrétní lokalitě je však zapotřebí vždy provést podrobný hydrogeologický průzkum, kterým budou upřesněny hydrogeologické podmínky v místě staveniště, který vyhodnotí možnosti zasakování neznečištěných dešťových vod pro konkrétní lokalitu ve vztahu k propustnosti horninového prostředí a k požadavku na množství zasakováných vod. Konkrétní projekt odvodnění komunikace musí zaručovat, že odpadní vody vypouštěné do vodoteče budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL).

Odvodnění povrchu komunikací a jiných zpevněných ploch v intravilánu je nebo bude řešeno převážně do dešťových vpustí různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace. Menší části zpevněných ploch mohou být odvodněny volně do okolního terénu. Zemní plán vozovek (v místech rozšíření s novou konstrukcí vozovky) budou odvodňovány příčným sklonem a ve vhodných úsecích též podélnou drenáží zaústěnou do přípojek uličních vpustí. Navržené způsoby odvodnění musí být založeny a zkontrolovány geodetickým zaměřením, kamerovou prohlídkou.

Odvodnění povrchu chodníků a ostatních zpevněných ploch bude řešeno převážně nezpevněných okolních ploch nebo do dešťových vpustí podél souvisejících komunikací různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace.

Samostatnou problematikou pak bude způsob odvodnění křižovek anebo úseků (např. nových chodníků), kde bude odtok vody ze silnice omezen nově obrubníkem. V tom případě je nutné například uvažovat doplnění odvodnění pomocí uličních vpustí a navazující kanalizace, která může být v některých místech nekapacitní a může se jako ve stávajícím stavu odvodnit do přilehlého silničního příkopu.

Celá výše uvedená koncepce odvodnění však musí být dále ověřena a potvrzena v rámci navazující projektové přípravy na základě skutečné hydrogeologické skladby území, zjištění parametrů pro uplatnění metody vsakování a průzkumu skutečného stavu a kapacit stávajících dešťových kanalizací a recipientů.

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.

S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy.

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).

Tabulka 18: Předpokládané druhy odpadů vzniklé při výstavbě

Katalog. číslo	Druh odpadu	Kategorie odpadu
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O



Katalog. číslo	Druh odpadu	Kategorie odpadu
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 06	Cín	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 08 01	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	N
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	O
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

Vysvětlivky: O – ostatní odpad, N – nebezpečný 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.

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 a14)



- 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 produkováného 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 produkováných 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

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na vznik odpadů. Během provozu budou vznikat objemné odpady a biologicky rozložitelný odpad z údržby zeleně, uliční smetky a zbytky posypových materiálů.

Při výměně živичného povrchu vzniknou asfaltové směsi, které budou využity k recyklaci.

Veškeré tyto odpady budou vznikat nárazově podle prováděné údržby a jejich likvidaci zajistí provozovatel komunikace ve spolupráci s odbornou firmou, která tyto práce bude provádět. Biologický odpad z údržby zeleně bude likvidován v kompostovacím zařízení. Asfaltové směsi z údržby povrchu vozovky budou recyklovány.



Při nakládání s odpady bude zohledněna hierarchie odpadového hospodářství zákona o odpadech a respektována směrná část Plánu odpadového hospodářství Zlínského kraje platného v období, kdy bude probíhat realizace záměru.

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

V průběhu výstavby se objevují rizika spojená se selháním lidského faktoru, poruchou stavební techniky, která by mohla zapříčinit znečištění půdy a horninového prostředí, případně znečištění vod, a to únikem ropných látek a olejů do podloží. Dalším potenciálním rizikem je znečištění ovzduší při požáru či zvýšené prašnosti. Jedná se o obecně známá rizika, která jsou v případě dodržení platných právních předpisů nízká a únosná.

Postupy pro případy havarijních stavů budou ošetřeny dle platné legislativy.

Zvláštní podmínky na provádění stavby

Před začátkem stavby je nutné zřídit vytyčovací síť, ze které bude možno vytyčit obvod staveniště a rovněž veškeré stavební objekty.

Obecné podmínky pro výstavbu:

- Před zahájením zemních prací je nutné informovat správce dotčených inženýrských sítí a požádat o jejich vytyčení.
- Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno dodržovat platné zákony, bezpečnostní předpisy a normy a podmínky dané správcem příslušné sítě.
- Při provádění zemních nebo jiných prací v blízkosti inženýrských sítí je stavebník povinen učinit patřičná opatření, která by zabránila poškození sítí a jejich zařízení.
- Během výstavby je nutné zabránit znečištění vod, zejména nesmí dojít ke znečištění vod ropnými látkami. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případných úkapů či úniku ropných látek.
- Koryto vodního toku je nutno chránit v průběhu výstavby před devastací, zanášením a znečišťováním.
- V blízkosti vodního toku nebudou volně skladovány závadné látky a lehce odplavitelný materiál.
- V době výstavby je nutné provádět údržbu příjezdových komunikací. V letním a podzimním období bude věnována pozornost omezení sekundární prašnosti formou čistění a případně kropení komunikace.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek (TKP), případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům. Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

Eventuální práce na inženýrských sítích ve správě třetích organizací budou prováděny odbornými specializovanými zhotoviteli podle platných předpisů. V případě požadavků správců sítí budou prováděny za jejich odborného dozoru.

Na ploše hlavního stavebního dvora se kromě buněk zařízení staveniště uvažuje i s využitím pro skládky kusového materiálu. Předpokládá se, že výroba živých směsí bude prováděna v centrálních výrobnách a na stavbu budou dováženy. Ostatní plochy potřebné pro zařízení staveniště budou předmětem nabídky uchazečů na zhotovení stavby. Projednání a pronájem jiných ploch potřebných pro zařízení staveniště a skládky si zajistí zhotovitel stavby.

Při vlastním provozu komunikace lze riziko havárií ohrožujících životní prostředí předpokládat zejména v podobě havarijních úniků závadných látek z automobilů. Vzhledem k návrhu vodohospodářského řešení je však toto riziko chápáno jako zvladatelné.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

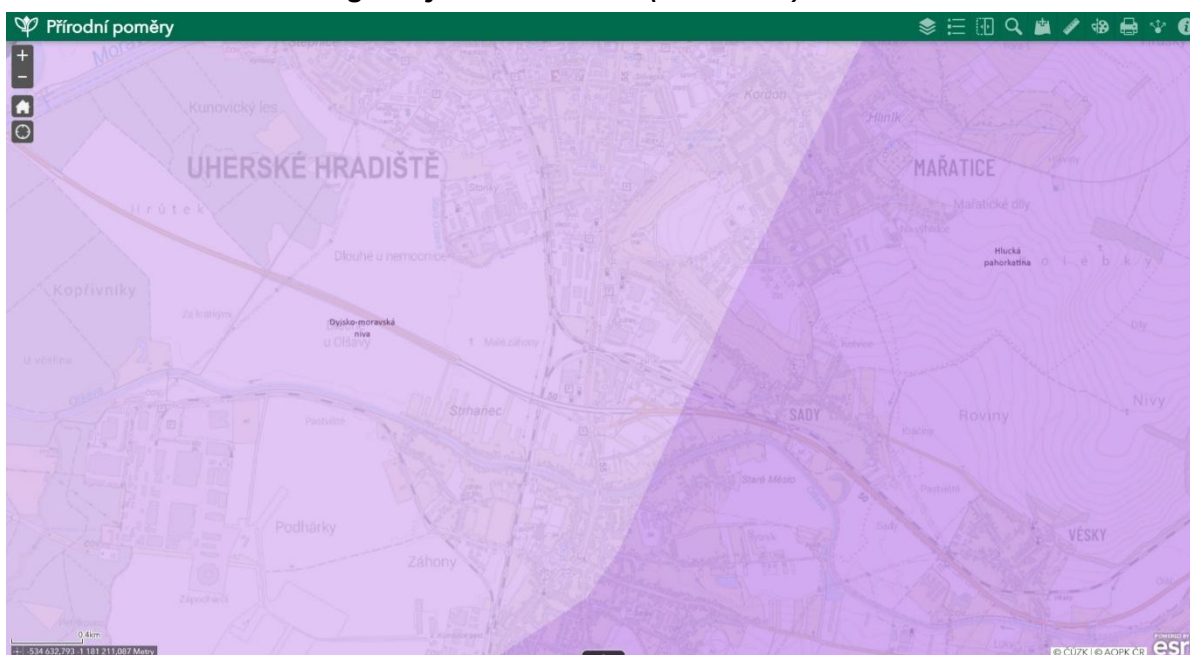
C.I. *Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost*

C.I.1. Geologie, geomorfologie

Dle geomorfologického členění území náleží do provincie **Západopanonská pánev**, soustavy **Vídeňská pánev**, podsoustavy **Jihomoravská pánev**, celků **Dolnomoravský úval**, podcelku a okrsku **Dyjsko-moravská niva** (Demek a kol. 2006) viz následující obrázek.

Geomorfologický podcelek Dyjsko-moravská niva je akumulční plošina niv řeky Moravy a Dyje. Podcelek má na území ČR rozlohu 375 km², střední výšku 171 m a střední sklon 0°29'. Leží v j. části Dolnomoravského úvalu. Podcelek není dále členěn na okrsky. Dyjsko-moravská niva je ze S omezena Dyjsko-moravskou pahorkatinou, na V hraničí s Vizovickou vrchovinou a Bílými Karpaty, na J přechází na území Slovenska a Rakouska a ze Z je postupně omezena Valtickou pahorkatinou, Jihomoravskými Karpaty a Dyjsko-svrateckým úvalem.

Obrázek 25: Geomorfologie zájmového území (AOPK ČR)



Fluviální sedimenty tvoří několikastupňovou soustavu říčních teras, rozčleněnou starými koryty a meandry řek Moravy a Dyje. Na některých, zejména vyšších částech, mohou být naváté překryvy spraší, sprašových hlín a váťých písků.

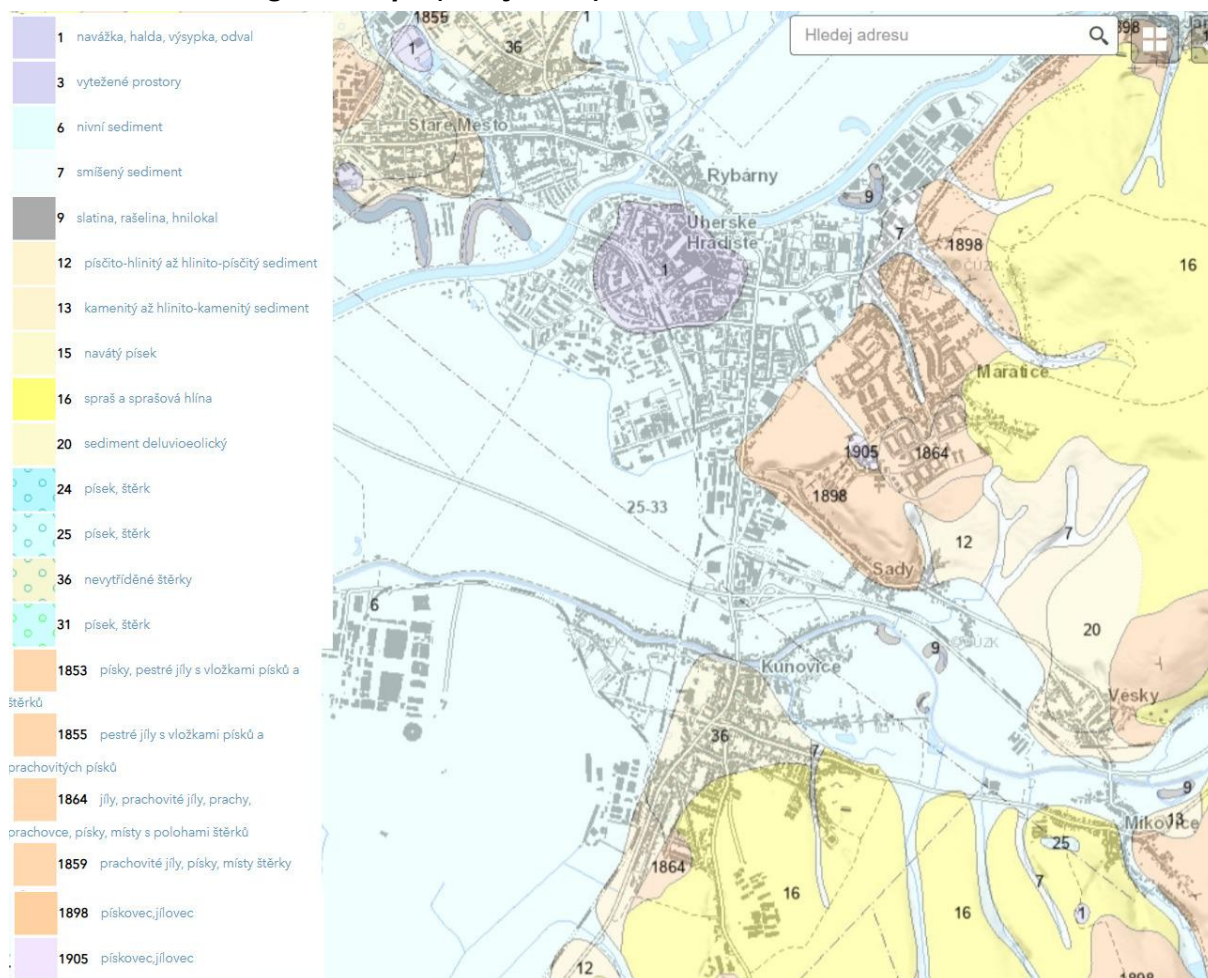
Geologické podloží je tvořeno neogenními sedimenty Vídeňské pánve, které jsou překryty mocnými nánosy kvartérních fluvialních sedimentů. Niva je tvořena především souvrstvím pleistocenních štěrkopísků, které překrývají holocenní písčitohlinité povodňové hlíny s roztroušenými valouny. Velká akumulace povodňových hlín je v okolí Moravy a Dyje i důsledkem tisícileté činnosti člověka v celém povodí obou velkých řek.

Lokalita leží v Dolnomoravském úvalu, který je součástí Vídeňské pánve. Základním geologickým prostředím jsou zde neogenní sedimenty karpatské předhlubně (zejména

miocén), překryté mocnými čtvrtohorními fluvialními sedimenty řeky Moravy. Neogenní podloží tvoří převážně jíly, prachovce, slíny a jemnozrnné písky, ukládané v mořském až lagunárním prostředí v období alpské orogeneze.

Povrch je tvořen hlavně kvartérními náplavy – štěrky, písky a hlínami říční nivy a teras Moravy, místy překrytými sprašovými hlínami. Tyto sedimenty jsou značně propustné a hostí mělké kolektorové podzemní vody silně vázané na režim řeky Moravy. Krystalické horniny zde nevystupují na povrch a nacházejí se až ve značných hloubkách pod sedimentární výplní pánve.

Obrázek 26: Geologická mapa (zdroj: ČGS)



Bioregion Dyjsko-Moravský zabírá nivy Moravy a jejích přítoků (Dyje, dolní Jihlavy a Svatky). Podkladem jsou štěrkopísky, povrch však tvoří 2–5 m mocné nivní hlíny, z nichž se zejména v jižní části vynořují na řadě míst tzv. hrůdy, částečně pohřbené přesypy vátých písků. Patří sem i plošiny nejnižších štěrkopískových teras ovlivněné vodním režimem nivy.

Geomorfologie bioregionu je typicky nivní; k jejímu charakteru patří volné meandry řek zaříznutých 2–4 m hluboko do sedimentů. Asi 80 % jich však bylo propíchnuto při úpravách řek a jsou v různém stádiu zazemnění. Mezi Hevlínem na Dyji, Vranovicemi na Svatce a Hodonínem na Moravě se v nivách nacházejí hrůdy, většinou sotva patrné do 2 m vysoké pahorky z vátých písků nebo zbytků teras. Nejvyšší hrůda je u Dolních Věstonic (9 m), kde vyčnívá z nádrže jako větší ostrov. Plošně největší hrůdy jsou však na soutoku Moravy a Dyje s plochou kolem 10 ha. Dynamika niv byla v 70. a 80. letech 20. stol. silně narušena regulací



toků a vybudováním Novomlýnských nádrží, které umrtvily původní režim niv. Velmi cenný zůstal úsek Moravy od Strážnice po Rohatec, kde řeka dosud teče v přirozeném korytě a vytváří typické volné meandry. Další zachované meandry jsou na Dyji pod Znojmem mezi Krhovicemi a Hrádkem, na Svatce pod Židlochovicemi a u Velkých Němčic, na Jihlavě jsou v úsecích nad Pohořelicemi i pod nimi. Nivy se dnes vyznačují velkým množstvím příkopů, hrází a dopravních staveb na vysokých náspech. V nivě Moravy je několik zatopených pískoven.

Dle výškové členitosti (2–10 m) má niva charakter roviny. Nejnižším bodem bioregionu na území ČR je soutok Dyje a Moravy (148 m), nejvyšším niva Svitavy v Brně – 195 m. Typická výška bioregionu je 150–180 m.

V Hluckém bioregionu převládají flyšové slítné horniny bělokarpatské jednotky. Východně od Uherského Brodu je flyš proražen drobnými proniky neovulkanických hornin (draselných andezitů, trachyandezitů), pro skladbu vegetace jsou však prakticky bez významu. Nejvýznamnější z nich je Bánovská sopka, resp. její obnažený přírodní kanál. Z větší části byla odtěžena a následně zavezena odpadky. Naprostá většina neovulkanitů však leží až v Bělokarpatském bioregionu (3.6). Z kvartérních pokryvů se na poměrně velkých plochách na západě uplatňují spraše a sprašové hlíny, rovněž nivy mají místy značný rozsah. Svahoviny se vyskytují vzácně v členitějších polohách.

V charakteru reliéfu převládá erozně-denudační pahorkatina s velmi měkkými rysy. Místy jsou strukturní hřbety s táhlými, nevýraznými svahy, ale na větší vzdálenosti mohou být rozdíly relativních výšek značné. Údolí jsou široce otevřená a mělká, max. 50–80 m, na severu až 120 m hluboká. Charakteristické jsou sníženiny s plochým konkávním povrchem – kryopedimenty. Andezity se uplatňují jako vyvýšeniny, které mají jen mírně tvrdší tvary než okolní reliéf. Bánovská sopka byla vysoká asi 40 m. Přirozené skalní tvary chybějí, antropogenní skalky v opuštěných lomech na andezit mají minimální rozsah (v Bánově). Na prudších svazích, zvláště na výstupech pramenů, jsou hojné sesuvy, významné jsou projevy větrné eroze.

Reliéf má charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75–150 m. Terasy u Moravy a sousední plošiny mají reliéf ploché pahorkatiny s členitostí 45–75 m, nejvyšší kopce mají členitější reliéf a charakter ploché vrchoviny s členitostí 150–190 m. Nejnižším bodem bioregionu v ČR je okraj nivy Moravy u Sodoměřic (166 m), nejvyšším Jasenová (410 m). Typická výška bioregionu je 180–360 m.

C.I.2. Hydrologie, hydrogéologie

Útvary povrchových vod

Oblast se nachází na rozhraní dvou regionů povrchových vod (Vlček 1971). A to regionu I-B-4-b na západě a I-A-5-b na východě, kde hranicí v řešeném úseku území je silnice I/55. Region I-B-4-b je charakterizován jako oblast nejméně vodná, retenční schopnost území je malá (11-20) se silně rozkolísaným stupněm odtoku (1001-2500), koeficient odtoku je nízký ($k = 0,11$ až $0,20$). Oblast I-A-5-b má retenční schopnost velmi malou (0-10) a odtok je velmi silně rozkolísaný (2501 a více), vodnost a koeficient odtoku je stejný.

Z hydrologického hlediska náleží území severně od toku Olšavy do povodí 3. řádu Dřevnice a Morava od Dřevnice po Olšavu a Olšava (č.h.p. 4-13-01). Území jižně od toku Olšavy leží v povodí Moravy od Olšavy po Myjavu (č.h.p. 4-13-02).

Záměr dle Hydroekologického informačního systém VÚV T. G. M. (<https://heis.vuv.cz>) leží na území tří mezipodvíd útvarů povrchových vod (*hodnocení stavu uvedené v tabulkách níže je převzato z průvodních listů útvarů povrchových vod Plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2021 – 2027*):

- Severní část po tok Olšavy leží v MOV_1290 **Morava od toku Dřevnice po tok Olšava**. Plocha povodí vodního útvaru MOV_1290 je 122,922 km², hydromorfologický charakter toku je silně ovlivněný.

6. Hodnocení stavu vodního útvaru

EKOLOGICKÝ STAV/POTENCIÁL									
Fyzikálně-chemické složky		Hydromorfologické složky			Biologické složky				
VFCHL	SZL	Hydrologické podmínky	Kontinuita toku	Morfologické podmínky	MZB	FB	MF	FP	Ryby
střední	střední	2	3	3	poškozený		střední	dobrý	zničený
střední		3			zničený				

* VFCHL = Všeobecně fyzikálně-chemické látky; SZL = Specificky znečišťující látky; MZB = makrozoobentos; FB = Fytobentos; MF = makrofyt; FP = Fytoplankton

CHEMICKÝ STAV VŮ	
Syntetické látky	Kovy
dobrý stav	dobrý stav
dobrý stav	

CELKOVÝ STAV VÚ	
Ekologický stav/potenciál	Chemický stav
zničený potenciál	dobrý stav
nevhovující	

[illegible]

PT T - prodloužení termínů podle článku 4(4) z důvodů technické proveditelnosti; PT N - prodloužení termínů podle článku 4(4) z důvodů neúměrných nákladů

* Index nesouladu - poměr naměřené a limitní hodnoty



- Jižní část od toku Olšavy leží v MOV_1390 **Morava od toku Olšava po tok Radějovka**. Plocha povodí vodního útvaru MOV_1390 je 262,428 km², hydromorfologický charakter toku je přirozený.

6. Hodnocení stavu vodního útvaru

EKOLOGICKÝ STAV/POTENCIÁL									
Fyzikálně-chemické složky		Hydromorfologické složky			Biologické složky				
VFCHL	SZL	Hydrologické podmínky	Kontinuita toku	Morfologické podmínky	MZB	FB	MF	FP	Ryby
střední	dobrý	2	3	3	střední		dobrý	dobrý	zničený
střední		3			zničený				

* VFCHL = Všeobecně fyzikálně-chemické látky; SZL = Specificky znečišťující látky; MZB = makrozoobentos; FB = Fytobentos; MF = makrofyta; FP = Fytoplankton

CHEMICKÝ STAV VÚ	
Syntetické látky	Kovy
nedosažení dobrého stavu	dobrý stav
nedosažení dobrého stavu	

CELKOVÝ STAV VÚ	
Ekologický stav/potenciál	Chemický stav
zničený stav	nedosažení dobrého stavu
nevyhovující	

Cíle = ukazatele způsobující nedosažení dobrého stavu								
Nevyhovující ukazatel	Složka stavu	Vliv	Statistická charakterist.	Jednotka	Limitní hodnota	Naměřená hodnota	Index nesouladu	Typ výjimky
Benzo[b]fluoranten	CHEM	2,7	maximum	ug/l	0,017	0,0209	1,229	
Benzo[ghi]perylen	CHEM	2,7	maximum	ug/l	0,0082	0,014	1,707	PT_T
Biochemická spotřeba kyslíku 5-ti denní	EKO	1,1, 2,6	medián	mg/l	2,5	2,7	1,08	PT_T
Fosfor celkový	EKO	1,1, 2,2, 2,6	medián	mg/l	0,07	0,109	1,557	
Makrozoobentos	EKO	1,1, 2,6						PT_T
Nasyčení vody kyslíkem	EKO	1,1, 2,6	maximum	%	125	130	1,04	PT_T
Ryby	EKO	1,1, 2,6						PT_T
Teplota vody	EKO	viz text	maximum	°C	23	25,4	1,104	

PT_T - prodloužení termínu podle článku 4(4) z důvodů technické proveditelnosti; PT_N - prodloužení termínu podle článku 4(4) z důvodů neúměrných nákladů

* Index nesouladu - poměr naměřené a limitní hodnoty;

- Samostatným útvarem je pak tok Olšavy MOV_1340 **Olšava od toku Luhačovický potok po ústí do toku Morava**. Plocha povodí vodního útvaru MOV_1340 je 145,503 km², hydromorfologický charakter toku je silně ovlivněný.

6. Hodnocení stavu vodního útvaru

EKOLOGICKÝ STAV/POTENCIÁL									
Fyzikálně-chemické složky		Hydromorfologické složky			Biologické složky				
VFCHL	SZL	Hydrologické podmínky	Kontinuita toku	Morfologické podmínky	MZB	FB	MF	FP	Ryby
střední	střední	2	3	3	střední	střední	střední		zničený
střední		3			zničený				

* VFCHL = Všeobecně fyzikálně-chemické látky; SZL = Specificky znečišťující látky; MZB = makrozoobentos; FB = Fytobentos; MF = makrofyta; FP = Fytoplankton

CHEMICKÝ STAV VÚ	
Syntetické látky	Kovy
nedosažení dobrého stavu	dobrý stav
nedosažení dobrého stavu	

CELKOVÝ STAV VÚ	
Ekologický stav/potenciál	Chemický stav
zničený potenciál	nedosažení dobrého stavu
nevyhovující	

Cíle = ukazatele způsobující nedosažení dobrého stavu								
Nevyhovující ukazatel	Složka stavu	Vliv	Statistická charakterist.	Jednotka	Limitní hodnota	Naměřená hodnota	Index nesouladu	Typ výjimky
Bor	EKO	1,1, 2,6	aritmetický průměr	ug/l	300	439,33333	1,464	PT_T
Cypermethrin	CHEM	2,2	maximum	ug/l	0,0006	0,013	21,667	
Dusík amoniakální	EKO	1,1	medián	mg/l	0,15	0,225	1,5	
Fosfor celkový	EKO	1,1, 2,2, 2,6	medián	mg/l	0,07	0,285	4,071	PT_T
Fosfor fosforečnanový	EKO	1,1	medián	mg/l	0,05	0,14	2,8	PT_T
Fytobentos	EKO	1,1, 4,1, 4,2						PT_T
Kyselina etylendiaminetetraoctová (EDTA)	EKO	1,1, 2,6	aritmetický průměr	ug/l	5	30,15833	6,032	PT_T
Kyselina nitrilotrioctová (NTA)	EKO	1,1, 2,6	aritmetický průměr	ug/l	5	38,33333	7,667	PT_T
Makrofyta	EKO	1,1, 4,1, 4,2						PT_T
Makrozoobentos	EKO	1,1, 4,1, 4,2						PT_T
Nasyčení vody kyslíkem	EKO	viz text	maximum	%	150	161,00	1,1	PT_T
Perfluorokantansulfonová kyselina a její deriváty (PFOS)	CHEM	1,1, 2,6	aritmetický průměr	ug/l	0,00065	0,02478	38,123	
Ryby	EKO	1,1, 4,1, 4,2						PT_T
Teplota vody	EKO	viz text	maximum	°C	26	26,60	1,0	

PT_T - prodloužení termínu podle článku 4(4) z důvodů technické proveditelnosti; PT_N - prodloužení termínu podle článku 4(4) z důvodů neúměrných nákladů

* Index nesouladu - poměr naměřené a limitní hodnoty;

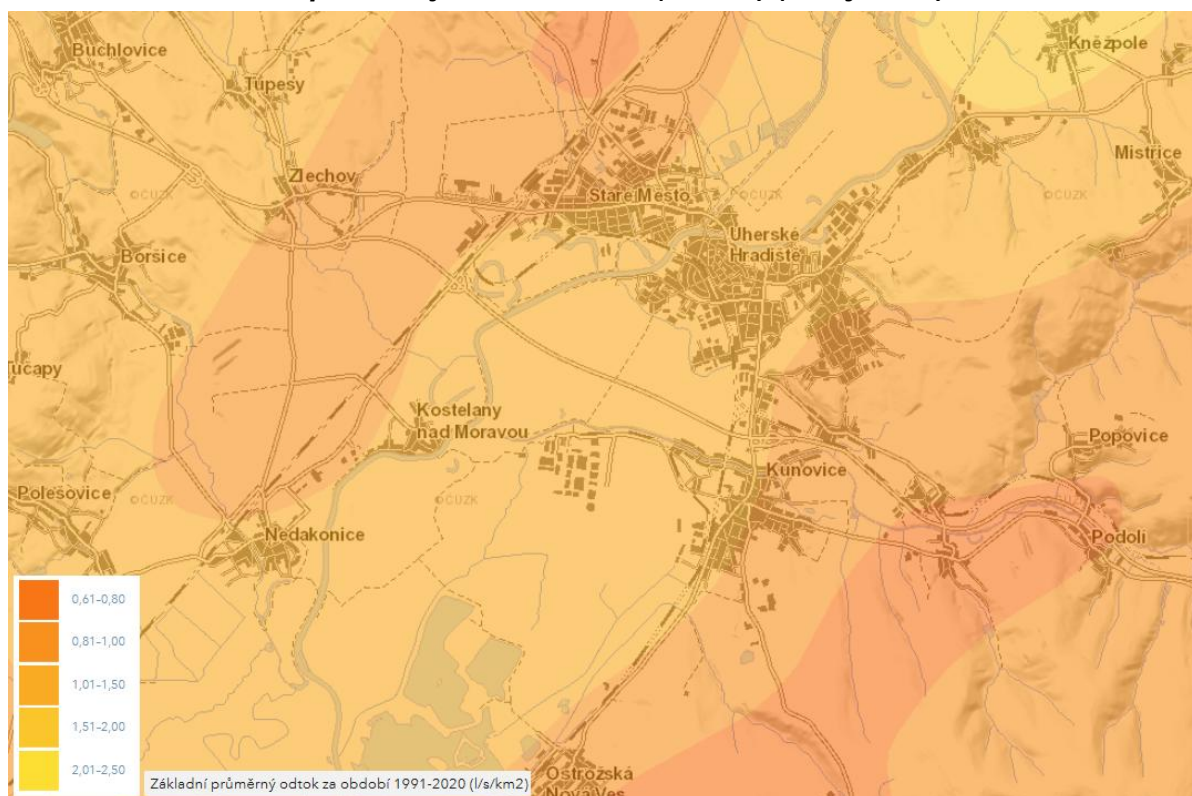


Útvary podzemních vod

Podle hydrogeologické rajonizace se v zájmovém území v základní vrstvě terciérních a křídových pánevních sedimentů nachází č. 2250 **Dolnomoravský úval - severní část**. V lokalitě se nachází i rajón svrchní vrstvy č. **1651 Kvartér Dolnomoravského úvalu**.

Dle mapy regionů mělkých podzemních vod (Vlček, 1971) leží zájmová lokalita v oblasti II-E-2, tedy oblasti se sezónním doplňováním zásob s nejvyšším výskytem hladin podzemní vody v měsících květen-červen a nejnižší hladinou v měsících září-listopad. Průměrný specifický odtok podzemních vod je 0,31-0,50 l/s.km². Střední hodnota dlouhodobého průměrného základního odtoku přírodních zdrojů podzemní vody je dle dat ČSG 1,01–1,50 l/s.km² – viz situaci níže. Generelní směr proudění vod je jižní až jihozápadní.

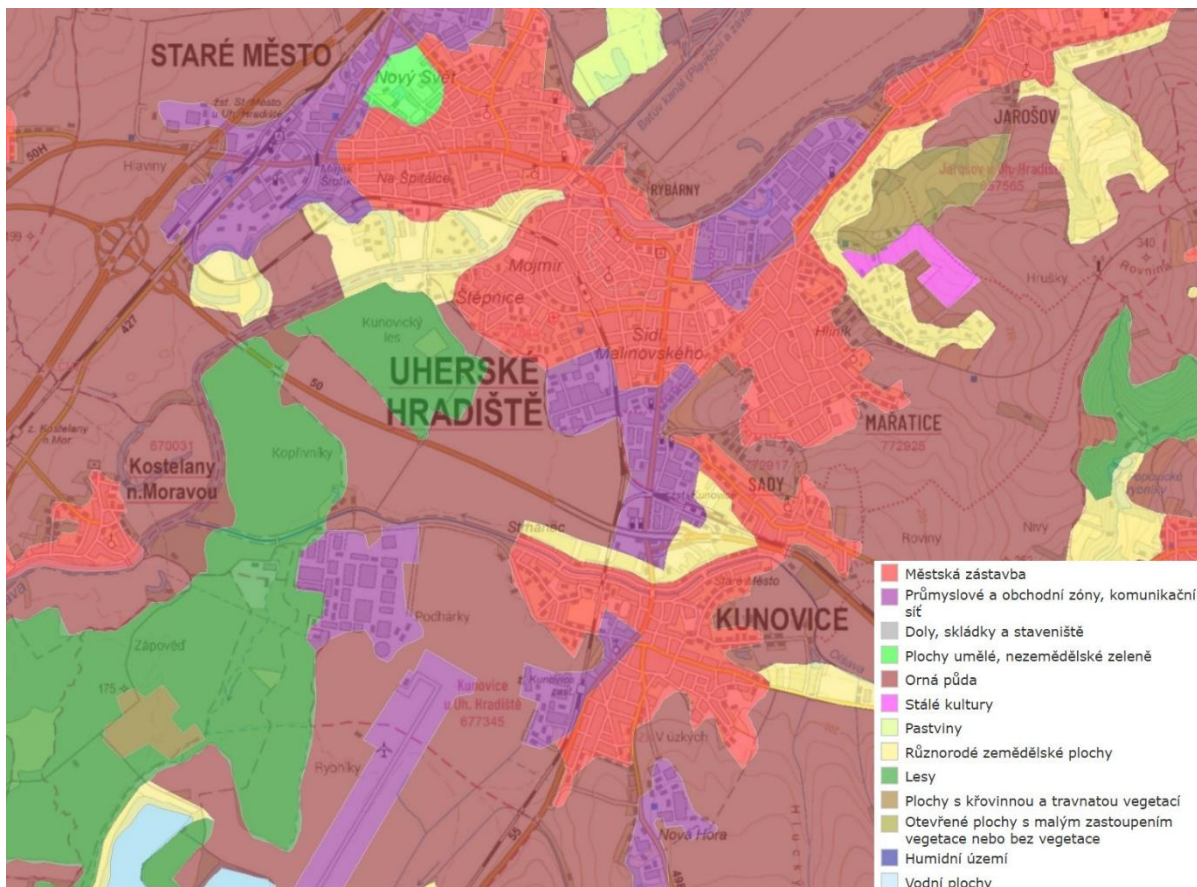
Obrázek 27: Základní průměrný odtok z území (l/s/km²) (zdroj: ČGS)



C.I.3. Struktura a ráz krajiny

Pro popis krajiny a jejího rázu lze mj. využít situaci využití krajiny – Land Cover. Na obrázku níže je vidět, že lokalita přímo dotčená záměrem je využívána především jako orná půda, na kterou navazují plochy městské zástavby, plochy průmyslové a obchodní a úzký pás „různorodých zemědělských ploch“ – mj. zahrady rodinných domů v Kunovicích.

Obrázek 28: CORINE Land Cover ČR (zdroj: EEA, MŽP, CENIA)



Za účelem zařazení řešeného území do určitého širšího krajinného rámce, do krajinných souvislostí (biogeografie, geomorfologie, vegetační kryt, osídlení, kultura, historie), lze v rámci posouzení vymezit tzv. **oblast krajinného rázu** (dále také „ObKR“), která může být také označena za „**krajinný typ**“. Oblasti (typy) reprezentují určitý charakter utváření krajiny z hlediska geomorfologie a vegetačního krytu, z hlediska charakteru a forem osídlení a hospodářského využití. Dle použitého metodického postupu je oblast krajinného rázu definována jako krajinný celek s podobnou přírodní, kulturní a historickou charakteristikou odrážející se v souboru jejích typických znaků, který se výrazně liší od jiného celku ve všech charakteristikách či v některé z nich a který zahrnuje více míst krajinného rázu. Je vymezena hranicí, kterou mohou být přírodní nebo umělé prvky nebo jiné rozhraní měnících se charakteristik.

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (v aktuálně platném znění vč. 7 aktualizace) na základě dokumentu „Krajinný ráz Zlínského kraje“ a pro potřeby stanovení cílových charakteristik krajiny na území kraje stanovuje v území dotčeném záměrem v rozlišení podle pokryvu území krajinu KRJ7 „Krajina s vysokým podílem povrchových vod“ a vymezuje

krajinný celek 11.1 „Uherskohradištsko“ a krajinný prostor „Uherské Hradiště“ který zasahuje na území obcí: Huštěnovice, Kostelany nad Moravou, Kunovice, Nedakonice, Ostrožská Nová Ves, Polešovice, Staré Město a Uherské Hradiště.

ZÚR stanovují pro vlastní krajiny cílové kvality, možná ohrožení a zásady pro využívání území takto:

VÝSKYT: krajina široké říční nivy řeky Moravy a prostory, které mají na území větší vodní dílo (Bystřička a Štípsko)

KRAJINNÝ RÁZ: specifický, nejcennější přírodní charakteristiky vázány na režim povrchových a podzemních vod, cenné všechny segmenty zachovalé nivní krajiny (relikty mrtvých a odstavených říčních ramen, podmáčených depresí, periodicky zaplavované lužní lesy, trvalé travní porosty);

Přírodní prvky – vodní a mokřadní biotopy, lužní lesy, nivní louky, doprovodné porosty vodních toků a mokřadů, reliéf říční nivy;

Kulturní prvky – luční porosty se solitárními stromy nebo jejich skupinami, vernakulární architektura související s lučním hospodařením v nivě (seníky), historické vodohospodářské úpravy (Bařův kanál, selské hrázování), historické cesty podél hrany nivy, koncentrace archeologických lokalit;

Vjemové znaky – interiérový charakter prostoru, pohledově částečně propojený s významnými horizonty

MOŽNÁ OHROŽENÍ:

- necitlivé zásahy do vodních režimů nivy,
- ohrožení kvality povrchových a podzemních vod,
- zástavba v nivě

ZÁSADY PRO VYUŽÍVÁNÍ:

- preferovat ochranu vodních režimů a nivních biotopů;
- dbát na obnovu kulturních forem využití nivy (nivní louky, drobné vodoregulační prvky);
- zabezpečit ochranu a využívání lučních porostů

Pro podrobnější popis oblasti krajinného rázu níže čerpám z diplomové práce „Oblasti krajinného rázu ve Zlínském kraji“, práci zpracovala Bc. Alena Jurečková pod vedením RNDr. Martina Culka, Ph.D. na Geografickém ústavu Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity v Brně.

ObKR Uherskohradištsko

Oblast je vymezena jako jádro Zlínského kraje z hlediska nejstaršího osídlení, jednoho z center dění v období Velkomoravské říše i na základě náboženského významu. Území leží v severní části Slovácka. Vyskytují se zde ještě větší plochy vinic a sadů. Největším a zároveň centrálním městem je Uherské Hradiště s 25 300 obyvateli. Dále sem patří Kunovice (bez letiště a jeho průmyslové zóny v těsné blízkosti lužního lesa, které byly přiřazeny k Ostrožsku), Velehrad a Modrá.

Na severu Uherskohradištsko přechází ve Svytlánsko s lužním lesem s plochami stojatých vod i slepými rameny Moravy. Východní hranici tvoří zvedající se pahorkatina Uherskobrodská. Od okraje Kunovic a Míkovic začíná zvlněné Hlucko s hrubou mozaikou krajiny. Jižní hranici představuje okraj lužního lesa oblasti Ostrožsko. Na západě je hranice těsně vedena podél obce Velehrad, odtud pokračuje vinařské Podbuhlovsko. Na severozápadní okraj Velehradu a Modré navazují zalesněné svahy Chřibů.



Přírodní charakteristiky

Převážnou část podloží Uherského Hradiště tvoří fluviální písky, hlíny a šterky řeky Moravy. Od okraje nivy se terén začíná mírně zvedat díky pevnějšímu podloží vápnitých jííl s pískovci. Místy se objevují nezpevněné jíly mladšího stáří. Pokryvné sedimenty jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami. Oblast ploché nivy leží v podcelku Dyjsko-moravská niva Dolnomoravského úvalu. Východní část území patří do Hlucké pahorkatiny celku Vizovické vrchy, západní část je řazena do Kudlovické pahorkatiny celku Kyjovská pahorkatina. Střed oblasti je tedy rovinou s maximálním převýšením kolem 5 metrů, západní část s členitostí zhruba 50 m odpovídá ploché pahorkatině. Východní okraj Uherského Hradiště už představuje členitou pahorkatinu s převýšením přes 100 m. Zde se také nachází nejvyšší bod oblasti s 302 m n. m. u sv. Rocha. Nejnižší položené místo s hodnotou 178 m n. m. je v korytě Moravy na jižním okraji Hradiště. Půdní pokryv v prostředí říční nivy tvoří fluvizemě, vyšší části hnědozemě a místy černozemě. Uherskohradištsko patří k teplým oblastem s průměrnou roční teplotou vzduchu 8-9°C. Průměrné roční srážkové úhrny představují jen 450 až 500 mm, což je v rámci kraje velmi málo. Z hydrologického hlediska je nejvýznamnější řeka Morava, jejíž hlavní tok je v rámci Uherského Hradiště zregulován, byla zde však místy ponechána slepá ramena. Jelikož se nachází v bezprostřední blízkosti městské zástavby, nejsou zatím předmětem ochrany. Několik menších stojatých vod se vyskytuje na severním i jižním okraji Velehradu. Charakter území je převážně zemědělský, mimo městskou zástavbu se vyskytují větší orné plochy (30-50 ha). Nezanedbatelné jsou sice malé, ale významné plochy vinic (5-7 ha). V současnosti probíhá na vrcholku nad Mařaticemi v Uh. Hradišti revitalizace několika starých sadů se starými ovocnými odrůdami: oskeruše, kdouloně, mišpule, ale také jabloně nebo hrušně. Spolu s porostem xerofilních křovin a lučních porostů má být lokalita vyhlášena jako přírodní památka (Park Rochus, 2011). Běžný porost Uherskohradištska tvoří dubohabřiny, javory a různé druhy náletových dřevin: břízy, akáty nebo plané švestky.

Historická a kulturní charakteristika

Uherskohradištsko je jednou z nejdéle osídlených oblastí v rámci kraje i republiky. Svědčí o tom řada archeologických nálezů z doby paleolitu, významnými nalezišti jsou městské části Uherské Hradiště-Sady, Staré Město-Špitálky, Na Valách a rovněž v Modré. Oblast měla vhodnou polohu k zakládání prvních osad díky blízkosti migračních a později kupeckých tras podél nivy řeky Moravy. V průběhu trvání Velkomoravské říše se ostrov sv. Jiří na území dnešního Starého Města a částečně Uherského Hradiště stal jedním z hlavních center mocenské správy, řemeslné výroby, obchodu, kultury a duchovního života v rámci říše a nesl pojmenování Veligrad. Ostrov v té době obývalo až několik tisíc lidí (Uherské Hradiště, 2015). Po zániku Velké Moravy upadl význam Veligradu, který byl později přejmenován na Staré Město. Na počátku 13. století založili cisterciáckí mniši asi 5 km západně od dnešního Starého Města rozsáhlý klášter Velehrad, který je téměř po celou dobu své existence významným duchovním a poutním místem. Roku 1275 bylo založeno Uherské Hradiště, které se stalo jako královské město hlavním správním a obchodním centrem oblasti (Staré Město, 2015). V současnosti se zde nachází rozsáhlá římskokatolická farnost, která v rámci města spravuje 3 kostely a františkánský klášter. Netradiční stavbou je kostel sv. Ducha ve Starém Městě dokončený v roce 2014 podle návrhu slovinského architekta v postmoderním stylu. Věž kostela tvoří výraznou dominantu severní části města. Nejvýznamnější lokalitou Uherskohradištska je areál kláštera na Velehradě s románsko-gotickými budovami v barokní přestavbě (Poutní místa na Moravě a ve Slezsku, 2015). Významným je Památník Velké Moravy ve Starém Městě nebo Archeoskanzen v Modré, který představuje repliku opevněného velkomoravského sídliště. Výraznou stavbou je bývalá secesní synagoga v Uherském Hradišti, která byla vypálena během 2. sv. války a znovu zrekonstruována v 90. letech. Dnes slouží jako knihovna (Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, 2015). Uherskohradištsko je považováno za centrum Slovácka s několika muzei slovácké lidové kultury, vinařskou tradicí a konáním slováckých slavností s vystoupením folklórních souborů.



Tabulka 19: Identifikované znaky krajinného rázu (zdroj: Jurečková, MUNI Brno)

Typ znaku	Identifikovaný znak krajinného rázu	Klasifikace znaků		
		dle významu	dle projevu	dle cennosti
Znaky přírodní charakteristiky území	Plochá niva řeky Moravy se zvedajícím se reliéfem při okrajích	XXX	0	X
	Široké koryto řeky Moravy na území Uherského Hradiště zregulováno, ne příliš čistá voda	XX	0	X
	Na jižním okraji Starého Města a Uh. Hradiště několik slepých ramen, bez vzácnější bioty	X	0	X
	Severozápadní okraj oblasti část umělého rovného úseku Baťova kanálu	X	0	X
	Několik malých ploch stojatých vod u Veleharadu a v nivě Moravy u severního okraje St. Města a Uh. Hradiště	X	0	X
	Velkou část oblasti tvoří městská zástavba (asi 60 %), větší orné plochy (20 %), sady a vinice (5 %), bez lesních ploch	XXX	0	X
	Dosud žádné MZCHÚ, Park Rochus v jednání	X	0	X
Znaky kulturní a historické charakteristiky území	Jedno z nejdelších osídlení v rámci republiky, již od paleolitu	X	+	X
	Rada archeologických nálezů (Sady, Špitálky, Na Valách, Modrá)	XX	+	XX
	Uherskohradištsko jako jedno z center Velkomoravské říše (ostrov sv. Jiří), centrum politiky, obchodu, kultury, náboženství	XXX	+	XX
	Uherskohradištsko jako jádrová oblast Slovácka, velké slavnosti, vinařská tradice, muzea slovácké lidové kultury	XXX	+	XX
	Velký význam Veleharadu jako duchovního centra, masivní poutě věřících, velké bohoslužby během katolických svátků	XXX	+	XXX
	Množství církevních staveb: kostely, františkánský klášter v Uh. Hradišti, rozsáhlý areál kláštera na Velehradě (téměř 8 ha)	XX	+	XX
	Turistické atrakce se slovanskou tematikou: Archeoskanzen Modrá, památník Velké Moravy	X	+	XX
	Velké průmyslové areály na západním a jihozápadním okraji St. Města, severním okraji Uh. Hradiště a mezi Uh. Hr. a Kunovicemi	X	-	X
Znaky prostorové povahy a harmonického měřítka	Horizont v okolí Uh. Hradiště a St. Města je málo výrazný, tvoří ho východní okraj Chřibů (nejvíce patrné 3 vrcholky Buchlova) a mírná západní část Vizovické vrchoviny	XXX	0	X
	Bliže k Velehradu a Modré výraznější horizont Chřibů, Buchlovské kopce viditelné jen z rozhledny u Modré	XX	+	X
	Díky plochému reliéfu Uherského Hradiště a východní části Starého Města dobrá viditelnost kostelních věží z okolí 5 km	XX	+	X
	Dominanta věží baziliky na Velehradě, lokální význam, viditelná pouze z okolního vyššího terénu	XX	0	XX
	Lokální dominanty netypických hranolovitých bílých věží kostela sv. Ducha ve St. Městě	X	0	XX
	Lokální dominanty vysokých komínů průmyslových areálů na okraji St. Města	X	-	X
Legenda		XXX zásadní XX spouštějící X doplňující	+ pozitivní - negativní 0 neutrální	XXX jedinečný XX význačný X běžný

C.I.4. Určující složky flóry a fauny

Fauna a flóra

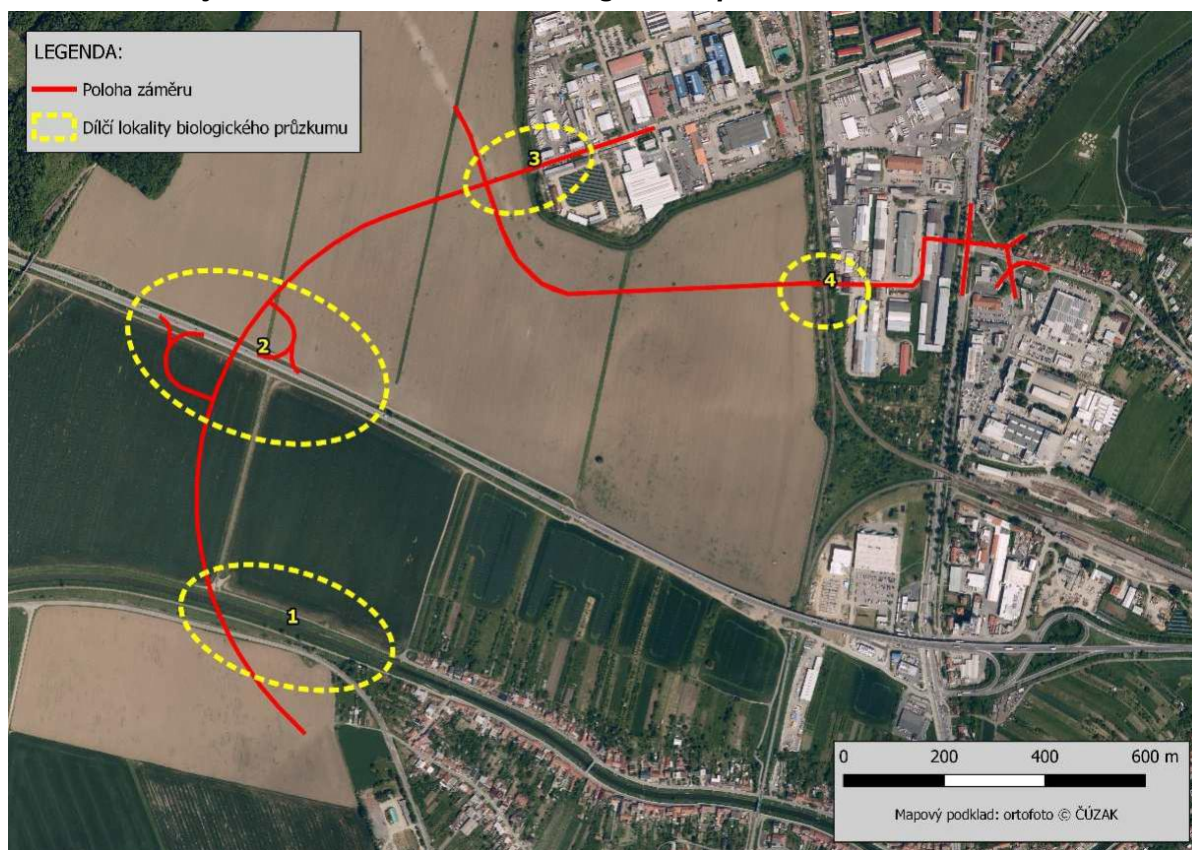
V rámci oznámení záměru byl proveden biologický průzkum dotčeného území (Losík, 11/2025), který je uveden v příloze oznámení. Z průzkumu níže vyjímám:

Flora a vegetace

Plánovaný záměr je na většině své trasy veden přes intenzivně využívaná pole, na nichž se kromě pěstovaných plodin vyskytuje jen omezené množství nejodolnějších plevelů, jako jsou hluchavka nachová, pcháč rolní, chrpa modrá, zemědělský lékařský, rmen rolní, peníze rolní, kokoška pastušá, tobočka, violka rolní, rozrazil perský, mléč rolní, rýt žlutý, bér zelený, kakost maličký a pýrovník psí.

Trvalé porosty se v trase záměru nacházejí zejména na okrajích cest a březích vodotečí. V následujícím textu jsou popsány dílčí lokality (číslování lokalit je uvedeno na obrázku níže), na nichž se realizace záměru dotkne trvalých porostů, většinou se sporadickým zastoupením dřevin.

Obrázek 29: Vyznačení dílčích lokalit biologického průzkumu



V místech křížení záměru s tokem Olšavy (dílčí lokalita 1) je její koryto napřímené a upravené do ohrázaného lichoběžníkového profilu. Břehy koryta i svahy protipovodňových hrází jsou porostlé travo-bylinnou vegetací, v níž převládají běžné nitrofilní a mezofilní druhy. Porosty jsou pravidelně sečené. Dominantními druhy jsou ovsík vyvýšený, jílek vytrvalý, srha laločnatá a kostřava luční. Dále se zde vyskytují opletka křovištní, ostružiník ježíník, svízel bílý, vikev ptačí, jitrocel kopinatý, srpek obecný, orsej jarní, vesnovka obecná, škarda dvouletá, čičorka pestrá, šťovík rozvětvený, chrpa luční, řebříček obecný,

kopřiva dvoudomá, víkev plotní, pcháč oset, barborka obecná, bršlice kozí noha, mléč rolní, kostival lékařský, svízel přitula, hluchavka bílá, pelyněk černobýl, kozí brada východní, sveřep bezbranný, divizna malokvětá, bolehlav plamatý, šalvěj luční, měrnice černá, silenka dvoudomá, heřmánkovec nevonný, víkev chlupatá, bršlice kozí noha, šťovík tupolistý, chrastavec rolní, přeslička rolní, máta rolní, slunečnice topinambur, tolíce dětelová, máchelka podzimní, pryšec chvojka, vratič obecný, laskavec ohnutý, křen selský, lopuch plstnatý, pampeliška lékařská, jetel zvrhlý a mydlice lékařská. Na hraně břehu na kontaktu s vodou se pak vyskytují chrastice rákosovitá, rukev obojživelná, kyprej vrbice, karbinec evropský, lipnice obecná a dvouzubec černoplodý. Při březích se ve vodním prostředí toku vyskytují rdesno obojživelné a rdest uzlinatý.

Vzrostlé dřeviny se v místech plánovaných mostů přes Olšavu na jejích březích nevyskytují, najdeme zde jen drobný nálet vrby křehké a bezu černého. Porost dřevin se nachází v místě plánovaného kruhového objezdu, který bude zajišťovat napojení záměru na ul. Na Záhonech. Nachází se zde opuštěné plochy zahrad, kde se kromě nesečených druhově chudých travníků vyskytují zplanělé slivoně, ptačí zob obecný, nálet ostružiníků, vrby jívy, ořešáku královského, hlohu, růže šípkové, topolu bílého a bezu černého. Bylinné patro je tvořené zejména srhou laločnatou, ovsíkem vyvýšeným a třtinou křovištní, dále se zde vyskytují kopřiva dvoudomá, pcháč rolní, Inice květel, turan roční, lopuch plstnatý, šťovík tupolistý a svízel přitula.

Trvalé travní porosty se v trase záměru nacházejí také v úseku plánované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/50 (dílčí lokalita 2). Zde se okrajích stávající komunikace a souběžných polních cest nacházejí nereprezentativní porosty s převahou ruderálních druhů (obr. 5). Vyskytují se zde jednak druhy, které zde byly vysety (jílek vytrvalý, jetel luční, kostřava červená, kostřava luční), ale převažují nitrofilní plevely, jako jsou pelyněk černobýl, šťovík rozvětvený, heřmánek terčovitý, vousatka prstnatá, silenka dvoudomá, bér zelený, mrkev obecná, locika kompasová, štětka planá, turan roční, Inice květel, čičorka pestrá, čekanka obecná, bodlák obecný, bodlák kadeřavý, pcháč oset, hadinec obecný, komonice lékařská, lebeda lesklá, merlík bílý, jetel plazivý, slunečnice topinambur, pastinák setý, měrnice černá a hořčík jestřábníkovitý. Dřeviny jsou přítomné jen v podobě ojedinělých výskytů náletových dřevin (vrba jíva, topol kanadský, růže šípková, javor jasanolistý). Na severní straně silnice se souvislejší porost křovin nachází za protihlukovou stěnou, zde dominují slivoně a dále se zde vyskytují také jasan ztepilý, bez černý a přísavník pětistý.

V místě napojení na ul. Průmyslová trasa záměru přechází přes vodní tok Stará Olšava (dílčí lokalita 3). Také tato vodoteč byla v minulosti napřímena a svedena do zahloubeného koryta (obr. 6). Voda zde stagnuje a dno je zarostlé mokřadními druhy, zejména zblochanem vodním, orobincem širokolistým a ostricí stíhlou. Dále se zde vyskytují okřehek menší, závitka mnohokořenná, lipnice obecná, chrastice rákosovitá, karbinec evropský, opletník plotní, ostružiník ježiník, chmel otáčivý, sveřep měkký, srha laločnatá, pryskyřník prudký a kopřiva dvoudomá. Dřeviny se zde vyskytují jen ojediněle v podobě náletu trnky obecné, lípy srdčité a bezu černého. Na okraji zastavěného území se nachází výsadby ořešáku královského.

Méně významné porosty trvalé vegetace se nacházejí také v místě křížení záměru s železniční tratí. Na obou stranách železnice se nacházejí malé zahrádky s ovocnými a okrasnými dřevinami a při jejich okrajích občasné sečené plochy nitrofilních travníků (ovsík vyvýšený, srha laločnatá, pýrovník psí, sveřep střešní) nebo neudržovaná místa zarůstající křovinami (svída krvavá, slivoně, růže šípková, plamének plotní).

Vegetaci v záměrem dotčeném území lze na základě provedeného botanického průzkumu označit za druhově chudou a silně ovlivněnou působením člověka. Přírodní biotopy se ve sledovaném území nevyskytují. Většina ploch dotčených realizací záměru je v současnosti využívána jako pole nebo se jedná o sekundární porosty bez výskytu ochranně významnějších druhů rostlin. Dřeviny jsou v trase záměru zastoupeny jen v podobě malých fragmentů náletových porostů nebo výsadeb v zahradách. Výskyt zvláště chráněných rostlin nebyl v trase plánované komunikace zaznamenán.

Dendrologický průzkum

Mimo biologický průzkum byl v rámci přípravy záměru zpracován dendrologický průzkum (Ekopontis, 06/2022), který je uveden v příloze Oznámení.

Průzkumem zájmového území bylo zjištěno celkem 76 druhů dřevin, z toho 51 druhů stromů a 25 druhů keřů (viz tabulky v citované průzkumu). Celkem bylo zaznamenáno 201 bodových dat (164 nadlimitních a 37 samostatně rostoucích podlimitních stromů) a 26 zapojených porostů o celkové ploše 12 364 m².

Posuzované dřeviny jsou z velké části vysazené okrasné stromy a keře vyskytující se v rámci městské zeleně, případně jsou součástí zahrádek, průmyslových areálů a výsadeb podél komunikací. Ve volné krajině mimo sídla se uplatňují také náletové dřeviny. V druhovém složení dominovala lípa srdčitá (*Tilia cordata*) a méně pak ořešák královský (*Juglans regia*); tyto druhy se vyskytovaly nejčastěji ve výsadbách podél komunikací ve městě i mimo něj jako doprovodné dřeviny pozemních komunikací. Z dalších druhů se uplatňovaly různé kultivary třešní či višní (*Prunus spp.*), jabloní (*Malus spp.*) a také četné jehličnany, jako např. smrk pichlavý (*Picea pungens*), borovice černá (*Pinus nigra*), borovice lesní (*Pinus sylvestris*), jalovce (*Juniperus spp.*), zeravy (*Thuja spp.*) a další druhy vysazené v rámci městské zeleně. Zaznamenány byly také invazní druhy, z nichž nejčastější byl javor jasanolistý (*Acer negundo*), který se nacházel často v zapojených porostech.

Výsledky dendrologického průzkumu jsou v komplexní podobě předloženy v rámci tabulek (Soupis zaznamenaných druhů dřevin s dendrologickými parametry) a výkresů (Mapový výstup s lokalizací zaznamenaných dřevin) v přílohách dendrologického průzkumu.

Fauna

Zoologický průzkum byl zaměřen na všechny skupiny živočichů, které se v území dotčeném vyskytují a mohou být záměrem významněji ovlivněny. Obratlovci byli monitorováni prostřednictvím přímých pozorování, sledováním akustických projevů a vyhledáváním pobytových stop. Průzkum výskytu letounů byl proveden pomocí bat detektoru. Společenstvo bezobratlých bylo sledováno s důrazem na zvláště chráněné druhy.

Savci jsou v dotčeném území zastoupeni zejména drobnými zemními druhy, které jsou schopné osidlovat i intenzívně využívanou zemědělskou krajinu. Hojně je zde rozšířen hraboš polní, krtek obecný a hryzec vodní. V ekotonech na okrajích polí žijí myšice rodu *Apodemus*, bělozubka šedá a ježek východní. Trvalá přítomnost větších druhů savců je v záměrem dotčeném území limitovaná absencí rozsáhlejších porostů dřevin, které by těmto živočichům poskytovaly úkryt. Přesto se v území pravidelně vyskytují srnec obecný, liška obecná, zajíc polní, kuna skalní a lasice kolčava. Ve vazbě na koryto Olšavy byl zaznamenán také výskyt invazní nutrie a podél toku občas prochází i silně ohrožená vydra říční. Výskyt křečka polního nebyl i přes cílený monitoring na polích v trase záměru zaznamenán.

Také výskyt netopýrů je v dotčeném území limitován absencí porostů dřevin, jejich sporadický výskyt byl zjištěn nad korytem Olšavy na okraji intravilánu Kunovic (netopýr vodní, netopýr nejmenší), dále také v místě napojení na ul. Průmyslová v okolí Staré Olšavy (netopýr hvízdavý, netopýr večerní). Dále byla nad dotčeným územím zjištěna lovecká aktivita netopýra rezavého. Jednalo se o výskyty jednotlivých jedinců, užívané úkryty netopýrů nebyly na záměrem dotčených plochách zaznamenány.

Z ptáků byl v dotčeném území zaznamenán výskyt druhů, které jsou schopné osidlovat zemědělskou krajinu a příměstské biotopy. V porostech dřevin v zahradách a na jejich zarůstajících okrajích hnízdí kos černý, pěnice černohlavá, budníček menší, vrabec polní, pěnkava obecná, zvonohlík zahradní, straka obecná, holub hřivnáč a bažant obecný. Na okrajích intravilánu se vyskytují rehek domácí a vrabec domácí. Mezi poli a na okrajích



polních cest hnízdí skřivan polní, na březích Staré Olšavy rákosník zpěvný. Do zájmového území zaletuje řada druhů ptáků za potravou. Pravidelně byli pozorováni špaček obecný, sýkora koňadra, sýkora modřinka, jiřička obecná, drozd kvíčala, stehlík obecný, strakapoud velký, konipas bílý, strnad obecný, hrdlička zahradní, volavka popelavá, poštołka obecná, káně lesní a kalous ušatý. Ze zvláště chráněných druhů se v území vyskytuje silně ohrožená křepelka obecná, její výskyt byl ojediněle zaznamenán v polních kulturách. V keřích na okrajích zahrad a cest vzácně hnízdí ohrožený ťuhýk obecný a na tahu se zde objevuje ohrožený lejsek šedý. Podél koryta Olšavy pravidelně proletuje silně ohrožený ledňáček říční. Další zvláště chráněné druhy ptáků občas zaletují do polí v území záměru při lovu potravy, pozorováni byli ohrožený moták pochop, kriticky ohrožený luňák červený, ohrožený krkavec velký a silně ohrožená volavka bílá. Nad územím také pravidelně loví ohrožená vlaštovka obecná a rorýs obecný. Dle údajů v nálezové databázi AOPK ČR (2025) byli v dotčeném území a jeho bližším okolí v posledních letech zaznamenáni také ohrožený čáp bílý a silně ohrožený ostříž lesní, strakapoud jižní a krahujec obecný.

Z plazů se v dotčeném území vyskytuje silně ohrožená ještěrka obecná, která zde roztroušeně osidluje zarůstající okraje cest, železnice, zahrad a také protipovodňové hráze podél Olšavy. Z obojživelníků byl zaznamenán pouze skokan zelený, tento silně ohrožený druh je v dotčeném území vázán na koryto Olšavy, kde dochází k migraci mladších jedinců při rozsidlování v krajině. Zelení skokani byli zjištěni také v korytě Staré Olšavy, kde díky stagnující vodě může docházet i k jejich rozmnožování. Nelze vyloučit ani občasný výskyt jedinců silně ohroženého skokana štíhlého, který při průzkumech sice zaznamenán nebyl, ale dle údajů v nálezové databázi AOPK ČR se v okolí dotčeného území vyskytuje (např. v EVL Nedakonický les). Jedná se o velmi pohyblivý druh, jehož jedinci při hledání nových biotopů migrují na relativně dlouhé vzdálenosti. Nelze proto vyloučit, že tito jedinci občas neprotrouhnou i do záměrem ovlivněného území.

Výskyt ryb byl zaznamenán v korytě Olšavy, kde se vyskytují běžnější druhy jako jsou plotice obecná, hrouzek obecný, jelec tloušť, střevlička východní, mřenka mramorovaná, parma obecná a hojněji také hořavka duhová.

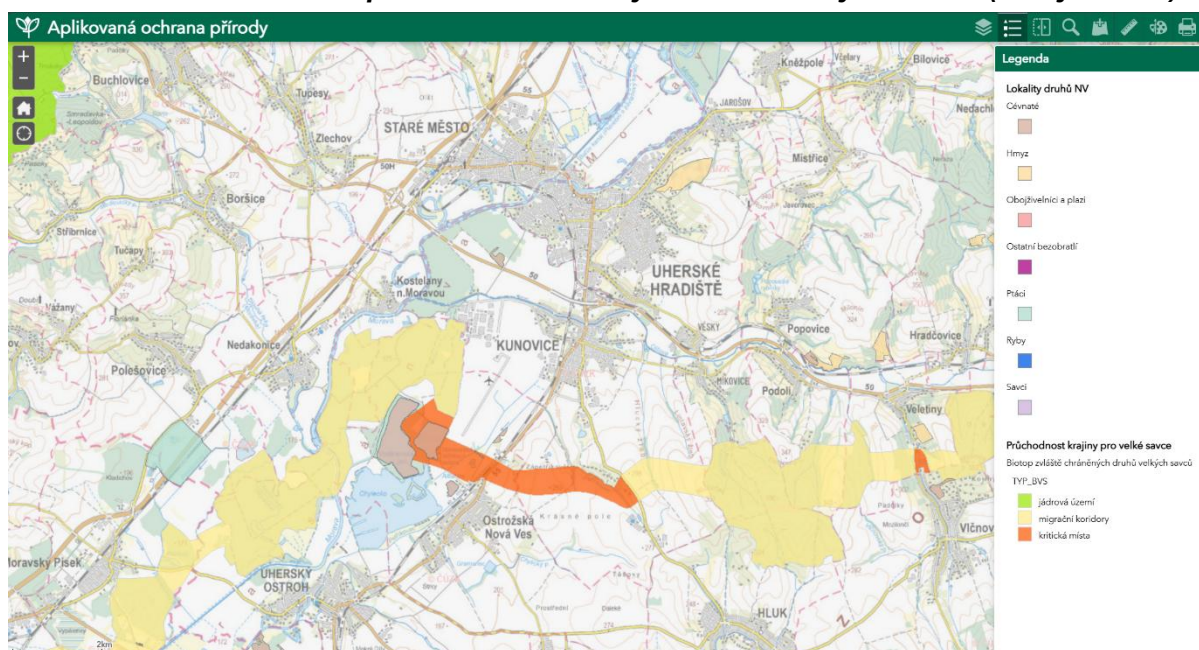
Společenstvo bezobratlých bylo sledováno s důrazem na zjištění přítomnosti zvláště chráněných druhů. Na okrajích zahrad a v ruderalních porostech byl zaznamenán nepočetný výskyt dělnic ohrožených čmeláků rodu *Bombus*, silně ohroženého zlatohlávka huňatého a ohroženého zlatohlávka tmavého. Na stejných biotopech se ojediněle vyskytuje také kriticky ohrožená kudlanka nábožná. Na těchto stanovištích se také ojediněle vyskytují malé podzemní kolonie ohrožených mravenců rodu *Formica*.

V toku Olšavy se vyskytuje několik druhů měkkýšů (škeble říční, velevrub nadmutý, okružanka, bahnivka rmutná) včetně kriticky ohroženého velevruba malířského.

Migrační propustnost krajiny

Na základě dostupných podkladů a terénních zjištění je možné jednoznačně konstatovat, že z hlediska migrační prostupnosti je území významně ovlivněno stávajícími antropogenními prvky v území, tj. silnicemi I/50 a I/55, dálnicí D55 resp. zástavbou měst Kunovice a Uherské Hradiště. Další měrou pro omezení propustnosti krajiny přispívá provoz letiště Kunovice a obou areálů Letu Kunovice.

Realizace záměru tak již nevnáší do území významný prvek, který by dramaticky měnil trasy pohybu migrující zvěře. Na situaci níže je znázorněno umístění biotopů zvláště chráněných druhů velkých savců, které jsou vymezeny mimo území dotčené záměrem.

Obrázek 30: Situace biotopů zvláště chráněných druhů velkých savců (zdroj: AOPK)

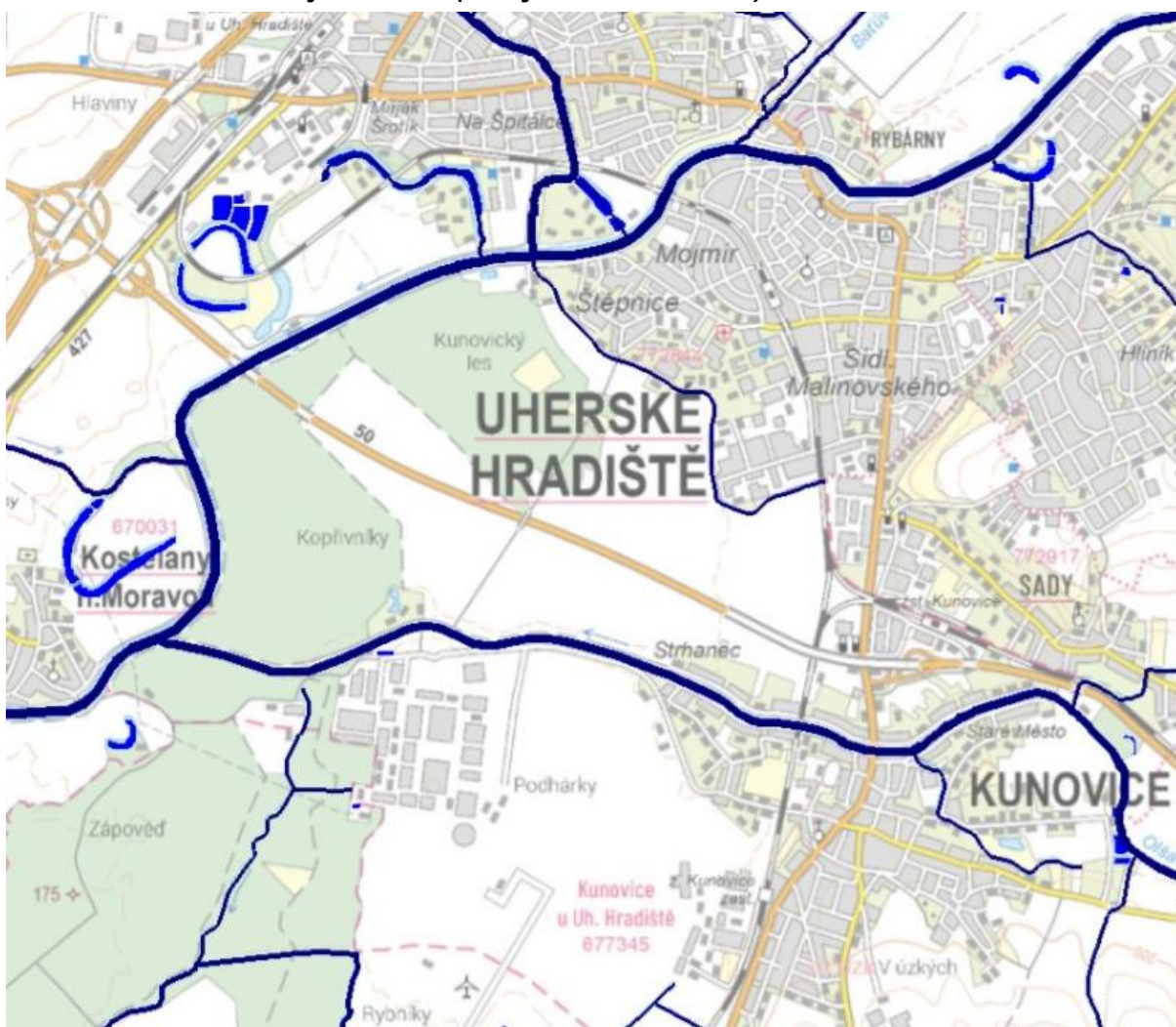
C.I.5. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy

Významné krajinné prvky (VKP)

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.

Záměr kříží vodní toky Olšava a Stará Olšava, které jsou podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významnými krajinnými prvky (VKP).

Obrázek 31: Vodní toky a nádrže (zdroj: HEIS VÚV TGM)

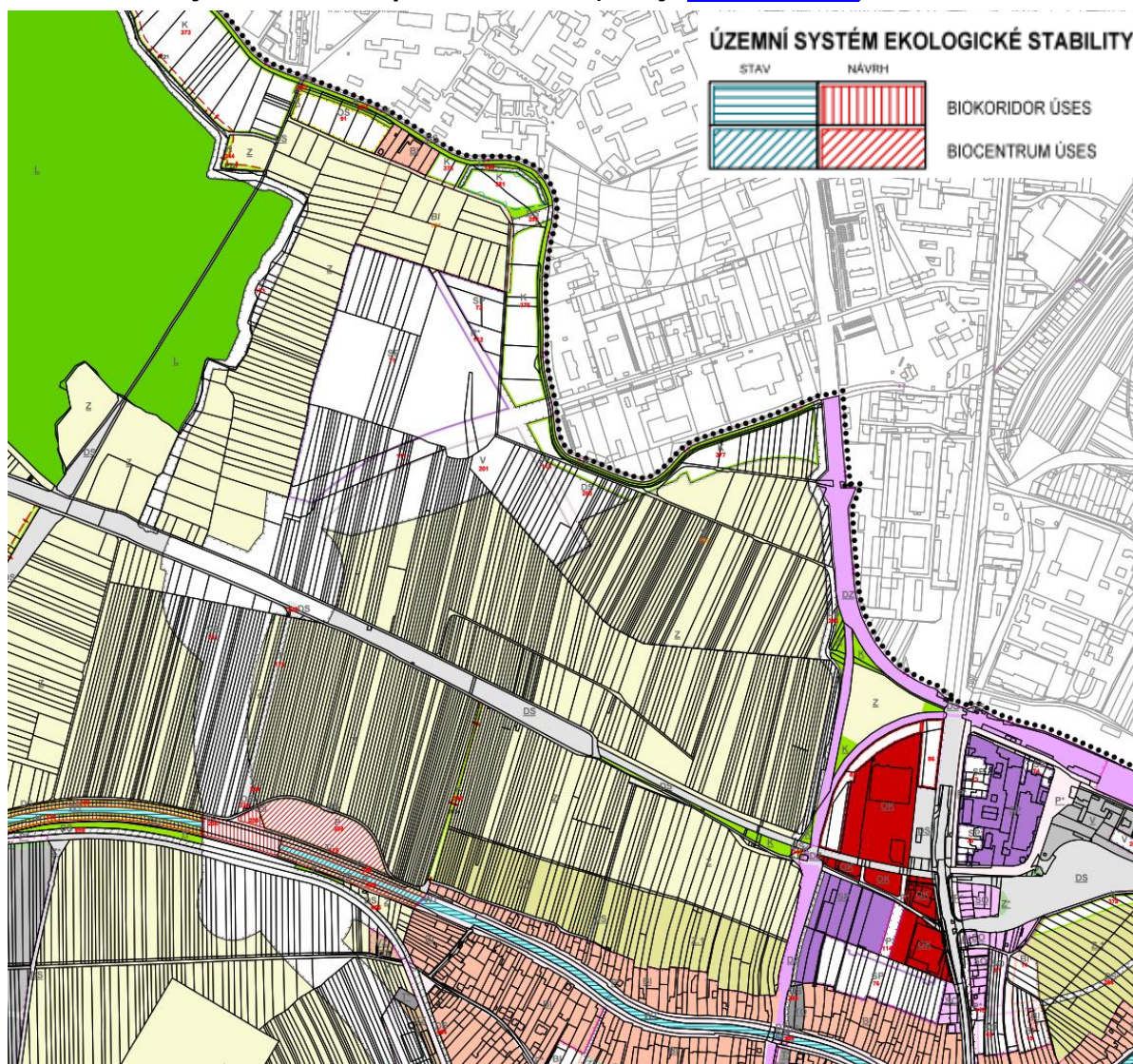


Územní systém ekologické stability (ÚSES)

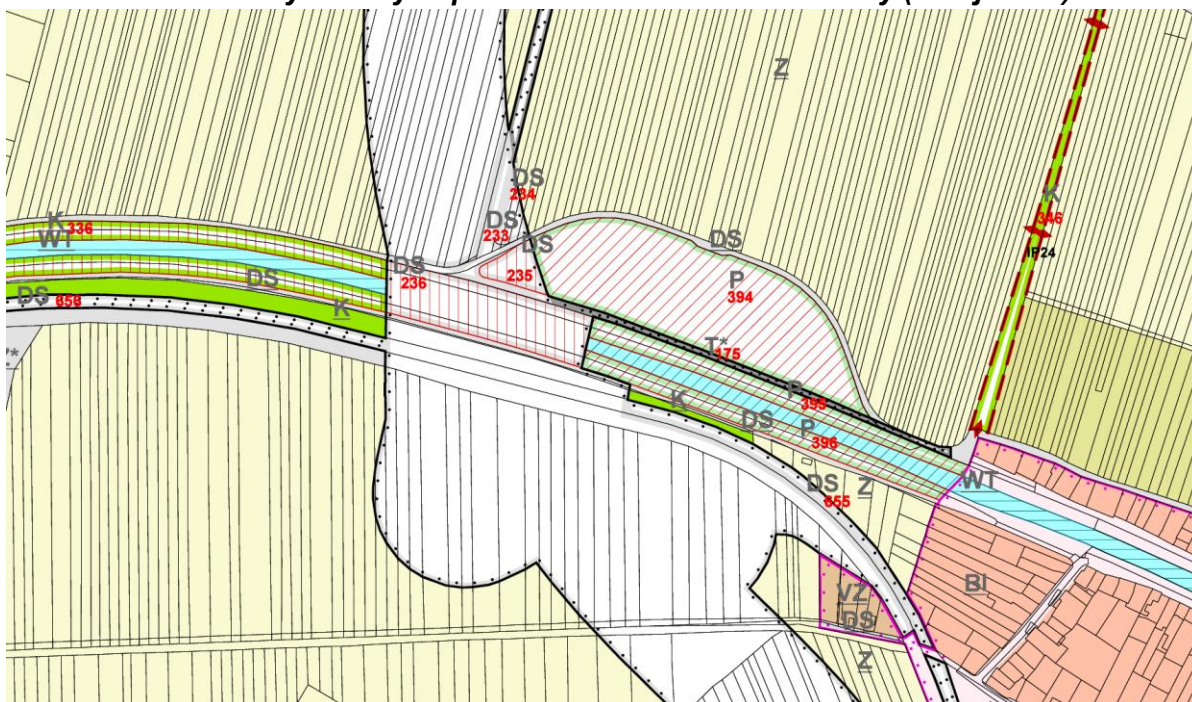
Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb. jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor a interakční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

Na lokální (místní úrovni) je záměr v kontaktu s místním biokoridorem LBK 2, který je vymezen v korytě toku Olšava a dále s navrženými místními biokoridory LBK 2.7 a LBK 2.8, které jsou vymezeny na březích Olšavy. V místě křížení s Olšavou záměrem dotčené území bezprostředně sousedí s plochou místního biocentra LBC Dlouhé a navržených místních biocenter LBC Dlouhé 1, LBC Dlouhé 2 a LBC Dlouhé 3.

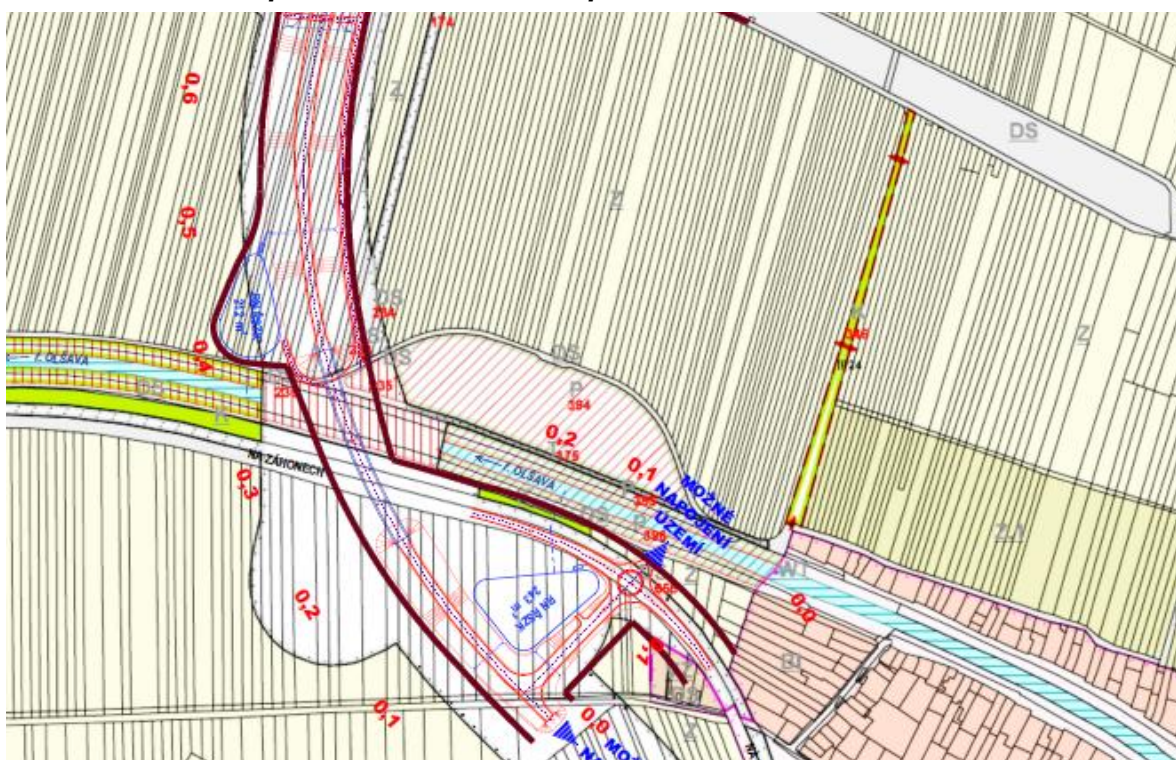
Obrázek 32: Výřez územního plánu Kunovice (zdroj: [ÚP Kunovice](#))



Obrázek 33: Detail vymezených prvků ÚSES v okolí toku Olšavy (zdroj: ÚPD)



Obrázek 34: Detail přechodu komunikace před Olšavu v ÚP

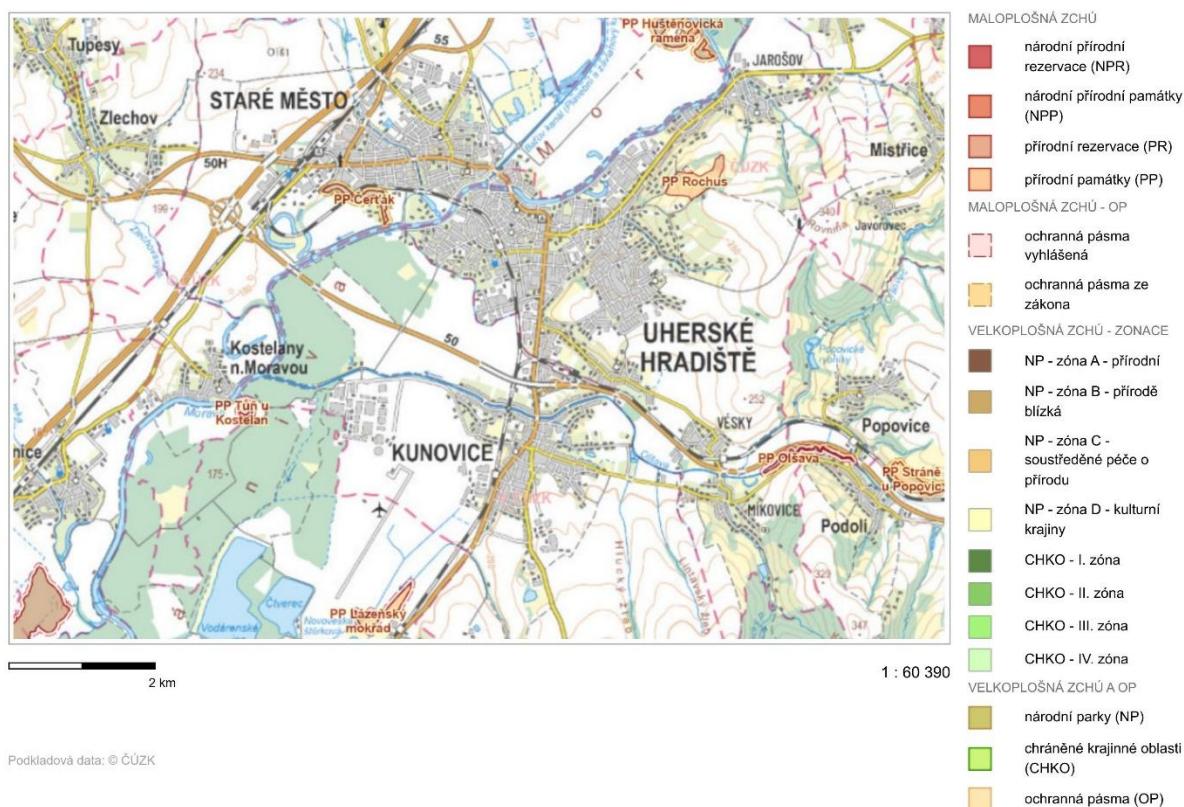


Zvláště chráněná území

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.

Záměr se nedotýká maloplošných (MZCHÚ) ani velkoplošných zvláště chráněných území (VZCHÚ) ve smyslu ZOPK.

Obrázek 35: Situace maloplošných a velkoplošných zvláště chráněných území v širším okolí záměru (Ústřední seznam ochrany přírody)

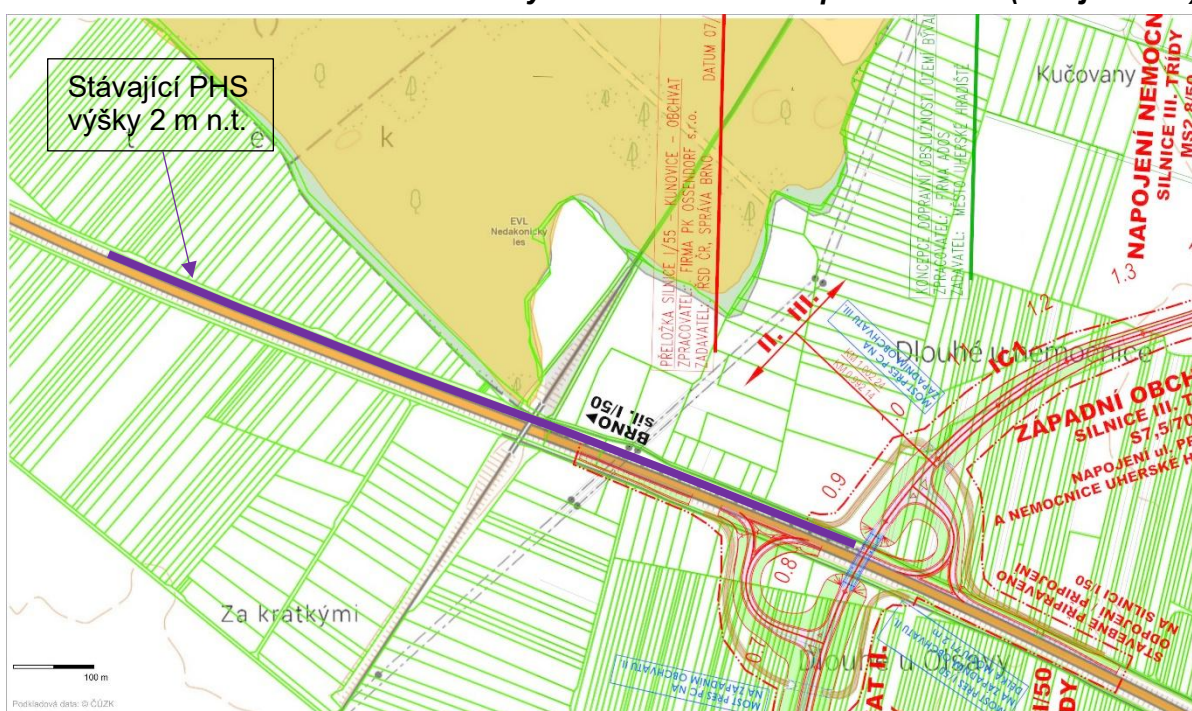


NATURA 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území přírody, kterou společně vytvářejí členské státy Evropské unie. Je určena k ochraně nejvýznamnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejvýznamnějších 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 se nenachází žádné plochy ptačích oblastí ani evropsky významné lokality. Nejbližší chráněným územím je Evropsky významná lokalita Nedakonický les (kód CZ0724107). Předmětem ochrany jsou smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*) (91F0) a hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*). Umístění EVL je uvedeno na situaci níže.



Obrázek 36: Plochy EVL a PO (zdroj: Ústřední seznam ochrany přírody)**Obrázek 37: Hranice EVL Nedakonický les vůči záměru na podkladu KN (zdroj: ÚSOP)**

Dle hlukové studie, která je součástí Oznámení záměru nejsou součástí nových komunikací navržena žádná nová protihluková opatření.

Stávající PHS lze brát z dnešního pohledu jako historický objekt realizovaný před cca 20 lety v souvislosti s přeložkou silnice I/50. Vzhledem k nedostupnosti původních podkladů nelze doložit důvody jejího návrhu. Lze se domnívat, že stěny nezajišťují plnění hlukových limitů, ale ochranu Kunovského lesa před hlukem z dopravy a z pohledu vymezené EVL Nedakonický les. Novým řešením při realizaci MÚK Kunovice Sever budou stávající PHS podél sil. I/50 zachovány v plném rozsahu. Dle stanovisko KUZL 70675/2026 z 30.6.2026 nemůže



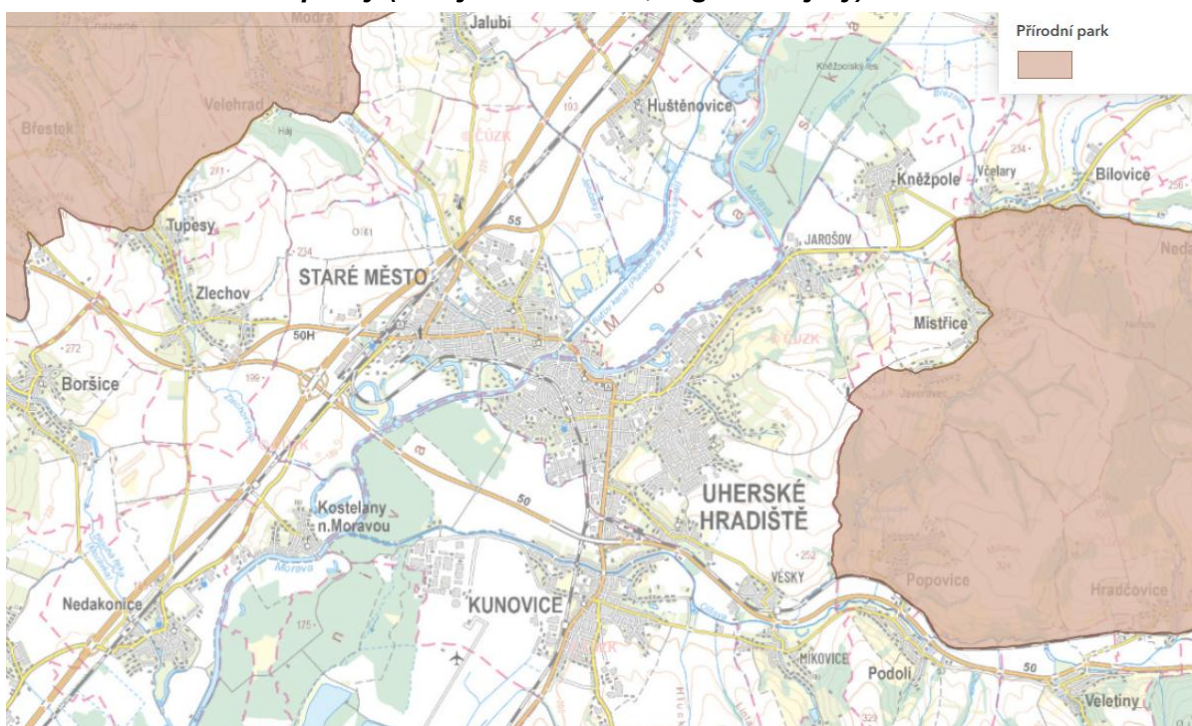
mít záměr vliv na zmíněnou EVL. Svou věcnou povahou nemá záměr potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a předměty ochrany.

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 žádného přírodního parku.

Obrázek 38: Přírodní parky (zdroj: Portál ISOP, registr krajiny)



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

Mimo biologický průzkum byl v rámci přípravy záměru zpracován dendrologický průzkum (Ekopontis, 06/2022), který je uveden v příloze Oznámení.

Průzkumem zájmového území bylo zjištěno celkem 76 druhů dřevin, z toho 51 druhů stromů a 25 druhů keřů (viz tabulky v citované průzkumu). Celkem bylo zaznamenáno 201 bodových dat (164 nadlimitních a 37 samostatně rostoucích podlimitních stromů) a 26 zapojených porostů o celkové ploše 12 364 m².

Posuzované dřeviny jsou z velké části vysazené okrasné stromy a keře vyskytující se v rámci městské zeleně, případně jsou součástí zahrádek, průmyslových areálů a výsadeb podél komunikací. Ve volné krajině mimo sídla se uplatňují také náletové dřeviny. V druhovém složení dominovala lípa srdčitá (*Tilia cordata*) a méně pak ořešák královský (*Juglans regia*); tyto druhy se vyskytovaly nejčastěji ve výsadbách podél komunikací ve městě i mimo něj jako doprovodné dřeviny pozemních komunikací. Z dalších druhů se uplatňovaly různé kultivary třešní či višní (*Prunus spp.*), jabloní (*Malus spp.*) a také četné jehličnany, jako např. smrk pichlavý (*Picea pungens*), borovice černá (*Pinus nigra*), borovice lesní (*Pinus*



sylvestris), jalovce (*Juniperus spp.*), zeravy (*Thuja spp.*) a další druhy vysazené v rámci městské zeleně. Zaznamenány byly také invazní druhy, z nichž nejčastější byl javor jasanolistý (*Acer negundo*), který se nacházel často v zapojených porostech.

Výsledky dendrologického průzkumu jsou v komplexní podobě předloženy v rámci tabulek (Soupis zaznamenaných druhů dřevin s dendrologickými parametry) a výkresů (Mapový výstup s lokalizací zaznamenaných dřevin) v přílohách dendrologického průzkumu.

Památné stromy (část pátá ZOPK)

Záměr územně nezasahuje do památných stromů či skupin stromů. Nejbližše se nachází **Duby z areálu nemocnice** (kód ÚSOP 106071) a **Kudláčovy platany** (kód ÚSOP 106127) – viz situaci níže. Dřeviny, ani jejich ochranná pásma, však nebudou záměrem dotčeny.

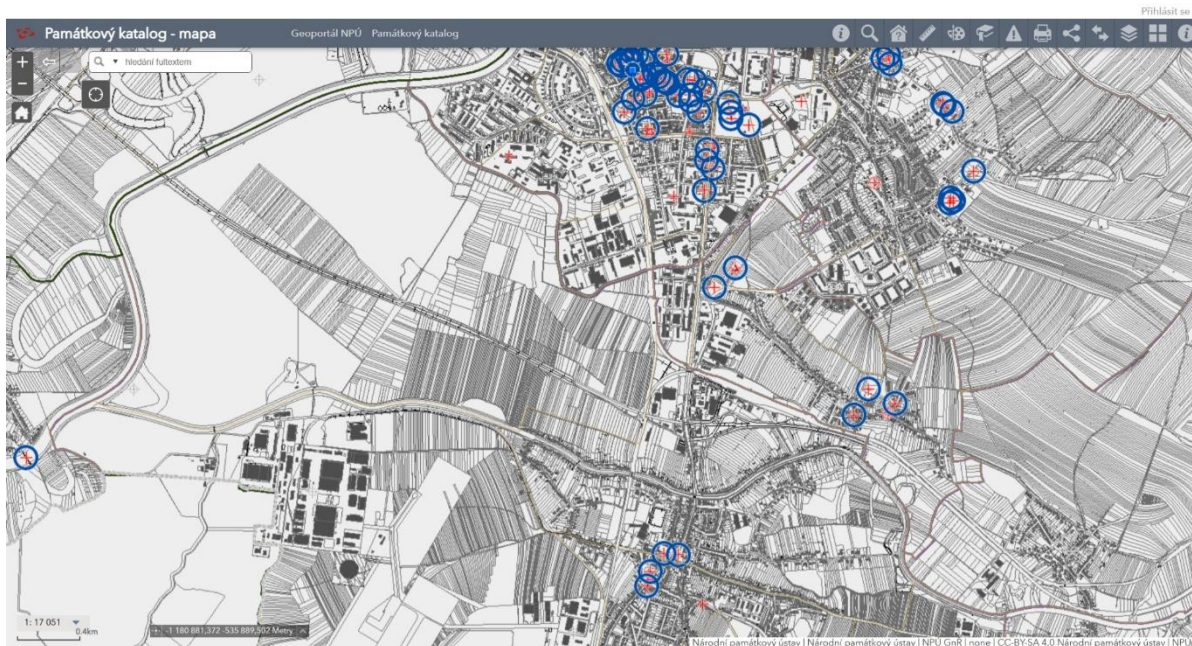
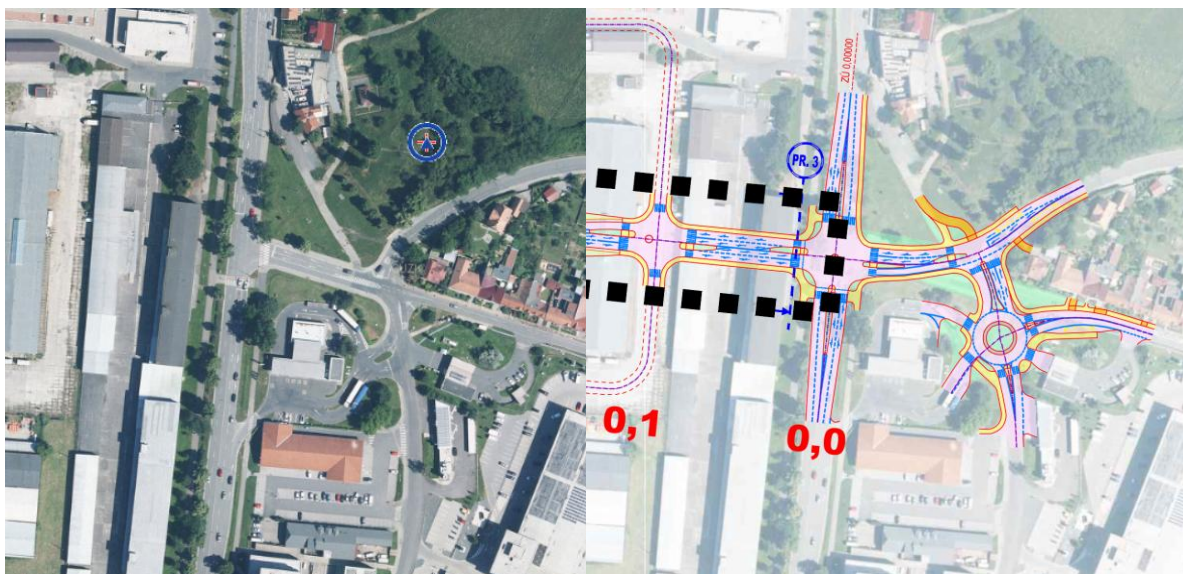
Obrázek 39: Památné stromy (zdroj: Ústřední seznam ochrany přírody)



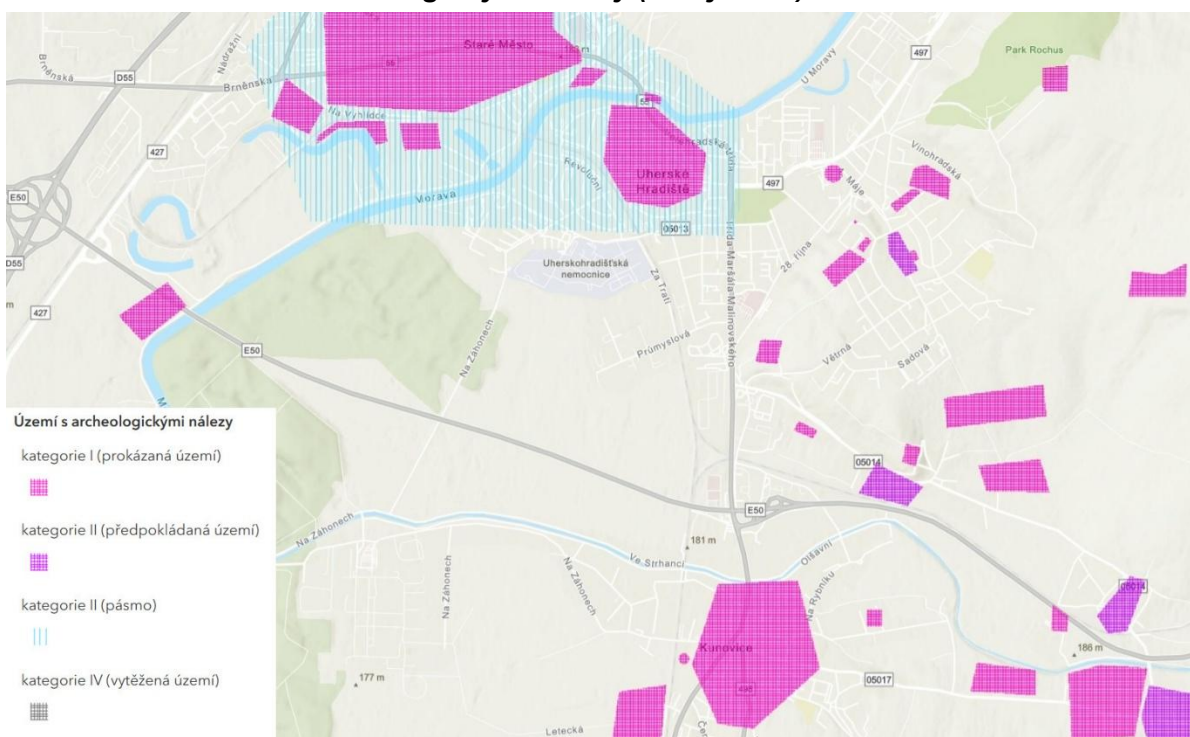
C.I.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Přímo v území dotčeném záměrem nejsou vymezeny žádné památkové rezervace, zóny ani na ně nezasahují jejich ochranná pásma.

Národní kulturní památky ani kulturní památky se přímo v dotčené lokalitě nenacházejí (<https://geoportal.npu.cz/>). V okolí ve však vzhledem k bohaté historii oblasti památky nacházejí – viz situaci níže. Nejblíže záměru se nachází kulturní památka - židovský hřbitov – viz situaci níže. Ani ten však nebude realizací záměru dotčen – viz výřez napojení záměru na Solnou cestu.

Obrázek 40: Kulturní památky v okolí záměru (zdroj: Památkový katalog)**Obrázek 41: Detail umístění židovského hřbitova a řešení záměru**

Dle informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) neleží zájmové území přímo v žádné vymezené ploše ÚAN. Vzhledem k historicky cenným nálezům v širším okolí (mj. viz vymezení ÚAN I a II v okolí) nelze výskyt archeologických nálezů vyloučit.

Obrázek 42: 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).

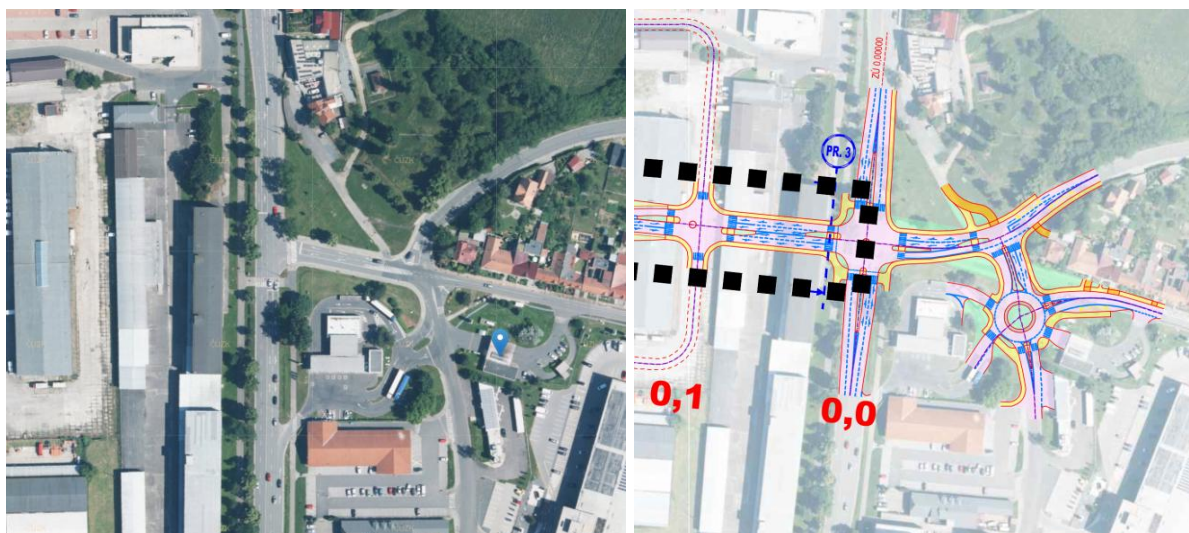
C.I.7. Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Záměr svým charakterem spojuje plochy hustě zalidněné s plochami bez zástavby, tj. řeší dopravní infrastrukturu navazující na stávající zástavbu (a dopravní infrastrukturu) v místech nezastavěných – viz mnoho situací v Oznámení záměru. Dle dat Českého statistického úřadu žilo k 1.1.2025 v Uherském Hradišti 24 887 obyvatel a v Kunovicích 5 570 obyvatel.

Obecně lze říci, že území není zatěžované nad míru únosného zatížení a nepanují v něm extrémní poměry. Z hlediska výskytu starých ekologických zátěží lze využít databázi SEKM (Systém evidence kontaminovaných míst - <https://www.sekm.cz/>). Dle dostupných dat jsou v okolí záměru evidovány různá kontaminovaná místa. SEKM znamená „Systém evidence kontaminovaných míst“ a jedná se o systém zřízený Ministerstvem životního prostředí ČR pro evidenci, sledování a posuzování priorit kontaminovaných resp. potenciálně kontaminovaných míst a lokalit s řešenou ekologickou újmou.

V kolizi se záměrem se nachází místo poblíž Solné cesty – Čerpací stanice PHM Uherské Hradiště Sady kde je navrženo umístění okružní křižovatky, resp. nové napojení ČS.

Obrázek 43: Umístění kontaminovaného místa, resp. výřez situace řešení záměru



Dle informací SEKM (GEOtest, a.s., RNDr. Vodičková, 10/2021) je v ploše ČSPH kontaminace NEL. Historicky je ČSPH v provozu od roku 1971. V roce 1990 proběhlo první sanační čerpání, které trvalo od roku 1990 do dubna 1991. Limitní koncentrace (1 mg/l NEL). Za uvedené období bylo odčerpáno 407 l ropných uhlovodíků. Druhá etapa sanačního čerpání probíhala od dubna 1993 a pokračovala do října 1993. Byly také provedeny stavební úpravy. Monitoring 1996 potvrdil existenci pouze zbytkové kontaminace, vázané v okolí vrtu HP1. Další nápravná opatření nebyla stanovena. Monitoring 1995 -1996 potvrdil odstranění většiny znečištění. Na čerpací stanici je pět jednoplášťových podzemních nádrží.

Obrázek 44: Umístění kontaminovaných míst v širším okolí (zdroj: SEKM)



Dle mapy svahových deformací (<http://www.geology.cz/>) se nachází na lokalitě záměru nenachází žádné sesuvy.

Tabulka 21: Měřené imisní koncentrace znečišťujících látek v r. 2024 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Lokalita	Uherské Hradiště
Průměrná roční koncentrace NO_2	21,4
Průměrná roční koncentrace CO	372,7
Průměrná roční koncentrace PM_{10}	21,7

Tabulka 22: Průměrné imisní pozadí posuzované lokality v místě zdroje (křížení I/50 a I/55)

PM_{10}	$\text{PM}_{2,5}$	CO	NO_2	Benzen	Benzo[a]pyren
20,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	~ 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	~18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	~1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	~ 1 ng/m^3

Tabulka 23: Imisní limity – ochrana zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Oxid uhelnatý	Maximální denní osmihodinový průměr *	10 mg/m^3	-
Částice PM_{10}	24 hodin	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35
Částice PM_{10}	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Částice $\text{PM}_{2,5}$	1 kalendářní rok	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Benzen	1 kalendářní rok	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Benzo[a]pyren	1 kalendářní rok	1 ng/m^3	-

Posuzovaná lokalita se nachází ve Zlínském kraji. V roce 2024 byl na území Zlínského kraje překročen imisní limit pro benzo[a]pyren (na 0,15 % území):

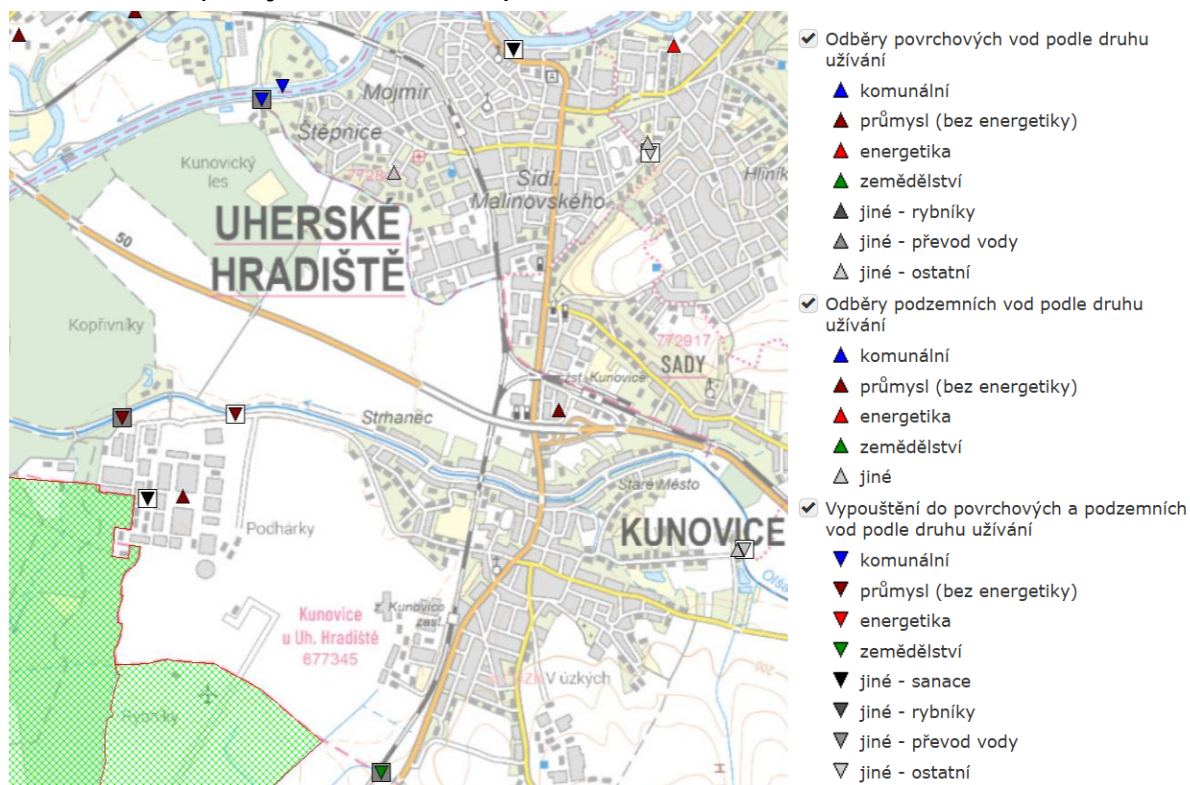
(https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/24groc/gr24cz/24_07_OZKO.pdf)

C.II.2. Voda

Zdroje vody

Přímo v dotčeném území se nenachází místa odběrů (ani vypouštění) vod. Rovněž zde nejsou vymezena ochranná pásma vodních zdrojů.

Obrázek 46: Odběry a vypouštění vod vč. vyznačení ochranných pásem vodních zdrojů (zdroj: HEIS VÚV TGM)



Citlivé oblasti, zranitelné oblasti, koupací vody a rybí vody

Všechny povrchové vody na území České republiky vymezeny jako citlivé oblasti.

Záměrem dotčené území není vymezeno jako zranitelná oblast podle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách v platném znění. Nejbližší území je vymezeno jižně – mimo řešenou oblast.

Obrázek 47: Zranitelné oblasti (zdroj: Národní geoportál INSPIRE)

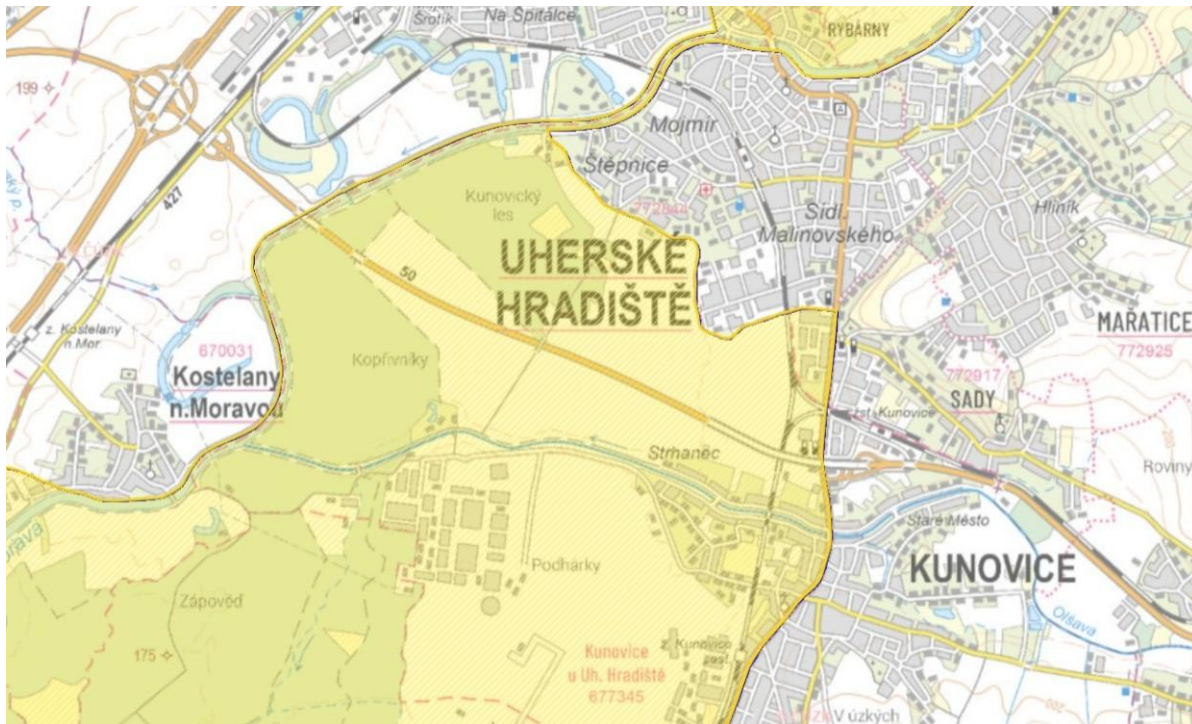


V území nejsou vymezeny povrchové vody využívané ke koupání osob.

CHOPAV

Zájmová oblast zasahuje do ploch chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy (ID 219).

Obrázek 48: Vymezení CHOPAV Kvartér řeky Moravy (zdroj: HEIS VÚV TGM)

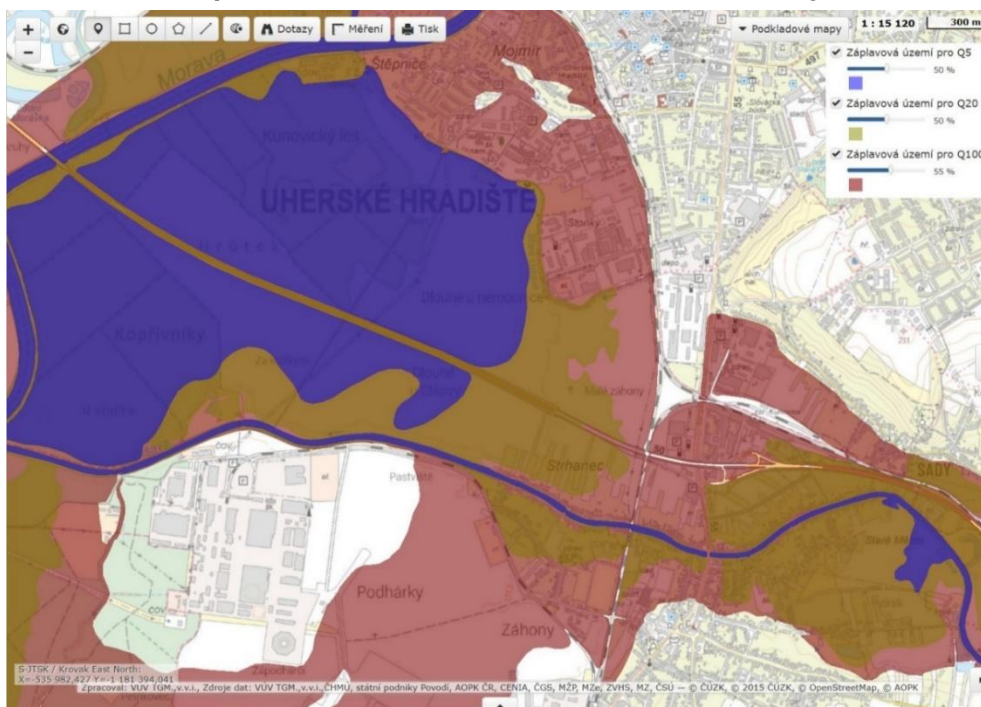


Záplavová území

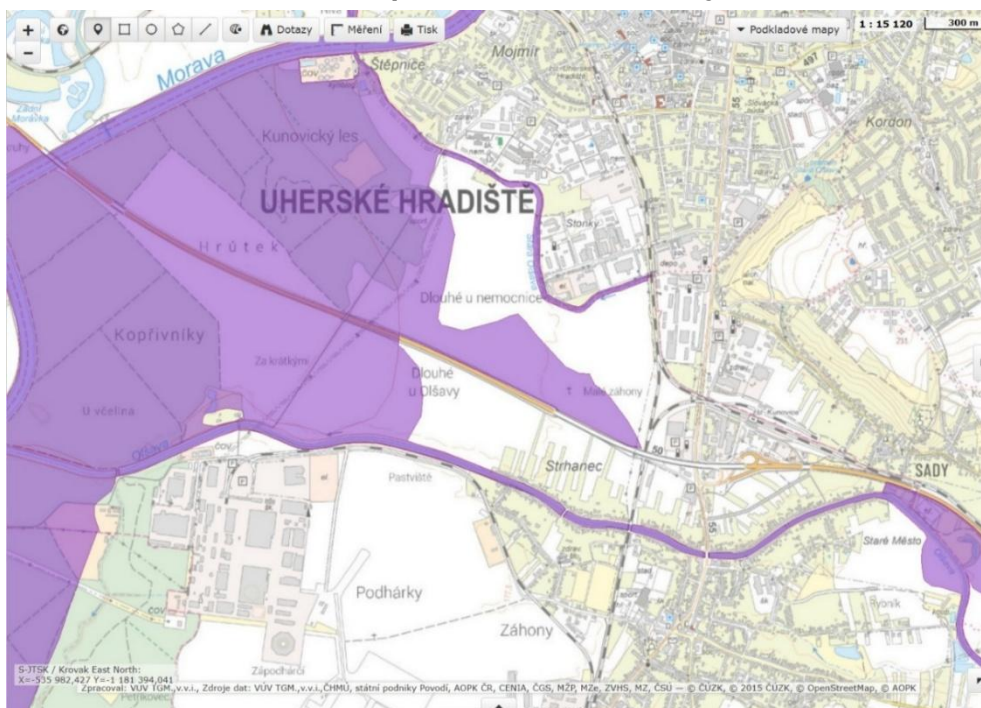
V řešeném území jsou vyznačeny plochy záplavového území Q100, Q20 i Q5 jak ze strany Olšavy, tak ze strany Moravy. Severně od stávající trasy I/50 a v okolí toků Olšavy a Staré Olšavy je vymezena aktivní zóna záplavového území – viz následující situace (zdroj Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka (HEIS VÚV TGM)). Obě řeky mají vyhlášené záplavové území opatřením obecné povahy ze dne:

- Morava – platnost od 15.08.2005
- Olšava – platnost od 26.08.2015

Obrázek 49: Záplavová území hladin Q100, Q20 a Q5 (zdroj: HEIS VÚV TGM)

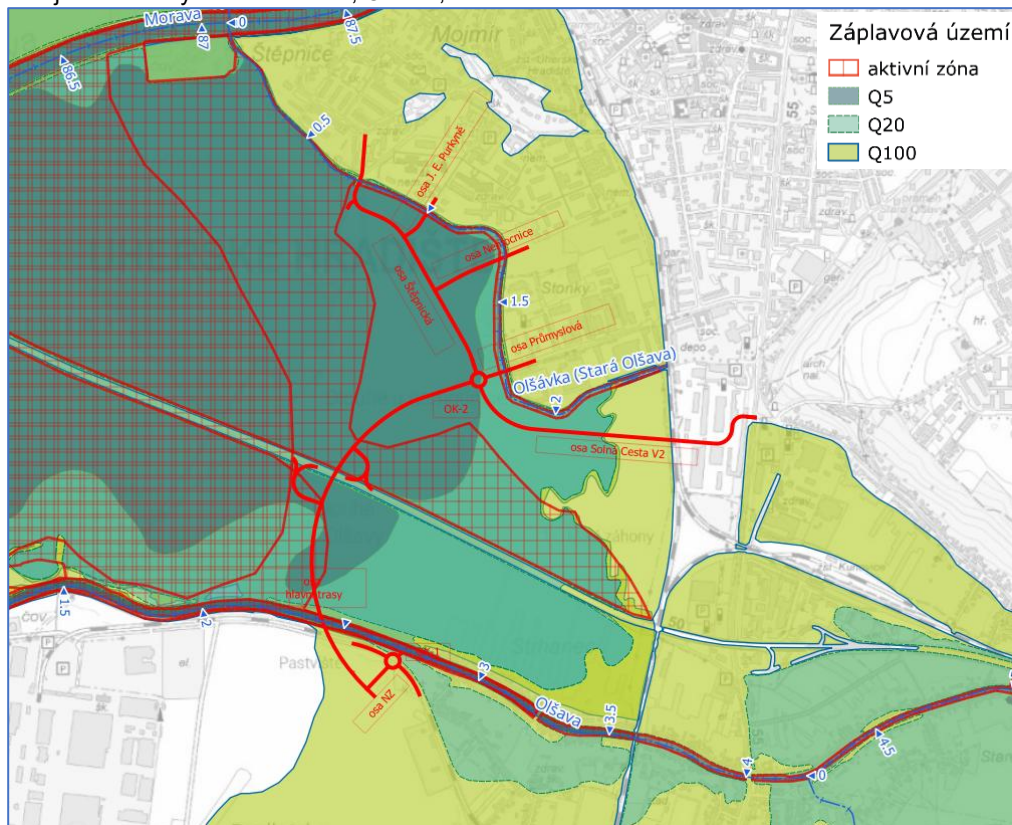


Obrázek 50: Aktivní zóna záplavového území (zdroj: HEIS VÚV TGM)

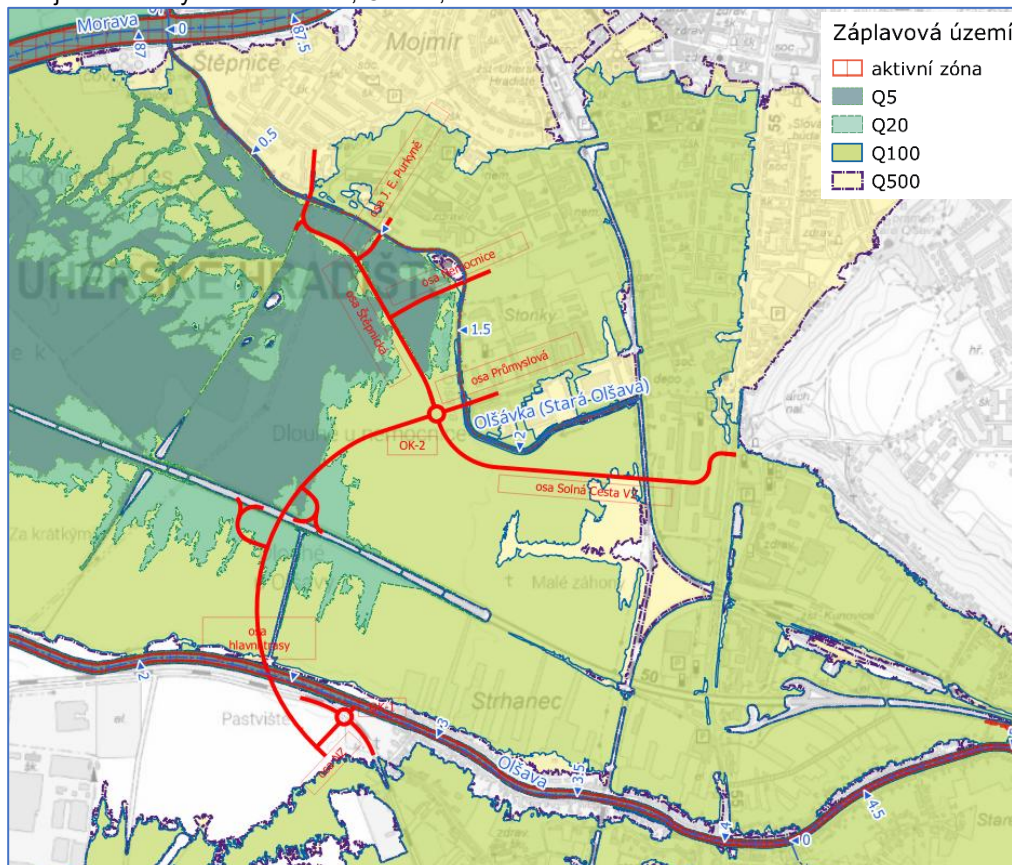


Obrázek 51: Platné záplavové území s návrhem plánované dopravní infrastruktury

Zdroj: Povodňový model Morava, Olšava, VRV a.s. s vloženou trasou záměru

**Obrázek 52: Návrh záměru ve stávajícím záplavovém území**

Zdroj: Povodňový model Morava, Olšava, VRV a.s. s vloženou trasou záměru vč. zohlednění násypů a zářezů

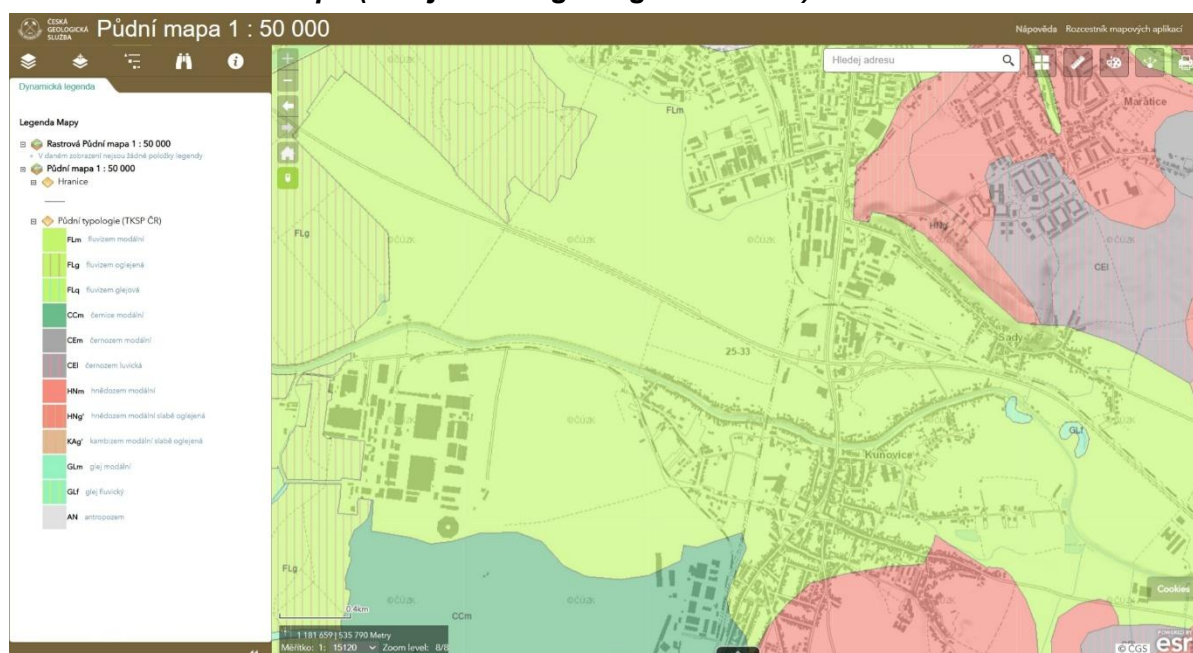


C.II.3. Půda

V širším kontextu se zájmová oblast nachází v nivě Olšavy, resp. Moravy. Převažující půdní typ v nivě je těžší, živinami bohatá fluvizem povodňových sedimentů. Fluvizemě se nachází především v lesních porostech. Objevují se zejména modální, glejové, oglejené a kambické subtypy. Dále od vodních toků, na zemědělsky obdělávaných půdách, se nachází černice vyvinuté z karbonátových eolických uloženin. Na místa s vyšší hladinou podpovrchové vody jsou vázány gleje fluvického subtypu. Na výše zmíněných hrúdech najdeme především regozemě arenické (písečné) a kambizemě arenické přecházející ve fluvizemě arenické až kambické. Okrajově do území zasahují černozemě modální (typické) ze spraší, případně černozemě arenické. Zbývající výměra připadá na antropogenní půdy — antrozemě a vodní plochy.

Zájmová lokalita se dle půdní mapy nachází v oblasti modálních fluvizemí (FLm) viz situaci níže.

Obrázek 53: Půdní mapa (zdroj: Česká geologická služba)



Fluvizemě jsou půdy se stratigrafií O – Ah nebo Ap – M – C, charakterizované pouze fluvickými znaky (vrstevnatost, nepravidelné rozložení organických látek s obsahem > 0,5 % v celém profilu). Tvorba kambického horizontu je obtížně prokazatelná, v profilu lze nalézt i novotvary podobné argilanům, které vznikají při vsakování vody při záplavě. Půdy se vytvářejí v nivách řek a potoků z povodňových sedimentů.

Dle dat Výzkumného ústavu monitoringu a ochrany půdy, v.v.i. (VÚMOP) bylo v řešené lokalitě provedeno v minulosti několik sond. Profil sond byl tvořen orniční vrstvou. Ta byla šedohnědá, jílovitá s mocností 22 cm. Níže pak byl humusový horizont opět šedivé barvy, jílovo-hlinitý s mocností do 30-40 cm. Níže byl zastižen světle šedý jílovitý substrátový horizont o mocnost do 30 cm.

Mocnost skřívky bude záviset na provedeném pedologickém průzkumu, ale lze ji odhadnout na 50 cm.

Základním ukazatelem hodnocení kvality půd jsou **bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ)**, jako nezbytná součást pedologických charakteristik. Záměr se nachází výhradně na orné půdě BPEJ 0.57.00 (v okolí toku Olšavy pak zasahuje trasa do výběžku



BPEJ 0.56.00). Jedná se o fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké ve velmi teplém, suchém klimatickém regionu a středně produkční.

Bonitovaná půdně ekologická jednotka 0.57.00 legislativně spadá dle Vyhlášky o stanovení tříd ochrany č. 48/2011 Sb. do **II. třídy ochrany** zemědělského půdního fondu, její aktuální základní cena podle Vyhlášky k provedení zákona o oceňování majetku (oceňovací vyhlášky) č. 441/2013 Sb. je 13.82 Kč za m² a bodová výnosnost této půdy je na stupnici od 6 do 100 vyjádřena hodnotou 71. Jedná se o středně produkční půdy.

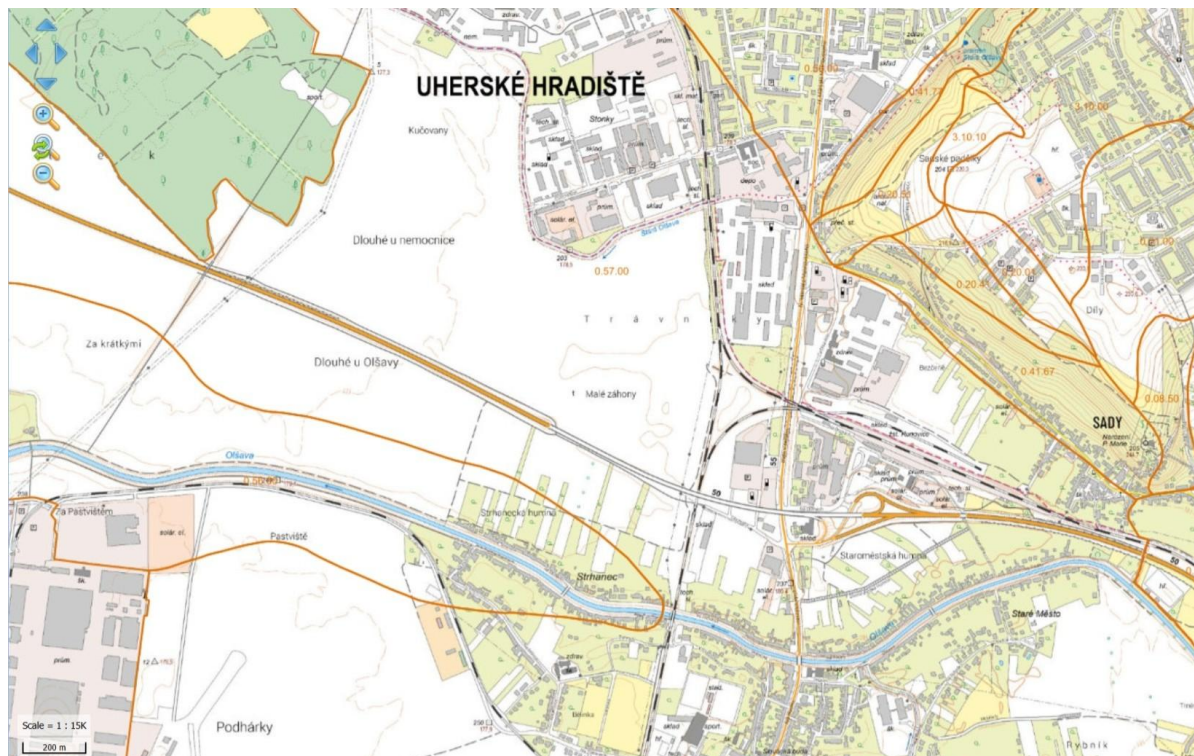
HPJ 57: fluvizem pelická (FLp), fluvizem kambická (FLk), fluvizem kambická eubazická (FLke'), fluvizem kambická mesobazická (FLka'), fluvizem stratifikovaná (FLi), koluvizem pelická (KOp), koluvizem pelická karbonátová (KOp_c), koluvizem pelická oglejená (KOp_g).

V okolí toku Olšavy jsou půdy ZPF zařazeny do BPEJ 0.56.00. Jedná se o fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké ve velmi teplém, suchém klimatickém regionu a středně produkční.

Bonitovaná půdně ekologická jednotka 0.56.00 legislativně spadá dle Vyhlášky o stanovení tříd ochrany č. 48/2011 Sb. do **I. třídy ochrany** zemědělského půdního fondu, její aktuální základní cena podle Vyhlášky k provedení zákona o oceňování majetku (oceňovací vyhlášky) č. 441/2013 Sb. je 14.95 Kč za m² a bodová výnosnost této půdy je na stupnici od 6 do 100 vyjádřena hodnotou 72. Jedná se o středně produkční půdy.

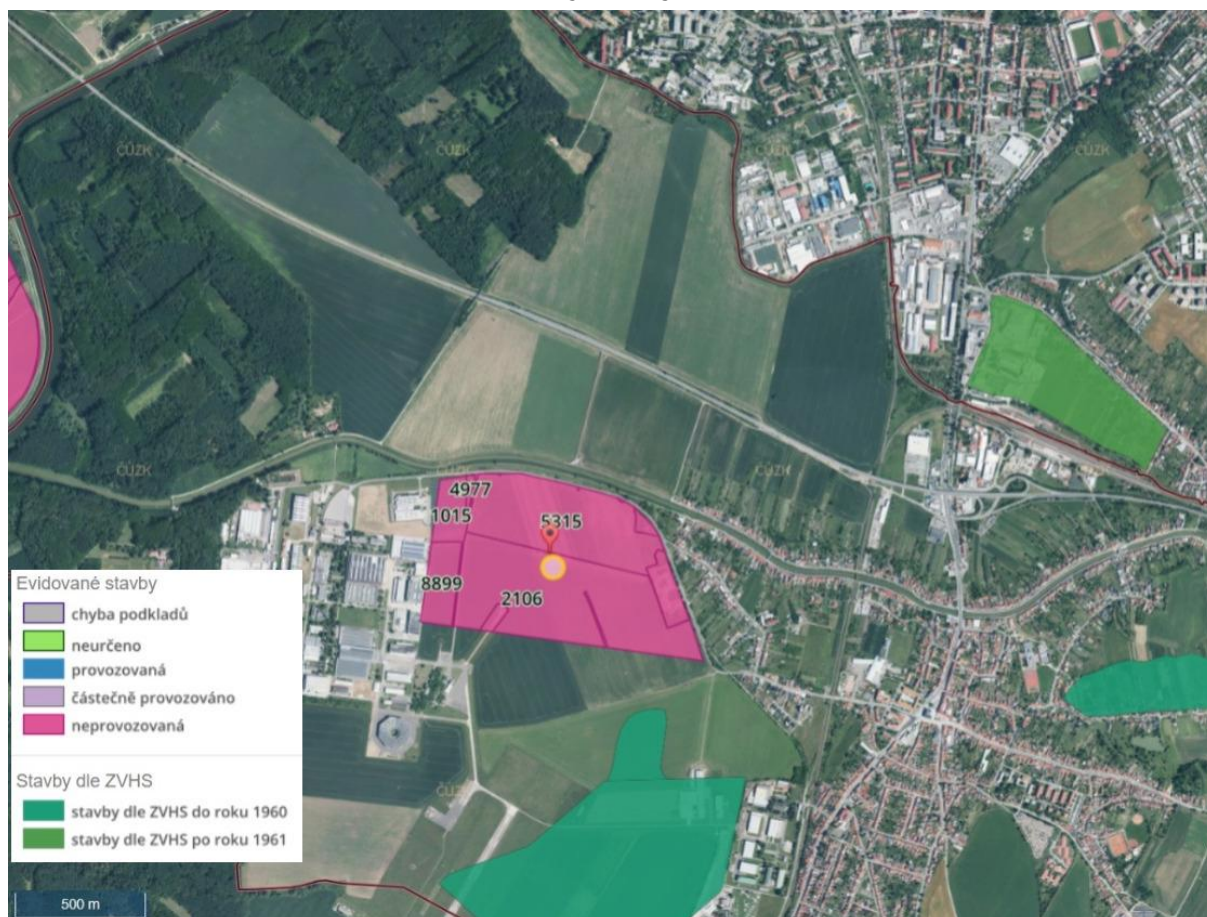
HPJ 56: fluvizem modální eubazická (FLme'), fluvizem modální mesobazická (FLma'), fluvizem kambická eubazická (FLke'), fluvizem kambická mesobazická (FLka'), koluvizem modální (KOM), fluvizem stratifikovaná (FLi), fluvizem stratifikovaná karbonátová (FLic), fluvizem stratifikovaná oglejená (FLig).

Obrázek 54: Situace BPEJ (zdroj: LPIS)



V zájmové lokalitě je dlouhodobě prováděna intenzivní zemědělská činnost. Dle Informačního systému melioračních staveb (zdroj: VÚMOP) může dojít k dotčení melioračních staveb, které se nacházejí západně od Kunovice – Strhanec, viz situaci níže.

Obrázek 55: Evidované meliorační stavby (zdroj: VÚMOP)



Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Podle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst.1a) jsou pozemky určené k plnění funkce lesa pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky, na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů podle § 13 odst. 1 tohoto zákona.

Realizací záměru nedojde k záboru PUPFL.

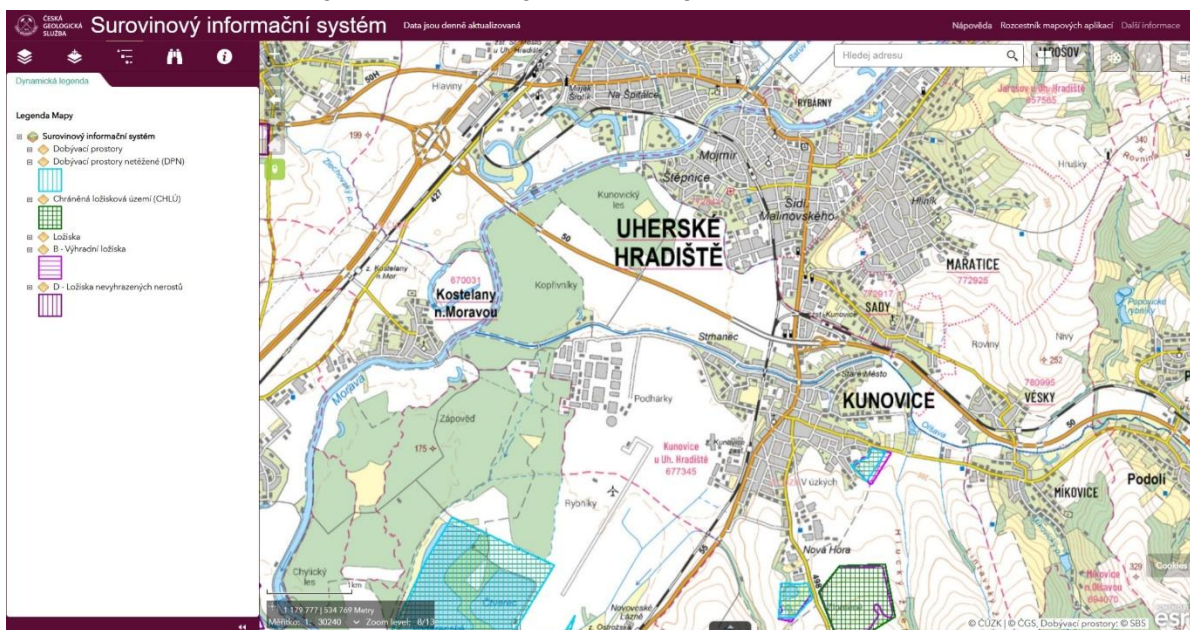
C.II.4. Přírodní zdroje a horninové prostředí

Přírodní zdroje

Dle Surovinového informačního subsystému (SURIS) vedeného při České geologické službě – Geofondu (<http://www.geology.cz/>) se lokalita nachází mimo evidovaná ložiska.

Jižně, v okolí Novoveských štěrkových jezer, se nachází chráněné ložiskové území těžkých minerálů a štěrkopísků. V lokalitě bylo vyznačeno dobývací území, kde v minulosti probíhala těžba štěrkopísků. Nyní je DP určen k rekultivaci.

Obrázek 56: Surovinový informační systém (zdroj: ČGS)

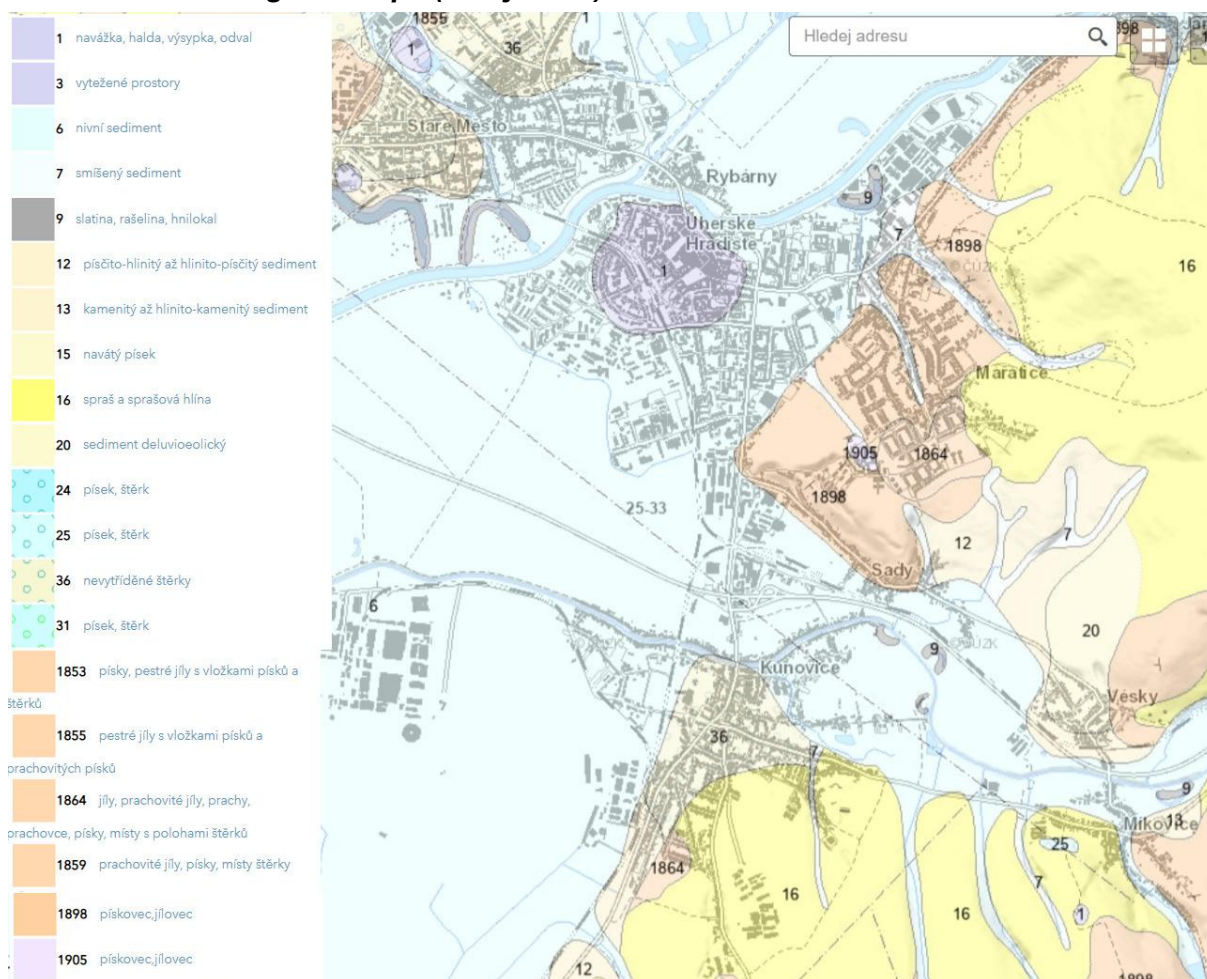


Geologické poměry

Lokalita leží v Dolnomoravském úvalu, který je součástí Vídeňské pánve. Základním geologickým prostředím jsou zde neogenní sedimenty karpatské předhlubně (zejména miocén), překryté mocnými čtvrtohorními fluvialními sedimenty řeky Moravy. Neogenní podloží tvoří převážně jíly, prachovce, slíny a jemnozrnné písky, ukládané v mořském až lagunárním prostředí v období alpinské orogeneze.

Povrch je tvořen hlavně kvartérními náplavy – štěrky, písky a hlínami říční nivy a teras Moravy, místy překrytými sprašovými hlínami. Tyto sedimenty jsou značně propustné a hostí mělké kolektorové podzemní vody silně vázané na režim řeky Moravy. Krystalické horniny zde nevystupují na povrch a nacházejí se až ve značných hloubkách pod sedimentární výplní pánve.

Obrázek 57: Geologická mapa (zdroj: ČGS)



Geodynamické jevy, důlní vlivy

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

Obrázek 58: Svahové deformace (zdroj: ČGS)

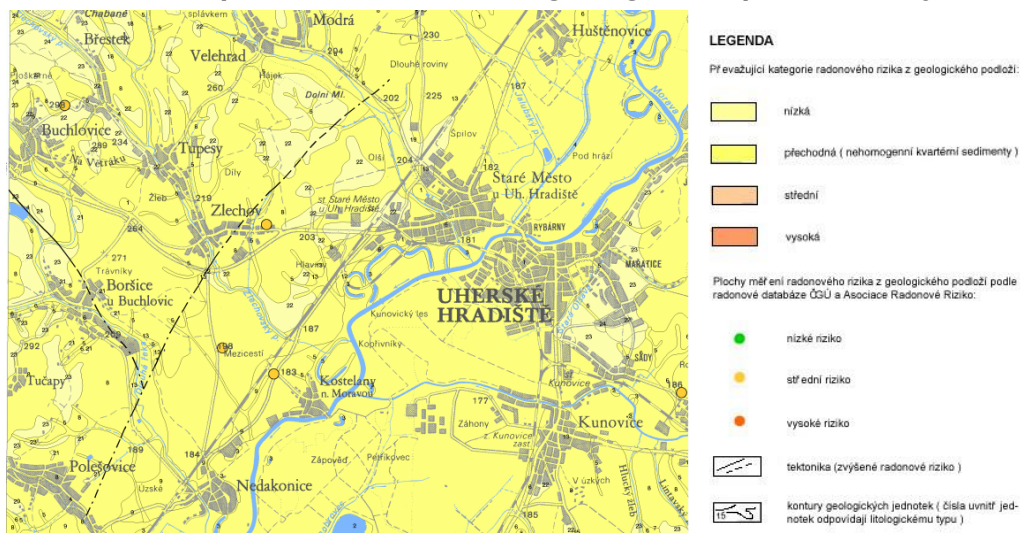


Území není poddolováno a nevyskytují se zde důlní díla.

Radonové riziko

Dle <https://mapy.geology.cz/radon/> se zájmová lokalita nachází v oblasti s přechodným radonovým indexem. V minulosti byl index měřen v lokalitě Věsky (cca 2,5 km východně), kde bylo naměřeno $18,5 \text{ Bq.m}^{-3}$ (zdroj: Mapa radonového indexu, ČGS).

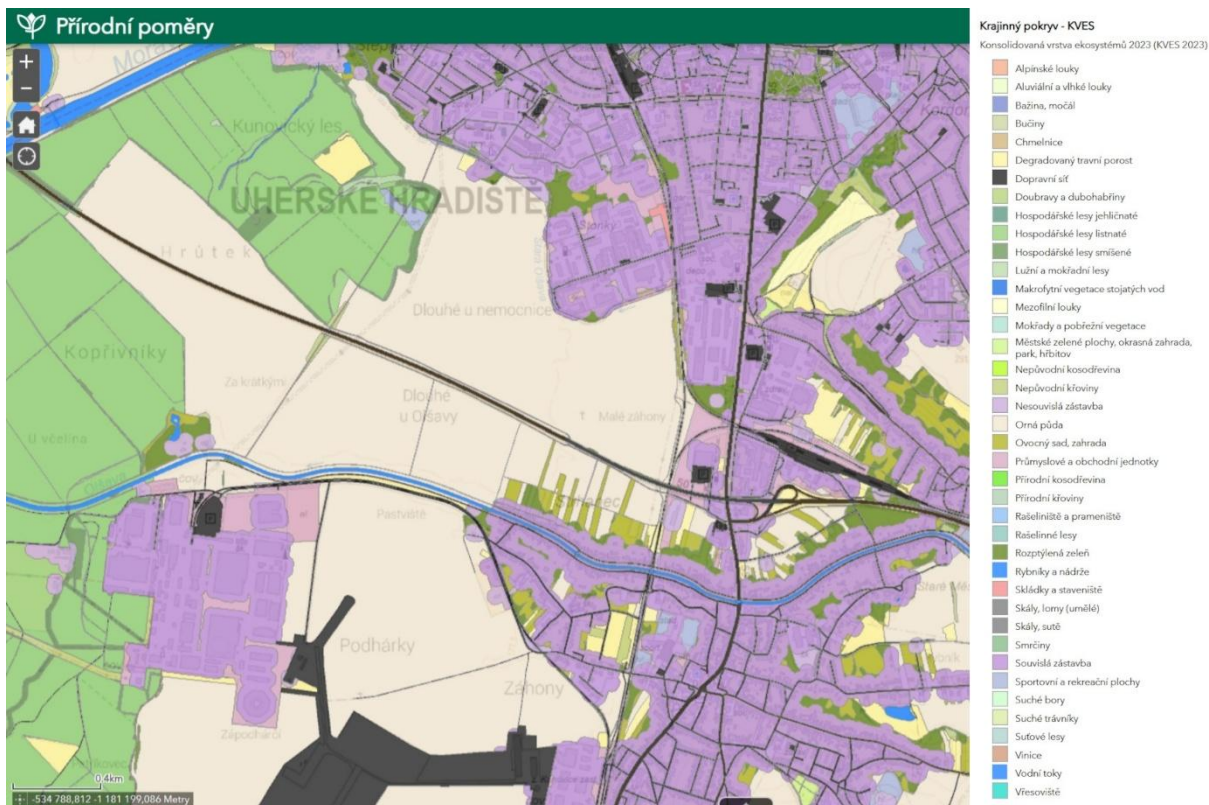
Obrázek 59: Mapa radonového rizika z geologického podloží (zdroj: ČGÚ)



C.II.5. Biologická rozmanitosť – ekosystémy, flóra, fauna

Dle konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) se záměr nachází na plochách orné půdy, které navazují na plochy souvislé a nesouvislé zástavby. V jižní části (severně od zástavby Strhance) vybíhají do řešené oblasti plochy zahrad.

Obrázek 60: Kategorie konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) v zájmovém území záměru (AOPK ČR)

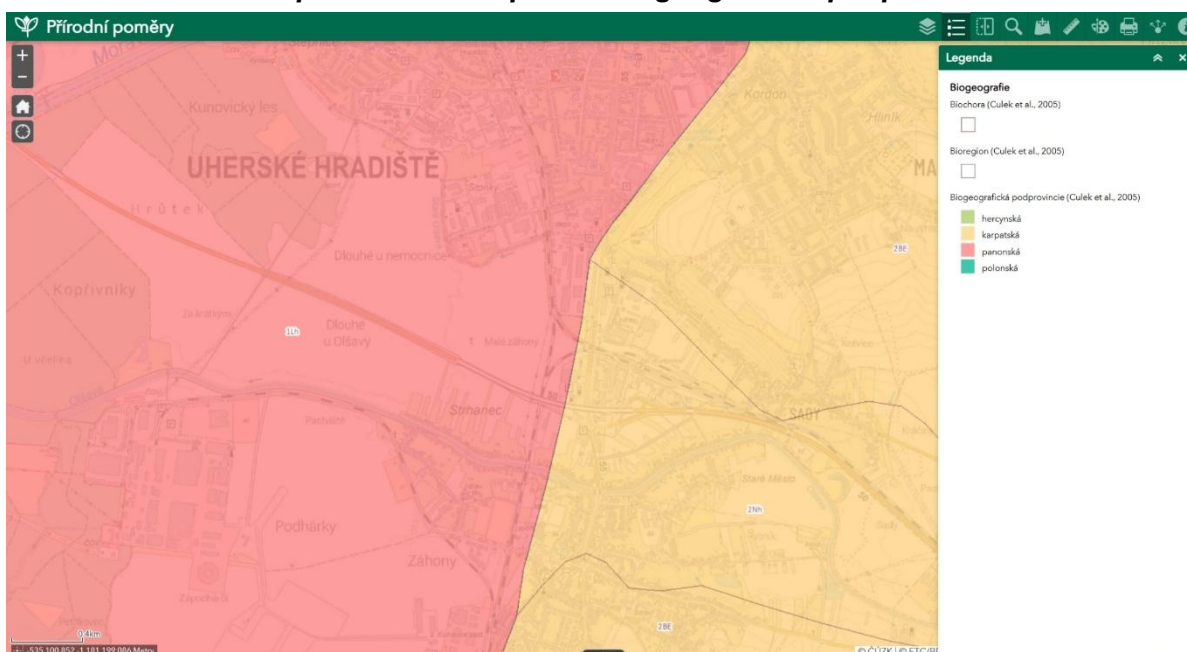


Záměr se dle biogeografického členění nachází na pomezí **Dyjsko-Moravského (4.5) a Hluckého bioregionu (3.3)** (Culek et al. 2013).

Na obrázku níže je znázorněna hranice biogeografických podprovincií, které koresponduje s bioregiony: hranice panonské podprovincie (červeně) koresponduje s Dyjsko-Moravským bioregionem a karpatská podprovincie (žlutě) koresponduje s Hluckým bioregionem.

V ploše Dyjsko-Moravského bioregionu se nachází biochora 1Lh „Širší hlinité nivy bez hrůdů, 1. v.s.“. Území Hluckého bioregionu je rozděleno na severní část, kde se nachází biochora 2BE „Erované plošiny na spraších 2. v.s.“ a jižní část, kde se nachází biochora 2Nh „Užší hlinité nivy 2. v.s.“.

Obrázek 61: Hranice panonské a karpatské biogeografické podprovincie



Dyjsko-Moravský bioregion (4.5)

Bioregion leží na jihu jižní Moravy, zabírá široké nivy – osy geomorfologických celků Dyjsko-svratecký a Dolnomoravský úval. Směrem k jihu bioregion přesahuje do Rakouska a na Slovensko, v České republice má plochu 540 km².

Bioregion je tvořen širokými říčními nivami, náležícími do 1. vegetačního stupně, s jasným vztahem k panonské provincii. Území bylo od pravěku osídleno a v dnešní nivě ležela významná centra Velké Moravy, přesto se zde zachovaly komplexy lužních lesů a rozsáhlé nivní louky. I přes narušení vodního režimu vodohospodářskými úpravami zde má řada druhů a společenstev nejreprezentativnější zastoupení v rámci celé České republiky. Mnoho jihovýchodních prvků zde má hranici svého areálu, např. jasan úzkolistý. Biodiverzita je vysoká, obohacená splavenými druhy. Fauna řeky Moravy, i přes úpravy a znečištění, má široké spektrum organismů černomořského povodí. Netypické části bioregionu leží ve vyšších částech širokých niv v blízkosti vrchovin, odkud přitékají jejich řeky (niva Svratky pod Brnem, Dyje pod Znojmem, Morava mezi Napajedly a Uherským Hradištěm). V těchto částech chybí některé typické teplomilné druhy a sestupují sem druhy vrchovin.

V současnosti mají lužní lesy a orná půda vyrovnané zastoupení, luk je proti minulosti málo, hojně jsou vodní plochy (Nové Mlýny).

Upřesněním plocha bioregionu poklesla o 65 km². Jedná se o řadu drobných úprav, k větším patří vyčlenění nivy Svratky a Svitavy v Brně jižně od centra města do Lechovického bioregionu (4.1), jednak pro předpokládanou převahu 2. vegetačního stupně, jednak pro zajištění prostorové kontinuity Lechovického bioregionu. Do Lechovického bioregionu byla vyčleněna i plošina severně od Vranovic. Z tohoto bioregionu byl naopak přičleněn Vlasatický rybník s okolím, takže hranice zde nyní odpovídá fytogeografickému členění.

Bioregion se rozkládá v termofytiku ve fytogeografickém okrese 18. Jihomoravský úval, z něj však byly vyjmuty některé výběžky (např. v nivě Jevišovky), a též oblasti budované písiky a štěrkopísiky na Bzenecku a Valticku.

Vegetační stupně (Skalický): planární.

Potenciálně převládají lužní lesy. Tvrdý luh je tvořen středoevropskou asociací *Quercus-Ulmetum* a panonskou *Fraxino pannonicae-Ulmetum*, které na hrúdech přecházejí do specifických panonských dubohabřin (*Fraxino pannonicae-Carpinetum betuli*) a snad až k teplomilným doubravám. V depresích se často objevují vrbiny asociace *Salicetum albae* ze svazu *Salicion albae*. Primární bezlesí je vyvinuto na mokřadech (vnitrozemská delta, mrtvá ramena) s komplexem vegetace svazů *Phragmition australis* a *Magno-Caricion gracilis*, které přecházejí ve vodě v různé typy vegetace, náležejících svazům *Hydrocharition morsuranae*, *Nymphaeion albae*, *Potamion* a *Ranunculion aquatilis*. Na Dyji pod Znojmem do bioregionu zasahuje i typická vegetace vodních makrofyt s lakušníkem říčním (*Batrachium fluitans*).

V současnosti lesy a primární bezlesí pokrývají zhruba čtvrtinu plochy. Na části bezlesí jsou vyvinuty polopřirozené luční porosty, náležející zejména svazu *Deschampsion cespitosae*. Na nejvyšších místech nivy (hrúdy) jsou ostrůvky xerofilní luční vegetace, náležející svazu *Koelerio-Phleion phleoidis* a velmi vzácně i *Festucion valesiacae*.

Ve vlhkomilné i suchomilné flóře jsou zastoupeny četné druhy vázané na aluvia dolních toků řek, velmi často vyzařující z Panonie, kontinentálního (ponticko-jihosibiřského) charakteru, které mají zčásti charakter mezních prvků. Jsou to např. jasan úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), bledule letní (*Leucojum aestivum*), prysec bahenní (*Euphorbia palustris*), p. lesklý (*E. lucida*), máčka plocholistá (*Eryngium planum*), žluťucha žlutá (*Thalictrum flavum*), jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), šišák hrálovitý (*Scutellaria hastifolia*), záraza písečná (*Orobanche arenaria*), divizna brunátná (*Verbascum phoeniceum*) a svízelka piemontská (*Cruciata pedemontana*). Vzácně se udržely hájové druhy, snad splavené z vyšších, především karpatských poloh, případně představující reliktů přezáplavového období, např. kopytník evropský (*Asarum europaeum*), zapalice žluťuchovitá (*Isopyrum thalictroides*), rozrazil horský (*Veronica montana*), kyčelnice cibulkonosná (*Dentaria bulbifera*) a sněžinka podsněžník (*Galanthus nivalis*). Subatlantské prvky jsou nečetné, vyskytují se převážně na kyselých písčích, náleží k nim např. paličkovec šedavý (*Corynephorus canescens*), pavinec horský (*Jasione montana*), vzácněji subatlantské druhy rostou i v lužních lesích, např. ostřice hubená (*Carex strigosa*).

K charakteristickým ekodémům lesních dřevin patří lužní populace dubu letního, a to především v oblasti Soutoku, která má plochu asi 500 ha. Klíčovým ekodémem je i populace jasanu úzkolistého s plochou též asi 500 ha. Dalšími ceněnými ekodémy jsou populace topolu bílého a topolu černého, s celkovou plochou asi 900 ha. Kromě toho jsou zde i vyšlechtěné populace exotických dřevin – dubu slavonského, pajasanu žláznatého a ořešáku černého.

Fauna bioregionu je sice součástí severopanonské podprovincie, ale v jejím rámci se liší převahou lužních společenstev. Význačným prvkem luhu jsou periodické záplavové a sněžní tůně, s výskytem charakteristických korýšů – žábronožek, lupenonohů, vznášivek ap. Tekoucí vody patří převážně do cejnového pásma, ovšem horní části toků Jihlavy po Pohořelice, Svatky po Rajhrad a Dyje po Hevlín lze radit spíše do parmového pásma. Výraznou jednotkou vodní fauny je fauna řeky Moravy, která i přes úpravy koryta a silné znečištění vykazuje široké spektrum organismů černomořského povodí (měkkýši točenka kulovitá, kamolep říční, zubovec dunajský, velký počet druhů ryb). Pouze z tohoto bioregionu jsou v ČR známi např. čolek dunajský, střevlík mřížkovaný, nesytky ozdobná, n. bahenní a žahalka obrovská a řada dalších druhů hmyzu. Pozoruhodný je výskyt tesaříka alpského v oblasti Soutoku.

Význačné druhy. Savci: ježek západní (*Erinaceus europaeus*), bobr evropský (*Castor fiber*), myšice malooká (*Apodemus uralensis*), netopýr brvitý (*Myotis emarginatus*). Ptáci: volavka červená (*Ardea purpurea*), husa velká (*Anser anser*), zrzohlávka rudozobá (*Netta rufina*), luňák hnědý (*Milvus migrans*), l. červený (*M. milvus*), orel mořský (*Haliaeetus albicilla*), raroh velký (*Falco cherrug*), břehouš černoocasý (*Limosa limosa*), koliha velká (*Numenius arquata*), vodouš rudonohý (*Tringa totanus*), rybák obecný (*Sterna hirundo*), racek bouřní (*Larus canus*), r. černohlavý (*L. melanocephalus*), břehule říční (*Riparia riparia*),



slavík modráček (*Luscinia svecica*), cvrčilka slavíková (*Locustella luscinoides*), sýkořice vousatá (*Panurus biarmicus*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*). Plazi: želva bahenní (*Emys orbicularis*). Obojživelníci: čolek dunajský (*Triturus dobrogicus*), skokan štihlý (*Rana dalmatina*). Ryby: jeseter malý (*Acipenser ruthenus*), plotice lesklá (*Rutilus pigus*), cejn siný (*Abramis ballerus*), cejn perleťový (*Abramis sapa*), ostrucha křivočará (*Pelecus cultratus*), candát východní (*Schizostedion volgense*), ježdík žlutý (*Gymnocephalus schraetser*), drsek větší (*Zingel zingel*), d. menší (*Z. streber*). Kroužkovci: Criodrilus lacuum, pijavka lékařská (*Hirudo medicinalis*). Měkkýši: zemounek lesklý (*Zonitoides nitidus*), jantarka obecná (*Succinea putris*), jantařička úhledná (*Oxyloma elegans*), oblovka lesklá (*Cochlicopa lubrica*), oblovka slatinná (*C. nitens*), údolníček rýhovaný (*Vallonia enniensis*), plamatka lesní (*Arianta arbustorum*), srstnatka chlupatá (*Trochulus hispidus*), vřetenovka hladká (*Cochlodina laminata*), závornatka kyjovitá (*Clausilia pumila*), páskovka keřová (*Cepaea hortensis*), dvojzubka lužní (*Perforatella bidentata*), hrachovka malinká (*Pisidium personatum*), h. obecná (*P. casertanum*), točenka kulovitá (*Valvata piscinalis*), kamolep říční (*Lithoglyphus naticoides*), zubovec dunajský (*Theodoxus danubialis*). Korýši: listonoh jarní (*Lepidurus apus*), žábronožka sněžní (*Eubrachyptus grubii*). Hmyz: kobylka kuželohlavá (*Ruspolia nitidula*), k. písečná (*Platycleis montana*), srpice komárovec tiplicový (*Bittacus italicus*), střevlík mřížkovaný (*Carabus clathratus*), krasci *Eurythyrea quercus*, *Anthaxia hackeri*, *A. deaurata*, *A. tuerki*, tesaříci *Trichoferus pallidus*, *Saperda punctata* a *S. perforata*, tesařík alpský (*Rosalia alpina*), tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*), drobníček *Ectoedemia preisseckeri*, klíněnka *Phyllonorycter acaciella*, nesytka ozdobná (*Synanthedon mesiaeformis*), n. bahenní (*Chamaesphecia palustris*) a n. panonská (*Ch. hungarica*), zavíječ bahenní (*Ostrinia palustralis*), modrásek čičorkový (*Cupido alcetas*), černoproužka topolová (*Boudinotiana puella*), bourovec osikový (*Gastropacha populifolia*), stužkonoska vrbová (*Catocala electa*), žahalka obrovská (*Megascolia maculata*), mravenec lužní (*Liometopum microcephalum*).

Hlucký bioregion (3.3)

Bioregion leží na východě jižní Moravy, přičemž zabírá jižní polovinu geomorfologického celku Vizovická vrchovina. Bioregion zasahuje jižním výběžkem na Slovensko, v ČR má plochu 507 km².

Bioregion je tvořen teplou pahorkatinou na slínitém flyši. Biota má přechodný charakter, v lesích převažuje biota karpatského podhůří, zatímco mimo les jsou četné pronikající panonské prvky. Bioregion leží v 2. bukovo-dubovém a 3. dubovo-bukovém stupni s dubohabřinami a ostrovy teplomilných doubrav. Celkově je flóra velmi bohatá, se zastoupením řady fytogeografických prvků a mnoha mezními i exklávními druhy.

Vysokou biodiverzitu mají především luční subxerofilní cenózy. Netypickou částí jsou na severu oblasti členitějšího reliéfu na pevnějším flyši s lehčími půdami, které tvoří přechod ke Zlínskému bioregionu (3.7), a písčité terasy se sprašovými pokryvy podél nivy Moravy.

V současnosti dominuje orná půda, louky jsou zachovány jen ve fragmentech, lesy jsou kultury rozmanité dřevinné skladby, zachovány jsou celky smíšených doubrav.

Upřesněním plocha bioregionu narostla o 77 km². Ze Zlínského bioregionu (3.7) bylo přičleněno přechodné níže položené teplé území na východním okraji nivy Moravy mezi Uherským Hradištěm a Otrokovicemi. Podle mapy potenciální přirozené vegetace (Neuhäuslová et al. 1998) se zde předpokládá výskyt panonských dubohabřin. Celkově jde o převážně polní oblast, bez výchozů kyselých pískovců, naopak i s neogenními mořskými sedimenty a široce rozšířenými sprašemi, což nemá ve Zlínském bioregionu obdoby. Do Bělokarpatského bioregionu (3.6) bylo vyčleněno návrší Skalky s výchozy andezitů a okolí nádrže Ordějov mezi Bánovem, Suchou Lozí a Bystřicí pod Lopeníkem.

Bioregion leží v termofytiku a z větší části se kryje s fytogeografickým okresem 19. Bílé Karpaty stepní, avšak bez jeho jihovýchodního a východního okraje; dále sem náleží malá hraniční část fytogeografického okresu 78. Bílé Karpaty lesní a nevelký jihozápadní výběžek fytogeografického okresu 79. Zlínské vrchy.

Vegetační stupně (Skalický): kolinní.

Na konvexních svazích, zejména v jižním sektoru, potenciálně převažovaly teplomilné doubravy (*Potentillo albae-Quercetum*), výjimečně byly přítomny i šipákové doubravy (*Corno-Quercetum petraeae*). Na konkávních tvarech a v severním sektoru jsou vesměs typické karpatské dubohabřiny (*Carici pilosae-Carpinetum betuli*), okrajově i se zastoupením buku, v kontaktu s doubravami lze místy předpokládat i výskyt panonských dubohabřin (*Primulo veris-Carpinetum betuli*). Podél vodních toků jsou nivy, pravděpodobně nejčastěji *Pruno padi-Fraxinetum excelsioris*. Přítomnost primárního bezlesí je problematická, snad existovalo na sesuvech a maloplošně i kolem pramenišť.

Polopřirozená náhradní vegetace je představována především subxerofilními lučními cenózami s nápadně bohatou druhovou diverzitou, náležejícími svazu *Cirsio-Brachypodium pinnati* (zejména asociace *Polygalo majoris-Brachypodium pinnati*). Na pramenných výchozech se objevují fragmenty vegetace svazu *Caricion davallianae*. Podél větších toků (Olšava) byla zaznamenána vegetace svazu *Phalaridion arundinaceae* (*Caricetum buekii*), na mokřadech vegetace svazů *Magno-Caricion gracilis* a *Eleocharito palustris-Sagittarion sagittifoliae*. Ve vegetaci křovin převažuje svaz *Berberidion*, zatímco vegetace svazu *Prunion spinosae* se vyskytuje pouze ojediněle, v lemech je zastoupena vegetace svazu *Geranion sanguinei*. Na úhorech a na polích jsou místy dosud zachována velmi charakteristická plevelová společenstva (*Caucalidion*).

Flóra je druhově velmi bohatá, se zastoupením různých fytogeografických elementů a řady mezních i exklávních prvků. V lesní flóře převažují druhy typické pro západní Karpaty, např. hvězdňatec zubatý (*Hacquetia epipactis*), ostřice chlupatá (*Carex pilosa*) a o. převislá (*C. pendula*). V nejteplejších polohách jsou v lesích hojně zastoupeny např. brslen bradavičnatý (*Euonymus verrucosa*), kalina tušalaj (*Viburnum lantana*), dřín jarní (*Cornus mas*), klokoč zpeřený (*Staphylea pinnata*) a kamejka modronachová (*Lithospermum purpureocaeruleum*). V nelesní vegetaci je přítomna celá řada ponticko-panonských elementů, např. oman mečolistý (*Inula ensifolia*), hadinec červený (*Echium maculatum*), kavyl tenkolistý (*Stipa tirsia*) a len žlutý (*Linum flavum*), ale i kontinentální druhy bez vztahu k Panonii. K nim náleží např. kozinec dánský (*Astragalus danicus*) a rozrazil latnatý (*Pseudolysimachion spurium*). Mezi prvky submediteránní patří např. trojzubec lesostepní (*Danthonia alpina*), vítod větší (*Polygala major*) a koulénka prodloužená (*Globularia bisnagarica*), mezi kalcifilní druhy s perialpidskou tendencí např. hladýš širolistý (*Laserpitium latifolium*), starček stinný (*Senecio umbrosus*) a čistec alpský (*Stachys alpina*). Na minerálně nejbohatších půdách se vyskytují i subhalofilní druhy, např. ostřice oddálená (*Carex distans*), o. ječmenovitá (*C. hordeistichos*), štirovník tenkolistý (*Lotus tenuis*), ledenec přímořský (*Tetragonolobus maritimus*), dřívě i prorostlík nejtenčí (*Bupleurum tenuissimum*) a jitrocel přímořský (*Plantago maritima*). Zejména v minulosti se zde mimořádně často vyskytovali zástupci čeledi vstavačovité (*Orchidaceae*).

V bioregionu převažuje celkově chudá teplomilná fauna silně zkulturněné krajiny (např. společenstva teplomilných měkkýšů), s občasnými expanzemi východního prvku (kobylika zavalitá). Ta je na svazích doplněná unikátními torzy karpatské svahové lesostepi (vřetenuška smldníková) a počínajícím demontánním vlivem. Výskyt vřetenušky smldníkové a šedokřídlece jižního byl znám jen z tohoto a Bělokarpatského bioregionu (3.6), ale v posledních letech žádný z těchto druhů již nebyl pozorován. Hlavní tok bioregionu Olšava náleží do lipanového, pod Uherským Brodem parmového pásma, Velička do pstruhového až lipanového pásma. Vodní toky v současnosti mají velice chudou rybí obsádku.

Významné druhy. Ptáci: tuhýk menší (*Lanius minor*). Obojživelníci: mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*). Měkkýši: keřnatka vrásčitá (*Euomphalia strigella*), vlahovka narudlá (*Monachoides incarnatus*), v. karpatská (*M. vicinus*), žitovka obilná (*Granaria frumentum*). Hmyz: kobylka zavalitá (*Polysarcus denticauda*), střevlík hrboletý (*Carabus variolosus*), prskavec výbušný (*Aptinus bombarda*), perleťovec dvouřadý (*Brenthis hecate*), vřetenuška smldníková (*Zygaena cynarae*), pestrokřídlec podražcový (*Zerynthia polyxena*), hnědásek černýšový (*Melitaea aurelia*), šedokřídlec jižní (*Schistostege decussata*).

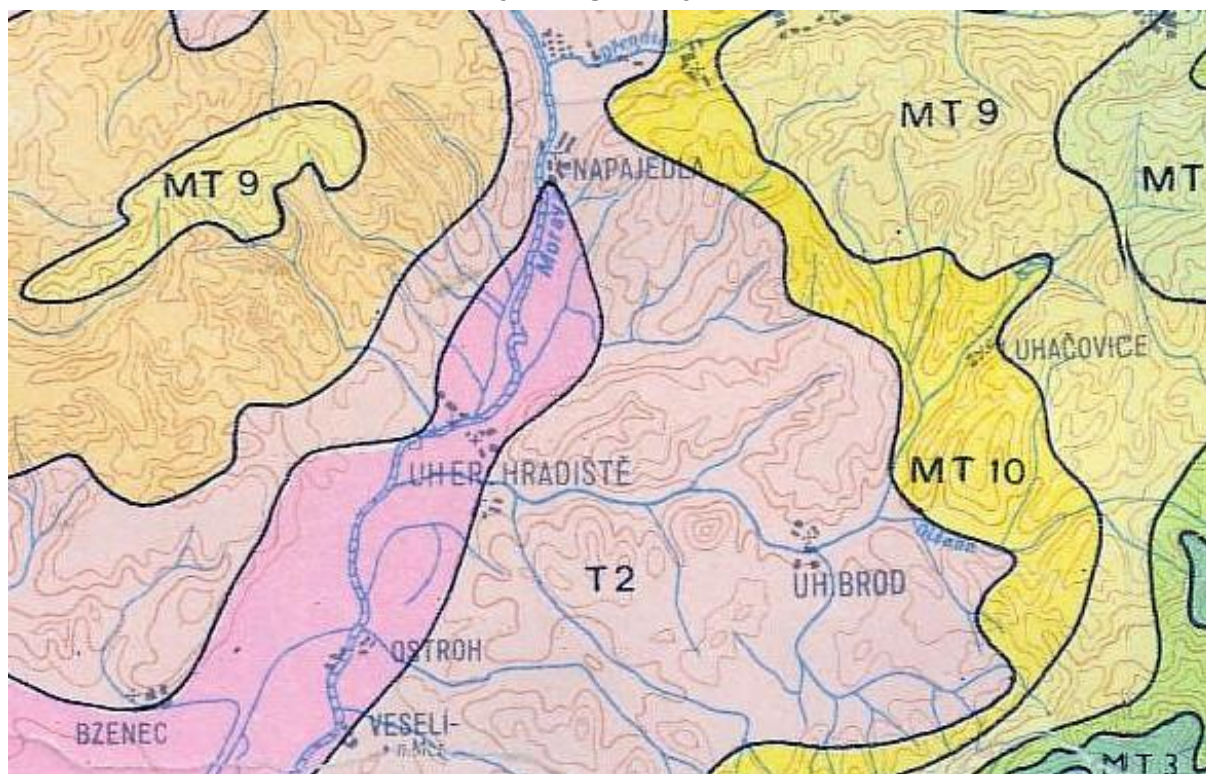
C.II.6. Klima, dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu

Klima

Rozdělení území ČR na klimatické oblasti vycházející z klimatologických dat období let 1901 - 1950 a 1926 - 1950 (QUITT, E. (1971). Klimatické oblasti Československa. Studia geographica. 16, s. 1-73. ISSN 0587-1247.; vrstva obsahuje jednoduché prvky (Singlepart Features); © Quitt, 1971.

Území záměru leží v teplé klimatické oblasti T4, která se nachází v okolí toku Moravy. V širším území na ni navazuje teplá klimatická oblast T2. Charakteristiky oblastí jsou uvedeny níže.

Obrázek 62: Klimatická oblast (zdroj: Geografický ústav ČSAV Brno)

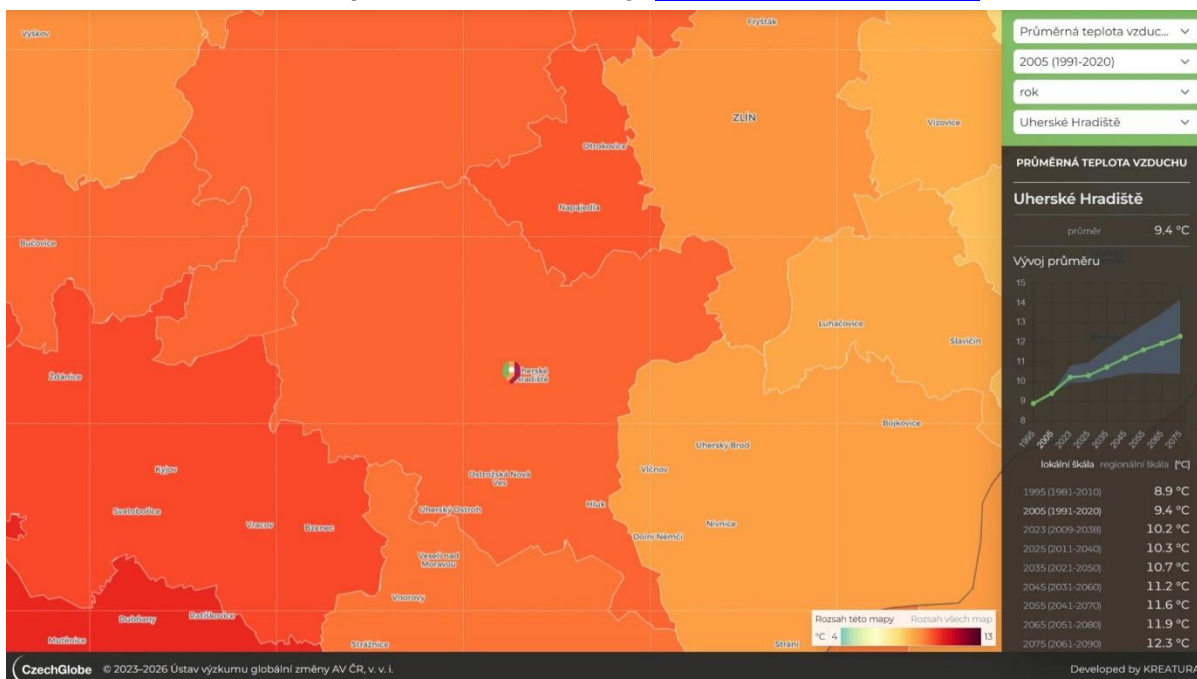


TEPLÝCH OBLASTÍ OF WARM REGIONS		
	T2	T4
Počet letních dnů Number of summer days	50 - 60	60 - 70
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více Number of days with mean temperature 10°C and more	160 - 170	170 - 180
Počet mrazových dnů Number of days with frost	100 - 110	100 - 110
Počet ledových dnů Number of ice-days	30 - 40	30 - 40
Průměrná teplota v lednu Mean January temperature	-2 ~-3	-2 ~-3
Průměrná teplota v červenci Mean July temperature	18 - 19	19 - 20
Průměrná teplota v dubnu Mean April temperature	8 - 9	9 - 10
Průměrná teplota v říjnu Mean October temperature	7 - 9	9 - 10
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více Mean number of days with precipitation equal to 1 mm and more	90 - 100	80 - 90
Srážkový úhrn ve vegetačním období Sum of precipitation in the vegetation period	350 - 400	300 - 350
Srážkový úhrn v zimním období Sum of precipitation in the winter period	200 - 300	200 - 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou Number of days with snow cover	40 - 50	40 - 50
Počet dnů zamračených Number of cloudy days	120 - 140	110 - 120
Počet dnů jasných Number of cloudless days	40 - 50	50 - 60

Teplota

V následující grafice je znázorněna průměrná teplota vzduchu v období 1991-2020 a její předpokládaný vývoj.

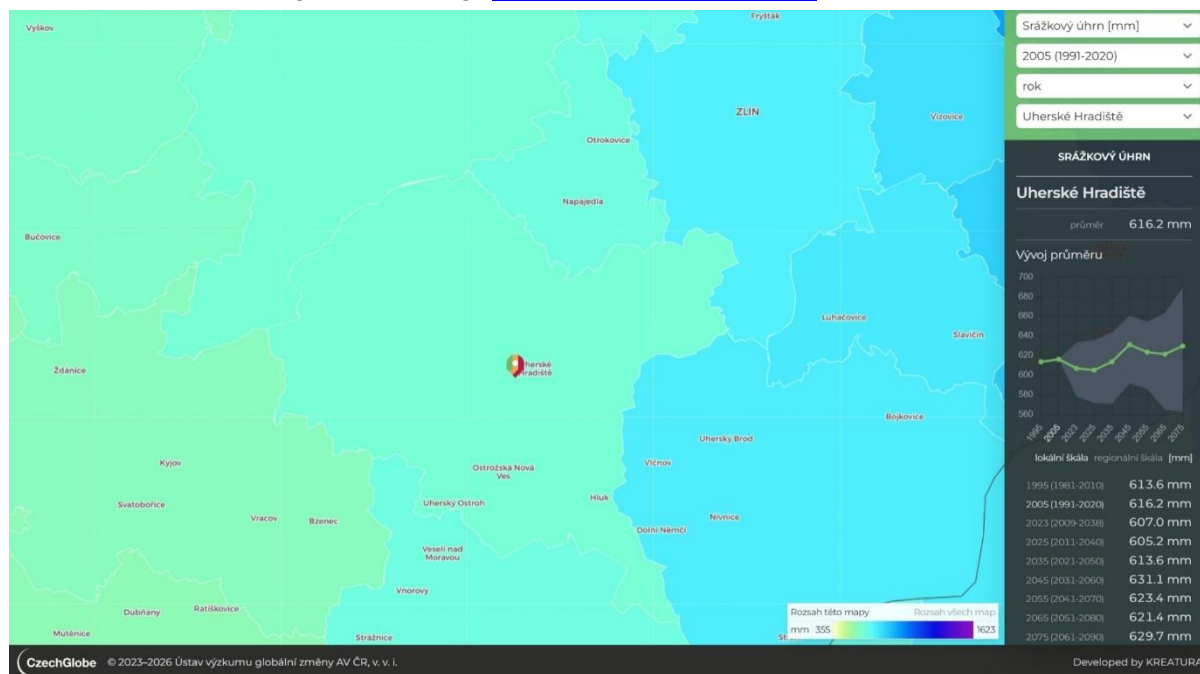
Obrázek 63: Průměrná teplota vzduchu (zdroj: <https://www.climrisk.cz>)



Srážky

V následující grafice jsou znázorněny průměrné srážkové úhrny v období 1991-2020 a její předpokládaný vývoj.

Obrázek 64: Srážkový úhrn (zdroj: <https://www.climrisk.cz>)



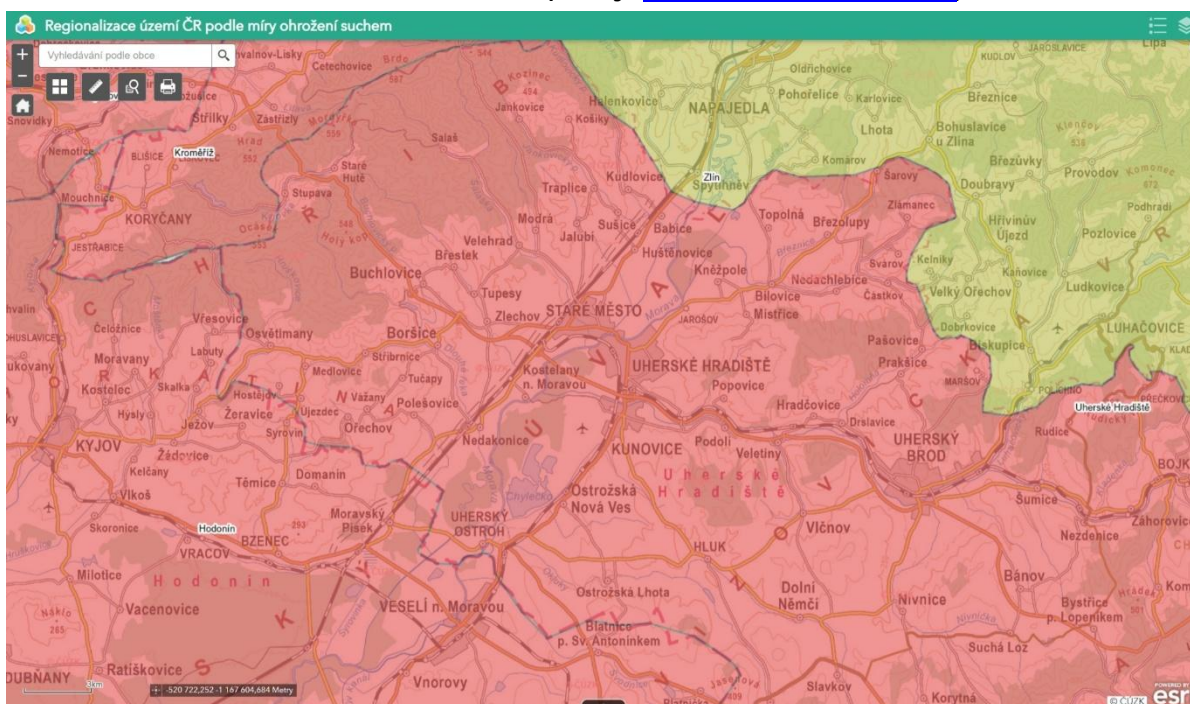
Dlouhodobé sucho

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 **ohrožené suchem**.

Obrázek 65: Oblasti ohrožené suchem (zdroj: www.suchovkrajine.cz)

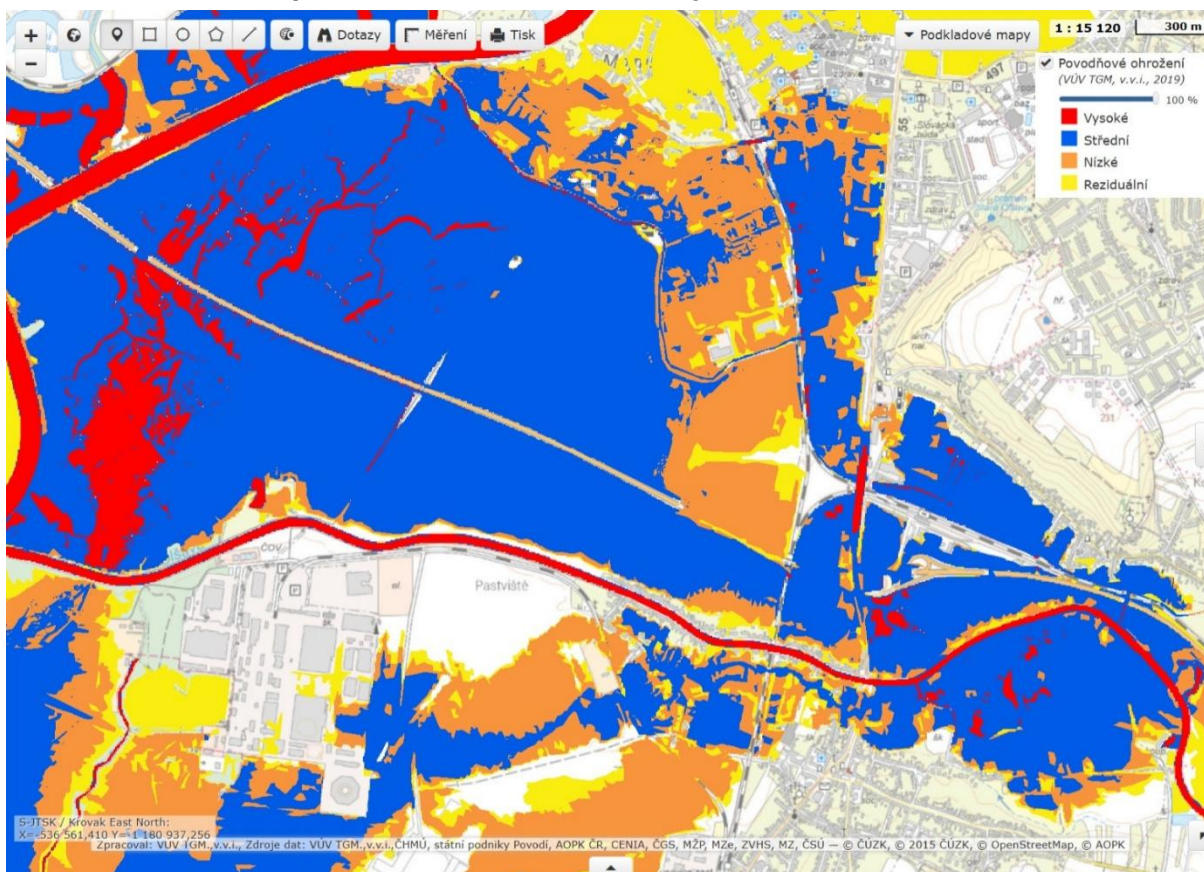


Povodně a přívalové deště

Zájmové území se částečně nachází v záplavová území – viz kapitolu C.II.2.

Přívalové povodně mohou postihnout v podmínkách ČR jakékoliv naše území a jejich předpověď je v současnosti téměř nemožná, nicméně vzhledem k umístění záměru do ploch ohroženými záplavami (dotčení hladin Q5, Q20 a Q100, vč. aktivní zóny záplavového území) lze dle dat HEIS VÚV TGM vyjádřit míru povodňového ohrožení – viz situaci níže.

Obrázek 66: Situace povodňového ohrožení (zdroj: HEIS VÚV TGM)



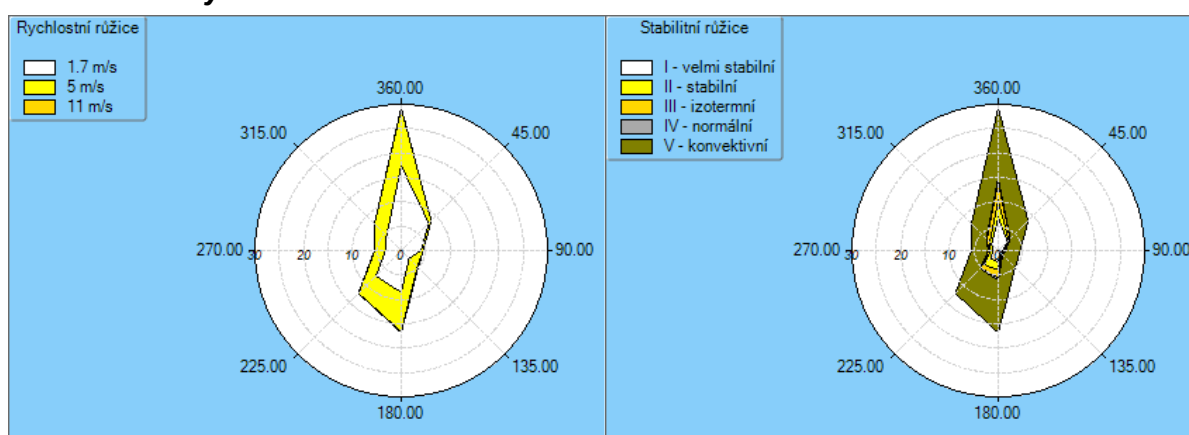
Vítr

Dle větrné růžice použité v rozptylové studii se zájmová lokalita nachází v oblasti s převládajícím severo-jížním prouděním vzduchu viz:

Parametry větrné růžice:

- Lokalita: Kunovice, okres Uherské Hradiště, N 49° 3,17876', E 17° 26,96064'
- Platnost: v 10 m nad zemí, četnosti v %
- Stabilitní členění: Bubník-Koldovský (metodika SYMOS'97), teplotní gradient z hladin 10 a 450 m nad zemí
- Rychlostní členění: metodika SYMOS'97
- Období výpočtu: 1. 1. 2012 — 31. 12. 2021
- Vytvořeno: 17. 10. 2022, model CALMET Version: 6.211 Level: 060414

Obrázek 67: Rychlostní a stabilitní větrná růžice



Tabulka 24: Hodnoty větrné růžice – Celková růžice

Celková růžice										
m.s ⁻¹	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	17.44	7.98	4.11	2.26	8.57	7.35	3.22	4.27	10.06	65.26
5	11.70	0.68	0.39	2.42	8.05	5.05	2.19	3.49	0.00	33.97
11	0.21	0.00	0.00	0.20	0.22	0.02	0.09	0.03	0.00	0.77
součet	29.35	8.66	4.50	4.88	16.84	12.42	5.50	7.79	10.06	100.00

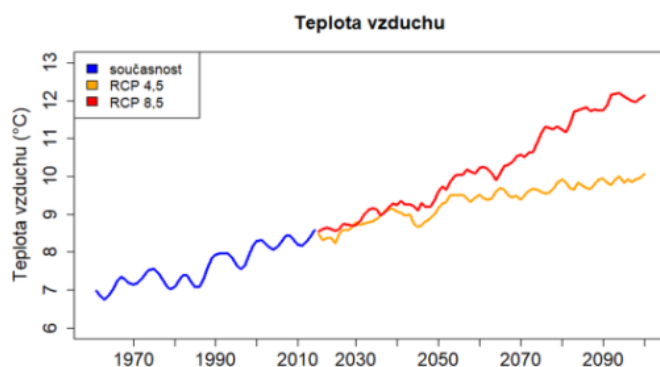
Vývoj klimatu na území ČR – stručný přehled

Následující data vycházejí z Aktualizace komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, vydané Českým hydrometeorologickým ústavem v roce 2019. Zpráva pracuje s tzv. RCP scénáři (Representative Concentration Pathways)¹ pro které není implicitně stanovena pravděpodobnost jejich naplnění. Nicméně pro většinu analýz platí, že do přibližně poloviny tohoto století, není rozdíl mezi RCP scénáři v rozsahu očekávaných dopadů podstatný a výrazné a hmatatelné rozdíly v odhadovaných hodnotách indikátorů lze spolehlivě indikovat až pro druhou polovinu tohoto století. Pokud není uvedeno jinak, výstupy jsou uváděny pro RCP4.5 (střední scénář vývoje emisí).

V České republice se zvýší roční teplota vzduchu do konce 21. století o 2,0 °C (RCP4.5) nebo o 4,1 °C v případě scénáře RCP8.5 a to ve srovnání s referenčním obdobím (1981–2010). Jak je vidět na následujícím obrázku, teplota vzduchu se bude zvyšovat podobným tempem do roku 2050 bez ohledu na použitý emisní scénář. Teplota bude v období 2021–2040 vyšší o 1 °C v porovnání s obdobím 1981–2010. Po roce 2050 vidíme rostoucí rozdíly mezi emisními scénáři.

K výraznější změně dojde u maximální a minimální teploty vzduchu. Modely předpokládají, že k nejvyššímu nárůstu maximálních teplot vzduchu dojde v zimě a k nejmenšímu na jaře. Roční maximální teploty se zvýší o 2,3 až 4,6 °C do konce století v závislosti na RCP scénáři. V zimě z výstupů vyplývá nárůst 3,4–6,0 °C. Očekává se, že minimální teploty se zvýší ještě razantněji, zejména v zimě (4,5 °C) a pak na jaře (3,5 °C) pro RCP4.5, respektive 8,3 °C (v zimě) a 8,3 °C (jaro) pro RCP8.5, v ročních hodnotách jsou výsledky podobné těm zimním.

Obrázek 68: Předpokládaný vývoj roční teploty vzduchu pro ČR (ČHMÚ, 2019)

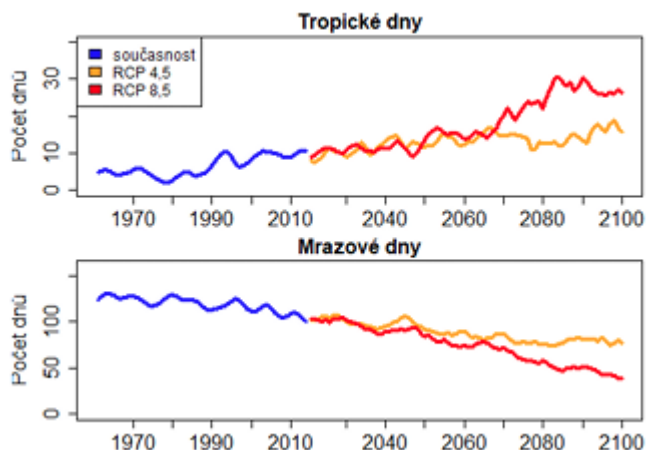


Ke změně by mělo dojít i u obou extrémních teplot vzduchu. V současnosti je průměr ročních maxim teploty pro celou Českou republiku 32,5 °C. V letech 2021–2040 ještě nedojde k výraznému zvýšení, ale naopak ke konci století bude tato teplota o 1,3 až 3,9 °C vyšší. V zimě by pak mělo docházet ke zmírňování extrémně nízkých teplot. Nyní je průměrné roční minimum teploty v České republice –18,2 °C. Už v letech 2021–2050 by měl tento průměr narůst skoro o 4 °C a ve vzdálené budoucnosti dokonce až o 10 °C. V současném období je

¹ Representative Concentration Pathways – RCP jsou čtyři scénáře vyjádřené v celkové míře radiačního působení antropogenních emisí skleníkových plynů (vyjádřeno ve $W \cdot m^{-2}$) do roku 2100. Smyslem scénářů je pokrýt široké rozmezí možných klimatických projevů a nelze je chápat jako predikce socio-ekonomického vývoje či doporučení. RCP8.5 vede k nárůstu radiačního působení na $8.5 W \cdot m^{-2}$ k roku 2100, RCP6 stabilizuje radiační působení po 2100 na úrovni $6 W \cdot m^{-2}$, RCP4.5 pak předpokládá v průběhu 21. století stabilizaci radiačního působení na úrovni $4.5 W \cdot m^{-2}$, RCP2.6 předpokládá nejvyšší působení na úrovni okolo $3 W \cdot m^{-2}$ v průběhu 21. století a následně mírný pokles do jeho konce.

zde pozorován statisticky významný klesající trend počtu mrazových dní, který bude pokračovat i v budoucnosti.

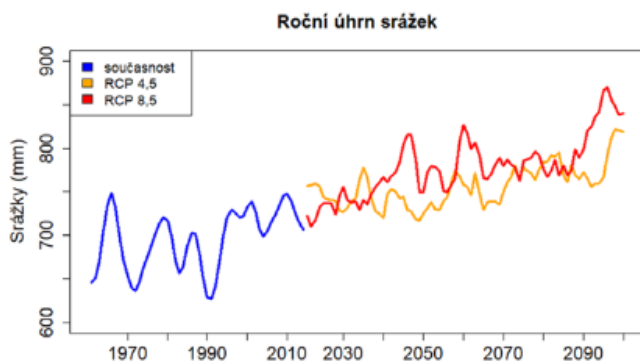
Obrázek 69: Vývoj vybraných teplotních klimatologických indexů pro ČR (ČHMÚ, 2019)



Srážky v České republice jsou velmi variabilní. Suché a vlhké roky/periody/měsíce se významně střídají. Dochází ale ke změně charakteru srážek. Statisticky významně nám roste počet dní s vyššími úhrny srážek, které jsou způsobeny většinou bouřkovou činností v letních měsících. Oproti tomu roste počet a délka epizod, kdy prší jen velmi málo či vůbec. V normálovém období 1961–1990 byl průměrný roční úhrn srážek za Českou republiku 682 mm, což bylo méně než v posledních 35 letech. V období 1981–2010 byly naměřeny průměrné srážky 703 mm a v posledních 15 letech (2001–2016) dokonce 712 mm. Nejvíce srážek spadne v letních měsících, a to hlavně díky bouřkovým situacím, které mají za následek spíše odtok vody z krajiny. Naopak nejméně srážek spadne v zimě. K nejmenší změně dochází v jarních měsících, kdy jsou úhrny v jednotlivých obdobích téměř stejné.

Predikce srážek ukazují mírné zvýšení o 7–13% pro RCP4.5 nebo 6–16% pro RCP8.5. Vyšší množství srážek je pozorováno do konce 21. století.

Obrázek 70: Předpokládaný vývoj průměrných ročních srážkových úhrnů (mm) pro ČR (ČHMÚ, 2019)



Vývoj klimatu na lokalitě záměru – stručný přehled

Pro predikci předpokládaných změn klimatu na území záměru byly využity webové stránky KlimackaZmena.cz. Vybrané aspekty zájmového území – při srovnání období 1981–2010 a předpokládaných výhledových stavů pro rok 2030, 2050 a pro rok 2070 – jsou pro ilustraci souhrnně prezentovány v tabulce níže.



Tabulka 25: Srovnání vybraných aspektů klimatu v území záměru v období 1981-2010 a odhad jejich vývoje do konce 21. století (zdroj: <http://www.klimatickazmena.cz>)

Klimatická charakteristika	1981-2010	2030	2050	2070
Teplotní charakteristiky				
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	8-9	9-10	10-11	11-12
Průměrná roční maximální teplota vzduchu (°C)	12-13	13-14	14-15	15-16
Maximální teplota vzduchu nejteplejšího měsíce (°C)	31-32	33-35	34-36	36-38
Průměrná roční minimální teplota vzduchu (°C)	3-4	4,5-5	5,5-6	6-6,5
Maximální denní teplota vzduchu nad 32°C v červenci (dny)	1-2	1-2	2-3	3-4
Počet tropických dní (dny) průměrný roční počet dní s maximální denní teplotou vzduchu 30 °C a vyšší	1-4	8-12	12-16	16-20
Počet mrazových dní (dny) průměrný roční počet dní s minimální denní teplotou vzduchu pod 0 °C.	120-140	92-100	85-92	78-85
Počet ledových dní (dny) průměrný roční počet dní s maximální denní teplotou vzduchu pod 0 °C.	40-50	35-40	26-30	22-26
Srážkové charakteristiky				
Průměrný roční úhrn srážek (mm)	670-700	700-750	700-750	700-750
Průměrný úhrn srážek v létě (mm)	260-280	240-260	240-260	240-260
Počet dní se sněhovou pokrývkou >3 cm (dny)	70-90	50-70	40-50	30-40
Počet dní se sněhovou pokrývkou >10 cm (dny)	30-40	20-30	10-20	7-10
Počet dní se sněhovou pokrývkou >30 cm (dny)	20-30	10-20	5-10	2-5
Riziko výskytu horkých a suchých period (dny)	0-5	0-5	0-5	0-10

Na základě uvedených dat lze v zájmovém území odhadovat trendy vývoje klimatu, které směřují k vyšší průměrné roční teplotě vzduchu, většímu počtu letních a tropických dní, nárůstu frekvence i délky epizod sucha, vyšší četnosti přívalových srážek a poklesu výskytu mrazů a sněhových srážek. Zvláště v oblasti nestabilního podnebí střední Evropy se mohou v zimním období objevit i extrémně mrazivé a sněhové epizody, teploty mohou častěji přecházet přes hodnotu 0 °C.

Projevy a dopady změny klimatu v ČR

Změnou klimatu se rozumí veškeré dlouhodobé změny včetně přirozené variability klimatu a změn způsobených lidskou činností, přičemž přirozenou a antropogenní složku klimatické změny od sebe nelze zcela rozlišit.

Za nejvýznamnější projevy změny klimatu v ČR lze považovat:

- Zvyšování teplot, extrémně vysoké teploty
- Dlouhodobé sucho
- Povodně a přívalové povodně
- Vydatné srážky
- Extrémní vítr
- Přírodní požáry

Spolu se zvyšováním teplot souvisí také častější výskyt extrémně vysokých teplot. Extrémně vysoké teploty mohou mít významné dopady na ekosystémy, jejich hlavní dopady se však obvykle vyskytují v urbanizovaných územích. Co se týče dopravní infrastruktury



vysoké teploty mohou být příčinou deformací materiálů, některé materiály mohou trpět tavením, drolením nebo mohou expandovat. Poškození pak mohou vést k větší pravděpodobnosti nehod a havárií, potřebě rekonstrukcí a oprav, případně dalších investic do údržby.

Závažný je také vliv vysokých teplot na člověka (zvýšení zdravotních rizik, snížení koncentrace aj.) a na bezpečnost provozu (zvýšení nehodovosti). Tlumení těchto dopadů navyšuje odběr energií pro potřeby klimatizace a chlazení. Dochází ke změnám ve výběru způsobu dopravy (vyhýbání se chůzi, jízdě na kole, volba dopravních prostředků s klimatizací). Stoupá využívaní klimatizačních zařízení v automobilech i hromadné dopravě.

Vlny veder mají výrazný potenciál přerůst do krizové situace. V kombinaci s dlouhodobým suchem a nízkou vlhkostí vzduchu mohou zvýšit riziko vzniku požáru a současně zhoršit možnosti hašení v důsledku nedostatku vody. Důraz by měl být kladen na ochranu zdrojů hasební vody.

Dochází ke zhoršení stavu přírodních ploch a prvků zeleně, zvyšují se nároky na její závlahu.

S rostoucí extremitou klimatu je spojen častější výskyt nebezpečných hydrometeorologických jevů, mezi které patří i silný vítr. Zranitelnost ČR vůči projevu extrémního větru je hodnocena jako střední, dle Hodnocení zranitelnosti České republiky ve vztahu ke změně klimatu k roku 2017.

S ohledem na bezpečnost dopravy může být vítr, příp. nárazový vítr, jedním z hlavních důvodů vzniku dopravní nehody, např. v důsledku zatarasení cesty překážkou (např. spadlý strom) nebo způsobených ztrátou ovladatelnosti vozidel, jejich převrácením apod. S extrémním nárazovým větrem je třeba počítat také na vyvýšených mostních konstrukcích nebo estakádách. V zimním období způsobuje extrémní vítr tvorbu sněhových jazyků a závěj, bývá provázen sníženou viditelností, vlhkou nebo kluzkou vozovkou.

Na dlouhodobě rostoucí teploty a zvyšující se počet epizod sucha je navázán častější výskyt požárů vegetace. Zranitelnost ČR vůči požárům vegetace je hodnocena jako střední. Dlouhodobě lze očekávat zvýšenou expozici vůči tomuto projevu, a to především z důvodu kombinace dlouhodobého nárůstu teplot, poklesu půdní vláhky a častějšího výskytu extrémně vysokých teplot, dle Hodnocení zranitelnosti České republiky ve vztahu ke změně klimatu k roku 2017.

Dle serveru klimatickazmena.cz byl v zájmovém území v letech 1981-2010 počet dní se středním rizikem výskytu lesních požárů na úrovni 4 dní/rok; riziko se dle predikce zvýší v roce 2070 až na 16-20 dní/rok. Tato predikce je platná za předpokladu středních emisí CO₂.

C.II.7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Záměr svým charakterem spojuje plochy hustě zalidněné s plochami bez zástavby, tj. řeší dopravní infrastrukturu navazující na stávající zástavbu (a dopravní infrastrukturu) v místech nezastavěných – viz mnoho situací v Oznámení záměru. Dle dat Českého statistického úřadu žilo k 1.1.2025 v Uherském Hradišti 24 887 obyvatel a v Kunovicích 5 570 obyvatel.

• Veřejné zdraví

Veřejné zdraví je „zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin, přičemž tento zdravotní stav je určován souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života“ (definice podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví). V obecném slova



smyslu se veřejným zdravím rozumí zdraví společnosti jako celku, a lze jej měřit a hodnotit určitými kvantitativními i kvalitativními indikátory a analytickými procesy.

V České republice se stav veřejného zdraví sleduje a vyhodnocuje formou studií viz: <https://szu.cz/temata-zdravi-a-bezpecnosti/studie-zdravotniho-stavu-obyvatelstva/dospeli/ehes>). Zdravotníci během vyšetření měří:

- krevní tlak, výšku, váhu, obvod pasu
- ze vzorku žilní krve vyšetří:
 - hladinu krevních tuků (celkový, HDL a LDL cholesterol, Lp(a) a triglyceridy)
 - hladinu cukru v krvi (glykovaný hemoglobin)
 - funkce jater (ALP, ALT, AST, GGT)
 - funkce štítné žlázy (TSH)
 - funkce ledvin (urea, kreatinin, kyselina močová, odhad glomerulární filtrace ledvin)
- ze vzorku moče vyšetří:
 - • funkce ledvin (urea, kreatinin, kyselina močová)

Aktuální studie EHES 2025 probíhá na 55 místech v ČR od července 2025 do března 2026. Ve výsledcích však nejsou zahrnuty informace dle jednotlivých měst ani krajů, takže nelze popsat současný stav veřejného zdraví v území dotčeném posuzovaným záměrem. Shrnutí klíčových zjištění pro populaci 25–64 let dle studie EHES 2019:

- Minimální evropský modul o zdraví
 - Své zdraví považovalo za velmi dobré 27 % respondentů, jako dobré jej hodnotilo 52 %. Celkem tak hodnotilo své zdraví jako dobré nebo velmi dobré 79 % respondentů. Pouze 4 % respondentů považovala svůj zdravotní stav za špatný nebo velmi špatný. Nebyly nalezeny rozdíly mezi muži a ženami.
 - Chronickou nemoc nebo problém uvedlo 40 % mužů a 46 % žen, výskyt se zvyšoval s věkem. Ve věkové kategorii 55–64 let uvedlo chronické potíže až 66 % mužů a 60 % žen.
 - Vážné dlouhodobé omezení v běžných aktivitách ze zdravotních důvodů uvedlo pouze 5 % osob, 22 % osob bylo sice omezeno, ale ne vážně, bez omezení v běžných aktivitách bylo 73 % respondentů. Prevalence těchto omezení se zvyšovala s věkem. Nebyly nalezeny rozdíly mezi muži a ženami.
- Hypertenze
 - Hypertenze byla zjištěna u 46 % mužů a 26 % žen.
 - O svém zdravotním problému nevědělo 39 % mužů a 26 % žen s hypertenzí.
 - Úspěšná léčba (kontrola) hypertenze byla zjištěna u 5 % léčených mužů a 21 % léčených žen.
 - Vysoký normální TK byl zjištěn u 18 % u mužů a 14 % u žen.
- Dyslipidémie
 - Průměrná hodnota celkového cholesterolu byla 5,08 mmol/l u mužů a 5,16 mmol/l u žen.
 - Prevalence hypercholesterolémie byla zjištěna u 59 % mužů a 57 % žen.
 - Prevalence dyslipidémie se vyskytovala u 74 % mužů a 70 % žen.
 - O svém zdravotním problému (dyslipidémii) nevědělo 67 % mužů a 66 % žen.
 - Byla zjištěna velmi nízká úroveň medikace a úspěšné léčby (kontroly) dyslipidémie. Z osob, které věděly o svém zdravotním problému, se léčilo 33 % mužů a 19 % žen. Cílových hodnot v rámci léčby (kontroly) bylo dosaženo u 19 % mužů a 32 % žen.

- **Diabetes Mellitus**
 - Diabetes byl zjištěn u 7,6 % mužů a 3,7 % žen.
 - O svém zdravotním problému nevědělo 23 % u mužů a 24 % žen s diabetem.
 - Hodnoty glykovaného hemoglobinu v pásmu prediabetu mělo 24 % sledované populace, hodnoty se zvyšovaly s věkem, u osob ve věku 55–64 let bylo v pásmu prediabetes 34 % žen a 43 % mužů.
 - 77 % mužů a 76 % žen s již diagnostikovaným diabetem se léčilo. Úspěšné léčby ($HbA1c \leq 53$ mmol/mol) však nebylo u části z nich dosaženo (u 23 % mužů a u 20 % žen).
- **Nadváha**
 - Průměrná hodnota BMI v mužské části populace byla 28,3 kg/m², mezi ženami potom 26,8 kg/m².
 - Nad hranici normální hmotnosti se dle hodnot BMI pohybuje 67 % populace (77 % mužů a 56 % žen).
 - Do kategorie obezita dle hodnot BMI spadá 33 % mužů a 26 % žen.
 - Hodnota BMI (na základě vlastní deklarace výšky a váhy) byla u 20 % respondentů nižší o více než 2 kg/m² v porovnání s hodnotou BMI na základě měření.
 - Průměrná hodnota obvodu pasu byla 98,4 cm u mužů a 86,8 cm u žen.
 - Vysoké riziko kardiovaskulárních onemocnění (KVO) plynoucí z abdominální obezity bylo zjištěno u 39 % mužů a 42 % žen, zvýšené riziko potom u 23 % mužů a 24 % žen.
 - Vyšší než doporučenou hodnotu obvodu pasu má 64 % populace.
- **Tyreopatie**
 - Dysfunkce štítné žlázy na základě měření tyreoidálního hormonu TSH byla zjištěna u 4,4 % mužů a 6,5 % žen.
 - Prevalence tyreopatie se vyskytovala u 5,6 % mužů a 15,6 % žen.
 - O svém onemocnění vědělo 22 % mužů a 85 % žen, léčbu užívalo 21 % mužů a 84 % žen.
 - Úspěšné léčby (kontroly) na základě měření TSH dosáhlo 100 % mužů a 70 % žen se znalostí svého onemocnění.
- **Využívání preventivní péče**
 - Preventivní prohlídku u praktického lékaře absolvovalo v posledním roce 50 % mužů a 43 % žen, před 1–3 lety bylo vyšetřeno cca 41 % mužů a 45 % žen. U 9 % mužů a 12 % žen byl interval od poslední preventivní prohlídky delší než 3 roky.
 - V posledním roce byl krevní tlak změřen zdravotnickým pracovníkem u 63 % mužů a 64 % žen. V posledních třech letech pak bylo měření provedeno téměř u celé populace, a sice u 94 % mužů a 96 % žen.
 - Hladina cholesterolu v krvi byla v posledním roce zjišťována u cca 52 % respondentů. U 35 % respondentů byla hladina cholesterolu vyšetřena před 1–3 lety a 13 % respondentů bylo vyšetřeno před více než 3 roky.
 - V posledním roce bylo provedeno měření hladiny cukru v krvi u 50 % respondentů, dalším 37 % respondentům bylo toto měření provedeno před 1–3 lety. Interval více než 3 roky od vyšetření uvedlo cca 13 % respondentů. Podíl mužů a žen se v jednotlivých kategoriích nelišil.
- **Metabolický syndrom**
 - Metabolický syndrom byl zjištěn u 38,1 % mužů a 28,0 % žen.
 - Podíl osob s metabolickým syndromem narůstal s věkem, od 10,0 % ve věkové skupině 25–34 let po 53,8 % ve věkové skupině 55–64 let.

C.II.8. Hmotný majetek

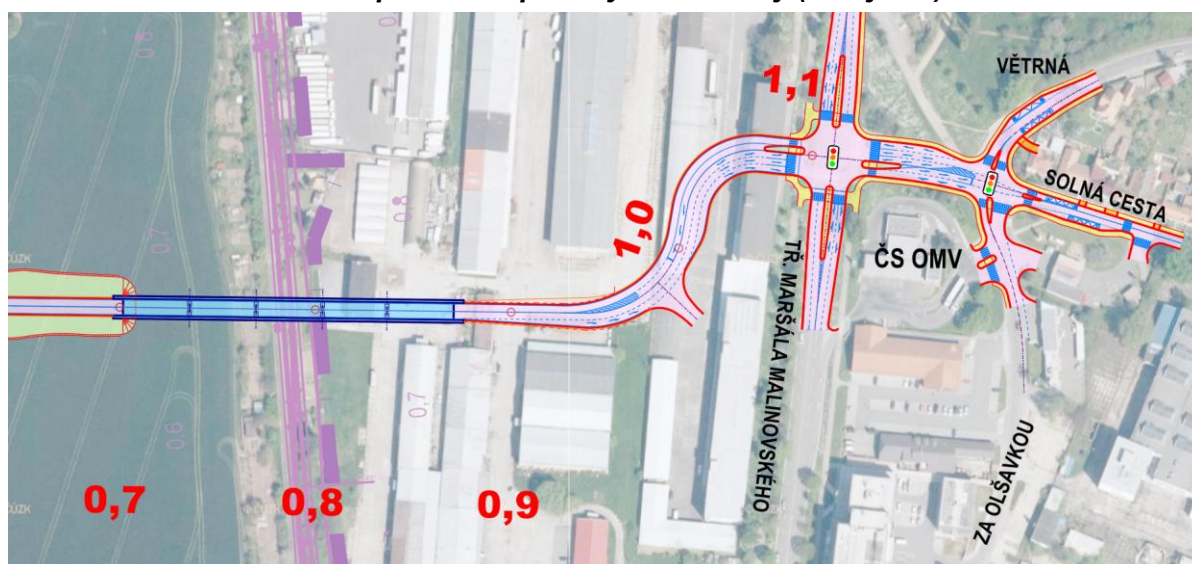
Záměr svým charakterem spojuje plochy hustě zalidněné s plochami bez zástavby, tj. řeší dopravní infrastrukturu navazující na stávající zástavbu (a dopravní infrastrukturu) v místech nezastavěných – viz mnoho situací v Oznámení záměru.

Záměr navazuje na stávající úseky dopravní infrastruktury, ale je umístován primárně na nezastavěné plochy. Dotčení objektů hmotného majetku je očekáváno

Projektová dokumentace (fáze předprojektové dokumentace – technické studie veřejně prospěšné stavby) však nyní neřeší konkrétní rozsahy dotčení přeložek, demolic apod. Lze očekávat, že k demolicím objektů dojde v oblasti průchodu přes oblast výrobních areálů (jižní napojení obchvatu na I/55 v ose ul. Solná cesta).

Řešení jižní trasy napojení obchvatu na ul. Maršála Malinovského přes areály je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Trasa komunikace je řešena odkloněním procházejícím mimo halové objekty, avšak zasahuje objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať.

Obrázek 71: Detail návrhu průchodu přes výrobní areály (zdroj: PD)



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

V přímém dotčení záměru se nenacházejí žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny ani kulturní památky. Přímé negativní ovlivnění záměrem je vyloučeno.

Dle informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) neleží zájmové území přímo v žádné vymezené ploše ÚAN. Vzhledem k historicky cenným nálezům v širším okolí (mj. viz vymezení ÚAN I a II v okolí) nelze výskyt archeologických nálezů vyloučit.

Při provádění jakýchkoliv zásahů do území s archeologickými nálezy (hloubení výkopů apod.) je povinností majitele (správce, uživatele) již v době záměru oznámit stavební činnost příslušnému orgánu státní památkové péče a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Pokud budou během prací zjištěny nepředvídané archeologické nálezy mimo záchranný archeologický výzkum, je stavebník povinen neprodleně oznámit tyto nálezy příslušnému orgánu státní památkové péče a učinit nezbytná opatření k tomu, aby nálezy nebyly poškozeny nebo zničeny, tzn. práce na místě nálezu přerušit.

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

Vzhledem k charakteru záměru jsou vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví způsobovány zejména vlivy vyvolanými změnou dopravní situace, tj. provozem vozidel na nových úsecích komunikací ve vazbě na snížení dopravní zátěže na původních trasách (zejména I/55) a s tím spojenou změnou hlukové a imisní situace. Pro účely posouzení vlivů na hlukovou a imisní situaci byly součástí Oznámení záměru zpracovány Hluková studie (Damek, 05/2026) a Rozptylová studie (Číhala, 11/2025), které jsou uvedeny v přílohách oznámení EIA.

Ze závěrů citovaných studií plyne:

Vliv hlukové zátěže:

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu bez realizace záměru lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významně hlukově zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace, takže v nich bylo dodržení hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb.



Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu včetně realizace záměru lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu, a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55.

Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8 (okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření.

Vliv na kvalitu ovzduší:

Realizací záměru dojde ideově vlivem přesunu dopravní zátěže z ul. Maršála Malinovského na novou komunikaci ke snížení imisní zátěže u obydlí v okolí stávající trasy dopravy. Vypočtené hodnoty imisí však u řady znečišťujících látek indikují nárůst imisní zátěže, důvodem je jiný zdroj vstupních dat o četnostech dopravy, tj. model současného stavu vychází ze sčítání dopravy ŘSD v roce 2020, návrhový stav je stanoven z modelu dopravy, který zahrnuje změnu budoucí dopravní situace. **Z tohoto důvodu je nutné model současného stavu hodnotit jako informativní a změny imisních příspěvků jako orientační.**

Resuspenze prachu z povrchu komunikací (sekundární prašnost) byla hodnocena i přes vysokou nejistotu výpočtu. Přes jisté přiblížení skutečnému stavu je výpočet emisních faktorů silně ovlivněn složením a rychlostí dopravního proudu, tonáží vozidel, povrchem komunikací a způsobem údržby vozovek v letním a zimním období.

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.

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že provoz záměru nezpůsobí překročení ročních imisních limitů sledovaných látek.

Kompenzační opatření se dle § 11 odst. 4 zákona č. 201/2012 Sb. ukládá v případě, Pokud by provozem stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo vlivem umístění pozemní komunikace nebo parkoviště podle odstavce 2 písm. d) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena.

V posuzované lokalitě je roční imisní limit pro benzo[a]pyren na úrovni imisního limitu. Realizací záměru nedojde k měřitelné negativní změně imisních příspěvků, stávající doprava na I/55 bude z intravilánu města odkloněna mimo zástavbu, není nutné navrhovat kompenzační opatření.



Ostatní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Ostatní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví nejsou předpokládány. Zvýšení komfortu automobilistů není vlivem na v lokalitě žijící obyvatele, přesto je chápán jako pozitivní vliv záměru. Vlivy vibrací narušující stávající objekty se nepředpokládají – komunikace jsou vedeny v dostatečných odstupech.

Vliv záměru na obyvatelstvo a veř. zdraví je hodnocen jako kladný – v okolí stávající trasy I/55 dojde ke snížení hlukové zátěže a v okolí tras nových komunikací budou hyg. limity dodrženy. Z hlediska kvality ovzduší nedojde k překročení imisních koncentrací modelovaných znečišťujících látek.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Pro zhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, byla součástí oznámení zpracována rozptylová studie (Číhala, 11/2025), která je uvedena v příloze oznámení.

Výsledkem výpočtu matematického modelu je soubor hodnot doplňkové imisní zátěže referenčních bodů v posuzované lokalitě. Tabulky, uvedené v rozptylové studii obsahují:

- Název a souřadnice referenčního bodu,
- hodnotu maximální hodinové koncentrace (NO_2),
- hodnotu maximální 8hodinové koncentrace (CO),
- maximální hodnotu průměrné denní koncentrace (PM_{10}),
- hodnotu průměrné roční koncentrace (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzen, benzo[a]pyren).

V následujících tabulkách je provedeno srovnání **maximálních vypočtených hodnot** imisních příspěvků v celé síti referenčních bodů s platným imisním limitem a stávajícím imisním pozadím (průměr z let 2020-2024).

Uvedená maxima byla zpravidla vypočtena přímo u křížení silnic I/55 a I/50. Uvedená maxima tedy nemají vypovídací hodnotu pro hodnocení změny imisních koncentrací v obydlených lokalitách, jsou též ovlivněna umístěním referenčních bodů. Hodnoty imisí v místech s obytnou či jinou zástavbou jsou uvedeny v následující kapitole.

Tabulka 26: Maximální vypočtené hodnoty imisních příspěvků

Zn. látka	Doba průměrování	Varianta výpočtu (kapacita)	Max. vypočtený příspěvek	Imisní limit	Podíl imisního limitu	Průměrné imisní pozadí	Podíl imisního pozadí
			$[\mu\text{g}/\text{m}^3]$		$[\%]$		$[\%]$
PM₁₀	1 kalendářní rok	Souč. stav	14,3	40	35,8	20,1	71,1
		Výhled	21,5		53,8		107,0
	24 hodin	Souč. stav	129	50	258,0	---	---
		Výhled	175		350,0		---
PM_{2,5}	1 kalendářní rok	Souč. stav	3,86	20	19,3	14,5	26,6
		Výhled	5,69		28,5		39,2
CO	8 hodin	Souč. stav	269	10 000	2,7	---	---
		Výhled	256		2,6		---
NO₂	1 kalendářní rok	Souč. stav	0,830	40	2,1	18	4,6
		Výhled	0,915		2,3		5,1
	1 hodina	Souč. stav	26,3	200	13,2	---	---



Zn. látka	Doba průměrování	Varianta výpočtu (kapacita)	Max. vypočtený příspěvek	Imisní limit	Podíl imisního limitu	Průměrné imisní pozadí	Podíl imisního pozadí
			[$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		[%]		[%]
		Výhled	28,6		14,3		---
Benzen	1 kalendářní rok	Souč. stav	0,104	5	2,1	1,3	8,0
		Výhled	0,088		1,8		6,8
B[a]P	1 kalendářní rok	Souč. stav	0,236 ng/m ³	1 ng/m ³	23,6	1 ng/m ³	23,6
		Výhled	0,270 ng/m ³		27,0		27,0

V následujících tabulkách jsou uvedeny hodnoty koncentrací, vypočtené ve vybraných referenčních bodech, a to u obydlí v blízkosti posuzované komunikace. Zvolené referenční body:

- RB 1, rodinný dům Solná cesta 183
- RB 2, rodinný dům třída Vítězství 1095
- RB 3, rodinný dům Na Rybníčku 1125

Tabulka 27: Vypočtené hodnoty ročních imisních příspěvků PM₁₀

Číslo RB	Název lokality	Příspěvek roční koncentrace PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Imisní limit = 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	
1	Solná cesta 183	4,51	6,13	1,62	35,9	4,1
2	třída Vítězství 1095	7,76	10,90	3,14	40,5	7,9
3	Na Rybníčku 1125	1,74	2,69	0,95	54,6	2,4

Tabulka 28: Vypočtené hodnoty ročních imisních příspěvků PM_{2,5}

Číslo RB	Název lokality	Příspěvek roční koncentrace PM _{2,5} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Imisní limit = 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	
1	Solná cesta 183	1,35	1,80	0,45	33,3	2,3
2	třída Vítězství 1095	2,14	2,95	0,81	37,9	4,1
3	Na Rybníčku 1125	0,45	0,70	0,25	55,6	1,3

Tabulka 29: Vypočtené hodnoty denních imisních příspěvků PM₁₀

Číslo RB	Název lokality	Maximální příspěvek denní koncentrace PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Imisní limit = 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	
1	Solná cesta 183	25,2	35,2	10,0	39,7	20,0
2	třída Vítězství 1095	38,5	52,0	13,5	35,1	27,0
3	Na Rybníčku 1125	17,0	24,5	7,5	44,1	15,0



Tabulka 30: Vypočtené hodnoty hodinových imisních příspěvků NO₂

Číslo RB	Název lokality	Maximální příspěvek hodinové koncentrace NO ₂ [μg/m ³] <i>Imisní limit = 200 μg/m³</i>				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				μg/m ³	%	
1	Solná cesta 183	13,2	14,2	1,0	7,6	0,5
2	třída Vítězství 1095	12,4	13,5	1,1	8,9	0,6
3	Na Rybníčku 1125	3,5	4,1	0,6	17,1	0,3

Tabulka 31: Vypočtené hodnoty ročních imisních příspěvků NO₂

Číslo RB	Název lokality	Příspěvek roční koncentrace NO ₂ [μg/m ³] <i>Imisní limit = 40 μg/m³</i>				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				μg/m ³	%	
1	Solná cesta 183	0,543	0,643	0,100	18,4	0,3
2	třída Vítězství 1095	0,566	0,635	0,069	12,2	0,2
3	Na Rybníčku 1125	0,099	0,131	0,032	32,3	0,1

Tabulka 32: Vypočtené hodnoty hodinových imisních příspěvků CO

Číslo RB	Název lokality	Maximální příspěvek 8hodinové koncentrace CO [μg/m ³] <i>Imisní limit = 10 000 μg/m³</i>				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				μg/m ³	%	
1	Solná cesta 183	149	149	0	0,0	<0,1
2	třída Vítězství 1095	126	125	-1	-0,8	<0,1
3	Na Rybníčku 1125	23	25	2	8,7	<0,1

Tabulka 33: Vypočtené hodnoty ročních imisních příspěvků benzenu

Číslo RB	Název lokality	Příspěvek roční koncentrace benzenu [μg/m ³] <i>Imisní limit = 5 μg/m³</i>				
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu		Změna v % limitu
				μg/m ³	%	
1	Solná cesta 183	0,0687	0,0612	-0,0075	-10,9	-0,2
2	třída Vítězství 1095	0,0651	0,0515	-0,0136	-20,9	-0,3
3	Na Rybníčku 1125	0,0064	0,0077	0,0013	20,3	<0,1

Tabulka 34: Vypočtené hodnoty ročních imisních příspěvků benzo[a]pyrenu

Číslo RB	Název lokality	Příspěvek roční koncentrace benzo[a]pyrenu [pg/m ³] Imisní limit: 1 000 pg/m ³			
		Současný stav	Výhled	Změna proti současnému stavu	Změna v % limitu



				$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	
1	Solná cesta 183	141,1	143,3	2,2	1,6	0,2
2	třída Vítězství 1095	151,2	160,4	9,2	6,1	0,9
3	Na Rybníčku 1125	20,7	28,9	8,2	39,6	0,8

Vyhodnocení vypočtených hodnot

Realizací záměru dojde ideově vlivem přesunu dopravní zátěže z ul. Maršála Malinovského na novou komunikaci ke snížení imisní zátěže u obydlí v okolí stávající trasy dopravy. Vypočtené hodnoty imisí však u řady znečišťujících látek indikují nárůst imisní zátěže, důvodem je jiný zdroj vstupních dat o četnostech dopravy, tj. model současného stavu vychází ze sčítání dopravy ŘSD v roce 2020, návrhový stav je stanoven z modelu dopravy, který zahrnuje změnu budoucí dopravní situace. **Z tohoto důvodu je nutné model současného stavu hodnotit jako informativní a změny imisních příspěvků jako orientační.**

Resuspenze prachu z povrchu komunikací (sekundární prašnost) byla hodnocena i přes vysokou nejistotu výpočtu. Přes jisté přiblížení skutečnému stavu je výpočet emisních faktorů silně ovlivněn složením a rychlostí dopravního proudu, tonáží vozidel, povrchem komunikací a způsobem údržby vozovek v letním a zimním období.

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 $\text{PM}_{2,5}$

Maximální příspěvek denních koncentrací PM_{10} byl vypočten $175 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 350 % limitu, a to pro výhledový stav, pro současný stav je vypočteno maximum $129 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tyto vyšší imisní příspěvky jsou dané započtením sekundární prašnosti z povrchu vozovek, k těmto vyšším koncentracím však může dojít výjimečně, překročení imisního limitu je nepravděpodobné.

Ve vybraných profilech u zástavby nejbližší záměru jsou vypočteny výhledové příspěvky denních koncentrací PM_{10} od $24,5$ do $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Maximum je vypočteno v oblasti křížení komunikací I/50 a I/55. Ve všech lokalitách došlo k nárůstu vypočtených imisních příspěvků, jde však o teoretickou hodnotu, která se reálně nepředpokládá, jak bylo uvedeno výše v textu.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM_{10} činí $21,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. cca 53,8 % imisního limitu, a to pro výhledový stav. To znamená nárůst maxima o $7,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ovšem mimo obydlené lokality. Ve vybraných referenčních bodech jsou vypočteny výhledové hodnoty příspěvků do $10,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nárůst ročních imisních příspěvků proti současnému stavu je od $0,95 \mu\text{g}/\text{m}^3$ do $3,14 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. do 7,9 % limitu $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Při imisním pozadí cca $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nedojde k překročení imisního limitu, naopak lze reálně předpokládat snížení imisní zátěže v oblasti s obytnou zástavbou.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ činí $5,69 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. cca 28,5 % imisního limitu, a to pro výhledový stav. Nárůst maxima činí $1,83 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (9,2 % limitu). Ve vybraných profilech jsou vypočteny výhledové imisní příspěvky menší než $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, roční imisní příspěvky jsou výhledově vyšší proti současnému stavu o $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ až $0,81 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. nejvýše o 4,1 % limitu $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. S ohledem na stávající imisní pozadí cca $14,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ k překročení imisního limitu nedojde.



Z hlediska imisí PM_{10} a $PM_{2,5}$ tedy nebudou překročeny imisní limity.

Imise NO_2

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO_2 v celé lokalitě byl vypočten $28,6 \mu g/m^3$, a to pro výhledový stav, což činí 14,3 % imisního limitu $200 \mu g/m^3$. Maximum u současného stavu bylo vypočteno $26,3 \mu g/m^3$, tj. o $2,3 \mu g/m^3$ méně proti výhledu.

V okolí komunikací v obydlených lokalitách je maximum vypočteno pro výhledový stav, a to nejvýše $14,2 \mu g/m^3$. Lokálně bylo u výhledového stavu vypočteno navýšení imisí od $0,6 \mu g/m^3$ do $1,1 \mu g/m^3$, tj. od 0,3 do 0,6 % limitu.

Maximální příspěvky průměrných ročních koncentrací NO_2 byly vypočteny pro výhledový stav: $0,915 \mu g/m^3$, v současném stavu byl vypočten maximální příspěvek $0,830 \mu g/m^3$. Změny ročních imisí se pohybují v setinách $\mu g/m^3$. V porovnávaných profilech bylo vypočteno navýšení ročních imisí po realizaci záměru do $0,1 \mu g/m^3$. Tyto změny činí desetiny % imisního limitu ($40 \mu g/m^3$).

Případná změna krátkodobých i ročních koncentrací NO_2 u posuzované komunikace tedy bude bez významného vlivu na imisní situaci lokality.

Pokud tedy uvažujeme se současným imisním pozadím NO_2 ve výši cca $18 \mu g/m^3$, nedojde vlivem realizace záměru k překročení imisního limitu pro roční koncentrace NO_2 ($40 \mu g/m^3$). Pro hodinové koncentrace NO_2 také nebude imisní limit ($200 \mu g/m^3$) překročen.

Imise CO

U 8hodinových imisí byl proti současnému stavu vypočten pokles maxima v řádu jednotek $\mu g/m^3$. Maximum je vypočteno $269 \mu g/m^3$ pro současný stav, pro výhledový stav bylo vypočteno maximum $256 \mu g/m^3$.

V porovnávaných lokalitách byla vypočtena změna 8hodinových imisí CO od $-1 \mu g/m^3$ do $+2 \mu g/m^3$, tj. o méně než 0,1 % limitu. Vliv na imise CO je s ohledem na imisní limit $10\,000 \mu g/m^3$ minimální.

Imise benzenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzenu byl vypočten $0,104 \mu g/m^3$, tj. 2,1 % limitu, a to pro současný stav, což je o $0,016 \mu g/m^3$ více než u výhledu. Snížení imisní zátěže tedy činí cca 0,3 % limitu. V porovnávaných profilech byly vypočteny výhledové roční příspěvky v řádu setin $\mu g/m^3$, výhledově nejvýše $0,612 \mu g/m^3$, změna imisí benzenu zde činí od $-0,0136 \mu g/m^3$ do $+0,0013 \mu g/m^3$.

Při uvažovaném imisním pozadí $1,3 \mu g/m^3$ bude výsledná roční koncentrace benzenu v posuzované lokalitě v podstatě shodná se současnou situací a neočekáváme překročení imisního limitu vlivem provozu tohoto záměru.

Imise benzo[a]pyrenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu byl vypočten $0,270 ng/m^3$, tj. 0,270 % limitu, a to pro výhledový stav. Maximální imisní příspěvek pro současný stav byl vypočten $0,236 ng/m^3$, nárůst maxima tedy činí $0,034 ng/m^3$ (3,4 % limitu). V porovnávaných referenčních bodech byly vypočteny roční příspěvky do $0,16 ng/m^3$, a to pro výhledový stav. Pro výhledový stav byl vypočten nárůst imisí o jednotky pg/m^3 , nejvýše o $0,0092 ng/m^3$, tj. až 0,9 % limitu.



Při uvažovaném imisním pozadí cca 1 ng/m³ neočekáváme v obydlených lokalitách měřitelnou změnu imisí benzo[a]pyrenu vlivem realizace tohoto záměru, každopádně se reálně předpokládá pozitivní vliv na imise benzo[a]pyrenu, jelikož dojde k odklonění dopravy z intravilánu města.

Změna vypočtených imisí je také významně dána obsahem benzo[a]pyrenu v sekundárních emisích prachových částic, tudíž je zde stejná vyšší nejistota vypočtených imisí jako u suspendovaných částic PM₁₀ (potažmo PM_{2,5}).

Návrh kompenzačních opatření

Kompenzační opatření se dle § 11 odst. 4 zákona č. 201/2012 Sb. ukládá v případě, Pokud by provozem stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo vlivem umístění pozemní komunikace nebo parkoviště podle odstavce 2 písm. d) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena.

V posuzované lokalitě je roční imisní limit pro benzo[a]pyren na úrovni imisního limitu. Realizací záměru nedojde k měřitelné negativní změně imisních příspěvků, stávající doprava na I/55 bude z intravilánu města odkloněna mimo zástavbu, není nutné navrhovat kompenzační opatření.

Závěrečné hodnocení

Vliv provozu záměru na kvalitu ovzduší lze hodnotit jako akceptovatelný – na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že provoz záměru nezpůsobí překročení ročních imisních limitů sledovaných látek. Jak je již výše uvedeno: Realizací záměru nedojde k měřitelné negativní změně imisních příspěvků. Jako kladný vliv záměru je chápáno odklonění stávající dopravy z intravilánu města mimo zástavbu.

Vlivy na klima

Posuzovaný záměr sám o sobě, jako stavba, negeneruje prakticky žádné skleníkové plyny (s výjimkou období výstavby). Zdrojem emisí skleníkových plynů je doprava, která bude posuzovaný záměr využívat. Emise skleníkových plynů stavebních a dopravních strojů/vozidel v průběhu výstavby záměru jsou pouze dočasné, z hlediska ovlivnění klimatu nevýznamné.

Posuzovaný záměr sám o sobě nebude generovat dopravu. Zkapacitnění dopravní infrastruktury je prováděno s cílem poskytnout stávajícím motoristům možnost využití alternativní trasy a vede ke snížení dopravní zátěže MÚK I/50 x I/55.

V případě posuzované dostavby dopravní infrastruktury dojde k přesunu části dopravy ze stávající silnice I/55 na novou trasu. V okolí stávající trasy silnice I/55, která prochází intravilánem Uherského Hradiště a Kunovic dojde k poklesu imisních koncentrací skleníkových plynů, v okolí nové trasy dojde k jejich nárůstu.

Vlivem realizace záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch v území. V této souvislosti lze v okolí nových komunikací očekávat drobné změny mikroklimatu (např. zvýšení teploty bezprostředního okolí zejména v době extrémních veder).

Celkově lze vliv na klima a na zmírňování změny klimatu považovat za mírně negativní až zanedbatelný, vlivy mají lokální charakter.

Obecně je silniční doprava brána jako sektor, který v ČR patří k méně zranitelným vůči změně klimatu. Výjimku představují povodně – zájmová lokalita však leží mimo záplavové



území (s výjimkou přímého okolí toku Sušanky, kde se však nachází pouze jímací vrt a výustní potrubí vyčištěných odpadních vod) a ovlivněna tak může být jediné přívalovými dešti a bleskovými povodněmi, které mohou postihnout v podmínkách ČR jakékoliv naše území a jejich předpověď je v současnosti téměř nemožná.

Níže jsou uvedeny příklady přímých i nepřímých projevů zranitelnosti záměru vůči změně klimatu (blíže jsou projevy zranitelnosti popsány v tabulce níže):

- Extrémně vysoké teploty mají vliv na komfort cestujících a řidičů a způsobují poškození dopravní infrastruktury (např. narušování povrchu silnic), ale i zvýšení nehodovosti (např. v důsledku horší koncentrace řidičů).
- Při extrémním větru může být silniční doprava přímo ohrožena polomy a vývraty. V silniční dopravě se extrémní vítr může projevit jednak s ohledem na bezpečnost dopravy, kdy může být jedním z hlavních důvodů vzniku dopravní nehody, např. v důsledku zatarasení cesty překážkou, (např. spadlý strom). V zimním období extrémní vítr způsobuje tvorbu sněhových jazyků a závějí.
- Dlouhodobé sucho nemá na silniční dopravu podstatnější negativní vliv kromě např. zvýšení prašnosti na vozovce a s tím spojenými vyššími nároky na údržbu.
- Vydatné srážky mohou zapříčinit i další nepříznivé jevy, které mohou následně způsobit narušení dopravní infrastruktury, zanesení kanalizace, snížení průtočné kapacity koryt a retenčního prostoru vodních recipientů.
- Vlivem rostoucích teplot lze předpokládat zkracování zimního období a s tím spojené snižování počtu dní s poklesem teploty pod bod mrazu 0 °C. Lze předpokládat pokles nákladů na zimní údržbu především v nižších polohách. V zimním období bude častější přechod teploty přes 0 °C a s tím spojená možnost častější tvorby ledovky. Mírnější zimy pravděpodobně zlevní zimní údržbu silnic a nároky na jejich solení. Změny v zimních teplotách mohou mít však zároveň špatný vliv na asfaltové povrchy vozovek a je tedy třeba počítat s nárůstem výdajů na jejich opravu.

Cílem posouzení zranitelnosti záměru je určit potenciální významná nebezpečí a související rizika. Analýza zranitelnosti v souvislosti s klimatickou změnou je důležitým krokem při určení přiměřených adaptačních opatření, která mají být realizována. Cílem je kvantifikovat význam rizik pro záměr za podmínek současného a budoucího klimatu.

Celkově lze vliv na klima a na zmírňování změny klimatu považovat za mírně negativní až zanedbatelný, vlivy mají lokální charakter.

D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Období výstavby

Na zatěžování venkovního prostoru hlukem v období výstavby se podílí především hluk z prostoru staveniště (z provozu stavebních mechanismů). Postup výstavby není ve stávajícím stupni projektové přípravy řešen. Lze však předpokládat, že doprava materiálů bude preferovaně probíhat mimo obytnou zástavbu, tj. napojením ze sil. I/50. Ostatní přístupové komunikace však budou také využívány. Doprava materiálů bude podrobně řešena ve vyšším stupni projektové přípravy v rámci zásad organizace výstavby.

Vzhledem k tomu, že záměr navazuje na stávající úseky komunikací, resp. se v tato místa nachází v okolí chráněné zástavby musí stavební práce reflektovat toho umístění. Lze předpokládat, že vybrané stavební práce budou moci probíhat pouze v denní době (resp. v době od 07:00 do 21:00 hod) tj. době ve které lze uplatnit maximální hodnotu korekce pro

stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti dle NV č. 272/211 Sb.

Mezi hlukově nejnáročnější práce u většiny staveb patří výkopové a těžké stavební práce. V období provádění těchto prací je na staveništi předpokládán provoz následujících hlavních stavebních mechanismů: nákladní automobil, univerzální nakladač, kolový buldozer, kompaktor, hutnicí válec vibrační, autodomíhávač, čerpadlo betonu. Uvažovaná stavební technika odpovídá obvyklému rozsahu používaných mechanismů při zajišťování obdobných typů staveb.

V etapě provádění těžkých stavebních prací lze na staveništi předpokládat provoz mechanismů zajišťujících přepravu zásypového materiálu, jeho ukládání, hutnění a provádění zemních prací. Pro demonstraci nejvyššího očekávaného zatížení životního prostředí hlukem (v denní době) je uvažováno s následujícím vzorkem maximálního souběhu (a překrývání) činností hlavních zdrojů hluku na staveništi:

Tabulka 35: Max. souběh zdrojů hluku při výstavbě silničního tělesa (Smetana, 2023)

Zdroje hluku	Průměrné nasazení zdrojů hluku		Předpokládaná emitovaná hladina $L_{Aeq,T}$ v 1 metru [dB]
	Počet	Činnost min. za směnu jednoho mechanismu	
Nákladní automobil	25	10	77,0
Kolový dozer	1	180	85,0
Kompaktor	1	250	87,0
Hutnicí válec	1	250	86,0

Maximální emitovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku A při souběhu činností mechanismů z váženého součtu: $L_{Aeq,T}$ = cca 90 dB. Taková to úroveň hlukové zátěže již může představovat riziko pro nejbližší chráněnou zástavbu. Při vhodně navržené organizaci výstavby, dobrému stavu stavebních strojů a mechanizace jakož i dodržování stavební kázně lze vliv na hlukovou situaci v období výstavby považovat za akceptovatelný (tj. dodržující hyg. limit).

Období provozu

Posouzení hlukové situace v území bylo provedeno v rámci Hlukové studie (Damek, 05/2026), která je uvedena v příloze předkládaného oznámení.

V hlukové studii bylo provedeno posouzení hluku z provozu automobilové dopravy dotčených úseků komunikací z hlediska požadavků zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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 2026 MR1 (23.1.2026) – v době zpracování HS nejaktuálnější verze. 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 pohltivé (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.

V hlukové studii byly řešeny dva výpočtové stavy:

- Výhledový stavu v území bez realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 0)
- Výhledový stavu v území včetně realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 1)

Mimo situace průběhu pásem izofon bylo hlukové zatížení modelováno v osmi individuálně zvolených výpočtových bodech. Volba umístění výpočtových bodů vychází z umístění objektů obytné zástavby. Výpočtové body byly umístěny dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly u objektů nejbližší obytné zástavby umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru staveb 2 m před obvodovým pláštěm uvedených domů. Výška výpočtů byla provedena různě pro různé typy objektů, a to v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlažích. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v denní (6:00 – 22:00 hod) a noční (22:00 – 6:00 hod) době.

Umístění výpočtových bodů zohledňuje:

- umístění u stávajících komunikací (s cílem ověření změny – poklesu hlukové zátěže vlivem vymístění dopravy na novou komunikaci – tj. výpočtové body č. 4, 5, 6 a 7);
- umístění u nových komunikací (s cílem ověření změny – navýšení hlukové zátěže vlivem provozu nové dopravy na nové komunikaci – tj. výpočtové body č. 1, 2, 3 a 8).

Výpočtové body:

- VB 1: bytový dům, Uh. Hradiště ul. Štěpnická 1074 (parc. č. st. 2122/1)
- VB 2: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JZ fasáda
- VB 3: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JV fasáda
- VB 4: rodinný dům, Uh. Hradiště, tř. maršála Malinovského 873 (parc. č. st. 1034)
- VB 5: rodinný dům, Uh. Hradiště, ul. Solná cesta 183 (parc. č. st. 207/1)
- VB 6: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 801 (parc. č. 2966)
- VB 7: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 1095 (parc. č. 2982)
- VB 8: rodinný dům, Kunovice, ul. Na Rybníčku 1269 (parc. č. 2648)

Obrázek 72: Umístění výpočtových bodů 1-8

V tabulce níže jsou uvedeny modelované hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech pro jednotlivé výpočtové stavy vč. porovnání modelovaných výsledků s výslednými hygienickými limity.

Situace průběhu pásem izofon modelových stavů jsou ve výpočtové hladině 3 m n.t. znázorněny pro jednotlivé modelové stavy v přílohách předkládané hlukové studie.

Tabulka 36: Modelované hodnoty $L_{Aeq,T}$ [dB]

Výpočtový bod #	Výška (m)	Hyg. limit		STAV 0		STAV 1		Rozdíl	
		Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)
1 - Štěpnická 1074	3	60	50	53,8	46,0	55,4	47,6	1,6	1,6
	5			53,8	46,0	55,6	47,6	1,8	1,6
	9			53,7	45,8	55,5	47,5	1,8	1,7
2 - U Kunovského lesa 1420 JZ	3	60	50	44,0	42,6	55,2	47,9	11,2	5,3
3 - U Kunovského lesa 1420 JV	3	60	50	44,4	42,7	54,7	47,5	10,3	4,8
4 - Tř. Mar. Malinovského 873	3	68	58	68,5	60,6	67,5	59,6	-1,0	-1,0



	5			68,5	60,6	67,5	59,5	-1,0	-1,1
	9			68,2	60,2	67,2	59,2	-1,0	-1,0
5 - Solná cesta 183	2	68	58	65,7	58,2	64,9	57,4	-0,8	-0,8
	5			66,2	58,4	65,4	57,7	-0,8	-0,7
6 - Tř. Vítězství 801	3	68	58	62,7	56,8	61,6	56,1	-1,1	-0,7
	5			64,2	57,8	63,1	57,0	-1,1	-0,8
7 - třída Vítězství 1095	3	68	58	66,5	61,1	65,7	60,6	-0,8	-0,5
8 - Na Rybníčku 1269	3	60	50	51,6	47,6	52,1	48,1	0,5	0,5
	5			51,9	47,6	52,4	48,0	0,5	0,4

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu bez realizace záměru lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významně hlukově zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace takže v nich bylo dodržení hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb.

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu včetně realizace záměru lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu, a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55.

Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8 (okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření.

Vlivy na hlukovou situaci v době provozu obchvatu lze hodnotit jako koncepčně kladné (ve srovnání se současným stavem dojde ke snížení hlukové zátěže v okolí ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství), výhledová hluková zátěž zůstane však stále významná. V okolí nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů.

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

Možný vliv na odtokové poměry

V období provozu budou povrchové a podzemní vody ovlivněny odváděnou dešťovou vodou z povrchu vozovek.

Odvádění dešťových vod v extravilánu:

Srážkové vody budou obecně z povrchu přeložky odváděny v souladu s platnou legislativou a případné další požadavky budou detailněji řešeny v rámci následné projektové přípravy. Záměr je svým charakterem situován jak v intravilánu, tak v extravilánu. Odvodnění v extravilánu je založeno na principu odvádění srážkových vod z povrchu komunikace přes nepevněnou krajnici po zemním tělese do silničních příkopů, kde budou vody částečně vsakovány a dále gravitačně odváděny a infiltrovány v plochách určených pro převádění povodňových průtoků, kde jsou navrhovány průlehy. Srážkové vody budou zaústěny do mokřadních tůní a průlehů, kde budou retenovány a zasakovány. Tyto přírodě blízké prvky mohou být kaskádovitě za sebou pro zajištění dostatečné kapacity. Pro přesné stanovení možnosti zasakování dešťových vod v konkrétní lokalitě je však zapotřebí vždy provést podrobný hydrogeologický průzkum, kterým budou upřesněny hydrogeologické podmínky v místě staveniště, který vyhodnotí možnosti zasakování neznečištěných dešťových vod pro konkrétní lokalitu ve vztahu k propustnosti horninového prostředí a k požadavku na množství zasakovaných vod. Konkrétní projekt odvodnění komunikace musí zaručovat, že odpadní vody vypouštěné do vodoteče budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL).

Odvádění dešťových vod v intravilánu:

Odvodnění povrchu komunikací a jiných zpevněných ploch v intravilánu je, nebo bude řešeno převážně do dešťových vpustí různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace. Menší části zpevněných ploch mohou být odvodněny volně do okolního terénu. Zemní plán vozovek (v místech rozšíření s novou konstrukcí vozovky) budou odvodňovány příčným sklonem a ve vhodných úsecích též podélnou drenáží zaústěnou do přípojek uličních vpustí. Navržené způsoby odvodnění musí být založeny a zkontrolovány geodetickým zaměřením, kamerovou prohlídkou.

Odvodnění povrchu chodníků a ostatních zpevněných ploch bude řešeno převážně do dešťových vpustí různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace.

Samostatnou problematikou pak bude způsob odvodnění křižovatek anebo úseků (např. nových chodníků), kde bude odtok vody ze silnice omezen nově obrubníkem. V tom případě bude nutné například uvažovat o doplnění odvodnění pomocí uličních vpustí a navazující kanalizace, která může být v některých místech nekapacitní a může se jako ve stávajícím stavu odvodnit do přilehlého silničního příkopu.

Celá výše uvedená koncepce odvodnění však musí být dále ověřena a potvrzena v rámci navazující projektové přípravy na základě skutečné hydrogeologické skladby území, zjištění parametrů pro uplatnění metody vsakování a průzkumu skutečného stavu a kapacit stávajících dešťových kanalizací a recipientů.

Konkrétní návrh odvodnění silnic musí být v souladu s technickými podmínkami **TP 83**, které stanovují zásadní požadavky na průzkumy, návrh odvodňovacích zařízení i nakládání se srážkovými vodami.

Recipienty v zájmovém území jsou řeka Olšava a Stará Olšávka. Doporučuje se využívat jako recipient pro vypouštění regulovaných srážkových vod Olšavu, příp. zasakování. U Staré Olšávky dochází při zvýšených průtocích v řece Moravě k zavření stavidel v ústí do Moravy a čerpání vod přes ochrannou hráz do Moravy. Aby nedocházelo



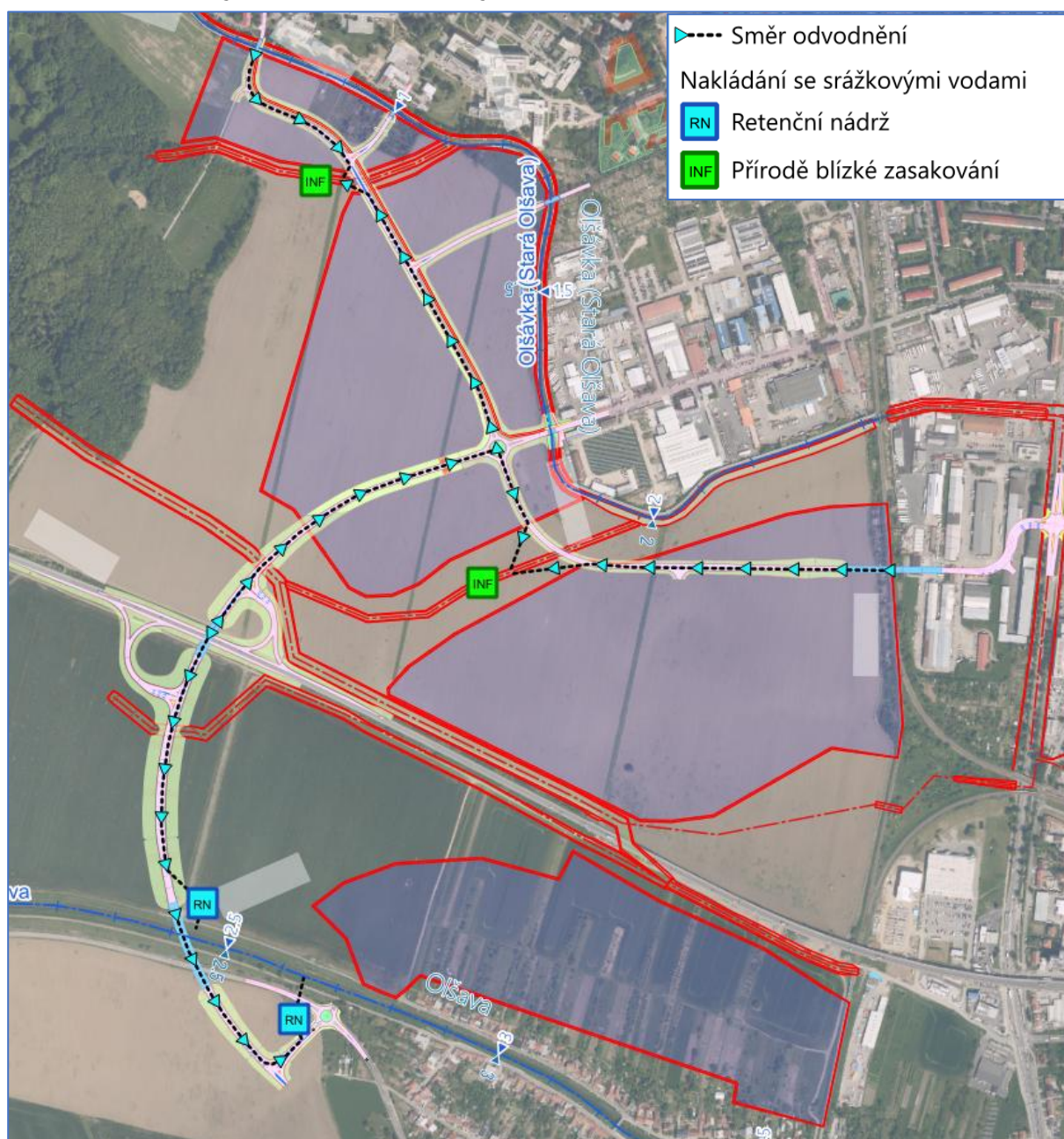
ke zvyšování provozních nákladů na čerpání je tedy doporučené minimalizovat odvodnění do Staré Olšávky.

Jižní část návrhu plánované dopravní infrastruktury, tj. na jih od silnice I/50, lze odvodnit do Olšavy přes retenční nádrže s regulací odtoku.

Severní část návrhu plánované dopravní infrastruktury, tj. na sever od silnice I/50, spadá do povodí Staré Olšávky. Doporučuje se srážkové vody infiltrovat v plochách určených pro převádění povodňových průtoků, kde jsou navrhovány průlehy. Srážkové vody budou zaústěny do mokřadních tůní a průlehů, kde budou retenovány a zasakovány. Tyto přírodě blízké prvky mohou být kaskádovitě za sebou pro zajištění dostatečné kapacity.

Ovlivnění salinity vodních toků se nepředpokládá vzhledem k dostatečné vodnosti řeky Olšavy, resp. zasakováním srážkových vod.

Obrázek 73: Směry odvodnění navržených komunikací



Návrh plánované dopravní infrastruktury je umístěn v záplavovém území. Z velké části je v rozsahu rozlivu Q100 a v menší míře v rozsahu rozlivu Q20 a Q5.

Vzhledem k tomu, že v rámci studie „Povodňový model Morava, Olšava – aktualizace ZÚ a SPPO města Uherské Hradiště a Starého Města II. Etapa, červenec 2023, VRV a.s.“ bylo se záměrem návrhu plánované dopravní infrastruktury uvažováno, nepředpokládá se ovlivnění odtokových poměrů při realizaci všech uvažovaných staveb v rámci koncepce protipovodňové ochrany.

V případě, že by plánovaná dopravní infrastruktura byla realizována nezávisle na protipovodňové ochraně, nastal by přechodný stav k výslednému, se kterým bylo uvažováno v rámci protipovodňové ochrany města Uherské Hradiště. V rámci záměru by situace byla kompenzována prostupy v zemním tělese.

Vzhledem k lokalizaci stavby v širokém inundačním území a zahrnutí inundačních mostů do plánované dopravní infrastruktury, se nepředpokládá významný vliv na odtokové poměry.

Možné ovlivnění odtokových poměrů při realizaci obchvatu bez realizace výhledových PPO bude detailně posouzeno v navazujícím stupni přípravy.

Možný vliv na morfologii toku

Vzhledem k charakteru stavby, kdy dochází pouze ke křížení s vodními toky Olšava a Olšávka se nepředpokládá ovlivnění morfologie vodního toku. V rámci výše zmiňované Studie protipovodňových opatření (Povodňový model Morava, Olšava – aktualizace ZÚ a SPPO města Uherské Hradiště a Starého Města II. Etapa, červenec 2023, VRV a.s.) je zvažováno přírodě blízké zkapacitnění vodního toku Olšávky v lokalitě západně od železniční trati (tj. Mimo řešenou stavbu), které by mělo zlepšit hydromorfologický stav vodního toku.

Součástí návrhu je snížení sklonu levého břehu a umožnění neškodného rozlivu od Q20. Návrh především odstraňuje levobřežní terénní val, umožňuje komunikaci hladiny vodního toku s nivou, doplňuje mrtvé dřevo do koryta toku a s využitím nepravidelného rozmístění kamenného záhozu diverzifikuje proudění v korytě. Snížení levého břehu od stávající břehové hrany umožní vytvoření přírodě blízké kynety a nastartování přírodních procesů v toku. Na opatření navazuje průleh, který zajišťuje odlehčení Olšávky jižním směrem mezi rozvojovou plochu.

Možný vliv na změnu retenční schopnosti území

U návrhu plánované dopravní infrastruktury se vzhledem k charakteru, liniová stavba se zajištěnou průtočností silničních náspů mosty a propustky, a malým poměrem plochy záboru silničních náspů, resp. vyloučeného objemu vůči rozsáhlým rozlivům s velkým objemem povodňové vody v inundačním území, nepředpokládá ovlivnění retenční schopnosti území.

Souběh s připravovanou PPO

Cílem PPO opatření je zvýšení protipovodňové ochrany ohrožené zástavby, zadržení vody v krajině s účelem omezení nadměrného povrchového odtoku, snížení vodní a větrné eroze a sucha. V neposlední řadě také zlepšení hydromorfologického stavu vodního toku Olšávky přírodě blízkých opatření.

Návrh opatření byl proveden s ohledem na trasy inženýrských sítí (IS) v podrobnosti územně analytických podkladů a záměrů v území, které byly v době zpracování k dispozici.



Navržená koncepce protipovodňových opatření uvažovala se záměrem plánované dopravní infrastruktury a pro návrhy průtočné kapacity Q_{100} byly zohledněny.

Součástí návrhu koncepce PPO byla koordinována místa křížení silničních naspů posuzovaného záměru a průlehů, resp. proudnic s definovanými průtočnými kapacitami. V těchto místech byly navrženy inundačním mosty, které zajistí převádění povodňových průtoků definovaných v koncepci protipovodňové ochrany.

Obrázek 74: Křížení plánované dopravní infrastruktury s připravovanou PPO



Ochrana zemního tělesa

Rychlosti proudění v okolí zemních těles navrhovaných dopravních staveb jsou minimální, a to dle studie protipovodňových opatření pro návrhový stav v intervalu 0 – 0.5 m/s. Pro tyto rychlosti proudění je mezní nevymílací rychlost travního porostu 1 m/s při malých hloubkách 0.4 m a 2 m/s pro hloubky 2 m.



Vzhledem k malým rychlostem, které jsou významně menší, než mezní nevymílací, je opevnění svahu zemních těles jen pomocí travního osevu vyhovující.

Riziko kontaminace

V období výstavby je předpokládán bezvadný stav stavebních strojů a nákladních vozidel a jejich odstavení na zabezpečeném stavebním dvoře. V případě nehody nebo technické závady lze předpokládat únik zejména ropných látek (paliva, mazadla, hydraulické oleje) v relativně nízkém rozsahu max. první stovky litrů. Únik během stavebních prací je spolehlivě řešitelný pomocí sanačních prostředků a mechanismů v místě stavby. Nejistěný a neřešený únik není předpokládán.

V období provozu je stejně jako v období výstavby uvažováno potenciální riziko ohrožení kvality vod v důsledku havarijního úniku závadných látek v případě technické závady či havárie.

Výstavba obchvatu nepředstavuje významnou změnu stavu dotčených vodních útvarů a neovlivní negativně jejich budoucí vývoj. Vlivy záměru na podzemní i povrchové vody jsou za předpokladu důsledného dodržení opatření uvedených v části D. IV. celkově hodnoceny jako nevýznamné, akceptovatelné.

D.I.5. Vlivy na půdu

• Zábor ZPF

Realizací záměru dojde k zásahu do ploch zemědělského půdního fondu (včetně záboru půd I. a II. třídy ochrany). Dotčeny budou půdy v katastrech Kunovice u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště a Sady. Vzhledem k rozsahu záměru je v příloze oznámení uveden seznam dotčených pozemků s uvedením dotčené třídy ochrany ZPF, kde I. třída ochrany jsou půdy BPEJ 0.56.00 a II. třída ochrany půdy s BPEJ 0.57.00. V tomto seznamu jsou vyznačeny pozemky ZPF s uvedením třídy ochrany dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. Zároveň je v příloze uvedena situace záborů ZPF (opět s vyznačením stupeň jejich ochrany).

Půdy I. třídy ochrany zemědělského půdního fondu – jsou bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně na rovinatých nebo jen mírně sklonitých pozemcích, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně pro záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Půdy II. třída ochrany zemědělského půdního fondu – jsou zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné ze ZPF a to s ohledem na územní plánování, jen podmíněně využitelné pro stavební účely.

Zásah do těchto půd je proto z hlediska ochrany ZPF nutné hodnotit jako významný a z principu negativní.

Významnost vlivu je dána především nevratným charakterem záboru, kdy dochází k trvalému odnětí půdy ze zemědělského využití a ke změně funkčního využití území. Současně dochází k omezení přirozených funkcí půdy, zejména produkční, infiltrační, retenční a biologické. Vliv je z tohoto hlediska dlouhodobý až trvalý.

Na druhou stranu je nutné zohlednit charakter posuzovaného záměru, kterým je liniová stavba veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu. U liniových staveb obdobného



typu je lokalizace záměru výrazně determinována technickými, dopravními, bezpečnostními, urbanistickými a majetkoprávními podmínkami území. Možnosti vedení trasy jsou současně omezeny existencí zastavěného území, železniční infrastruktury, vodních toků, protipovodňových opatření, stávajících komunikačních vazeb a rozvojových ploch vymezených územně plánovací dokumentací.

Záměr byl v průběhu přípravy variantně prověřován. Původní varianta vedení komunikace koridorem ulice Průmyslové byla vyhodnocena jako environmentálně méně vhodná zejména z důvodu významných vlivů na obytnou zástavbu, překračování hygienických limitů hluku, zvýšené imisní zátěže a omezené dopravní průchodnosti území. Výsledná varianta byla proto navržena tak, aby omezila střet s obytnou funkcí území a snížila celkovou environmentální zátěž v urbanizovaném prostoru. Z hlediska ochrany obyvatelstva a kvality obytného prostředí lze výsledné řešení hodnotit jako příznivější, přestože i nadále vyžaduje zásah do zemědělského půdního fondu.

Významným aspektem hodnocení je rovněž skutečnost, že záměr nepředstavuje izolovanou rozvojovou aktivitu bez vazby na území, ale součást dlouhodobě sledované dopravní koncepce území. Trasa komunikace je koordinována se stávající dopravní infrastrukturou, protipovodňovými opatřeními i rozvojovými záměry měst Uherské Hradiště a Kunovice a je zakotvena v zásadách územního rozvoje i územních plánech dotčených obcí. Umístění stavby tedy nepředstavuje nahodilý zásah do volné krajiny, ale realizaci dopravního koridoru dlouhodobě územně stabilizovaného.

Z hlediska dopadů na organizaci zemědělského půdního fondu lze vliv hodnotit jako středně významný. Realizací záměru dojde k lokální fragmentaci zemědělsky využívaných ploch a ke změně jejich obhospodařování, avšak vzhledem k liniovému charakteru stavby, návaznosti na stávající dopravní infrastrukturu a urbanizačnímu tlaku v území nelze očekávat zásadní destabilizaci zemědělského hospodaření v širším okolí. Návrh trasy současně směřuje k omezení vzniku obtížně obhospodařovatelných zbytkových ploch a zachování dopravní dostupnosti okolních pozemků.

V období realizace stavby budou půdy dočasně ovlivněny stavební činností, zejména pohybem stavební mechanizace, skrývkami půdních horizontů, lokálním zhutněním půdy a potenciálním rizikem kontaminace při havarijních stavech. Tyto vlivy budou časově omezené a při dodržení standardních technických a organizačních opatření nebudou představovat významné riziko pro širší území. Skrývka kulturních vrstev půdy bude provedena odděleně a bude využita pro vegetační úpravy, rekultivace a obnovu dotčených ploch.

Pozitivně lze hodnotit rovněž navržené řešení hospodaření se srážkovými vodami, které využívá retenční nádrže, zasakovací a odpařovací průlehy a regulované odvádění vod. Navržený systém přispívá k omezení rychlého povrchového odtoku, podporuje retenci vody v území a částečně eliminuje negativní důsledky zvyšování rozsahu zpevněných ploch. Současně snižuje riziko erozních jevů a omezuje možnost sekundárního ovlivnění půdních poměrů v okolí komunikace.

- **Zábor PUPFL**

Realizací záměru nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa.

- **Kontaminace půd**

V období výstavby může být půda znečištěna úkapy ze stavební mechanizace či případnou havárií. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijní plán.



- Půdní eroze

Při výstavbě nedojde k takovým zásahům do povrchu terénu, které by mohly mít vliv na stabilitu násypů a zářezů. V lokalitě se nenachází žádné svahové deformace, které by realizaci záměru ztěžovaly, případně záměr umocnil jejich nestabilitu. Riziko vzniku půdní eroze se nepředpokládá.

Období provozu

V období provozu lze shledat v principu shodné vlivy na půdu, které v území působí již nyní v okolí stávajících komunikací I/50, I/55 a dalších, tj. vnos cizorodých látek do půdy emisemi z dopravních prostředků, drobnými či většími částicemi z vozidel či vozovky, zimní údržby vozovky – posypové soli. Toto znečištění se soustředí převážně do krajnice vozovky, svahových partií či silničního příkopu. Realizací záměru může dojít k umocnění rizika znečištění v území vlivem neukázněnosti automobilistů na rozšířené dopravní infrastrukturu.

Z vlastního provozu nových komunikací může plynout riziko havarijních situací ohrožujících životní prostředí zejména v podobě dopravních nehod, resp. havarijních úniků provozních náplní vozidel.

Vlivy na stabilitu a erozi půdy se nepředpokládají.

Celkově lze vlivy záměru na půdu a zemědělský půdní fond hodnotit jako významné a negativní zejména s ohledem na rozsah trvalých záborů a dotčení půd I. a II. třídy ochrany. V kontextu charakteru záměru, jeho veřejného významu, územní stabilizace a navržených minimalizačních opatření jsou však tyto vlivy hodnoceny jako akceptovatelné. Pozemky PUPFL dotčeny nebudou.

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

Posuzovaný záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru.

Výstavbou obchvatu dojde k terénním úpravám zahrnujícím násypy a zářezy a k přesunu množství stavebních materiálů a zemin.

Celkové množství použitých materiálů bude stanoveno v dalších stupních přípravy záměru. Zásadními surovinami pro výstavbu budou materiály na tvorbu zemního tělesa komunikace, jejichž objem bude největší. Předpokládá se rovněž využití stavebních recyklovaných materiálů (betonový recyklát dle TP 210 „Užití recyklovaných stavebních demoličních materiálů do pozemních komunikací“). Bilance základních výměr je předpokládá potřebu dovážení materiálů na realizaci násypových těles ([viz kapitolu B.II.3](#)). Potřeba dovážení bude částečně kryta materiálem z výkopů. Nedostatek vhodného materiálu do násypů bude řešen nákupem. Materiál potřebný pro realizaci záměru bude dovezen z širšího okolí záměru.

Vliv záměru na horninové prostředí v období provozu je možný pouze v případě havárie, která by mohla být příčinou znečištění horninového prostředí, při běžném provozu se vlivy na horninové prostředí neočekávají. Vlivy na přírodní zdroje budou nulové.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou celkově nevýznamné.



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

V rámci oznámení záměru byl zpracován Biologický průzkum dotčeného území (Losík 11/2025, který je uveden v příloze předkládaného oznámení. Ze závěru průzkumu vyjímám:

Realizace plánované stavby si vyžádá převážně zábor pozemků, které jsou využívány jako intenzifikovaná pole a nemají z hlediska ochrany přírody větší význam. Z hlediska výskytu rostlin a živočichů jsou významnější jen ojedinělé fragmenty porostů dřevin na okrajích zahrad, porosty podél vodních toků a fragmenty zarůstajících nevyužívaných ploch.

Provedení záměru bude znamenat narušení terénu a vegetace v celé trase plánované stavby. Ovlivněn bude také pás podél stavby, který bude narušen při stavebních pracích, resp. při budování mostních objektů. Z hlediska ovlivnění živé přírody bude mít význam zejména likvidace trvalých porostů, které poskytují biotopy většině přítomných druhů živočichů. Samotná likvidace vegetace nebude z hlediska ochrany rostlin významná, protože dotčená rostlinná společenstva jsou vesměs sekundární porosty zcela pozměněné působením člověka. Výskyt vzácných nebo zvláště chráněných druhů rostlin nebyl v dotčeném prostoru zaznamenán. Zajímavějším druhem v území je rdest uzlinatý, který se vyskytuje v korytě Olšavy, tento druh je v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich a Chobot 2017) zařazen mezi téměř ohrožené druhy. Jeho biotop však nebude realizací záměru významněji ovlivněn a populace v korytě Olšavy bude zachována. Všechny ostatní zaznamenané rostliny patří mezi běžné druhy, které se v daném území vyskytují v početných populacích a likvidace části porostů nebude znamenat riziko vymizení těchto druhů z okolí plánované stavby.

Výstavbou budou do jisté míry ovlivněny také všechny druhy živočichů, které se v území vyskytují. Ačkoli samotný zábor biotopů bude relativně malý, dojde k fragmentaci území novou linií stavby a ve fázi provozu budou živočichové ovlivněni také rušením a rizikem střetů s vozidly na nové komunikaci. Stejně jako v případě rostlin budou dotčeny převážně běžné druhy, které jsou schopné osidlovat krajinu silně pozměněnou člověkem. Většina živočichů zaznamenaných v dotčeném území žije i v okolí stavby v dostatečně početných populacích, takže realizace záměru nebude znamenat jejich vymizení z dané oblasti. Dotčeno však bude i několik zvláště chráněných druhů. K přímému ovlivnění jedinců přítomných druhů obratlovců by mohlo dojít v případě obojživelníků, plazů a některých fossoriálně žijících savců. Většina ptáků je z dotčeného území schopna sama uniknout. Přímé dotčení by hrozilo jen v případě, že by kácení dřevin a skrývky zeminy probíhaly v době rozmnožování. Kácení dřevin a zábor území bude pro ptáky znamenat omezení hnízdních příležitostí a dojde i k omezení rozlohy jejich potravních biotopů. Stavba může vyvolat snížení početnosti jejich populací. Toto negativní ovlivnění lze částečně eliminovat provedením kompenzačních a zmírňujících opatření, zejména založením porostů dřevin v rámci náhradních výsadeb.

Ze savců budou přímo ovlivněni jedinci drobných zemních druhů, k jejichž usmrcení by mohlo dojít během skrývek ornice. Při podzimním průzkumu byla zvláštní pozornost zaměřena na zjišťování přítomnosti nor křečka polního, který je jedním z mála zvláště chráněných druhů savců žijících v zemědělských kulturách. Jeho výskyt, resp. přítomnost užívaných křeččích nor, však v dotčeném území nebyla zaznamenána.

Podobně jako v případě drobných savců nelze vyloučit riziko poranění nebo usmrcení jedinců plazů a obojživelníků, kteří využívají podzemní úkryty, v nichž mohou být stavbou ohroženi zejména v době hibernace.

Ovlivněny budou také populace bezobratlých živočichů, většina druhů vázaných na dotčené typy biotopů patří mezi široce rozšířené a hojné. Zastoupeny jsou běžné druhy s širokou ekologickou valencí a druhy zemědělské krajiny. Záměr nebude pro většinu z nich představovat ohrožení životaschopnosti populací v daném území. Redukce vegetačního

krytu a zábor části území však mohou vést ke snížení početnosti populací některých živočichů, včetně několika zvláště chráněných taxonů.

Ve fázi provozu bude stavba pro většinu obratlovců znamenat zvýšení rizika mortality v důsledku kolizí s projíždějícími vozidly. Tento vliv se dotkne i některých zvláště chráněných druhů a může způsobit snížení početnosti místních populací. Zároveň bude stavba představovat novou migrační bariéru pro zemní druhy obratlovců. Dotčené území se nachází v blízkosti rozsáhlých urbanizovaných celků, které již nyní prakticky znemožňují dálkovou migraci větších savců. Na dotčených plochách dochází pouze k sezónním přesunům jedinců z místních populací běžných druhů větších savců (srnec obecný). Pro menší druhy vázané na vodní toky je migračním koridorem koryto řeky Olšavy a menší obratlovci se pak pohybují podél Staré Olšavy a také podél porostů dřevin na okrajích silnice I/50. Průchodnost podél vodních toků bude zajištěna prostřednictvím mostů. Pohyby podél křovin doprovázejících silnici I/50 budou omezené výstavbou mimoúrovňové křižovatky. Toto omezení se však dotkne jen běžných druhů středně velkých savců (kunovité šelmy, liška obecná, zajíc polní). Riziko zvýšené mortality i snížení migračního potenciálu lze do určité míry omezit realizací vhodných zmírňujících opatření.

Stavba i následující provoz záměru budou také zdrojem rušivých vlivů, které se dotknou především místních populací obratlovců. Dá se očekávat, že zejména některé citlivější druhy ptáků z okolí komunikace ustoupí.

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost za předpokladu důsledného respektování konkrétních zmírňujících a kompenzačních opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV. a také v Biologickém průzkumu v příloze oznámení, jsou celkově hodnoceny jako mírně negativní, lokálního charakteru, málo významné.

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

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Záměr je v kontaktu s místním biokoridorem LBK 2, který je vymezen v korytě toku Olšava a dále s navrženými místními biokoridory LBK 2.7 a LBK 2.8, které jsou vymezeny na březích Olšavy. V místě křížení s Olšavou záměrem dotčené území bezprostředně sousedí s plochou místního biocentra LBC Dlouhé a navržených místních biocenter LBC Dlouhé 1, LBC Dlouhé 2 a LBC Dlouhé 3. Území leží mimo vymezené biotopy vybraných druhů velkých savců.

Z hlediska ovlivnění obecně chráněných částí krajiny bude realizace záměru znamenat dotčení místních prvků ÚSES vymezených podél toku Olšavy, který je zároveň i významným krajinným prvkem ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Ovlivnění funkcí těchto částí ÚSES a VKP bude spočívat v narušení biotopů a také v ovlivnění migrační prostupnosti, které bude nejvýznamnější ve fázi výstavby záměru. Po dokončení stavby budou funkce biokoridoru i VKP obnoveny. Pro zmírnění vlivů jsou v [kapitole D.IV](#) navržena vhodná opatření.

Významné krajinné prvky (VKP)

VKP kategorie vodní toky (a údolní nivy)

Záměr kříží vodní toky Olšava a Stará Olšava, které jsou podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny významnými krajinnými prvky (VKP).

Dle provedeného biologického průzkumu je v místech křížení záměru s tokem Olšavy (dílčí lokalita 1) koryto Olšavy napřímené a upravené do ohrázaného lichoběžníkového



profilu (viz obrázek níže). Břehy koryta i svahy protipovodňových hrází jsou porostlé travo-bylinnou vegetací, v níž převládají běžné nitrofilní a mezofilní druhy. Porosty jsou pravidelně sečené. Dominantními druhy jsou ovsík vyvýšený, jílek vytrvalý, srha laločnatá a kostřava luční. Dále se zde vyskytují opletka křovištní, ostružiník ježiník, svízel bílý, vikev ptačí, jitrocel kopinatý, srpek obecný, orsej jarní, vesnovka obecná, škarda dvouletá, čičorka pestrá, šťovík rozvětvený, chrpa luční, řebříček obecný, kopřiva dvoudomá, vikev plotní, pcháč oset, barborka obecná, bršlice kozí noha, mléč rolní, kostival lékařský, svízel přítula, hluchavka bílá, pelyněk černobýl, kozí brada východní, sveřep bezbranný, divizna malokvětá, bolehlav plamatý, šalvěj luční, měrnice černá, silenka dvoudomá, heřmánkovec nevonný, vikev chlupatá, bršlice kozí noha, šťovík tupolistý, chrastavec rolní, přeslička rolní, máta rolní, slunečnice topinambur, tollice dětelová, máchelka podzimní, pryšec chvojka, vratič obecný, laskavec ohnutý, křen selský, lopuch plstnatý, pampeliška lékařská, jetel zvrhlý a mydlice lékařská. Na hraně břehu na kontaktu s vodou se pak vyskytují chrastice rákosovitá, rukev obojživelná, kyprej vrbice, karbinec evropský, lipnice obecná a dvouzubec černoplodý. Při březích se ve vodním prostředí toku vyskytují rdesno obojživelné a rdest uzlinatý.

Vzrostlé dřeviny se v místech plánovaných mostů přes Olšavu na jejích březích nevyskytují, najdeme zde jen drobný nálet vrby křehké a bezu černého.

Obrázek 75: Koryto Olšavy v místě plánovaného přemostění v km 0,3 (dle staničení záměru), zdroj: Biologický průzkum, dr. Losík, 11/2025



Ve vazbě na koryto Olšavy byl zaznamenán také výskyt invazní nutrie a podél toku občas prochází i silně ohrožená vydra říční. Výskyt křečka polního nebyl i přes cílený monitoring na polích v trase záměru zaznamenán.

Dřeviny rostoucí mimo les

V rámci přípravy záměru byl zpracován dendrologický průzkum (Ekopontis, 06/2022), který je uveden v příloze Oznámení.



Dendrologický průzkum byl zaměřen na zájmové území záměru stavby dopravní infrastruktury (ve vazbě na I/50, I/55 a související dopravní infrastruktury) v území měst Uherské Hradiště a Kunovice – silnice I/50 Kunovice zkapac. MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uh. Hradiště a Kunovice.

- Během průzkumu bylo zjištěno celkem 201 stromů rostoucích mimo les, přičemž 164 je z tohoto počtu o obvodu kmene většího než 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm nad zemí; nadlimitní stromy) a 37 o obvodu kmene menšího než 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm nad zemí; podlimitní stromy).
- Během průzkumu bylo rovněž zjištěno celkem 26 zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les, o celkové ploše 12 364 m².

Obecně jsou v daném případě pro žádost o povolení kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. relevantní ty dřeviny, které bude nutné v souvislosti s realizací záměru kácet (příp. jinak nedovoleně zasahovat dle § 2 odst. 1 vyhlášky č. 189/2013 Sb.), jedná-li se o nadlimitní stromy či podlimitní stromy v rámci stromořadí nejméně deseti stromů a o zapojené porosty, pokud celková kácená plocha zapojených porostů přesáhne 40 m². V případě nadlimitních stromů však tvoří výjimku stromy S39, S40, S41, S42, S43, S46 a S47, neboť se jedná o ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada; pro tyto tedy není třeba získat povolení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ani v případě jejich kácení.

Stávající dřeviny ohrožené poškozováním při realizaci záměru (tj. dřeviny, které nebude nezbytné v souvislosti s realizací záměru kácet) budou ochráněny v souladu s normou ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Krajinný ráz

Záměr představuje komunikační síť navazující na stávající dopravní infrastrukturu v řešeném území. Detailní technické provedení záměru nebylo v současném stavu projektové přípravy navrženo (záměr se nachází ve stupni: Technická studie). Popis záměru fakticky pouze vymezuje dotčené území ve vazbě na limity a možnosti ÚP a ZÚR.

Z hlediska možného krajinného rázu lze souhrnně očekávat vlivy:

- Vlivy na přírodní charakteristiku KR
 - Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky: slabý
 - Vliv na ZCHÚ: žádný
 - Vliv na VKP: slabý
- Vlivy na kulturní a historickou charakteristiku KR
 - Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky: přímý vliv žádný
 - Vliv na kulturní dominanty: žádný až slabý
- Vliv na vizuální charakteristiku KR:
 - Vliv na estetické hodnoty: slabý až středně silný
 - Vliv na harmonické měřítko krajiny: slabý až středně silný
 - Vliv na harmonické vztahy v krajině: slabý až středně silný

Na základě hodnocení vlivu záměru na pozitivní hodnoty a významné rysy jednotlivých charakteristik krajinného rázu a estetické a prostorové vztahy a hodnoty je možno odpovědět na tři standardní otázky dle použitého metodického postupu (Vorel et al., 2004):



A. Vyznačuje se ráz krajiny v prostoru dotčeném vlivem záměru znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR a hodnotami estetickými, mají přítomné znaky a hodnoty jedinečný význam?

Ráz krajiny v potenciálně dotčeném krajinném prostoru se vyznačuje spíše jen omezenou přítomností znaků přírodní charakteristiky KR a znaků kulturní a historické charakteristiky. Přírodní a kulturní a historické charakteristiky se vtiskávají do charakteristik vizuálních/estetických hodnot, pro všechny pak platí, že svou cenností význačného či dokonce jedinečného významu nedosahují.

B. Pokud jsou přítomny znaky jedinečného a neopakovatelného významu, bude do nich záměr nepříznivě zasahovat a jakou měrou?

Záměr navazuje na zástavbu Uherského Hradiště a Kunovic, kde je umístěn na úkor ploch zemědělských – nejedná se však o zásah do krajinných znaků jedinečného či neopakovatelného významu. Tyto znaky se v rámci potenciálně dotčeného krajinného prostoru vůbec nevyskytují a nejsou přítomny ani za hranicemi potenciálně dotčeného krajinného prostoru v potenciální sféře vizuálních vlivů. Shodně platí pro znaky význačného významu. Znaky běžného významu (volné, nezastavěné zemědělsky obdělávané plochy) budou realizací záměru zasaženy slabě až středně silně.

C. Ovlivní navrhovaná změna podstatným způsobem krajinná panoramata, bude zasahovat do cenných dílčích scenerií?

Vzhledem k charakteru a umístění záměru budou ovlivněny nejvýše dílčí scenerie. Záměr nemá výškový charakter (s výjimkou mostů se jedná o komunikace na povrchu terénu). Realizace záměru nebude v krajině v širších krajinných souvislostech představovat stírající změnu KR a nebude znamenat prostorové snížení či setření cenných hodnot stávající krajiny.

Zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000

Záměr není v přímém územním střetu s žádným ZCHÚ; nedojde k žádnému přímému ani nepřímému ovlivnění ZCHÚ.

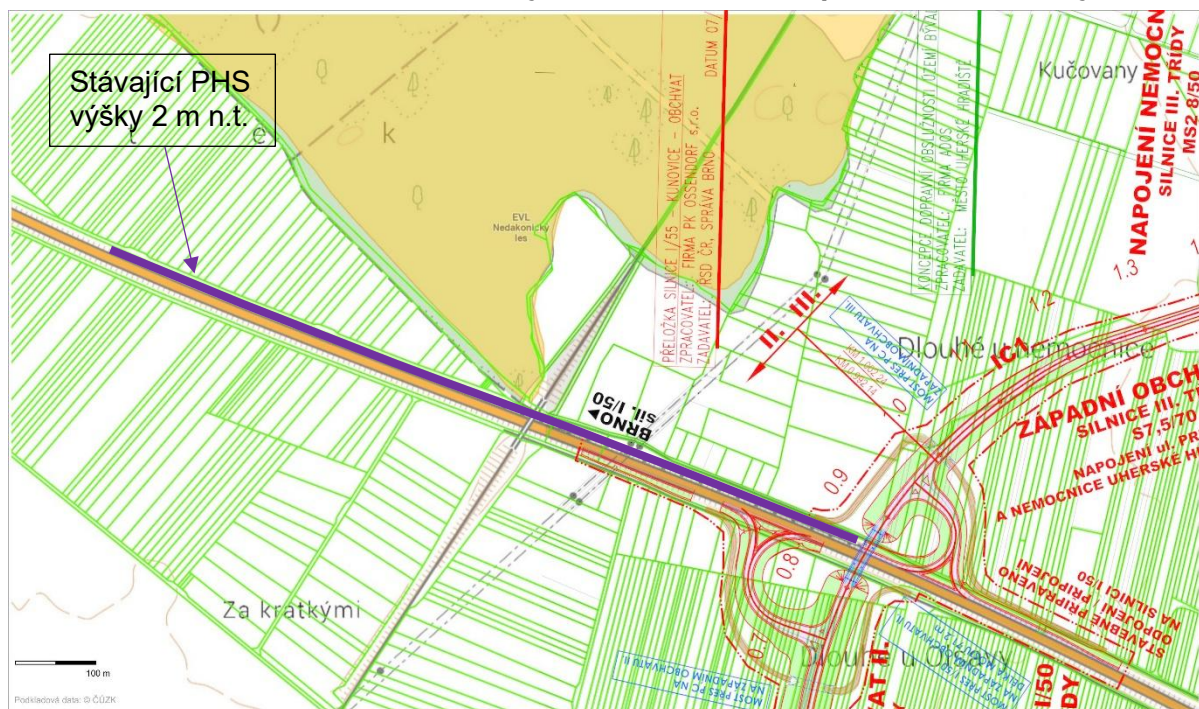
Vlivy na EVL Nedakonický les se nepředpokládají – viz stanovisko KUZL 70675/2026 z 30.6.2026 že záměr nemůže mít záměr vliv na zmíněnou EVL – viz přílohu oznámení.

Dle dr. Losíka, zpracovatele biologického průzkumu lze možnost negativního ovlivnění EVL Nedakonický les vyloučit. Záměr se nachází v dostatečné vzdálenosti od hranic EVL, takže k přímému dotčení území nedojde. Předmětem ochrany této EVL jsou smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*) a hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*). Tyto předměty ochrany nemohou být negativně ovlivněny a ni dálkovým působením záměru, které v tomto případě může představovat pouze rušení hlukem z provozu na nové komunikaci. Vzhledem k tomu, že intenzita dopravy na plánované silnici bude výrazně menší, než je provoz na stávající, bude intenzita rušení srovnatelná se stávajícím stavem.

Záměr územně nebude kolidovat s EVL a stávající PHS vedoucí podél sil. I/50 bude v plném rozsahu zachována. Stávající PHS byla realizována před cca 20 lety v souvislosti s přeložkou silnice I/50, avšak vzhledem k nedostupnosti původních podkladů nelze doložit důvody jejího návrhu. Lze se domnívat, že stěny nezajišťují plnění hlukových limitů, ale ochranu Kunovského lesa před hlukem z dopravy a z pohledu vymezené EVL Nedakonický les. Svou věcnou povahou nemá záměr potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a předměty ochrany.



Obrázek 76: Hranice EVL Nedakonický les vůči záměru na podkladu KN (zdroj: ÚSOP)



Památné stromy

Záměr nezasahuje do žádného památného ani jinak významného stromu. Ovlivnění realizací záměru je vyloučeno.

Realizace záměru významně neovlivní ekologické funkce krajiny, nebudou ovlivněna zvláště chráněná území ani lokality soustavy Natura 2000. Negativní vliv na ÚSES a VKP je zmírněn navržením konkrétních zmírňujících a kompenzačních opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV., Biologickém hodnocení a Dendrologickém průzkumu. Vlivy na krajinný ráz jsou hodnoceny jako slabé.

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

Záměr svým charakterem spojuje plochy hustě zalidněné s plochami bez zástavby, tj. řeší dopravní infrastrukturu navazující na stávající zástavbu (a dopravní infrastrukturu) v místech nezastavěných – viz mnoho situací v Oznámení záměru.

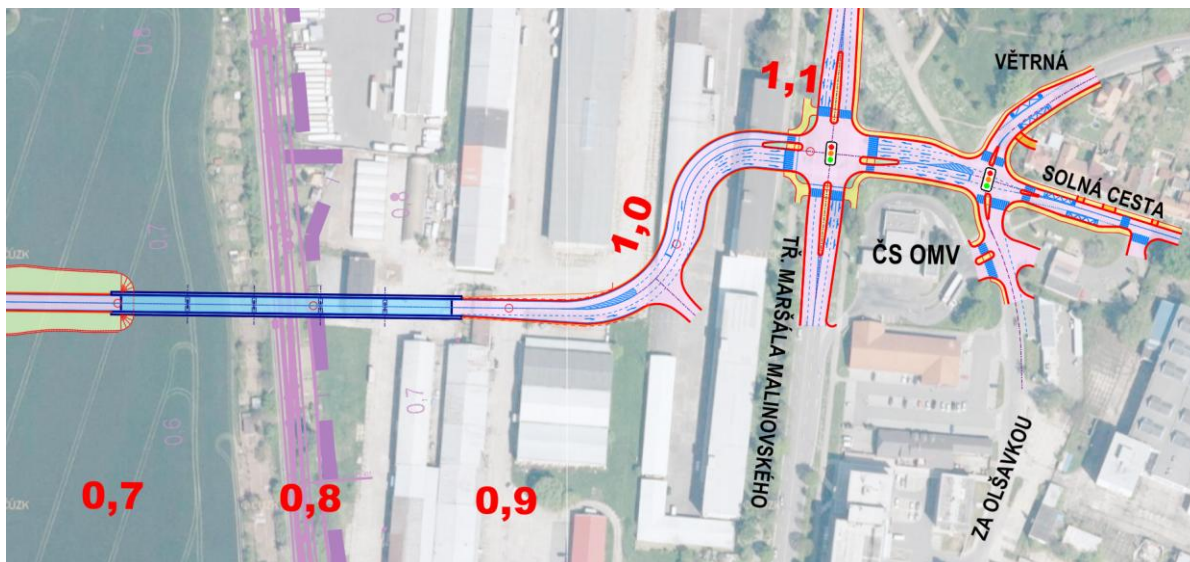
Záměr navazuje na stávající úseky dopravní infrastruktury, ale je umisťován primárně na nezastavěné plochy. Dotčení objektů hmotného majetku je očekáváno

Projektová dokumentace (fáze předprojektové dokumentace – technické studie veřejně prospěšné stavby) však nyní neřeší konkrétní rozsahy dotčení přeložek, demolic apod. Lze očekávat, že k demolicím objektů dojde v oblasti průchodu přes oblast výrobních areálů (jižní napojení obchvatu na I/55 v ose ul. Solná cesta).

Řešení jižní trasy napojení obchvatu na ul. Maršála Malinovského přes areály je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území

křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Trasa komunikace je řešena odkloněním procházejícím mimo halové objekty, avšak zasahuje objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať.

Obrázek 77: Detail návrhu průchodu přes výrobní areály (zdroj: PD)



V přímém dotčení záměru se nenacházejí žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny ani kulturní památky. Přímé negativní ovlivnění záměrem je vyloučeno.

Dle informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) neleží zájmové území přímo v žádné vymezené ploše ÚAN. Vzhledem k historicky cenným nálezům v širším okolí (mj. viz vymezení ÚAN I a II v okolí) nelze výskyt archeologických nálezů vyloučit.

Při provádění jakýchkoliv zásahů do území s archeologickými nálezy (hloubení výkopů apod.) je povinností majitele (správce, uživatele) již v době záměru oznámit stavební činnost příslušnému orgánu státní památkové péče a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Pokud budou během prací zjištěny nepředvídané archeologické nálezy mimo záchranný archeologický výzkum, je stavebník povinen neprodleně oznámit tyto nálezy příslušnému orgánu státní památkové péče a učinit nezbytná opatření k tomu, aby nálezy nebyly poškozeny nebo zničeny, tzn. práce na místě nálezu přerušit.

Vlivy záměru na demolovaný hmotný majetek je hodnocen jako negativní. Vlivy na zhodnocení hmotného majetku obecně lze hodnotit kladně. Vlivy na kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů jako nulové – bez vlivu. Jedná se však o území, kde vzhledem k výskytu historicky cenných nálezů v širším okolí je výskyt archeologických nálezů možný.

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

Posuzovaný záměr zpracovatel oznámení vyhodnotil ze všech podstatných hledisek problematiky možného ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví. Komplexní vyhodnocení a charakteristika potenciálních vlivů záměru je obsahem kap. D. I. V tabulce níže je uvedeno pouze přehledné shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí z hlediska jejich významnosti. Hodnocení vlivů bylo provedeno podle následující stupnice:

- +2 významný pozitivní vliv
- +1 málo významný pozitivní vliv
- 0 nevýznamný vliv
- 1 málo významný negativní vliv
- 2 významný negativní vliv

Složka životního prostředí	Hodnocení vlivu	Charakteristika vlivů záměru z hlediska jejich velikosti a významnosti
Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	+1	Vzhledem k charakteru záměru jsou vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví způsobovány zejména vlivy vyvolanými změnou úpravou dopravní situace, tj. provozem vozidel na nových úsecích komunikací ve vazbě na snížení dopravní zátěže na původních trasách (zejména I/55) a s tím spojenou změnou hlukové a imisní situace. Pro účely posouzení vlivů na hlukovou a imisní situaci byly součástí Oznámení záměru zpracovány Hluková studie (Damek, 05/2026) a Rozptylová studie (Čihala, 11/2025), které jsou uvedeny v přílohách oznámení EIA. Ze záměrů hlukové studie plyne, že hyg. limity stanovené dle NV č. 272/2011 Sb., budou v okolí nových tras komunikací dodrženy a v okolí stávající trasy I/55 hluková zátěž poklesne. Rovněž závěry rozptylové studie ukazují, že imisní limity koncentrací znečišťujících látek budou dodrženy a že provoz záměru se na imisní situaci lokality nijak znatelně neprojeví. Ostatní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví nejsou předpokládány. Zvýšení komfortu automobilistů není vlivem na v lokalitě žijící obyvatele, přesto je chápán jako pozitivní vliv záměru.
Vlivy na ovzduší	0	Pro zhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, byla součástí oznámení zpracována rozptylová studie (Čihala, 11/2025), která je uvedena v příloze oznámení. Na základě výsledků rozptylové studie je vliv provozu záměru na kvalitu ovzduší hodnocen jako akceptovatelný – na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že provoz záměru nezpůsobí překročení ročních imisních limitů sledovaných látek. Realizací záměru nedojde k měřitelné negativní změně imisních příspěvků. Jako kladný vliv záměru je chápáno odklonění stávající dopravy z intravilánu města mimo zástavbu.
Vlivy na klima	-1 až 0	Posuzovaný záměr sám o sobě, jako stavba negeneruje prakticky žádné skleníkové plyny (s

		výjimkou období výstavby). Zdrojem emisí skleníkových plynů je doprava, která bude posuzovaný záměr využívat. Emise skleníkových plynů stavebních a dopravních strojů/vozidel v průběhu výstavby záměru jsou pouze dočasné, z hlediska ovlivnění klimatu nevýznamné. Posuzovaný záměr sám o sobě nebude generovat dopravu. Zkapacitnění dopravní infrastruktury je prováděno s cílem poskytnout stávajícím motoristům možnost využití alternativní trasy a vede ke snížení dopravní zátěže MÚK I/50 x I/55. V případě posuzované dostavby dopravní infrastruktury dojde k přesunu části dopravy ze stávající silnice I/55 na novou trasu. V okolí stávající trasy silnice I/55, která prochází intravilánem Uherského Hradiště a Kunovic dojde k poklesu imisních koncentrací skleníkových plynů, v okolí nové trasy dojde k jejich nárůstu. Vlivem realizace záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch v území. V této souvislosti lze v okolí komunikace očekávat drobné změny mikroklimatu (např. zvýšení teploty bezprostředního okolí zejména v době extrémních veder). Celkově lze vliv na klima a na zmírňování změny klimatu považovat za mírně negativní až zanedbatelný, vlivy mají lokální charakter.
Vlivy na hlukovou situaci	+1	Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve <u>výpočtovém stavu bez realizace záměru</u> lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významné hlukové zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace takže v nich bylo dodrženo hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve <u>výpočtovém stavu včetně realizace záměru</u> lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř.

		Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu, a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55. Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8 (okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření. Vlivy na hlukovou situaci v době provozu obchvatu lze hodnotit ve srovnání se současným stavem jako méně významně (hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná) pozitivní. V okolí nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů.
Vlivy vibrací, záření, vznik rušivých vlivů	0	Vlivy se nepředpokládají
Vlivy na povrchové a podzemní vody	0	Konkrétní způsob odvádění srážkových vod není v současném stupni projektové přípravy navržen – návrh bude proveden v souladu s platnou legislativou a případné další požadavky budou detailněji řešeny v rámci následné projektové přípravy. Záměr je svým charakterem situován jak v intravilánu, tak v extravilánu. Odvodnění <u>v extravilánu</u> je založeno na principu odvádění srážkových vod z povrchu komunikace přes nezpevněnou krajnici po zemním tělese do silničních příkopů, kde budou vody částečně vsakovány a dále gravitačně odváděny do stávajících vodotečí či kapacitních retenčních průlehů / nádrží / poldrů, a to zejména v případech, kdy se voda v období vydatnějších dešťů nestihne vsáknout přímo v silničních příkopech. Vodohospodářské objekty budou v dalších projektových dokumentacích navrženy tak, aby zajišťovaly bezpečný odvod srážkových vod se zachováním retenční schopnosti krajiny jako prevence povodňových, srážkových nebo havarijních událostí. Konkrétní projekt odvodnění komunikace musí zaručovat, že odpadní vody vypouštěné do vodoteče

		budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL). Odvodnění povrchu komunikací a jiných zpevněných ploch <u>v intravilánu</u> je nebo bude řešeno převážně do dešťových vpustí různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace. Menší části zpevněných ploch mohou být odvodněny volně do okolního terénu. Výstavba obchvatu nepředstavuje významnou změnu stavu dotčených vodních útvarů a neovlivní negativně jejich budoucí vývoj. Vlivy záměru na podzemní i povrchové vody jsou za předpokladu důsledného dodržení opatření uvedených v části D. IV. celkově hodnoceny jako nevýznamné.
Vlivy na půdu	-2	Trvalý zábor půd I. a II. třídy ochrany. Nedojde k dotčení PUPFL V kontextu charakteru záměru, jeho veřejného významu, územní stabilizace se má za to, že veřejný zájem na realizaci záměru převažuje zájem zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	0	Posuzovaný záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru. Vliv záměru na horninové prostředí v období provozu je možný pouze v případě havárie, která by mohly být příčinou znečištění horninového prostředí, při běžném provozu se vlivy na horninové prostředí neočekávají. Vlivy na přírodní zdroje budou nulové.
Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)	-1	Realizace plánované stavby si vyžádá převážně zábor pozemků, které jsou využívány jako intenzifikovaná pole a nemají z hlediska ochrany přírody větší význam. Z hlediska výskytu rostlin a živočichů jsou významnější jen ojedinělé fragmenty porostů dřevin na okrajích zahrad, porosty podél vodních toků a fragmenty zarůstajících nevyužívaných ploch. Provedení záměru bude znamenat narušení terénu a vegetace v celé trase plánované stavby. Ovlivněn bude také pás podél stavby, který bude narušen při stavebních pracích, resp. při budování mostních objektů. Z hlediska ovlivnění živé přírody bude mít význam zejména likvidace trvalých porostů, které poskytují biotopy většině přítomných druhů živočichů. Samotná likvidace vegetace nebude z hlediska ochrany rostlin významná, protože dotčená rostlinná společenstva jsou vesměs sekundární porosty zcela pozměněné působením člověka. Výskyt vzácných nebo zvláště chráněných druhů rostlin nebyl v dotčeném prostoru zaznamenán. Výstavbou budou do jisté míry ovlivněny také všechny druhy živočichů, které se v území vyskytují. Ačkoli samotný zábor biotopů bude relativně malý, dojde k fragmentaci území novou liniovou stavbou a ve fázi provozu budou živočichové ovlivněni také rušením a rizikem střetů s vozidly na nové komunikaci. Stejně

		jako v případě rostlin budou dotčeny převážně běžné druhy, které jsou schopné osidlovat krajinu silně pozměněnou člověkem. Většina živočichů zaznamenaných v dotčeném území žije i v okolí stavby v dostatečně početných populacích, takže realizace záměru nebude znamenat jejich vymizení z dané oblasti. Dotčeno však bude i několik zvláště chráněných druhů. Souhrnně jsou vlivy záměru na biologickou rozmanitost hodnoceny za předpokladu důsledného respektování konkrétních zmírňujících a kompenzačních opatření jako mírně negativní, lokálního charakteru, málo významné.
Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	-1	- Negativní vlivy záměru na zájmy chráněné podle části druhé a páté ZOPK v hodnoceném území lze dále zmírnit realizací vhodných opatření k omezení (až eliminaci) negativních účinků dle kapitoly D.III. Zájmy chráněné podle části třetí nejsou záměrem dotčeny. - Pro záměr je třeba získat jednotné environmentální stanovisko dle zákona č. 148/2023 Sb., přičemž z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. bude v tomto stanovisku třeba věnovat pozornost problematice VKP a ÚSES, dřevinám rostoucím mimo les a zvláštní druhové ochraně živočichů. - Vlivy na krajinný ráz jsou celkově hodnoceny jako slabé.
Vlivy na hmotný majetek	+1	Záměr je realizován primárně mimo zástavbu. Realizací záměru však budou demolovány objekty ve výrobním areálu poblíž prodejny Lidl – tyto demolice jsou hodnoceny jako negativní vliv. Vlivy na zhodnocení hmotného majetku (výstavba vlastního záměru) obecně lze hodnotit kladně, převažující nad negativním hodnocením vlivu demolice.
Vlivy na kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	0	V přímém dotčení záměru se nenacházejí žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny ani kulturní památky. Přímé negativní ovlivnění záměrem je vyloučeno. Dle informačního systému o archeologických datech (https://geoportal.npu.cz/ISAD/) neleží zájmové území přímo v žádné vymezené ploše ÚAN. Vzhledem k historicky cenným nálezům v širším okolí (mj. viz vymezení ÚAN I a II v okolí) nelze výskyt archeologických nálezů vyloučit.

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

Preventivní opatření pro ochranu životního prostředí vyplývají zejména z dodržování požadavků platných právních předpisů, relevantních k danému typu záměru, tzn. zejména zákona o ochraně veřejného zdraví, zákona o ochraně ovzduší, zákon o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon o ochraně přírody a krajiny, zákon o vodách, včetně prováděcích předpisů k těmto zákonům, vše v platném znění.

Níže jsou navržena opatření k předcházení, minimalizaci, resp. kompenzaci vlivů na životní prostředí doplňující legislativní požadavky. Požadavky přímo vyplývající z platných právních předpisů v oblasti ochrany životního prostředí nejsou rekapitulovány, jejich dodržení je automaticky předpokládáno.

D.IV.1. Opatření pro fázi přípravy záměru

1. K minimalizaci negativních vlivů světelného znečištění bude návrh osvětlení řešen v souladu s požadavky ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.
2. Bude zpracován podrobný plán organizace výstavby zejména s ohledem na ochranu přírody a krajiny, ochranu podzemních a povrchových vod, nakládání s chemickými látkami a odpady, havarijní připraveností apod.
3. Rozsahu kácení musí odpovídat rovněž rozsah náhradních výsadeb. Tyto výsadby je vhodné prioritně situovat, resp. navrátit do prostoru, kde ke kácení dochází – tedy do prostoru tělesa pozemní komunikace a na něj navazujícího území – a až následně po dohodě s orgánem ochrany přírody, resp. místní samosprávou a vlastníky pozemků řešit v dalších stupních přípravy záměru případně další náhradní výsadby v širším okolí, případně provést odvod do rozpočtu obce dle § 9 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. za účelem provedení pěstebních opatření stávajících dřevin v širším území (bude-li tato možnost v době povolování kácení dřevin v trase řešeného záměru již legislativně k dispozici).
4. Okraje komunikace je vhodné ponechat spontánní sukcesi, tj. neprovádět jejich ohumusování a osévání, ale ponechat zde jen obnažený substrát. V porovnání s konvenčním zatravněním tak vzniknou pestřejší společenstva rostlin, která podpoří i diverzitu drobných živočichů. Opatření je však třeba kombinovat s kontrolou invazivních druhů a v případě jejich šíření na okrajích komunikace provést jejich redukci pravidelným sečením.
5. Součástí projektové dokumentace provést podrobné průzkumy území, např. pedologický průzkum, hydrogeologický a inženýrsko-geologický průzkum.

D.IV.2. Opatření pro fázi realizace záměru

6. Po dobu realizace výstavby záměru bude stanovena odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba (nejlépe držitel autorizace k provádění hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nebo osoba s dlouholetou praxí v oboru) – biologický dozor stavby. Úlohou biologického dozoru bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat naplnění zájmů ochrany přírody dle ZOPK. Biologický dozor bude sledovat



výskyt živočichů, přičemž s důrazem bude dbát na takový průběh stavby, který nebude znamenat zásah do přirozeného vývoje ZCHD nad rámec povoleného rozsahu. Biologický dozor bude mít právo pozastavit nebo omezit na dobu nezbytně nutnou činnost zhotovitele v případě akutního ohrožení zvláště chráněných druhů stavební činností, příp. navrhnout opatření minimalizující výskyt druhů v prostoru staveniště (např. dočasné zábrany). Roční zprávy z činnosti biologického dozoru stavby včetně fotodokumentace budou předávány orgánům ochrany přírody nejpozději do 31. prosince každého roku.

7. V případě demolice stávajících objektů, ve kterých nelze vyloučit výskyt synantropních druhů živočichů (netopýrů, popř. ptáků), doporučujeme zahájení demolice v mimohnízdním období a aktuální výskyt ověřit biologickým dozorem.
8. Během výstavby bude stav staveniště udržován v takovém stavu, aby se zamezilo vzniku kaluží a jiných vodních ploch, které představují atraktivní sekundární biotopy pro obojživelníky.
9. Instalovat dočasné migrační bariéry v úseku podél toku Olšavy a Staré Olšavy případně v okolí Kunovického lesa – rozsah bariér specifikuje biologický dozor stavby.
10. Skrývky zeminy, kácení dřevin a odstranění jiné vegetace provádět mimo období hnízdění ptáků, nejlépe v období srpen až únor. Toto období je vhodné také s ohledem na ptáky hnízdící na zemi (ze ZCHD koroptev polní).
11. Při provádění skrývky je nutno zabezpečit, aby při shrnování nedošlo ve větším množství k přibírání níže uloženého horizontu, který není navržen ke skrývce.
12. Sklárky zemin udržovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení. Vhodné je např. osetí sklárky některým druhem polní meziploidy užívané jako zelené hnojení. Osetím bude účinně bráněno enormnímu zaplevelení a rozvoji invazních rostlin. Deponie nebude nutné ošetřovat pravidelnými chemickými postřiky, půda bude chráněna před větrnou a vodní erozí, zelené hnojení také zlepšuje fyzikální a biochemické vlastnosti půdy (stimulace edafonu, tvorba humusu).
13. Stromy v blízkosti stavby je nutno chránit proti poškození jejich nadzemních i podzemních částí. Ochranná opatření budou prováděna dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Konkrétní specifikaci chráněných stromů provede biologický dozor po vytyčení obvodu stavby v terénu. V případě zjištění poškození dřevin (i přes realizovaná preventivní opatření k ochraně) dřeviny ošetřit dle ČSN 83 9061 a dle arboristického standardu Řez stromů.
14. Minimalizovat možné havarijní znečištění z úniku ropných látek, olejů či jiných chemických látek a stavebních materiálů do vodního a půdního prostředí. Jelikož však není možné toto riziko vyloučit zcela, bude zajištěn dostatek sanačních materiálů. V rámci prevence úniku ropných látek do půdního prostředí dbát na výborný stav techniky. Vlastní stavební práce organizovat tak, aby docházelo k co nejmenšímu ovlivnění okolí hlukem a emisemi (vypínání motorů, kontrola technického stavu strojů, kropení staveniště apod.) U stavebních strojů přednostně používat biodegradibilní náplně.
15. Stavební stroje a nářadí budou používány v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a bude prováděna jejich pravidelná údržba.
16. Před zahájením nebo bezprostředně po zahájení stavebních prací je nutné biologickým dozorem projít dotčené území a zmapovat místa výskytu invazních druhů rostlin. Během výstavby je nezbytné výskyt invazních druhů monitorovat a bezodkladně přijímat opatření k jejich likvidaci.
17. Průběžný monitoring s důrazem na výskyt ZCHD živočichů a invazních druhů rostlin



bude ve fázi výstavby provádět biologický dozor stavby; jeho zjištění budou zcela promítnuta do průběhu stavebních prací.

18. Pro snížení rizika střetů živočichů s dopravou na komunikaci je třeba provést opatření, která sníží riziko kolizí a zároveň nesníží migrační prostupnost území. Dle metodiky AOPK ČR není na silnicích I. třídy třeba pro běžné savce malé a střední velikosti zřizovat opatření zamezující vstup na komunikaci v celé délce plánované stavby (Hlaváč et al. 2020). Pevné oplocení podél komunikace se v tomto případě nejvíce jeví jako vhodné, protože by vytvořilo významnou migrační překážku, která by měla negativní vliv na místní populace (Martolos 2014). Pro snížení rizika střetů živočichů s dopravou je třeba zajistit, aby území bylo přehledné pro živočichy i řidiče vozidel. Nevhodné jsou souvislé a zapojené výsadby dřevin podél komunikace. Je naopak vhodné udržovat po obou stranách komunikace cca 5 m široký sečený travnatý pás, který zpřehlední situaci pro řidiče a živočichové se na tomto otevřeném pásu budou chovat opatrněji.
19. Na mostech přes Olšavu je za účelem snížení rizika střetů ledňáčka říčního a netopýrů s projíždějícími vozidly vhodné umístit oboustranné bariéry vysoké alespoň 2 m z neprůhledného materiálu, případně z pletiva o velikosti ok maximálně 2 × 2 cm.
20. Podmostí obou mostů přes Olšavu upravit tak, aby bylo bezpečně průchodné pro vydru říční. Důležité je zachovat pod mosty na obou březích suché části bermy, které poslouží jako migrační průchody pro vydry.

D.IV.3. Opatření pro fázi provozu

21. Pro ověření správného provedení stavby a účinnosti realizovaných ochranných opatření bude po zprovoznění stavby prováděn monitoring území. Tento monitoring bude prováděn po dobu 3 let po zprovoznění stavby. Výsledky monitoringu budou předloženy věcně a místně příslušnému orgánu ochrany přírody, který pro stavbu vydává výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu. Součástí bude rovněž monitoring invazních druhů rostlin. V případě zjištění šíření těchto druhů je nutné zajistit taková opatření, která tomuto šíření zamezí.
22. Zprávy o výsledcích všech monitoringů budou každoročně předány věcně a místně příslušnému orgánu ochrany přírody nejpozději do 31. prosince každého roku. Na základě výsledků ročních zpráv bude možné přijmout dodatečná opatření pro omezení vlivu komunikace na zájmy ochrany přírody a krajiny. Po ukončení monitoringů bude zpracována závěrečná zpráva, kde budou vyhodnoceny výsledky za celé období provádění monitoringů.
23. Investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)

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 ve stupni Technická studie a odborných studií a znalostí. Popis současného stavu životního prostředí byl proveden na základě veřejně dostupných informací, odborných databází a publikací. K zjištění situace na lokalitě bylo provedeno v zájmovém území místní šetření všemi osobami, které se podílely na zpracování oznámení EIA.

Upřesňující informace o plánovaném záměru byly získány od odpovědných pracovníků projektanta. Součástí přípravy záměru byla zpracována řada průzkumů a studií, ze kterých je v textu oznámení čerpáno. Součástí oznámení EIA byly zpracovány následující studie:

- Biologický průzkum (Losík, 11/2025).
- Rozptylová studie (Číhala, 11/2025).
- Hluková studie (Damek, 05/2026).
- Dendrologický průzkum (Švehlík, 06/2022).

Přehled použitých podkladů:

- 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>)
- CZUDEK T. *Regionální geomorfologická rajonizace reliéfu*. Brno: Geografický ústav ČSAV Brno. 1972.
- ČÍHALA M. *Rozptylová studie č. E/7232/2025*. TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., Ostrava: 11/2025.
- DAMEK M. *Hluková studie*. G-Consult, spol. s r.o., Ostrava: 05/2026.
- DEMEK J., MACKOVČIN P. *Zeměpisný lexikon ČR, Hory a nížiny*. 2. vydání. 2006.
- Dopravní model souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště, SmartPlan s.r.o., 2023 / 2024 a jeho úpravy pro potřeby této studie
- Dopravní prověření alternativního severovýchodního propojení sil. I/55 ulice Maršála Malinovského a sil. I/50 do osy ulice Solná cesta včetně dalších napojení ulice Štěpnická a Na Záhonech, duben 2016, PK OSSENDORF s.r.o.
- Dopravní studie napojení oblasti „starý“ Let Kunovice, říjen 2016, PK OSSENDORF s.r.o.
- CHMÚ. Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015. 2019.
- Ideová studie přestavby areálu ČSAD Uherské hradiště „Residence průmyslová“, ADH architects, s.r.o. 2021
- Inženýrskogeologická rešerše území, G-Consult, spol. s r.o., 11/2025
- Koncepce dopravní obslužnosti území bývalé nemocnice UH, červenec 2016, ADOS s.r.o. (Ing. Jebavý)
- LOSÍK J. *Biologický průzkum*. Olomouc: 11/2025.
- 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.
- Povodňový model Morava, Olšava-aktualizace ZÚ a SPPO města Uherské Hradiště



- a Starého Města II. etapa, 01/2014, zpracovatel: Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s
- Studie proveditelnosti pro trať Staré Město u UH – Luhačovice / Bylnice/Veselí n. M., 2019 SUDOP
- ŠVEHLÍK P. Et al. *Dendrologický průzkum*. Ekopontis, s.r.o. Brno: 06/2022.
- Technická studie „Přeložka silnice I/55 Kunovice – obchvat“, červenec 2007, PK OSSENDORF s.r.o.
- Technická pomoc (stupeň PD – studie) záměru „Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MÚK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“ Zpracoval: PK OSSENDORF s.r.o., Brno, 03/2026.
- VLČEK V. Regiony povrchových vod v ČSR. Brno: Geografický ústav ČSAV Brno. 1971.
- Vodohospodářská koncepce, Zpracoval: Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., 03/2026

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 byly způsobeny aktuálním stavem projektové dokumentace – Technická studie. Tento stupeň projektové přípravy sice umísťuje záměr do daného území, avšak návrhy jeho technického řešení jsou zpracovány do podrobnosti odpovídající provedeným průzkumným pracem (IG a HG průzkum, pedologický průzkum), jejichž doplnění v dalších stupních projektové přípravy bude zohledněno zejména při zpřesnění navržené koncepce odvodnění záměru.

Informace, které byly k dispozici, však byly dostačující ke zpracování oznámení záměru a k umožňující vyhodnocení kritérií zjišťovacího řízení, resp. pro popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých významných vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí.



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

Popis technického a technologického řešení záměru je zpracován na základě Technické studie zpracované společností PK Ossendorf s.r.o. v 03/2026. Cílem studie bylo řešení dopravní obslužnosti souměstí Uherského Hradiště a Kunovic, resp. křížení státních silnic I. třídy č. 50 a 55 v oblasti stávajících průmyslových areálů při ulici Maršála Malinovského. Studie zvažovala dvě varianty průchodu územím výrobních a skladovacích areálů. Varianta vedená dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná a byla vyloučena z projektové přípravy.

Výsledná varianta (tzv. Solná cesta) prochází mimo hlavní výrobní a skladovací halové objekty, ale je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať. Ve výsledné variantě je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Vznik nového napojení předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanací objektů jejich výkup. Realizací nového napojení dojde kromě vyřešení dopravní problematiky a také ke zhodnocení pozemků v dotčeném území vlivem lepšího dopravního napojení, což může vést ke změně vlastnické struktury v území, jeho dalšímu využití a rozvoji. Návrh je koordinován s řešením protipovodňové ochrany měst a řešení obchvatu umožňuje zachovat napojení Uherského Hradiště včetně zázemí IZS (nemocnice, HZS) ze silnice I/50 také v případě zatopení podjezdu na silnici I/55 při povodňových stavech, což je z pohledu zajištění fungování IZS klíčové.

Ve vazbě na vývoj projektu byl záměr v části tzv. „jižního vedení“ v průběhu přípravy záměru zvažován ve dvou variantách. K posouzení byla však výsledně vybrána varianta 2.

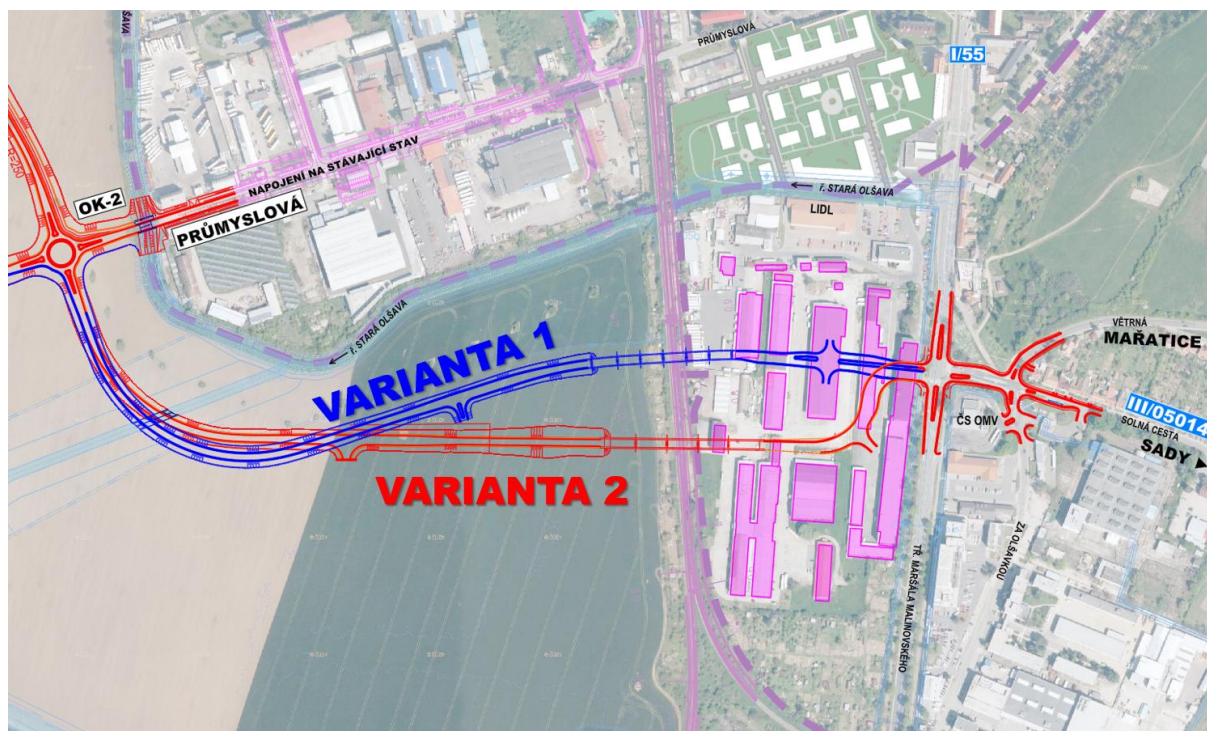
Po potvrzení odklonu do osy „Solná cesta“ byly zpracovány nové tzv. jižní varianty vedoucí přes oblast výrobních areálů, které mohou zajistit nové přímé a dopravně efektivní napojení lokality s přímým napojením na silnici I/50 a následně v blízké době realizovanou dálnici D55 a zároveň stále splňuje kritérium zajištění zkapacitnění stávající MÚK silnic I/55 a I/50.

Současné napojení areálů na silnici I/55 přes vjezd do areálu ČSAD a prodejny Lidl se jeví z hlediska potenciálu dalšího rozvoje lokality jako nevyhovující.

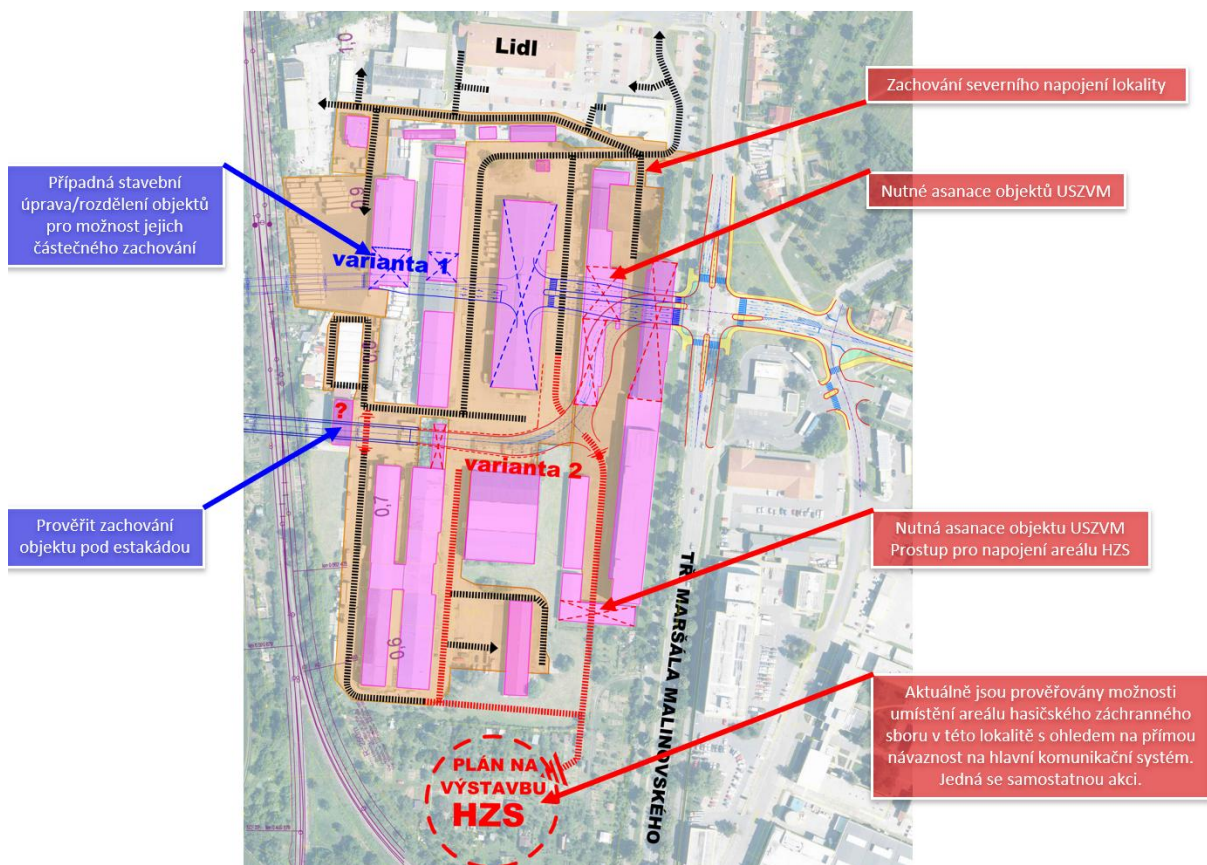
Řešení jižní trasy obchvatu přes areály je prověřováno ve dvou základních variantách. V obou variantách je navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského.

Varianta č. 1: Přímě navazující na ulici Solná cesta vede přes halové objekty a odstavné plochy, které by bylo nutné v této variantě asanovat.

Varianta č. 2: Odkloněná trasa prochází mimo halové objekty, ale je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať. Z pohledu směrového řešení je však méně komfortní než varianta 1.

Obrázek 78: Variantní řešení mezi železnici a třídou maršála Malinovského

Vznik nového napojení v obou variantách předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanaci objektů a jejich výkup.

Obrázek 79: Problémový výkres jižních variant 1 a 2

Obrázek 80: Detail průchodu přes areál smíšených výrobních a skladovacích halových objektů



Z pohledu vlivů na životní prostředí jsou obě varianty fakticky totožné. Jedinou výjimkou je rozsah demolic objektů průmyslového areálu.

ČÁST F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE, ZÁVĚR

F.I. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Posouzení vlivu projektované stavby na jednotlivé složky životního prostředí bylo provedeno na základě projektové dokumentace ve stupni Technická studie a odborných studií a znalostí. Popis současného stavu životního prostředí byl proveden na základě veřejně dostupných informací, odborných databází a publikací. K zjištění situace na lokalitě bylo provedeno v zájmovém území místní šetření všemi osobami, které se podílely na zpracování oznámení EIA.

Upřesňující informace o plánovaném záměru byly získány od odpovědných pracovníků projektanta. Součástí přípravy záměru byla zpracována řada průzkumů a studií ze kterých je v textu oznámení čerpáno. Součástí oznámení EIA byly zpracovány následující studie:

- Biologický průzkum (Losík, 11/2025).
- Rozptylová studie (Číhala, 11/2025).
- Hluková studie (Damek, 05/2026).
- Dendrologický průzkum (Švehlík, 06/2022).

Přehled použitých podkladů je stručně uveden v kapitole D.V. oznámení.

F.II. Další podstatné informace oznamovatele

Oznámení EIA bylo zpracováno 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 oznámení 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.

Při posuzování nebyly zjištěny takové negativní vlivy, které by vyloučily možnost realizace hodnoceného záměru v dané lokalitě. Vzhledem k záboru zemědělského půdního fondu jsou vlivy záměru na půdu hodnoceny jako významně negativní. Součástí oznámení záměru byl zpracován biologický průzkum řešené lokality součástí kterého byl ověřen výskyt zvláště chráněných druhů živočichů pro které bude potřeba zajistit výjimky dle § 56 ZOPK ze zákazů stanovených § 50 ZOPK. Opomenout nelze ani dotčení VPK (tok Olšavy a Staré Olšavy). Na zbylé složky životního prostředí nebude záměr působit významně negativně. Zvláště chráněné části přírody vč. lokalit Natura 2000 (EVL a PO) nebudou dotčeny a vlivy se nepředpokládají. Vzhledem k vymístění dopravy z přetížené ul. Maršála Malinovského (sil. I/55) mimo obytnou zástavbu, realizace nového MUK se sil. I/50, resp. realizace nových dopravních napojení jsou vlivy na veřejné zdraví, hluk, ovzduší resp. majetek hodnoceny kladně.

Pro snížení míry negativního vlivu záměru byla stanovena zmírňující a kompenzační opatření, jež musí být nutnou a nedílnou součástí záměru a jsou uvedena v kapitole D.IV.

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 SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Informace o záměru

Posuzovaný záměr představuje dobudování dopravní infrastruktury k zajištění zlepšení obslužnosti souměstí Uherského Hradiště a Kunovic, resp. křížení státních silnic I. třídy č. 50 a 55 v oblasti stávajících průmyslových areálů při ulici Maršála Malinovského.

Navržené dopravní řešení

Napojení obchvatu na ul. Solná cesta

Trasa obchvatu je zahrnuta v územních plánech měst a na straně Uherského Hradiště navazuje na ul. Průmyslovou a ul. Maršála Malinovského (I/55). Pro napojení obchvatu I/55 s ulicí Solná cesta byly zvažovány dvě alternativní varianty řešení obchvatové komunikace. Varianta vedená dle územního plánu přes ulici Průmyslovou byla vyhodnocena z pohledu průchodnosti ve vztahu k technickému a dopravnímu řešení (podjezd pod železniční trati zásadně omezí dopravní systém) a hygienickým limitům hluku a exhalací pro současnou i budoucí obytnou zástavbu podél ulice Průmyslové a v její křižovatce s I/55 jako nevhodná a byla vyloučena z projektové přípravy. Z tohoto důvodu je předmětem posouzení jediná varianta vedená jižněji přes oblast výrobních a skladovacích areálů mezi železniční tratí a silnicí I/55 s přímou návazností na ul. Solná cesta.

Trasa jižního napojení obchvatu je vedena přes oblast výrobních areálů a umožní tak nové přímé a dopravně efektivní napojení lokality s přímým napojením na silnici I/50 a následně na dálnici D55 a zároveň stále splňuje kritérium zajištění zkapacitnění stávající MÚK silnic I/55 a I/50.

Řešení jižní trasy obchvatu je navrženo mimoúrovňovým křížením železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Trasa je řešena odkloněním procházejícím mimo halové objekty. Komunikace je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať.

Vznik nového napojení předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanaci objektů a jejich výkup.

Ulice Štěpnická, napojení nemocnice / J. E. Purkyně

Součástí záměru je jako hlavní propojení zvažováno prodloužení ulice Štěpnická podél hranic katastru Uherského Hradiště, které umožňuje další urbanizaci území s napojením nemocnice, složek IZS, sídliště Štěpnice, průmyslových a možných rozvojových lokalit.

Napojení na sil. I/50 a areálů Starého a Nového Letu Kunovice

V rámci plánovaného rozvoje území je řešena potřeba napojení vybraných oblastí na vyšší komunikační síť mimo zastavěné území města, a to i využitím, byť jen části komunikace vedené v trase západního obchvatu, která umožní odlehčit stávající silnici I/55 v úseku od křižovatky ulic Maršála Malinovského s ulicí Solná cesta (sil. III/05014) po MÚK silnic I/50 a I/55.

Oblast Kunovic bude pak jižně za touto MÚK napojena etapově pomocí úrovně křižovatky do stávajícího systému ulice Na Záhonech. Tímto řešením bude umožněno napojení Starého a Nového Letu Kunovice na vyšší komunikační systém mimo ul. Leteckou



a Panskou, které jsou obestavěny obytnými objekty a pro další rozvoj oblasti Letu Kunovice je rovněž limitní stávající křižovatka silnice I/55 a II/497.

V systému pokračování obchvatu jižně je dlouhodobě vynechán úsek západního obchvatu Kunovic přes prostor letiště Kunovice. Důvodem je, že tato část obchvatu je jednou ze stavebně i ekonomicky nejnáročnějších částí obchvatu z důvodu potřeby překonání dráhy pro přetahování letadel Bravo mostní estakádou nad touto dráhou. S ohledem na generel dopravy a předpokládané intenzity dopravy okolo 2 500 voz/24h v této části obchvatu se nejeví jako efektivní a nezbytné tuto část obchvatu budovat, ale umožnit zejména napojení území ze silnice I/50.

V rámci ukončení záměru před zmíněnou návaznou částí obchvatu je navrženo napojení na ul. Na Záhonech úrovní křižovatkou. Vlivem nového propojení zde může dojít k mírnému navýšení intenzit dopravy, avšak pro omezení tohoto vlivu budou realizována opatření na omezení průjezdu zejména nákladní dopravy mezi I/55 a zrušeným přejezdem vlečky do nového Letu (zařazení komunikace do zóny 30, omezení průjezdu nákladní dopravy apod.).

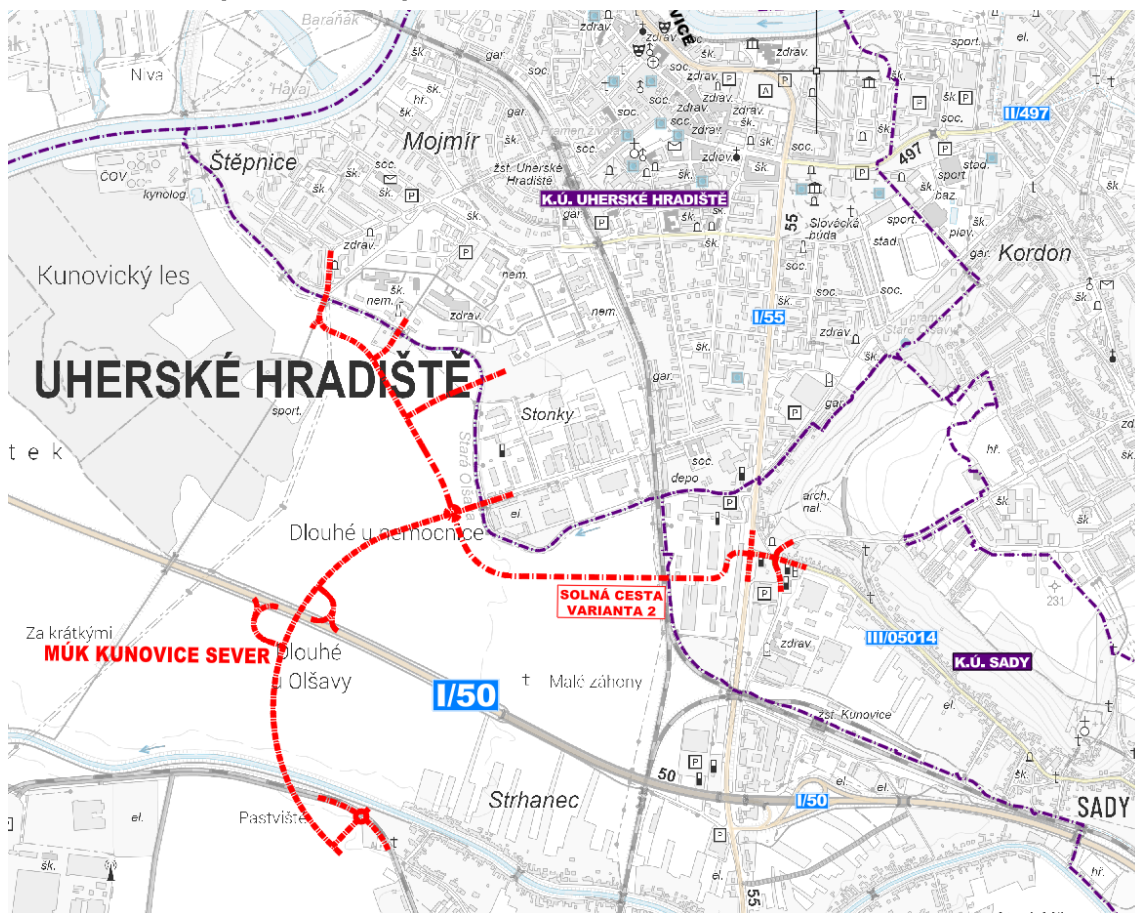
MÚK Kunovice sever na silnici I/50 je navržena ve tvaru osmičkové MÚK. Na sil. I/50 byly připraveny odbočovací a připojovací pruhy, které však bude nutno na novou polohu MÚK upravit. Dále je trasa vedena ve vysokém násypu, kříží řeku Olšavu a MK ul. Na záhonech.

Trasa ochvatu je vedena v nezastavěném, ale v budoucnosti v zastavitelném území. Vzhledem k charakteru území, daném přímo sousedícím areálem mezinárodního letiště z jedné a rozvojovými, dnes zemědělsky využívanými pozemky pro průmyslovou zástavbu na straně druhé, je pro návrh obchvatu zvolena kategorie S 9,5/80.

Délka hlavního úseku trasy je cca 2,5 km.

Očekávaná dopravní zátěž je dle dopravního modelu SmartPlan s.r.o. (08/2024) v roce 2035 ve výši až 7300 voz/24 hod.

Obrázek 81: Dopravní koncepce



Vlivy záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví (+1)

Vzhledem k charakteru záměru jsou vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví způsobovány zejména vlivy vyvolanými změnou úpravou dopravní situace, tj. provozem vozidel na nových úsecích komunikací ve vazbě na snížení dopravní zátěže na původních trasách (zejména I/55) a s tím spojenou změnou hlukové a imisní situace. Pro účely posouzení vlivů na hlukovou a imisní situaci byly součástí Oznámení záměru zpracovány Hluková studie (Damek, 05/2026) a Rozptylová studie (Číhala, 11/2025), které jsou uvedeny v přílohách oznámení EIA.

Ze záměrů hlukové studie plyne že hyg. limity stanovené dle NV č. 272/2011 Sb., budou v okolí nových tras komunikací dodrženy a v okolí stávající trasy I/55 hluková zátěž poklesne.

Rovněž závěry rozptylové studie ukazují, že imisní limity koncentrací znečišťujících látek budou dodrženy a že provoz záměru se na imisní situaci lokality nijak znatelně neprojeví.

Ostatní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví nejsou předpokládány. Zvýšení komfortu automobilistů není vlivem na v lokalitě žijící obyvatele, přesto je chápán jako pozitivní vliv záměru.

Vlivy na ovzduší (0)

Pro zhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, byla součástí oznámení zpracována rozptylová studie (Číhala, 11/2025), která je uvedena v příloze oznámení.

Na základě výsledků rozptylové studie je vliv provozu záměru na kvalitu ovzduší hodnocen jako akceptovatelný – na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že provoz záměru nezpůsobí překročení ročních imisních limitů sledovaných látek. Realizací záměru nedojde k měřitelné negativní změně imisních příspěvků. Jako kladný vliv záměru je chápáno odklonění stávající dopravy z intravilánu města mimo zástavbu.

Vlivy na klima (-1 až 0)

Posuzovaný záměr sám o sobě, jako stavba negeneruje prakticky žádné skleníkové plyny (s výjimkou období výstavby). Zdrojem emisí skleníkových plynů je doprava, která bude posuzovaný záměr využívat. Emise skleníkových plynů stavebních a dopravních strojů/vozidel v průběhu výstavby záměru jsou pouze dočasné, z hlediska ovlivnění klimatu nevýznamné.

Posuzovaný záměr sám o sobě nebude generovat dopravu. Zkapacitnění dopravní infrastruktury je prováděno s cílem poskytnout stávajícím motoristům možnost využití alternativní trasy a vede ke snížení dopravní zátěže MÚK I/50 x I/55.

V případě posuzované dostavby dopravní infrastruktury dojde k přesunu části dopravy ze stávající silnice I/55 na novou trasu. V okolí stávající trasy silnice I/55, která prochází intravilánem Uherského Hradiště a Kunovic dojde k poklesu imisních koncentrací skleníkových plynů, v okolí nové trasy dojde k jejich nárůstu.

Vlivem realizace záměru dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch v území. V této souvislosti lze v okolí nových komunikací očekávat drobné změny mikroklimatu (např. zvýšení teploty bezprostředního okolí zejména v době extrémních veder).

Celkově lze vliv na klima a na zmírňování změny klimatu považovat za mírně negativní až zanedbatelný, vlivy mají lokální charakter.

Vlivy na hlukovou situaci (+1)

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu bez realizace záměru lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významně hlukově zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace, takže v nich bylo dodržení hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb.

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu včetně realizace záměru lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu, a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55.

Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8 (okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření.

Vlivy na hlukovou situaci v době provozu obchvatu lze hodnotit ve srovnání se současným stavem jako méně významně (hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná) pozitivní. V okolí nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů.

Vlivy vibrací, záření, vznik rušivých vlivů (0)

Vlivy se nepředpokládají.

Vibrace budou vznikat zejména v průběhu výstavby. Během provozu budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Vibrace se projevují maximálně do vzdálenosti několika desítek metrů. Záměr nebude zdrojem nadměrných vibrací ve vztahu k okolním objektům a obyvatelům, které se nacházejí v dostatečné vzdálenosti.

V současném stupni projektové přípravy není osvětlení navrženo, lze však předpokládat, že části komunikací budou osvětleny. Při konkrétním návrhu svítidel je třeba ve vazbě na eliminaci světelného smogu dodržovat zásady metodického pokynu zveřejněném ve Věstníku Ministerstva životního prostředí Č. j. MZP/2023/080/455 (10/2023 – částka 8) k předcházení a snižování světelného znečištění.

Vlivy na povrchové a podzemní vody (0)

Konkrétní způsob odvádění srážkových vod není v současném stupni projektové přípravy navržen – návrh bude proveden v souladu s platnou legislativou a případné další požadavky budou detailněji řešeny v rámci následné projektové přípravy. Záměr je svým charakterem situován jak v intravilánu, tak v extravilánu.

Odvodnění v extravilánu je založeno na principu odvádění srážkových vod z povrchu komunikace přes nezpevněnou krajnici po zemním tělese do silničních příkopů, kde budou vody částečně vsakovány a dále gravitačně odváděny do stávajících vodotečí či kapacitních retenčních průlehlů / nádrží / poldrů, a to zejména v případech, kdy se voda v období vydatnějších dešťů nestihne vsáknout přímo v silničních příkopech. Vodohospodářské objekty budou v dalších projektových dokumentacích navrženy tak, aby zajišťovaly bezpečný odvod srážkových vod se zachováním retenční schopnosti krajiny jako prevence povodňových, srážkových nebo havarijních událostí.

Konkrétní projekt odvodnění komunikace musí zaručovat, že odpadní vody vypouštěné do vodoteče budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL).

Odvodnění povrchu komunikací a jiných zpevněných ploch v intravilánu je nebo bude řešeno převážně do dešťových vpustí různých druhů a následně do jednotné či dešťové kanalizace. Menší části zpevněných ploch mohou být odvodněny volně do okolního terénu.

Výstavba obchvatu nepředstavuje významnou změnu stavu dotčených vodních útvarů a neovlivní negativně jejich budoucí vývoj. Vlivy záměru na podzemní i povrchové vody jsou za předpokladu důsledného dodržení opatření uvedených v části D. IV. celkově hodnoceny jako nevýznamné.

Vlivy na půdu (-2)



Celkově lze vlivy záměru na půdu a zemědělský půdní fond hodnotit jako významné a negativní, zejména s ohledem na rozsah trvalých záborů a dotčení půd I. a II. třídy ochrany.

Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

V kontextu charakteru záměru, jeho veřejného významu a územní stabilizace se má za to, že veřejný zájem na realizaci záměru převažuje zájem zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje (0)

Posuzovaný záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru.

Vliv záměru na horninové prostředí v období provozu je možný pouze v případě havárie, která by mohly být příčinou znečištění horninového prostředí, při běžném provozu se vlivy na horninové prostředí neočekávají. Vlivy na přírodní zdroje budou nevýznamné.

Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy) (-1)

Realizace plánované stavby si vyžádá převážně zábor pozemků, které jsou využívány jako intenzifikovaná pole a nemají z hlediska ochrany přírody větší význam. Z hlediska výskytu rostlin a živočichů jsou významnější jen ojedinělé fragmenty porostů dřevin na okrajích zahrad, porosty podél vodních toků a fragmenty zarůstajících nevyužívaných ploch.

Provedení záměru bude znamenat narušení terénu a vegetace v celé trase plánované stavby. Ovlivněn bude také pás podél stavby, který bude narušen při stavebních pracích, resp. při budování mostních objektů. Z hlediska ovlivnění živé přírody bude mít význam zejména likvidace trvalých porostů, které poskytují biotopy většině přítomných druhů živočichů. Samotná likvidace vegetace nebude z hlediska ochrany rostlin významná, protože dotčená rostlinná společenstva jsou vesměs sekundární porosty zcela pozměněné působením člověka. Výskyt vzácných nebo zvláště chráněných druhů rostlin nebyl v dotčeném prostoru zaznamenán.

Výstavbou budou do jisté míry ovlivněny také všechny druhy živočichů, které se v území vyskytují. Ačkoli samotný zábor biotopů bude relativně malý, dojde k fragmentaci území novou liniovou stavbou a ve fázi provozu budou živočišné ovlivněny také rušením a rizikem střetů s vozidly na nové komunikaci. Stejně jako v případě rostlin budou dotčeny převážně běžné druhy, které jsou schopné osidlovat krajinu silně pozměněnou člověkem. Většina živočichů zaznamenaných v dotčeném území žije i v okolí stavby v dostatečně početných populacích, takže realizace záměru nebude znamenat jejich vymizení z dané oblasti. Dotčeno však bude i několik zvláště chráněných druhů.

Souhrnně jsou vlivy záměru na biologickou rozmanitost hodnoceny za předpokladu důsledného respektování konkrétních zmírňujících a kompenzačních opatření jako mírně negativní, lokálního charakteru, málo významné.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce (-1)

- Negativní vlivy záměru na zájmy chráněné podle části druhé a páté ZOPK v hodnoceném území lze dále zmírnit realizací vhodných opatření k omezení (až eliminaci) negativních účinků dle kapitoly D.III. Zájmy chráněné podle části třetí nejsou záměrem dotčeny.
- Pro záměr je třeba získat jednotné environmentální stanovisko dle zákona č. 148/2023 Sb., přičemž z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. bude v tomto stanovisku třeba věnovat pozornost problematice VKP a ÚSES, dřevinám rostoucím mimo les a zvláštní druhové ochraně živočichů.
- Vlivy na krajinný ráz jsou celkově hodnoceny jako slabé.



- Vlivy na EVL Nedakonický les se nepředpokládají – viz stanovisko KUZL 70675/2026 z 30.6.2026 že záměr nemůže mít vliv na zmíněnou EVL – viz přílohu oznámení.

Vlivy na hmotný majetek (+1)

Záměr je realizován primárně mimo zástavbu. Realizací záměru však budou demolovány objekty ve výrobním areálu poblíž prodejny Lidl – tyto demolice jsou hodnoceny jako negativní vliv. Vlivy na zhodnocení hmotného majetku (výstavba vlastního záměru) obecně lze hodnotit kladně, převažující nad negativním hodnocením vlivu demolice.

Vlivy na kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů (0)

V přímém dotčení záměru se nenacházejí žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny ani kulturní památky. Přímé negativní ovlivnění záměrem je vyloučeno.

Dle informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) neleží zájmové území přímo v žádné vymezené ploše ÚAN. Vzhledem k historicky cenným nálezům v širším okolí (mj. viz vymezení ÚAN I a II v okolí) nelze výskyt archeologických nálezů vyloučit.

Závěr

V kapitole D.I. výše v textu byly specifikovány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí. Při posuzování nebyly zjištěny takové negativní vlivy, které by vyloučily možnost realizace hodnoceného záměru v dané lokalitě. Vzhledem k záboru zemědělského půdního fondu jsou vlivy záměru na půdu hodnoceny jako významně negativní. Součástí oznámení záměru byl zpracován biologický průzkum řešené lokality součástí kterého byl ověřen výskyt zvláště chráněných druhů živočichů pro které bude potřeba zajistit výjimky dle § 56 ZOPK ze zákazů stanovených § 50 ZOPK. Opomenout nelze ani dotčení VPK (tok Olšavy a Staré Olšavy). Na zbylé složky životního prostředí nebude záměr působit významně negativně. Zvláště chráněné části přírody vč. lokalit Natura 2000 (EVL a PO) nebudou dotčeny a vlivy se nepředpokládají. Vzhledem k vymístění dopravy z přetížené ul. Maršála Malinovského (sil. I/55) mimo obytnou zástavbu, realizace nového MUK se sil. I/50, resp. realizace nových dopravních napojení jsou vlivy na veřejné zdraví, hluk, ovzduší resp. majetek hodnoceny kladně.

Předpokladem pro provedené hodnocení je důsledné dodržení požadavků platných právních předpisů, relevantních k danému typu záměru, tzn. zejména zákona o ochraně veřejného zdraví, zákona o ochraně ovzduší, zákon o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon o ochraně přírody a krajiny, zákon o vodách, včetně prováděcích předpisů k těmto zákonům, vše v platném znění.

V kapitole D.IV jsou pak navržena doplňující opatření k předcházení, minimalizaci, resp. kompenzaci vlivů na životní prostředí doplňující legislativní požadavky jejichž dodržení je automaticky předpokládáno.

ČÁST H. PŘÍLOHY

1. Plná moc k zastupování oznamovatele
2. Situace řešeného záměru
3. Hluková studie
4. Rozptylová studie
5. Biologický průzkum
6. Dendrologický průzkum
7. Zábory stavby vč. vyznačení pozemků ZPF + situace
8. Stanovisko Krajského úřadu Zlínského kraje podle §45i zákona o ochraně přírody a krajiny



Datum zpracování oznámení: září 2026

Zpracovatel: **Ing. Michal Damek**
Bulharská 1418/9
Ostrava – Poruba 708 00
tel.: 724 318 233
e-mail: info@g-consult.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: **G-Consult, spol. s r.o.**
Výstavní 367/109
703 00 Ostrava-Vítkovice

Odborná spolupráce:

Ing. Adéla Matlochová (*oznámení záměru*)
G-Consult, spol. s r.o.
Výstavní 367/109 | 703 00 Ostrava-Vítkovice
Tel: 597 430 928, email: matlochova@g-consult.cz

Mgr. Jan LOSÍK, Ph.D. (*biologický průzkum*)
Schweitzerova 47
779 00 Olomouc
tel: +420 604 623 654, e-mail: jan.losik@gmail.com

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 (*dendrologický průzkum*)
Ekopontis, s.r.o.
Husovická 884/4, 614 00 Brno
tel. +420 773 499 208, e-mail: svehlik@ekopontis.cz

Podpis zpracovatele oznámení



