

I/69 VSETÍN, RAMPA MOSTECKÁ

OZNÁMENÍ DLE § 6 ZÁKONA Č. 100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátčíkova 5, 602 00 Brno



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

BŘEZEN 2017

PARÉ:

OBSAH

| | |
|---|----|
| Úvod | 4 |
| A. Údaje o oznamovateli | 5 |
| B. Údaje o záměru | 5 |
| B.I. Základní údaje | 5 |
| B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 | 5 |
| B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru | 5 |
| B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) | 6 |
| B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry | 7 |
| B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu | 7 |
| zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního | |
| prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí | 7 |
| B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru | 9 |
| B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení | 10 |
| B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků | 10 |
| B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních | 10 |
| orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat | 10 |
| B.II. Údaje o vstupech | 11 |
| B.II.1. Zábor půdy | 11 |
| B.II.2. Odběr a spotřeba vody | 11 |
| B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje | 12 |
| B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu | 12 |
| B.III. Údaje o výstupech | 14 |
| B.III.1. Emise do ovzduší | 14 |
| B.III.2. Odpadní vody | 15 |
| B.III.3. Odpady | 15 |
| B.III.4. Hluk, vibrace, záření | 17 |
| B.III.5. Rizika havárií | 18 |
| B.III.6. Doplnující údaje | 18 |
| C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území | 19 |
| C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území | 19 |
| C.I.1. Územní systém ekologické stability | 19 |
| C.I.2. Zvláště chráněná území | 19 |
| C.I.3. Natura 2000 | 19 |
| C.I.4. Přírodní parky | 20 |
| C.I.5. Významné krajinné prvky | 20 |
| C.I.6. Památné stromy | 20 |
| C.I.7. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu | 20 |
| C.I.8. Území hustě zalidněná a nadměru zatěžovaná | 21 |
| C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území | 22 |
| C.II.1. Ovzduší a klima | 22 |

| | |
|---|----|
| C.II.2. Voda | 23 |
| C.II.3. Půda..... | 24 |
| C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje..... | 25 |
| C.II.5. Flóra, fauna a ekosystémy..... | 26 |
| C.II.6. Krajina..... | 28 |
| C.II.7. Obyvatelstvo | 29 |
| C.II.8. Hmotný majetek a kulturní památky..... | 29 |
| D. Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí..... | 30 |
| D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti . | 30 |
| D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů | 30 |
| D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima..... | 31 |
| D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci | 33 |
| D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody..... | 34 |
| D.I.5. Vlivy na půdu..... | 36 |
| D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje..... | 37 |
| D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy | 37 |
| D.I.8. Vlivy na krajinu..... | 40 |
| D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky..... | 40 |
| D.I.10. Vlivy na environmentální charakteristiky | 41 |
| D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci | 42 |
| D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice. | 43 |
| D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci | 43 |
| nepříznivých vlivů..... | 43 |
| D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, | 44 |
| které se vyskytly při specifikaci vlivů..... | 44 |
| E. Porovnání variant řešení záměru | 45 |
| F. Doplňující údaje | 46 |
| G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru | 48 |
| H. Příloha..... | 50 |
| Seznam osob podílejících se na zpracování Oznámení EIA | 55 |

GRAFICKÉ PŘÍLOHY

| | |
|----------------------------|---------------------------------|
| <i>Grafická příloha 1:</i> | Fotodokumentace |
| <i>Grafická příloha 2:</i> | Environmentální charakteristiky |
| <i>Grafická příloha 3:</i> | Přehledná situace záměru |

SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY

| | |
|------------------------------|--|
| <i>Samostatná příloha 1:</i> | Exhalační a rozptylová studie (HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017) |
| <i>Samostatná příloha 2:</i> | Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017) |

ÚVOD

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (rozsah dle přílohy č. 3 zákona) – dále jen Oznámení EIA – je zpracováno pro záměr „**I/69 Vsetín, rampa Mostecká**“.

Stavba I/69 Vsetín, rampa Mostecká zahrnuje stavbu nové křižovatkové větve, která doplní 2. chybějící větev mimoúrovňové křižovatky. Výstavbou nové větve rampy Mostecká dojde k doplnění mimoúrovňového křížení silnic I/57 a I/69 prostřednictvím deltovité křižovatky s jednou stykovou křižovatkou a jednou okružní v obou připojeních na I/69. Další částí stavby je okružní křižovatka na stávající silnici I/69 a nové propojení oblasti sídliště Rokytnice pomocí účelové komunikace.

Nová křižovatková větev řeší stávající bezpečnostně nevyhovující připojení prostřednictvím jedné větve a úrovňového křížení.

Oznamovatelem záměru (investorem) je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín. Zpracovatelem Oznámení EIA je Ateliér ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o.

Technické řešení posuzovaného záměru je projekčně zpracováno ve stupni dokumentace pro Územní rozhodnutí (DÚR) „**I/69 Vsetín, rampa Mostecká**“ ve fázi zpracovaného Konceptu, který zpracovává firma HBH Projekt spol. s r.o. (leden 2017).

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

2. IČ:

65993390

3. Sídlo:

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

4. Jméno, příjmení a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín

Fügnerovo nábřeží 5476

760 01 Zlín

Ing. Lubomír Röhrer tel.: +420 571 757 011 email: lubomir.rohrer@rsd.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č. 1

I/69 Vsetín, rampa Mostecká

Kategorie II, sloupec B, bod 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)

B.I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

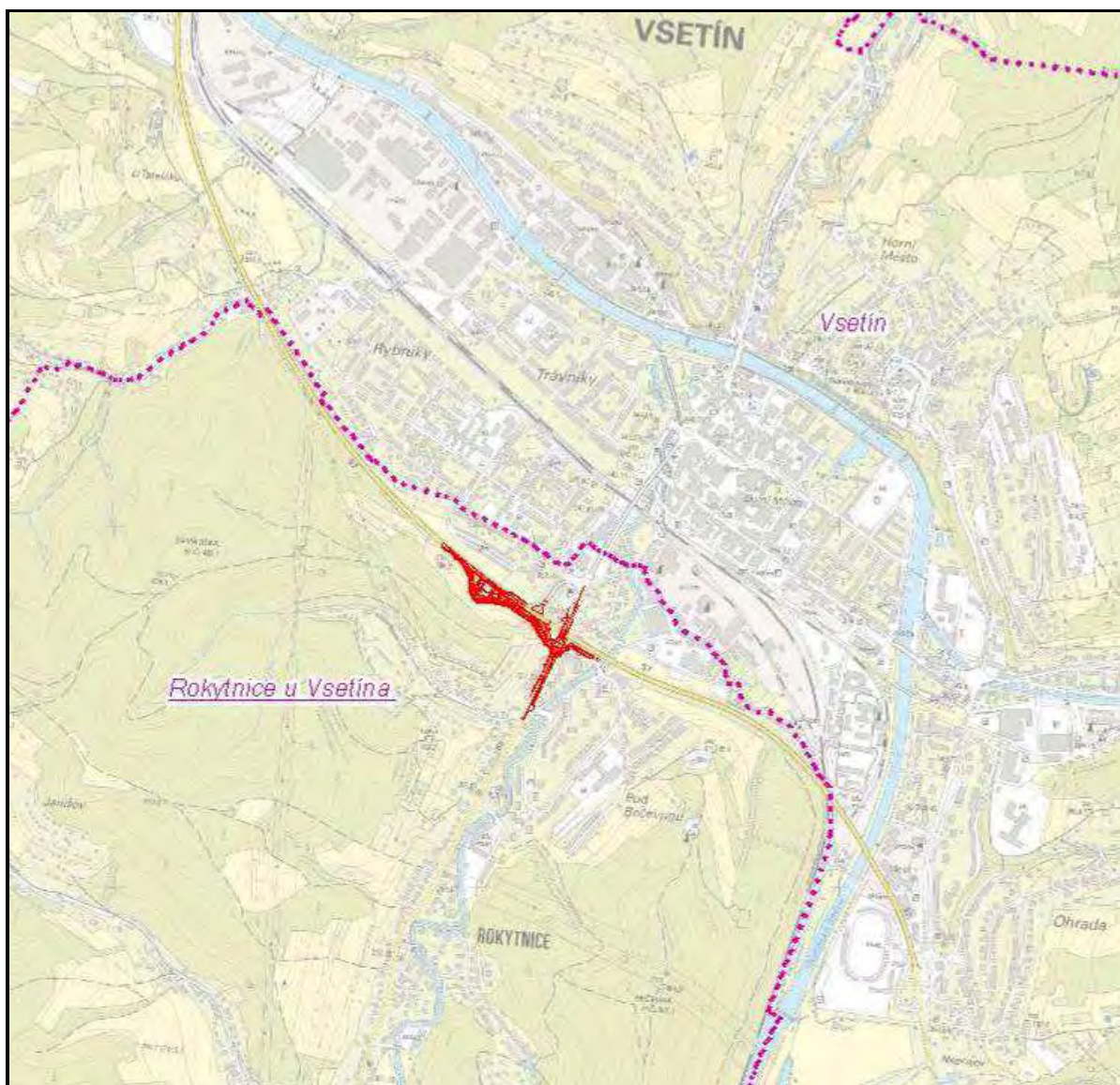
Hlavními objekty stavby jsou nová křižovatková větev v délce cca 400 m spojující silnice I/57 a I/69 a okružní křižovatka na silnici I/69. Dostavba křižovatkové větve doplní 2. chybějící větve mimoúrovňové křižovatky na celkovou deltovitou křižovatku.

Kapacitní posouzení křižovatky se provádí dle ČSN 73 6102. Pro dopravní intenzity a charakter dopravy na silnici I/69 je nutné, aby průměrné délky čekání na vjezdech silnice I/69 nepřesáhly v posuzované hodině hodnotu 30 s.

B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

kraj: Zlínský kraj
obce: Vsetín
katastrální území: Rokytnice u Vsetína

Obr.1: Umístění posuzovaného záměru



B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

CHARAKTER ZÁMĚRU

Jedná se o novostavbu dopravního charakteru, tedy trvalé, liniové, veřejně prospěšné stavby.

Jde o doplnění 2. větve mimoúrovňové křižovatky na celkovou deltovitou křižovatku a obousměrné napojení komunikace I/69 na I/57. Umístění křižovatkové větve respektuje budoucí možné rozšíření silnice I/57 na směrově dělenou komunikaci. Křižovatková větev je na stávající silnici I/69 připojena pomocí okružní křižovatky.

Vlastníkem a správcem silnic I. třídy bude následně Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín. Vlastníkem a správcem místní komunikace do sídliště Rokytnice bude město Vsetín.

MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Realizace posuzovaného záměru není podmíněna, ani nevynucuje realizaci jiných záměrů, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí.

Potřeba dostavby 2. větve mimoúrovňové křižovatky a dostavba celkové deltovité křižovatky je vyvolána stávajícími frekventovanými komunikacemi I/69 a I/57 a 1. větví mimoúrovňové křižovatky. Stavbou rampy Mostecká dojde k odstranění nevyhovujícího levého odbočení na stávající silnici I/57. Tímto řešením dojde k rozložení intenzit dopravy mezi dva samostatné směry a ke zlepšení plynulosti dopravy na stávající křižovatkové větvi se zaústěnou ulicí Štěpánskou.

Jedná se o samostatnou stavbu, která není v kolizi s ostatními stavbami v okolí, ale je třeba správně koordinovat dopravní opatření na průtahových komunikacích spolu s ostatní plánovanou výstavbou ve městě Vsetín, které jsou také plánovány do období roku 2018.

Z pohledu možných kumulací s plánovanými záměry lze po prověření Územního plánu města Vsetín konstatovat, že v širším okolí hodnocené stavby nejsou v současnosti plánovány žádné další záměry, s jejichž potencionálními projevy by mohlo docházet ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

B.I.5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ (I Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ) PRO JEJICH VÝBĚR, RESPEKTIVE ODMÍTNUTÍ

ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ

Silnice I/57 představuje jednu z klíčových komunikací pro dálkovou dopravu v České republice. Vzhledem k již zahájené postupné přestavbě souvisejících úseků silnice I/57 mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím na kategorii směrově dělené čtyřpruhové komunikace a připravovanou výstavbou tzv. Palačovské spojky, dojde k dalšímu posílení významu silnice I/57 pro dálkovou silniční dopravu a nárůstu intenzit zejména tranzitní dopravy.

V současné době je silnice I/57 vedena v trase obchvatu Vsetína jako dvoupruhová, směrově nedělená komunikace (kategorie S11.5/80). Propojení této silnice I/57 a silnice I/69, připojující vsetínský region ke krajskému městu Zlín, je v současné době řešeno sice čtyř pruhovou mimoúrovňovou křižovatkou, ale jen s jednou křižovatkovou větví v jednom kvadrantu. Toto řešení vzhledem k absenci dalších větví a k úrovnovým napojením

křižovatkové větve na obě komunikace I. tříd představuje vážné nehodové místo, které je nutné co nejdříve odstranit.

Na stávající silnici I/69, vedené od propojení se silnicí I/57 směrem ke Zlínu, jsou v místní části Rokytnice zřízeny zastávky autobusové dopravy a kolmá parkovací stání. Toto řešení neodpovídá významu sběrné městské komunikace. Součástí stavby je tak kromě nové křižovatkové větve a okružní křižovatky i vymístění autobusových zastávek mimo průběžné jízdny pruhy, vhodnější umístění přechodů pro chodce, doplnění odbočovacích pruhů mezi oběma křižovatkami s větvemi na I/57 a zrušení kolmého parkování.

Doplněním nové křižovatkové větve tak dojde k ukončení dočasného stavebního řešení a dobudování plně deltovité mimoúrovňové křižovatky odpovídající významu obou komunikací I. tříd. Nová větev respektuje i výhledové rozšíření silnice I/57 na směrově dělenou komunikaci.

Přínos stavby spočívá v zásadním zvýšení plynulosti dopravy v dnes přetížených křižovatkách stávající rampy se silnicí I/57, silnicí I/69 a místní komunikací Štěpánská. S tím úzce souvisí významné snížení emisí z dopravy.

Významným přínosem je také úplná eliminace levých odbočení v křižovatce silnice I/57 se stávající rampou a tím výrazné lokální snížení rizika vzniku vážných dopravních nehod. Odstranění těchto levých odbočení zároveň znamená možnost zrušení stávajícího omezení rychlosti na silnici I/57 a tím také zvýšení plynulosti provozu.

ZVAŽOVANÉ VARIANTY

V rámci technické studie stavby I/69 Vsetín, rampa Mostecká (HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2013) byly posuzovány dvě varianty řešení: varianta 1 s okružní křižovatkou a varianta 2 s průsečnou křižovatkou se světelným signalizačním značením (SSZ).

Obr.2: Varianta 1 s okružní křižovatkou



Obr.3: Varianta 2 s průsečnou křižovatkou se světelným signalizačním značením (SSZ)



Obecně lze konstatovat, že okružní křižovatky patří mezi nejbezpečnější křižovatky, které současně zklidňují dopravu, mají méně křižných bodů a koncepční řešení s okružní křižovatkou navazuje na řešení silniční sítě ve městě Vsetín.

Průsečná křižovatka je velmi rozlehlá, bez směrovacích ostrůvků může být nebezpečná především v době nefunkčního SSZ. Může zde docházet k nerespektování přednosti v jízdě především z větve silnice I/57 a k překračování nejvyšší dovolené rychlosti.

Z těchto důvodů je vhodnějším řešením připojení křižovatkové větve silnice I/57 na silnici I/69 okružní křižovatkou, kde nedochází k takovým průpletům, jako ve variantě s průsečnou křižovatkou v místech řadicích pruhů.

Dostavba 2. větve mimoúrovňové křižovatky na celkovou deltovitou křižovatkou je v souladu s Územním plánem města Vsetín (Atelier UTILIS, 9/2009).

B.I.6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Hlavním objektem stavby „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“ je dvoupruhová obousměrná křižovatková větev navržená pro směry Valašské Meziříčí – Vsetín, centrum (I/69) a Vsetín, centrum (I/69) – Horní Lideč. Jde o větev délky cca 400 m s volnou šířkou 9,0 m a návrhovou rychlostí 40 km/h. Podél křižovatkové větve jsou navrženy opěrné zdi vpravo i vlevo o celkové ploše 1500 m².

Tato křižovatková větev je na silnici I/69 připojena pomocí jednopruhé okružní křižovatky s vnějším průměrem $D=38$ m, okružním pásem v šířce 5 m a s prstencem v šířce 2 m. Do okružní křižovatky je připojena taktéž místní komunikace do sídliště Rokytnice.

Součástí technického řešení je rovněž úprava stávající silnice I/69, která prochází místní částí Rokytnice jako městská komunikace. V úseku od křižovatky silnice I/69 s ulicí Okružní po nově navrženou okružní křižovatkou bude stávající dvoupruhová silnice I/69 doplněna o třetí,

odbočovací, pruh. Dále budou v tomto úseku přesunuty stávající autobusové zastávky, stávající přechod pro chodce a zrušena kolmá parkovací stání podél pravé strany silnice I/69.

V úseku od nové okružní křižovatky po křižovatku s ulicí Mosteckou bude upraven vjezd do ČSPH směrovacím ostrůvkem a změněn režim vjezdu a výjezdu do/z ulice Na Dolansku tak, aby prostor mezi křižovatkami byl využit pro vedení průběžných a odbočovacích pruhů hlavních směrů a minimalizovala se místa střetů vozidel. Stavba dále obsahuje vodohospodářské objekty pro podchycení a odvedení dešťových vod z povrchu silnice, přeložky elektrických a sdělovacích kabelů, přeložku veřejného osvětlení (včetně nového osvětlení křižovatkové větve), přeložku plynovodu a úpravy ploch.

Návrh křižovatkové větve je veden mimo zastavěný prostor města Vsetína v území, které lze charakterizovat jako extravilán. V celé délce je větev navržena v zářezu.

B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

| | |
|---------------------------|------|
| zahájení stavebních prací | 2018 |
| ukončení výstavby | 2019 |

Uvedené termíny jsou nezávazné a mohou se měnit v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, stavebního povolení apod.

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

| | |
|-------------------------------|--------------|
| kraj: | Zlínský kraj |
| obec s rozšířenou působností: | Vsetín |
| obce: | Vsetín |

B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 9A ODS. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

Územní rozhodnutí

Městský úřad Vsetín, Odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy

Stavební povolení

Městský úřad Vsetín, Odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. ZÁBOR PŮDY

Stavba rampy Mostecká a výstavba okružní křižovatky na silnici I/69 si vyžádá trvalý i dočasný zábor pozemků trvalého travního porostu, zahrady, zastavěných ploch a nádvoří a ostatních ploch, přičemž se jedná převážně o plochy stávající silnice I/69.

Staveniště je ohraničeno trvalým a dočasným zábořem nad 1 rok a dočasným zábořem do 1 roku. V trvalém zábořu stavby jsou objekty komunikací, které nově definují tvar komunikací. V dočasném zábořu nad 1 rok jsou úpravy ploch a v dočasném zábořu do 1 roku jsou objekty přeložek inženýrských sítí a inženýrské sítě nově navrhované.

Plošně je stavba vymezena trvalým zábořem o velikosti cca 22 000 m². Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 4 300 m² a dočasný zábor do 1 roku na cca 4 000 m².

Tab.1: Přehled zábořů půdy

| Druh pozemku | trvalý zábor | dočasný zábor nad 1 rok | dočasný zábor do 1 roku |
|----------------------------|---------------|-------------------------|-------------------------|
| ostatní plocha | 14 321 | 1 698 | 3 676 |
| trvalý travní porost | 5 926 | 2 446 | – |
| orná půda | 1 109 | 105 | – |
| zahrada | 772 | 57 | 113 |
| zastavěná plocha a nádvoří | 188 | – | 134 |
| celkem | 22 316 | 4 306 | 3 923 |

B.II.2. ODBĚR A SPOTŘEBA VODY

Navrhovaná dopravní stavba neznamená v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody.

V období výstavby se bude jednat prakticky výhradně o vodu pro sociální část zařízení staveniště a o vodu pro stavební technologie.

Pitná voda pro sociální část zařízení staveniště bude odebírána z veřejných vodovodů v množství, které je z kapacitního hlediska nevýznamné.

Technologická voda, například pro výrobu betonových směsí nebo pro výstavbu zemních konstrukcí rovněž nebude pro dotčenou oblast kapacitně významná. Příprava betonových směsí vyžadující vyšší spotřebu vody se v současnosti zpravidla provádí ve specializovaných betonářských provozech, a spotřeba technologické vody na stavbě je tak relativně zanedbatelná.

V období provozu se s odběrem a spotřebou vody vůbec nepočítá.

B.II.3. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

ELEKTRICKÁ ENERGIE

V období výstavby bude elektrická energie přiváděna do hlavního stavebního dvora a do zařízení staveniště jednotlivých objektů. K odběru budou zřizovány přípojky vzdušného vedení NN závěsnými kabely z transformátorů, postavených v místech odběru elektrické energie a napojených na stávající distribuční síť VN. Skutečná spotřeba elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele stavby na základě použitých mechanismů a technologií. Stavební objekty nevyžadují zřízení nových odběrných míst nebo zařízení napájená elektrickou energií.

PLYN

Využití plynu v období výstavby bude závislé na technologickém zázemí zhotovitele, jeho podstatnější využití se nepředpokládá.

V období provozu nebude zemní plyn využíván.

DALŠÍ DRUHY SUROVIN

Při stavbě dojde k výkopu cca 53 500 m³ zeminy. Vzhledem k hlubokému zářezu bude značný přebytek výkopového materiálu. Nevhodný výkop v množství cca 21 000 m³ bude skládkován. Vhodný výkop v množství cca 32 000 m³ bude nabídnut k využití investorovi, případně zhotoviteli stavby.

V období provozu bude spotřebováván především posypový materiál zimní údržby. V případě použití chloridu sodného se předpokládá spotřeba v množství cca 1 kg na metr čtvereční vozovky, v případě drceného kameniva v množství cca 10x větším.

Dále to budou pohonné hmoty a oleje pro mechanismy údržby silnice. Jejich množství však bude nevýznamné, zahrnuté do systému Krajské správy a údržby silnic.

B.II.4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

VÝSTAVBA

Přístupy na staveniště budou zajištěny ze stávajících silnic I. tříd, tedy ze silnic I/57 a I/69 a z místních komunikací.

Staveniště je ohraničeno trvalým a dočasným záborem nad 1 rok a dočasným záborem do 1 roku. V trvalém záboru stavby jsou objekty komunikací, které nově definují tvar komunikací. V dočasném záboru nad 1 rok jsou úpravy ploch a v dočasném záboru do 1 roku jsou objekty přeložek inženýrských sítí a inženýrské sítě nově navrhované.

Součástí záborů nejsou plochy pro zřízení stavebního dvora, které bude plně v dikci zhotovitele stavby.

INTENZITY DOPRAVY

Vlivem změny dopravního řešení připojení silnice I/57 a sil. I/69 dojde k částečné změně dopravních pohybů v této lokalitě.

Kapacity navrhovaných komunikací lze posoudit v rámci posouzení kapacity okružní křižovatky, do které je nově navrhovaná větev Mostecká zaústěna. Kapacitní posouzení křižovatek se provádí dle ČSN 736102, TP 234 na výhledové období dvaceti let po předpokládaném uvedení stavby do provozu (cca rok 2039). Dle výše citované normy se vyžadují pro jednotlivé komunikace následující stupně úrovně kvality dopravy na křižovatkách:

- | | |
|---|----------|
| – pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy | stupeň C |
| – pro silnice II. třídy | stupeň D |
| – pro silnice III. třídy | stupeň E |
| – pro rychlostní místní komunikace a přechodové úseky | stupeň D |
| – pro místní komunikace | stupeň E |

Kritériem kvality dopravy na úroňových křižovatkách je střední doba zdržení na vjezdu do křižovatky. Shrnutí výsledků posouzení komunikací vstupujících do okružní křižovatky je v následující tabulce:

Tab.2: Shrnutí výsledků kapacitního posouzení OK sil. I/69 s rampou Mostecká

| vjezd | Počet pruhů na vjezdech | Počet pruhů na výjezdech | Max. délka fronty na vjezdu (m) | Max. Ø zdržení na vjezdu (sec) | Dosažený stupeň ÚKD | Vjezd kapacitně vyhovuje |
|-----------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------|
| I/69 z centra Vsetína | 1 | 1 | 124* | 30 | C | ano |
| MK na Dolansku | 1 | 1 | 9 | 13 | B | ano |
| I/69 od Vizovic | 1 | 1 | 89 | 21 | C | ano |
| rampa Mostecká | 1 | 1 | 49 | 23 | C | ano |

* V případě vjezdu na silnici I/69 ve směru od centra Vsetína, je skutečná fronta čekajících vozidel menší, neboť jsou v úseku před tímto vjezdem dva jízdní pruhy.

Výsledky výpočtů dokládají, že ještě v roce 2039 by měly být splněny požadavky na úroveň kvality dopravy (ÚKD) na všech vjezdech této křižovatky.

Během výstavby bude vzhledem k hlubokému zářezu vznikat významné množství výkopové zeminy, kterou bude třeba skládkovat. Dle harmonogramu prací bude docházet k výkopu cca 650 m³ zeminy za den. Vzhledem k omezeným terénním a prostorovým podmínkám je zprvu uvažováno s nákladními automobily s kapacitou 8 m³, později s tahači s vyšší kapacitou (cca 20 – 30 m³). Intenzita pojíždějících automobilů je tedy dle nákladového prostoru cca 26 – 80 nákladních automobilů denně, během cca 80 pracovních dní (práce o víkendech nejsou uvažovány). Nejbližší skládkou odpadů je skládka společnosti A.S.A. skládka Bystřice, s.r.o. v Bystřici pod Hostýnem (cca 35 km). Pro převoz materiálu budou využívány komunikace I/57 a II/437. Dle celostátního sčítání dopravy jsou intenzity dopravy na těchto komunikacích 8 500 – 11 000 automobilů na silnici I/57 (z toho cca 2 000 těžkých nákladních motorových vozidel) a cca 2 500 – 4 000 automobilů na silnici II/437 (z toho cca 500 těžkých nákladních motorových vozidel). Z výše uvedeného lze odhadnout navýšení intenzit dopravy o cca 0,2 – 0,9 % na silnici I/57 (cca 3 % vztaženo pouze k nákladním automobilům) a o cca 0,65 – 3,2 % na silnici II/437 (cca 10 % vztaženo pouze k nákladním automobilům).

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. EMISE DO OVZDUŠÍ

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

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

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

V období provozu zůstane dominantním zdrojem znečišťujících látek v prostředí jednoznačně doprava na stávající silnici I/57 a I/69. Tyto emise jsou již v současné době součástí imisního pozadí. Dostavbou křižovatkové větve dojde k mírnému přerozdělení emisního proudu s následným rozdělením imisního příspěvku a mírným snížením dosahovaných maximálních hodnot. Také je patrný přesun maximálních hodnot z oblasti stávající křižovatkové větve do prostoru nové okružní křižovatky.

Tab.3: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianta Nulová

| úsek | benzo(a)pyren | | benzen | | CO | | NO ₂ | | NO _x | | PM ₁₀ | | PM _{2,5} | |
|-------------|---------------|----------|-------------|----------|--------------|----------|-----------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. |
| | g/rok | ng/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok |
| 1 | 59.09 | 1.130 | 0.07 | 0.001 | 5.73 | 0.110 | 0.59 | 0.011 | 6.16 | 0.118 | 1.35 | 0.026 | 0.61 | 0.012 |
| 2 | 62.44 | 1.478 | 0.09 | 0.002 | 8.97 | 0.212 | 0.72 | 0.017 | 7.38 | 0.175 | 1.50 | 0.036 | 0.75 | 0.018 |
| 3 | 19.43 | 3.292 | 0.04 | 0.006 | 4.79 | 0.831 | 0.21 | 0.035 | 1.92 | 0.327 | 0.31 | 0.054 | 0.20 | 0.034 |
| suma | 140.95 | | 0.19 | | 19.49 | | 1.52 | | 15.46 | | 3.17 | | 1.55 | |

Tab.4: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianta Aktivní

| úsek | benzo(a)pyren | | benzen | | CO | | NO ₂ | | NO _x | | PM ₁₀ | | PM _{2,5} | |
|-------------|---------------|----------|-------------|----------|--------------|----------|-----------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. |
| | g/rok | ng/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok |
| 1 | 59.09 | 1.130 | 0.07 | 0.001 | 5.73 | 0.110 | 0.59 | 0.011 | 6.16 | 0.118 | 1.35 | 0.026 | 0.61 | 0.012 |
| 2 | 63.70 | 1.415 | 0.10 | 0.002 | 9.87 | 0.222 | 0.77 | 0.017 | 7.74 | 0.173 | 1.59 | 0.035 | 0.79 | 0.018 |
| 3 | 8.79 | 1.503 | 0.02 | 0.003 | 1.50 | 0.272 | 0.09 | 0.015 | 0.81 | 0.141 | 0.22 | 0.037 | 0.10 | 0.017 |
| 4 | 12.60 | 0.856 | 0.02 | 0.001 | 1.29 | 0.086 | 0.10 | 0.007 | 0.99 | 0.067 | 0.49 | 0.033 | 0.17 | 0.012 |
| suma | 144.18 | | 0.20 | | 18.40 | | 1.54 | | 15.69 | | 3.65 | | 1.67 | |

Úsek ulice (silnice)

- 1 I/57
- 2 ul. Rokytnice (I/69) a ul. Mostecká
- 3 stávající větev I/57-I/69
- 4 nová větev I/57-I/69

B.III.2. ODPADNÍ VODY

V období výstavby budou hlavním zdrojem odpadní vody především sociální části zařízení staveniště. Bude se jednat o běžnou komunální odpadní vodu, režim jejího vzniku a zneškodnění bude standardní. Množství těchto vod je závislé na spotřebě vody, tj. počtu pracovníků využívajících příslušné sociální zařízení. Při dodržení odpovídajících technických norem a postupů nepůjde o množství významné z hlediska vlivů na životní prostředí.

V období provozu odtékají ze silnice srážkové vody. Množství odtékající srážkové vody a konečný recipient je dán charakterem podélného profilu stavby. Je nutno dodat, že takto odváděné srážkové vody, nelze považovat za vody odpadní.

Pro výpočet celkového množství odváděných srážkových vod z posuzovaného záměru bylo použito vztahu:

$$V_s = \check{s} \cdot L \cdot h_s \cdot k_s$$

V_s ... objem srážkových vod z úseku silnice (m³/rok)
 \check{s} ... šířka zpevněné plochy vozovky (6,5 m)
 L ... délka posuzovaného úseku vozovky (1,847 km)
 h_s ... průměrný úhrn ročních srážek (m/rok)
 k_s ... odtokový koeficient – 0,9

Plocha nově budované rampy činí 3 530 m². Celoroční úhrn srážek v řešeném území je udáván v rozmezí 700 – 800 mm.

Množství vody, které bude odvedeno do konečného recipientu bude cca 2 200 – 2 500 m³/rok. Nový návrh okružní křižovatky zachovává stávající systém odvodnění. Voda z povrchu vozovek je příčným a podélným sklonem komunikace odvedena do uličních vpustí a odtud do kanalizace. Srážky dopadající na nově budovanou rampu jsou podchyceny rigoly a systémem uličních vpustí svedeny do nové dešťové kanalizace. Kanalizace bude přes retenční a sedimentační nádrž vyústěna do vodoteče Rokytenka.

B.III.3. ODPADY

V období výstavby budou původcem odpadu firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak. Očekávané množství odpadů je vyčísleno na základě předpokládaného rozsahu stavebních prací a demolic. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů.

Tab.5: Předpokládané druhy odpadů dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. (katalog odpadů)

| druh | název |
|---------|--|
| 080111* | Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky |
| 080112 | Jiné odpadní barvy a látky neuvedené pod číslem 080111 |
| 150202* | Absorpční činidla, filtrační materiály, čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami |
| 160103 | Pneumatiky |
| 160117 | Železné kovy |
| 160118 | Neželezné kovy |
| 170101 | Beton |
| 170201 | Dřevo |
| 170202 | Sklo |
| 170203 | Plasty |
| 170204* | Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné |
| 170301 | Asfaltové směsi obsahující dehet |
| 170302 | Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 (bez dehtu) |
| 170405 | Železo a ocel |
| 170504 | Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 |
| 170604 | Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603 |
| 170903* | Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky |
| 200201 | Biologicky rozložitelný odpad |

„*“ Dle katalogu odpadů se jedná o nebezpečný odpad

Příprava území bude spočívat v odstranění ornice a drnu. Následuje odstranění stávajících vrstev vozovky, kde budou stmelené vrstvy vozovky odstraněny a odvezeny na skládku. Podkladové nestmelené konstrukční vrstvy budou odbagrovány, uloženy na meziskládku a dále využity, přebytek bude odvezen na skládku. Na stavbě využitelné materiály (především zemina z výkopu) budou použity pro výstavbu. Části kovových konstrukcí budou předány k využití jako druhotná surovina.

Stavební odpady budou přednostně recyklovány, nevyužitelná část materiálů vzniklých z demolic (např. beton stávajících uličních vpustí) bude uložena na řízenou skládku příslušné skupiny. Nejbližší skládkou odpadů je skládka Bystřice pod Hostýnem společnosti A.S.A. skládka Bystřice, s.r.o.

Tab.6: Očekávané druhy odpadů z přípravy území

| materiál | kód odpadu | množství m ³ | předpokládaný způsob nakládání s odpadem |
|--------------------------------|------------|----------------------------|---|
| obrubníky, zdi, vpusti, šachty | 170101 | 377 | skládka |
| živičné vrstvy | 170302 | 1 200 | skládka |
| Zemina nevhodná | 170504 | 20 829 | skládka |

Další odpady, které se na stavbě mohou vyskytovat jsou pneumatiky, železné kovy, neželezné kovy, dřevo nebo plasty.

V období provozu bude vznik odpadů spojen především s úklidem a údržbou vozovky a okolí (odstraňování znečištění z vozovky, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých za provozu silnice, čištění dešťových vpustí, sekání trávy a údržba zeleně).

Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodnocené stavby bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodnění odpadů.

B.III.4. HLUK, VIBRACE, ZÁŘENÍ

HLUK

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou na některých místech práce spočívající v odstranění asfaltových vozovek a v celé trase plánované rampy zemní práce.

Veškerá dopravní obsluha stavby bude prováděna po stávajících komunikacích.

Vlivem změny dopravního řešení připojení silnice I/57 a sil. I/69 dojde k částečné změně dopravních pohybů a tím i k přerozdělení zdrojů hluku v oblasti.

V rámci zpracování Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována příloha F.06 Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. V. Kryl, leden 2017).

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (tzn. ve znění NV č. 217/2016) a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Byly definovány výpočtové body hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí plánované stavby: č.1 – RD Rokytnice 185, č.2, č.3 – Pod Žamboškou 252a 253, bytové domy zvláštního určení (senioři, invalidé), č.4 – RD Na Dolansku 351, č.5 – RD Na Dolansku 355, č.6 – panelový dům, Rokytnice 415, č.7 – panelový dům, Štěpánská 1888.

Z Hlukové studie vyplývá, že pro stav bez výstavby, budou v noční době mírně překračovány hodnoty 60 dB (hodnota pro starou hlukovou zátěž) ve výpočtových bodech č.1, č.4 a č.6. V případě výstavby křižovatkové větve bude docházet k překračování hodnoty 60 dB pouze ve výpočtovém bodě č.4.

VIBRACE

Potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat faktory pohody a ovlivňovat statiku, jsou zejména stavební práce a na některých místech frézování části vozovek. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od osy komunikace.

V období výstavby mohou vznikat vibrace zejména činností těžkých stavebních strojů, nebo průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha stavenišť). Vzhledem k tomu, že některé stavební práce budou probíhat v blízkosti obytné zástavby, je třeba monitorovat, zda vibrace nemají vliv na statiku budov a případně identifikované poruchy opravit.

Vibrace v období provozu křižovatkové větve, s vlivem na statiku okolních budov, se nepředpokládají.

ZÁŘENÍ

V souvislosti s plánovanou výstavbou a provozem na posuzované křižovatkové větvi nelze očekávat negativní projevy radioaktivních a elektromagnetických jevů.

B.III.5. RIZIKA HAVÁRIÍ

V období výstavby může docházet k havarijním stavům u stavebních mechanismů s následným únikem ropných látek (nafta, benzín) do okolí. Dalším možným rizikem je únik látek z používaných stavebních technologií. Následky případných havárií včetně likvidace nebezpečných odpadů budou řešeny v souladu s havarijními plány, místo havárie bude asanováno a kontaminované materiály zneškodněny jako nebezpečný odpad specializovanou firmou.

V období provozu může docházet k haváriím vozidel s následným únikem ropných látek (benzín, nafta), olejů a případně jiných nebezpečných látek do půdy. Uvedené havarijní stavy jsou náhodné a nelze provést žádnou predikci jejich udání, průběhu a následků.

B.III.6. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Lesním porostem na jihozápadě od zájmové lokality prochází naučná stezka a turistická stezka. Výstavbou rampy Mostecká dojde k přeznačení krátkého úseku stezek a k posunu jižním směrem.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Environmentální charakteristiky zájmového území a jeho bezprostředního okolí jsou zpracovány na mapovém podkladě, jako grafická příloha č. 2 tohoto Oznámení EIA.

C.I.1. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES má za cíl zajišťovat uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny.

Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum a biokoridor, které jsou definovány vyhláškou č. 395/1992 Sb. (prováděcí vyhláška k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, které svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle významu jednotlivých segmentů skládajících tento systém dělíme ÚSES na **nadregionální** (NRBK, NRBC), **regionální** (RBK, RBC) a **lokální** (LBK, LBC).

Nejblíže v zájmovém území se nachází lokální biokoridor podél toku Rokytenka. Tok Rokytenka pak v centru Vsetína ústí do Vsetínské Bečvy, která je také lokálním biokoridorem.

C.I.2. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Zvláště chráněná území jsou definována v části třetí zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako velmi významné, nebo jedinečné části živé i neživé přírody. Jsou dělena na **velkoplošná** (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a **maloplošná** (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky).

V zájmovém území se nenacházejí žádná Zvláště chráněná území. Nejbližší Chráněnou krajinnou oblastí jsou Beskydy vzdálené cca 3,5 km východně. Z maloplošných chráněných území se v širším okolí nachází přírodní památka Bečevná, Vršky – Díly a Ježůvka.

C.I.3. NATURA 2000

Natura 2000 je definována v části čtvrté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je tvořena soustavou lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi, horské smrčiny apod.) na území států Evropské unie. Soustavu Natura 2000 tvoří **Evropsky významné lokality (EVL)** a **Ptačí oblasti (PO)**.

Na jihovýchodě zájmového území se nachází Evropsky významná lokalita Semetín (kód lokality: CZ0720033).

Předmětem ochrany je 9 stanovišť:

6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*), 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*), význačná naleziště vstavačovitých – prioritní stanoviště, 6430 - Vlhkomilná vysoko bylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně, 6510

- Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*), 7140 - Přečhodová rašeliniště a třasoviště, 7220 - Petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (*Cratoneurion*), 8220 - Chasmo fytická vegetace silikátových skalnatých svahů, 9130 - Bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*, 9170 - Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*.

C.I.4. PŘÍRODNÍ PARKY

Přírodní park je definován v § 12, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny Jedná se o území vymezené k ochraně krajinného rázu s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které není jinak zvláště chráněno.

V zájmovém území se nenachází žádný Přírodní park.

C.I.5. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Významné krajinné prvky jsou definovány v § 3, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Zákon vymezuje následující významné krajinné prvky: lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody dle § 6, zákona č.114/1992 Sb. 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.

Posuzované území se nedotýká žádného registrovaného VKP, ani se žádný registrovaný VKP nenachází v blízkosti zájmové oblasti.

Východně v zájmovém území protéká vodní tok Rokytenka, tedy VKP ze zákona. Lesní pozemky se v zájmové oblasti vyskytují v jihozápadní části.

C.I.6. PAMÁTNÉ STROMY

Památné stromy jsou definovány v § 46, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny Jedná se o mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí včetně jejich ochranného pásma.

V blízkém okolí zájmového území se nachází památný strom javor babyka „Babyka za humny v Rokytnici“.

C.I.7. ÚZEMÍ HISTORICKÉHO, KULTURNÍHO, NEBO ARCHEOLOGICKÉHO VÝZNAMU

Krajina v údolích okolo řeky Bečvy na moravsko-slovenském pomezí nebyla po celá dlouhá tisíciletí pravěku osídlena. Trvalému pobytu člověka v tomto regionu bránil jeho hornatý reliéf. Hluboká zalesněná údolí a prudké vodní toky byly překážkou zemědělského osídlení. Stopy po pravěkém osídlení širšího okolí jsou proto takřka zanedbatelné. První historické zprávy zmiňující počátky osídlení oblasti pochází z přelomu 13. a 14. století.

První historické zprávy, které přinášejí o Vsetínsku listiny z let 1297–1308, se vztahují k samému začátku osídlování tohoto území. Kolonizační proces v průběhu 13. a 14. století vytvořil hlavní strukturu osídlení kraje. Od 16. století pak pokračoval tzv. pasekářskou kolonizací, která vedla k rozšiřování ploch zemědělské půdy na úkor lesů. V polovině 15. století byla uprostřed dnešního Horního náměstí postavena tvrz, jež byla počátkem 17. století přestavěna na zámek. Jeho vysoká věž je dodnes nejvýraznější vsetínskou dominantou. V době třicetileté války se Vsetín z původního tzv. Horního města rozšířil také na levý břeh řeky Bečvy, kde byly původně jen pastviny. Horní a Dolní Vsetín se sloučil až roku 1849. Mezitím však bylo město v letech 1663 a 1683 zničeno vpádem nejprve Turků a Tatarů, poté

uherských povstalců. Nejhorší však bylo Vsetínsko postiženo roku 1708 vpádem uherských rebelů – Kuruců, kdy lehlo popelem téměř celé město a ze zámku zbyly pouhé ohořelé zdi. K prvním vsetínským továrnám patřil cukrovar, parní pily, továrna na sirky, roku 1868 byly založeny sklárny.

C.I.8. ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ A NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ

Zájmové území se nachází na okraji města Vsetín, které je zatěžované silniční dopravou na významných komunikacích I/57 a I/ 69. Město Vsetín je v širokém okolí největším sídelním útvarem.

C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. OVZDUŠÍ A KLIMA

OVZDUŠÍ

Výše imisních koncentrací znečišťujících látek v zájmovém území se odvíjí především od množství produkovaných emisí a od schopností emisí se v ovzduší rozptýlit (zásadní vliv morfologie území a větrných poměrů).

Pro určení stávající úrovně znečištění ovzduší byla v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší použita data z map oblastí s překročenými imisními limity (pětileté klouzavé průměry koncentrací jednotlivých znečišťujících látek) za období 2011–2015, které jsou konstruovány pro čtverce 1 x 1 km (zdroj: ČHMÚ, www.chmi.cz). Stávající imisní pozadí dle těchto map je v řešeném území následující:

| | | |
|--|--|----------------------------------|
| NO ₂ (průměrná roční koncentrace): | 12,8 – 20,7 μg . m ⁻³ | (limit 40 μg . m ⁻³) |
| PM ₁₀ (průměrná roční koncentrace): | 23,6 – 25,5 μg . m ⁻³ | (limit 40 μg . m ⁻³) |
| PM ₁₀ (36. nejvyšší denní koncentrace): | 44,8 – 48,2 μg . m ⁻³ | (limit 50 μg . m ⁻³) |
| PM _{2,5} (průměrná roční koncentrace): | 18,8 – 19,9 μg . m ⁻³ | (limit 25 μg . m ⁻³) |
| benzen (průměrná roční koncentrace): | 1,5 – 1,7 μg . m ⁻³ | (limit 5 μg . m ⁻³) |
| benzo(a)pyren (průměrná roční koncentrace): | 1,4 – 1,77 ng . m ⁻³ | (limit 1 ng . m ⁻³) |

Z výše uvedených údajů vyplývá, že v zájmové oblasti nedochází, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, k překračování imisních limitů u sledovaných škodlivin v ovzduší.

Významné zdroje velkého množství emisí do ovzduší se v okolí nevyskytují. Hlavními zdroji emisí jsou převážně lokální topeniště a dalším významným znečišťovatelem je také doprava.

KLIMA

Klimatické poměry v území jsou ovlivněny především množstvím dopadajícího slunečního záření, utvářením reliéfu a charakterem aktivního povrchu. Zájmové území se nachází v mírně teplé klimatické oblasti, v klimatické jednotce MT2 (dle Quitta, 1971).

Základní klimatické charakteristiky jsou uvedeny v Tabulce 6.

Tab.7: Klimatické charakteristiky jednotky MT2 v zájmovém území (Quitt, 1971)

| <i>charakteristika</i> | <i>MT2</i> |
|---|------------|
| Počet letních dní ($T_{\max} \geq 25 \text{ °C}$) | 20 – 30 |
| Počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více | 140 – 160 |
| Počet mrazových dní ($T_{\min} \leq -0,1 \text{ °C}$) | 110 – 130 |
| Počet ledových dní ($T_{\max} \leq -0,1 \text{ °C}$) | 40 – 50 |
| Průměrná teplota vzduchu ve °C v lednu | -3 – -4 |
| Průměrná teplota vzduchu ve °C v červenci | 16 – 17 |
| Průměrná teplota vzduchu ve °C v dubnu | 6 – 7 |
| Průměrná teplota vzduchu ve °C v říjnu | 6 – 7 |
| Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více | 120 – 130 |
| Srážkový úhrn ve vegetačním období (IV – IX) | 450 – 500 |
| Srážkový úhrn v zimním období (X – III) | 250 – 300 |
| Počet dní se sněhovou pokrývkou | 80 – 100 |
| Počet zamračených dní (oblačnost větší než 8/10) | 150 – 160 |
| Počet jasných dní (oblačnost menší než 2/10) | 40 – 50 |

Slovně se dá klimatická oblast MT2 popsat jako oblast s normálním až krátkým, mírně suchým létem, přechodné období je normální až dlouhé, s mírným jarem a mírným podzimem, zima je normálně dlouhá, mírně chladná, suchá až mírně suchá s normální až krátkou sněhovou pokrývkou.

Průměrný převládající směr větru v širším území je jižní až jihovýchodní. Průměrná rychlost větru dosahuje 2,68 m/s.

C.II.2. VODA

POVRCHOVÉ VODY

Zájmové území náleží k povodí Moravy. V širším zájmovém území jsou toky:

Rokytenka

- správce Lesy ČR
- plocha povodí 36,4 km², délka toku 13,3 km
- průměrný průtok při ústí je 0,36 m³.s⁻¹
- pramení na jižních svazích Chléviska 585 m.n.m.
- ústí zleva do Vsetínské Bečvy ve Vsetíně
- ve městě Vsetíně má Rokytenka poměrně přirozený tok s doprovodnou vegetací

Amerika

- levobřežní přítok Rokytenky
- zatrubněn od silnice I/69 po soutok s Rokytenkou, v oblasti Ameriky protéká hlubokým kamenným korytem

VODNÍ ZDROJE

Území je součástí ochranného pásma vodního zdroje, vedeného pod č.j., OVLHZvod. 13964/1978-233 (stupeň ochrany 3), který administrativně náleží do lokality Valašské Meziříčí.

Celé širší území leží v CHOPAV Vsetínské Vrchy.

HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Litologicky je území tvořeno račanskou jednotkou magurských flyšových příkrovů. Jejich detailnější členění do vsetínských vrstev zlínského souvrství odpovídá marinní hlubokomořské sedimentaci, stratigraficky na rozhraní eocén/oligocén. Vsetínské vrstvy se vyznačují typickou flyšovou sedimentací s naprostou převahou více decimetrů mocných poloh, šedých a zelenošedých vápnitých jílovců nad vrstvami pískovců s glaukonitem. Mocnost vsetínských vrstev přesahuje přes 1 500 m.

Podle hydrogeologické rajonizace (Olmer et al. 2006) náleží projektovaná trasa silnice I/69 Vsetín, rampa Mostecká k hydrogeologickému rajónu základní vrstvy 3221 – Flyš v povodí Bečvy. Území je součástí ochranného pásma vodního zdroje, vedeného pod č.j., OVLHZvod. 13964/1978-233 (stupeň ochrany 3), který administrativně náleží do lokality Valašské Meziříčí.

Flyšové horniny v úseku projektované trasy mají charakter jak hydrogeologických kolektorů, tak hydrogeologických izolátorů. V eluviu těchto hornin je vyvinut mělký kvartérní kolektor s průlinovou propustností. Hlubší oběh podzemní vody je vázán na puklinové systémy převážně písčitéjších hornin v rámci flyšového souvrství. V blízkém prostoru zájmového území jsou zastoupeny též fluvialní sedimenty v údolí nivě Vsetínské Bečvy a potoka Rokytenky. Štěrkopísčité sedimenty nižších terasových stupňů, které se nacházejí v blízkosti Bečvy, jsou většinou zvodněny, na doplňování zásob podzemních vod těchto průlinově propustných kolektorech se podílejí atmosférické srážky, dotace povrchové vody z toku (v období vyšších stavů) s nímž jsou sedimenty v hydraulické spojitosti a představují drenáž pro podzemní vodu z okolních masívů.

C.II.3. PŮDA

Zastoupení půd v zájmovém území je poměrně jednotvárné. V zájmovém území se vyskytují pouze fluvizemě, vznikající v bezprostřední blízkosti vodních toků, které pravidelně podléhají záplavám a kambizem.

Dle morfogenetického klasifikačního systému (MSK) se půdy řešeného území dělí do následujících skupin a typů:

Fluvizem – FL (skupina půd nivních) – fluvizemě jsou recentní půdy bez výrazné stratigrafie půdního profilu. Vznikaly na plochách pravidelně podléhajících záplavám. Vyznačují se neostře diferencovaným půdním profilem, pokud do něj nezasahuje glejový proces. Půdní profily nivních půd jsou obvykle velmi hluboké. Ornice je středně hluboká, šedohnědé barvy, různé textury (podle substrátu) a většinou porušené drobtovité struktury. Agronomická hodnota spočívá ve skutečnosti, že mají velmi příznivý vodní režim a jsou vhodnými zemědělskými půdami také pro výskyt zdrojů závlahové vody ve své blízkosti.

Kambizem – KM (skupina půd hnědých) – Zvané také hnědá půda. Jsou nejrozšířenějším půdním typem v ČR. Typický je proces hnědnutí – zvětrávání a metamorfóza půdního materiálu in situ. Dochází k uvolňování železa z primárních minerálů a k tvorbě sekundárních jílových minerálů, avšak bez jejich translokace. Intenzita zvětrávání závisí na mineralogickém složení substrátu a hydrotermických podmínkách půdního prostředí. Při procesu hnědnutí se uvolňují dvojmocné kationty a jsou vyluhovány do nižších vrstev. Kvalita půd a základní fyzikální, chemické a biologické vlastnosti jsou velmi rozdílné, v závislosti na substrátu. Kambizemě mají nejvíce subtypů, často charakterizujících přechodové formy k dalším půdním typům. Nejčastěji se vyskytují v subtypu typická, dystrická a pseudoglejová.

TŘÍDY OCHRANY ZPF

Dle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, byla zemědělská půda rozdělena, podle kvality, do pěti tříd ochrany. Tyto třídy určují různou míru možnosti vynětí půd ze zemědělského půdního fondu (ZPF). Do I. třídy jsou zařazeny bonitně nejcenější půdy, v V. třídě jsou půdy s velmi nízkou produkční schopností.

Dle katastru nemovitostí prochází zájmová oblast pozemky trvalých travních porostů a zahrad. Ty pozemky, které mají definovanou PBEJ, náleží k bonitně nejméně hodnotným třídám ochrany (V. třída).

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)

Podle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst. 1a), se jedná o 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. Pozemky s lesními porosty jsou v zákoně o lesích rozděleny v § 6 podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské.

Stavbou nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa. Na části pozemků vedených v katastru nemovitostí jako trvalý travní porost a zahrada je vzrostlá mimo lesní zeleň.

C.II.4. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmová lokalita je součástí vnějších západních Karpat; náleží k magurské skupině příkrovů flyšového pásma, račanské jednotce. Předkvartérní podloží tvoří horniny – flyšové vrstvy s vápnitými jílovci a glaukonitickými pískovci – paleogenního stáří (eocén – oligocén). Jde o souvrství zlínské a vsetínské vrstvy. Tyto horniny jsou ve své svrchní části tvořeny reziduálním pláštěm jílovcových zvětralin (eluvium), které patří svou genezí do souboru nepravých kvartérních pokryvů. Jedná se o hnědorezavé jílovité hlíny s hojnými střípky a úlomky matečné horniny a se zbytky původní textury. Konzistence eluvia je většinou pevná až tvrdá. Kvartérní pokryv na svazích představují deluviální sedimenty – svahové jíly až hlíny s obsahem ostrohranných úlomků předkvartérního podkladu, případně sutě. Kvartérní pokryvy v nadloží jílovcových eluvií tvoří výhradně fluviální sedimenty levobřežní údolní nivy říčky Rokytenky. Lze zde vyčlenit dvě stratigraficky, zrnitostně, a tím i geotechnicky odlišné souvrství. Bazální část fluviálního komplexu vytvářejí hrubozrnné nesoudržné sedimenty pleistocenní údolní terasy charakteru hlinitopísčitých štěrků. Svrchní část údolní nivy vyplňují holocenní povodňové hlíny, obohacené až na výjimky různě velkou štěrkovou příměsí.

STABILITA ÚZEMÍ, SEISMICITA

V okolí zájmového území se nenachází žádná poddolovaná území. V zájmovém území se nevyskytují ani žádné svahové nestability.

Širší oblast je negativně hodnocena z hlediska geohazardů, a to výskytem většího množství svahových nestabilit a celkové náchylnosti širšího území k porušení stability svahů. Českou geologickou službou jsou registrovány bodové i plošné uklidněné sesuvy přírodního původu.

PŘÍRODNÍ ZDROJE

V zájmovém koridoru se dle údajů Surovinového informačního systému spravovaného Českou geologickou službou nenalézají žádné zdroje nerostných surovin.

C.II.5. FLÓRA, FAUNA A EKOSYSTÉMY

BIOGEOGRAFICKÉ ZAČLENĚNÍ

Zájmové území se nachází v biogeografické *provincii středoevropských listnatých lesů*, na území *podprovincie západokarpatské*. Dle aktuálního biogeografického členění ČR dotčené území spadá do *bioregionu Hostýnského* v těsné blízkosti s *bioregionem Vsetínským*.

Z typologického hlediska je záměr veden na území biochory *4VC Vrchoviny na vápnitém flyši 4. v. s.*, v těsné blízkosti *4Nk Široké kamenité nivy 4. v. s.*

Potenciální přirozenou vegetaci tvoří karpatská ostřicová dubohabřina (*Carici pilosae-Carpinetum carpinion*).

BIOTOPY

V zájmovém území byl dle katalogu biotopů vymapován biotop T1.1 - Mezofilní ovsíkové louky s náletovými dřevinami ve východní části, které přecházejí do neudržované zahrady. Zbývající nezmapovaná území v městě Vsetíně lze zařadit do biotopů formačních skupin X – Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem.

FAUNA A FLÓRA

Zájmové území je možné z hlediska biotopového rozdělit na několik ploch (viz obr. níže).

Podél stávající silnice I/57 se nachází **násep komunikace**, který je zejména v severozápadní části území hustě zarostlý vzrostlými dřevinami. Jedná se jak o vysazené, tak o náletové dřeviny. Nejvíce je zastoupen smrk ztepilý (*Picea abies*), borovice lesní (*Pinus sylvestris*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), javor babyka (*Acer campestre*), růže šípková (*Rosa canina*) a modřín opadavý (*Larix decidua*). Z bylin pak například třezalka tečkovaná (*Hypericum perforatum*), svízel přítula (*Galium aparine*), vrbina penízková (*Lysimachia nummularia*) nebo srha laločnatá (*Dactylis glomerata*).

V severozápadní části území na násep komunikace bezprostředně navazuje extenzivně využívaná **louka**, která v roce 2016 a pravděpodobně ani v předchozích letech nebyla sekaná. Tomu odpovídá i druhové složení vegetace s ostrůvky třtiny křovištní (*Calamagrostis epigejos*), výskyt šťovíku kyselého (*Rumex acetosa*), bodláku obecného (*Carduus acanthoides*), svízele přítuly (*Galium aparine*) a zejména známky zarůstání náletovými dřevinami – javor babyka (*Acer campestre*), vrba jíva (*Salix caprea*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*).

Dále zde byly zaznamenány např. kakost luční (*Geranium pratense*), jetel plazivý (*Trifolium repens*), hrachor luční (*Lathyrus pratensis*), vikev ptačí (*Vicia cracca*), popenec břechťanolistý (*Glechoma hederacea*) atp.

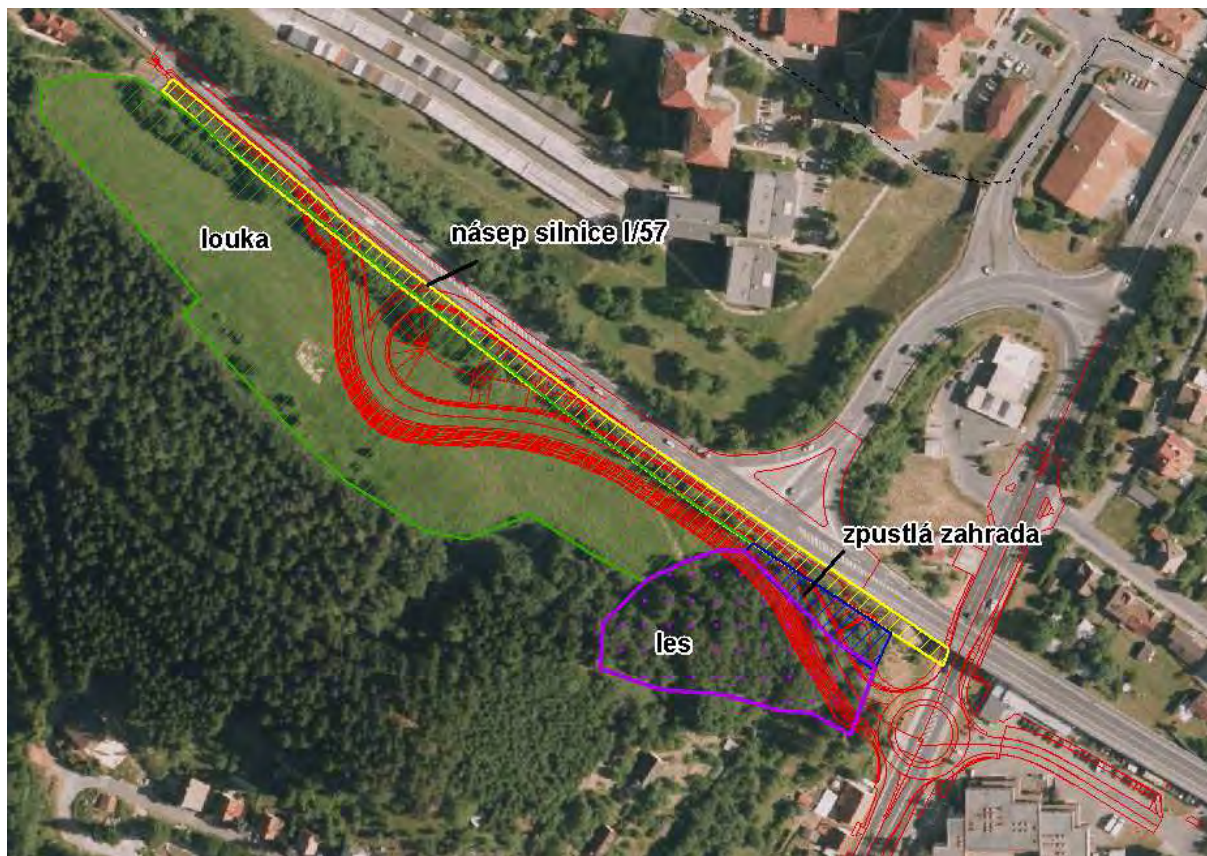
Na spodním okraji louky se nachází různě velká hnízda mravenců rodu *Lasius*. Po povrchu se pohybovali pavouci čeledi slíd'ákovití (čeleď *Lycosidae*). Přítomná byla také včela medonosná (*Apis mellifera*), mnohé druhy sarančat a kobylek a jedinci čmeláka rodu *Bombus* (ohrožený ve smyslu vyhl. č. 395/1992 Sb.).

Z jihozápadu k násypu stávající silnice I/57 přiléhá **zpuštělá zahrada** se starými exempláři hrušní, jabloní, třešní a slivoní. Plocha je ohraničena rozpadlým plotem. V území je mnoho spadáných kmenů. V podrostu se nachází např. pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*), jahodník obecný (*Fragaria vesca*), kuklík městský (*Geum urbanum*), kopřiva dvoudomá

(*Urtica dioica*), svízel přítula (*Galium aparine*), jestřábník chlupáček (*Hieracium pilosella*) atd.

Na ploše je patrný zbytek základů zahradní chatky s množstvím odpadků.

Obr.4: Rozdělení ploch terénního průzkumu



Stavbou budou okrajově dotčeny i **lesní pozemky** s mohutnými exempláři jasanů ztepilých (*Fraxinus excelsior*) a lip srdčitých (*Tilia cordata*). Dále se zde vyskytují porosty tvořené hlohem jednosemenným (*Crataegus monogyna*), habrem obecným (*Carpinus betulus*), javorem mléčem (*Acer platanoides*), javorem klenem (*Acer pseudoplatanus*), topolem osikou (*Populus tremulus*) a dalšími.

Bylinný podrost je chudý a přítomen je např. kopytník evropský (*Asarum europaeum*), kuklík městský (*Geum urbanum*), popenec břechanolistý (*Glechoma hederacea*), ostružiník maliník (*Rubus idaeus*), růže šípková (*Rosa canina*) atd.

V lesních porostech (les a zahrada) byly zaznamenány pobytové znaky srnce obecného (*Capreolus capreolus*) a zajíce polního (*Lepus europaeus*). Z ptáků byl pozorován například strakapoud velký (*Dendrocopos major*), káně lesní (*Buteo buteo*), kos černý (*Turdus merula*), sýkora modřinka (*Cyanistes caeruleus*) nebo sýkora koňadra (*Parus major*).

Po okrajích na slunných místech svahů mraveniště rodu *Lasius*, pavouk slíďák hajní (*Pardosa lugubris*), a další slíďákovití (čeleď *Lycosidae*). V trouchnivějícím dřevě byl zjištěn např. mrchožrout vrásčitý (*Thanatophilus rugosus*), mravenci rodu *Lasius* a svinka obecná (*Armadillidium vulgare*).

Plochy zeleně jsou v zájmové oblasti obecně reprezentovány běžnými ruderálními, případně okrasnými rostlinnými druhy, přítomnými v okolí komunikací.

V rámci stavby byly zaevidovány stromy a keře mimolesní zeleně v lokalitách souvislého pásu zeleně podél silnice I/57, v prostoru mezi silnicemi I/57 a I/69, v zpustlé zahradě na pozemku p.č. 364/2 KN a okrasná zeleň v ulici Mostecká (silnice I/69).

V rámci dendrologického a terénního průzkumu bylo zjištěno 40 druhů původních a introdukovaných dřevin. Na plochách trvalého a dočasného záboru a jejich nejbližším okolí bylo zaevidováno 401 ks stromů a 1 122 m² keřů. V neudržované zahradě převládají ovocné stromy rodu třešeň, jabloň a švestky. Náletové dřeviny jsou zastoupeny převážně vrbou, bezem, smrky, topoly, jasany a javory.

Tab.8: Počty kusů zaevidovaných dřevin

| katastrální území | Počty kusů zaevidovaných dřevin dle průměru kmene | | | | Celkem |
|---------------------|--|------------|------------|-----------|--------|
| | Do 30 cm | 31 – 50 cm | 51 – 90 cm | Nad 90 cm | |
| Rokytnice u Vsetína | 385 | 11 | 5 | 0 | 401 |

Tab.9: Počty m² zaevidovaných keřů

| katastrální území | Počty m ² zaevidovaných keřů |
|---------------------|---|
| Rokytnice u Vsetína | 962 |
| Celkem | 1 122 |

Zájmové území lze z hlediska migrace živočichů označit za málo významné. Očekávat lze pouze výskyt drobných a středních savců na svazích louky, což potvrdily pobytové znaky v blízkém lesním porostu. Vodní toky, které by představovali významné migrační osy se v zájmovém území nevyskytují.

C.II.6. KRAJINA

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění se zájmové území rozkládá na rozhraní hostýnskovsetínské hornatiny a Vizovické vrchoviny, která do těchto míst zasahuje svým severovýchodním výběžkem. Jde o výrazně kopcovitý terén na levé straně údolí Vsetínské Bečvy, do které se v blízkosti zájmového prostoru vlévá její levostranný přítok Rokytenka. Nadmořská výška terénu se pohybuje v rozmezí 350 – 375 m n.m.

RÁZ KRAJINY

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje v § 12 krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítko a vztahů v krajině.

Základním rysem širšího řešeného území je zvlněný reliéf s úzkým údolím Vsetínské Bečvy, jež od sebe odděluje Hostýnské vrchy na jihu a Vsetínské vrchy na severu. Charakter zájmového území je determinován především geologickým podložím, které významně ovlivnilo tvar a charakter reliéfu. Území je pak dotvořeno mozaikou lesů, luk, a především zástavbou města Vsetína. Lesní či luční porosty jsou typické především pro horní a střední části svahů. Sídla naopak dominují v říční nivě Vsetínské Bečvy.

Z přírodních charakteristik se v území nachází rozsáhlejší lesní porosty na svazích vrchovin, které ohraničují zájmové území ze západu.

Kulturně-historické charakteristiky se v území nachází převážně v intravilánu města Vsetína. Dominantou města je renesanční zámek s vyhlídkovou věží ze začátku 17. století s přilehlým anglickým parkem se vzácnými dřevinami.

C.II.7. OBYVATELSTVO

Zájmové území se nachází ve Zlínském kraji, okres Vsetín. Prochází katastrálním územím Rokytnice u Vsetína

Zájmové území se vyskytuje na okraji města Vsetína (26 394 obyvatel), částečně v zastavěném i nezastavěném území.

C.II.8. HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

HMOTNÝ MAJETEK

Křižovatková větev je vedena mimo zastavěný prostor města Vsetína. V trase rampy Mostecká se nevyskytují žádné objekty určené k demolici.

Okružní křižovatka je navržena ve stávající trase silnice I/69 v místě připojení nové křižovatkové větve, kde dojde k úpravě nivelety komunikace I/69 v částech přiléhajících k okružní křižovatce.

Součástí výstavby budou i vyvolané přeložky veškerých dotčených inženýrských sítí nacházejících se v zájmovém území.

KULTURNÍ PAMÁTKY

V zájmovém území ani v blízkém okolí se nevyskytují žádné kulturní památky zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek.

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

D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1. VLIVY NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ

Vlivy na obyvatelstvo ze silniční dopravy lze rozdělit na přímé a nepřímé. Mezi přímé vlivy patří působení hluku, imisí z dopravy, narušení faktorů pohody, ztráty na životech a zdraví při dopravních nehodách a dělicí účinek komunikace. K nepřímým vlivům se řadí ovlivnění hospodářských aktivit, vlivy na hmotný majetek obyvatel, včetně záboru pozemků.

Během výstavby bude obyvatelstvo dočasně obtěžováno navýšením intenzit dopravy těžkých nákladních automobilů odvázejících výkopovou zeminu ze stavby. Jedná se převážně o obyvatele obcí Vsetín, Ratiboř, Hošťálková, Chvalčov a Bystřice pod Hostýnem. Vzhledem k současným intenzitám dopravy se ovšem jedná o navýšení v řádech jednotek, maximálně deseti procent. Vlivy tedy budou, vzhledem k množství a krátkému časovému působení, přijatelné tzn., že neovlivní negativně zdravotní stav obyvatelstva.

V období provozu dle závěrů Exhalační studie vyplývá, že žádná z vypočtených koncentrací imisního příspěvku znečišťujících látek z dopravy nedosáhne limitních hodnot (konkrétní hodnoty imisních příspěvků jsou uvedeny v kapitole níže).

Výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v území dotčeném výstavbou. Překračování hygienického limitu hluku (korekcí na starou hlukovou zátěž), lze očekávat jak ve variantě s výstavbou, tak ve variantě bez výstavby u rodinného domu Na Dolansku 351. Naopak výstavbou rampy Mostecká dojde u rodinného domu Rokytnice 185 a u panelového domu Rokytnice 415 ke snížení hlukové zátěže.

Dělicí účinek stavby je vzhledem k výskytu stávajících silnice I/57 a I/69 zanedbatelný.

Stavba nemá přímý vliv na řešení problému nezaměstnanosti, zvýšení kvality dopravní obsluhy území však může přispět ke zlepšení podnikatelských aktivit v městě Vsetín i v okolí.

Tab.10: Porovnání intenzit dopravy před a po realizaci stavby (rok 2019)

| Komunikace | úsek | množství všech vozidel | |
|-------------------------|---|------------------------|--------------|
| | | před realizací | po realizaci |
| I/57 | Semetín – křiž. se silnicí I/69 | 13 054 | 13 054 |
| I/57 | Křiž. s I/69 - křižovatka Generála Klapáka | 11 282 | 11 282 |
| I/69 | křižovatka s větví křižovatky I/57xI/69 - křiž. S MK Hlásenka | 17 351 | 17 351 |
| I/69 | Křiž. s větví křiž. I/57xI/69 - křiž. S MK Na Dolansku | 17 344 | 15 992 |
| I/69 | křiž. S MK Na Dolansku - křiž. S MK Okružní | 14 766 | 14 766 |
| větev křiž. I/57 x I/69 | sil. I/57 - křiž. S MK Štěpánská | 12 507 | 6 268 |
| větev křiž. I/57 x I/69 | křiž. S MK Štěpánská - křiž. S I/69 | 14 013 | 9 237 |
| MK Štěpánská | křiž. S větví křiž. I/57yI/69 - křiž. S MK Benátky | 5 116 | 5 116 |
| Rampa Mostecká | Sil. I/57 – okružní křižovatka | - | 12 367 |

Dílčí závěr

Dostavba křižovatkové větve Mostecká nebude mít významný vliv na obyvatele. Dojde k úplné eliminaci levých odbočení v křižovatce silnice I/57 se stávající rampou a tím k výraznému lokálnímu snížení rizika vzniku vážných dopravních nehod. Krátkodobé navýšení intenzit nákladní dopravy odvázející výkopovou zeminu nebude mít, vzhledem k navýšení pouze o cca 10%, negativní vliv na pohodu a zdravotní stav obyvatel.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA OBYVATELSTVO

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo není třeba navrhovat žádná samostatná opatření. Výjimkou je překročení imisních limitů hluku v chráněném venkovním prostoru rodinného domu Na Dolansku č. 351. V případě potřeby budou navržena dodatečná opatření, která jsou shodná s doporučeními formulovanými v kapitole D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci.

D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

Jako podklad pro toto Oznámení byla pro stavbu I/69 Vsetín, rampa Mostecká zpracována Exhalační studie, která bude zároveň použita jako příloha F.07 pro dokumentaci pro územní řízení.

Výpočet provedený v rámci Exhalační a rozptylové studie prokázal, že příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek dosahují podlimitních hodnot. V případě benzenu, CO, ročního limitu PM₁₀ a PM_{2,5} je nejvyšší vypočtený příspěvek v rámci jednotek procent limitu, v případě benzo(a)pyrenu, hodinového limitu NO₂ a denního limitu PM₁₀ jsou to nižší desítky procent limitu. Pouze roční příspěvky NO₂ a NO_x dosahují přes 50% limitu, což koresponduje s postavením dopravy jako dominantního zdroje těchto znečišťujících látek. Jedná se však o nejvyšší vypočtené hodnoty, které jsou dosahovány v bezprostřední blízkosti komunikace.

Porovnání se stávajícím imisním pozadím nelze provést prostým součtem vypočtených a uváděných hodnot, neboť zvažovaná doprava je již v současnosti součástí imisního pozadí dané lokality.

Vypočtené imisní příspěvky korespondují s rozdělením emisního proudu vlivem přesunu části dopravy na novou křižovatkovou větev, což povede i ke zvýšení plynulosti dopravy a mírnému snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší. Při porovnání imisních příspěvků obou variant dochází ve variantě Aktivní k mírnému snížení maximálních hodnot imisních příspěvků a k přesunu maxim od stávající stykové křižovatky a křižovatkové větve směrem k nové okružní křižovatce.

Tab.11: Shrnutí výsledků výpočtu imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy – *varianta Nulová*

| | bnz(a)pr | benzen | CO | NO2 | | NO _x | PM ₁₀ | | PM _{2,5} |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------|--------|-------|-----------------|------------------|-------|-------------------|
| jednotky | ng.m ⁻³ | μg.m ⁻³ | | | | | | | |
| limit | 1 | 5 | 10000 | 200 | 40 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| pozadí | 1,77 | 1,7 | – | – | 20,7 | | 45 | 25,5 | 19,9 |
| maximum | 0,22 | 0,37 | 570,71 | 31,969 | 27,78 | 25,23 | 4,21 | 4,21 | 2,62 |
| % limitu | 22,00 | 7,40 | 5,71 | 15,85 | 69,45 | 84,10 | 10,53 | 10,53 | 10,48 |
| Poloha výpočtového bodu | | | | | | | | | |
| Pod Žamboškou 170 | 0,03 | 0,04 | 116,91 | 10,02 | 3,93 | 3,59 | 3,97 | 0,70 | 0,35 |
| Štěpánská 1888 | 0,06 | 0,09 | 196,40 | 14,28 | 7,60 | 6,92 | 5,69 | 1,24 | 0,69 |
| Pod Žamboškou 253 | 0,06 | 0,09 | 229,60 | 18,44 | 7,62 | 6,94 | 6,84 | 1,28 | 0,69 |
| Na Dolansku 351 | 0,17 | 0,29 | 294,33 | 21,70 | 24,65 | 22,42 | 10,46 | 4,00 | 2,30 |
| Na Dolansku 352 | 0,11 | 0,17 | 192,04 | 13,97 | 15,15 | 13,79 | 5,72 | 2,51 | 1,40 |
| Na Dolansku 355 | 0,13 | 0,19 | 201,46 | 16,59 | 17,61 | 16,06 | 8,08 | 3,02 | 1,61 |
| Rokytnice 278 | 0,13 | 0,19 | 249,86 | 26,81 | 16,15 | 14,71 | 12,06 | 2,71 | 1,48 |
| Rokytnice 415 | 0,09 | 0,12 | 219,97 | 23,56 | 12,27 | 11,20 | 10,61 | 2,22 | 1,13 |
| Rokytnice 185 | 0,07 | 0,09 | 226,19 | 27,04 | 8,92 | 8,14 | 12,40 | 1,60 | 0,82 |
| Amerika 474 | 0,03 | 0,04 | 140,14 | 10,69 | 3,52 | 3,21 | 4,56 | 0,63 | 0,32 |

Tab.12: Shrnutí výsledků výpočtu imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy – *varianta Aktivní*

| | bnz(a)pr | benzen | CO | NO2 | | NO _x | PM ₁₀ | | PM _{2,5} |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------|-------|-------|-----------------|------------------|------|-------------------|
| jednotky | ng.m ⁻³ | μg.m ⁻³ | | | | | | | |
| limit | 1 | 5 | 10000 | 200 | 40 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| pozadí | 1,77 | 1,7 | – | – | 20,7 | | 45 | 25,5 | 19,9 |
| maximum | 0,16 | 0,30 | 362,73 | 31,83 | 22,88 | 20,74 | 15,35 | 3,78 | 2,18 |
| % limitu | 16,00 | 6,00 | 3,63 | 15,92 | 57,20 | 69,13 | 30,70 | 9,45 | 8,72 |
| Poloha výpočtového bodu | | | | | | | | | |
| Pod Žamboškou 170 | 0,03 | 0,04 | 82,99 | 7,93 | 4,34 | 3,96 | 3,34 | 0,78 | 0,39 |
| Štěpánská 1888 | 0,05 | 0,07 | 115,69 | 10,52 | 6,36 | 5,79 | 4,36 | 1,09 | 0,57 |
| Pod Žamboškou 253 | 0,06 | 0,08 | 117,65 | 11,51 | 7,30 | 6,66 | 4,51 | 1,27 | 0,65 |
| Na Dolansku 351 | 0,14 | 0,22 | 220,94 | 25,90 | 19,03 | 17,32 | 11,76 | 3,27 | 1,76 |
| Na Dolansku 352 | 0,09 | 0,14 | 128,59 | 13,58 | 12,58 | 11,46 | 6,40 | 2,18 | 1,15 |
| Na Dolansku 355 | 0,12 | 0,19 | 189,73 | 21,58 | 17,30 | 15,76 | 9,97 | 3,01 | 1,58 |

| | | | | | | | | | |
|---------------|------|------|--------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| Rokytnice 278 | 0,11 | 0,18 | 188,80 | 23,59 | 15,82 | 14,41 | 10,95 | 2,70 | 1,43 |
| Rokytnice 415 | 0,10 | 0,14 | 268,09 | 27,57 | 13,77 | 12,55 | 12,03 | 2,47 | 1,28 |
| Rokytnice 185 | 0,08 | 0,12 | 320,02 | 34,89 | 10,66 | 9,72 | 15,45 | 1,89 | 0,98 |
| Amerika 474 | 0,03 | 0,04 | 87,11 | 87,11 | 10,00 | 4,21 | 3,84 | 0,78 | 0,38 |

Jakékoliv ovlivnění klimatu v souvislosti s posuzovanou stavbou se vzhledem k jejímu charakteru a rozsahu nepředpokládá.

Dílčí závěr

Zásadním faktem je, že posuzovaná doprava již v současné době územím projíždí. Doplněním křižovatkové větve dojde, především vlivem zvýšení plynulosti dopravního proudu, ke kratšímu setrvání automobilů v oblasti a tím k výraznému snížení emisí do ovzduší.

Celkově lze konstatovat, že vliv na imisní situaci je zcela minimální, resp. mírně pozitivní a že vypočtené příspěvky znečišťujících látek jsou hluboce podlimitní a korespondují s uváděnými hodnotami stávajícího imisního pozadí.

Z těchto důvodů není třeba navrhovat žádná kompenzační opatření.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA OVZDUŠÍ A KLIMA

- při předpokladu minimalizace prašného znečištění v rámci výstavby (kropení, čištění vozovek) není třeba z hlediska vlivu na ovzduší a klima navrhovat žádná samostatná opatření.
- posuzovaný záměr nenaplnuje dikci odst. 5 § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a nevyžaduje tedy návrh a realizaci kompenzačních opatření.

D.I.3. VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou na některých místech práce spočívající v odstranění asfaltových vozovek a v celé trase plánované rampy zemní práce. Důležitým faktem při provádění těchto prací s vyššími hlukovými emisemi je to, že se jedná o práce časově omezené a trvající relativně krátkou dobu. Tzn., že neovlivní negativně zdraví obyvatel emisemi hluku a dočasně může být snížena pouze pohoda obyvatel.

V rámci zpracování Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována příloha F.06 Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. V. Kryl, leden 2017).

Z Hlukové studie vyplývá, že pro stav bez výstavby, budou v noční době mírně překračovány hodnoty 60 dB (hodnota pro starou hlukovou zátěž) ve výpočtových bodech č.1, č.4 a č.6. V případě výstavby křižovatkové větve bude docházet k překračování hodnoty 60 dB pouze ve výpočtovém bodě č.4.

Z vypočtených hodnot vyplývá, že výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou. Ve všech výpočtových bodech lze použít hygienické limity s korekcí na starou hlukovou zátěž s výjimkou výpočtového bodu č.4, kde je tento limit v noční době překračován o cca 3 dB.

Snížení hlukového zatížení v okolí okružní křižovatky je dáno snížením rychlosti dopravního proudu na okružní křižovatce a na navazujících úsecích komunikací před nájezdem na okružní křižovatku a použitím mastixového krytu vozovky na nově budovaných úsecích komunikací.

Dílčí závěr

Výpočtem bylo prokázáno, že pro hodnocení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb lze použít hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž. Výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou. Překračování hygienického limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž lze i po výstavbě rampy Mostecká očekávat ve výpočtovém bodě č.4 (RD Na Dolansku 351) a to o cca 3 dB v noční době. V ostatních výpočtových bodech se budou hodnoty hluku pohybovat v rámci hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA HLUKOVOU SITUACI

- práce, kdy budou prováděny technologické operace spojené s nasazením technologií s vysokou hlučností v dosahu obytné zástavby provádět pouze v době od 7:00 do 21:00
- monitorovat, zda vibrace nemají vliv na statiku blízkých obytných budov a případné identifikované poruchy opravit
- po realizaci stavby provést měření hluku v chráněném venkovním prostoru rodinného domu Na Dolansku č. 351. Měření bude provedeno jako 24 hodinové a bude doplněné sčítáním dopravy na přílehlých komunikacích po celou dobu měření. Měření bude provedeno akreditovanou firmou.
- na základě výsledků měření pak budou v případě potřeby přijata vhodná protihluková opatření, např. opatření na fasádě objektu. Výsledky měření a případná další opatření budou projednány s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

VLIV NA POVRCHOVÉ VODY

Nový návrh okružní křižovatky zachovává stávající systém odvodnění. Voda z povrchu vozovek je příčným a podélným sklonem komunikace odvedena do uličních vpustí a odtud do kanalizace. Srážky dopadající na nově budovanou rampu jsou podchyceny rigoly a systémem uličních vpustí svedeny do nové dešťové kanalizace. Kanalizace bude přes retenční a sedimentační nádrž vyústěna do vodoteče Rokytenka.

Stavbou křižovatkové větve vznikne 3 500 m² asfaltového povrchu, který zabráni vsaku dešťových vod. Z této plochy bude ročně svedeno cca 2 200 – 2 500 m³ dešťových vod do konečného recipientu Rokytenky.

VLIV NA PODZEMNÍ VODY A VODNÍ ZDROJE

Území je součástí ochranného pásma vodního zdroje, vedeného pod č.j., OVLHZvod. 13964/1978-233 (stupeň ochrany 3), který administrativně náleží do lokality Valašské Meziříčí.

Oblast se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínské Vrchy. Ovlivnění oblasti Vsetínské Vrchy výstavbou silnice tohoto rozsahu se nepředpokládá.

V zářezu bude docházet ke střídání zvodnělých poloh pískovců a jílovců, které budou dotovány různou měrou podzemní vodou z infiltrační plochy. Všechny horniny, které mají charakter hydrogeologického kolektoru, mohou být zvodnělé, míra zvodnění závisí na dotaci srážek (i když jsou v současnosti bez vody, hladina může být napjatá). Zářezem vznikne nová drenážní báze – nové místo odvodnění, které při zajištění drenážní funkce způsobí drenáž „osady Amerika“. Současně dojde ke zhoršení biologických podmínek pro existenci lesa

v přilehlé oblasti k zářezu – stresem ze sucha. Flyšové horniny v úseku projektované trasy mají charakter jak hydrogeologických kolektorů, tak hydrogeologických izolátorů. Trasa komunikace bezprostředně tyto horniny zářezem zastihne a dojde k zásadnímu ovlivnění hydrogeologických poměrů – odvodnění těchto sedimentů. V eluviu těchto hornin je vyvinut mělký kvartérní kolektor s průlinovou propustností. V tomto kolektoru mohou být umístěny mělké jímací objekty. Hlubší oběh podzemní vody je vázán na puklinové systémy převážně písčitéjších hornin v rámci flyšového souvrství. Toto zvodnění může být stavbou dotčeno. Kvartérními sedimenty, které jsou v blízkém prostoru zájmového území zastoupeny, tvoří fluviální sedimenty v údolní nivě. Vlastní stavbou ale nebudou dotčeny.

Štěrkopísčité sedimenty nižších terasových stupňů, které se nacházejí v blízkosti Bečvy, jsou většinou zvodněny, na doplňování zásob podzemních vod těchto průlinově propustných kolektorech se podílejí atmosférické srážky, dotace povrchové vody z toku (v období vyšších stavů) s nímž jsou sedimenty v hydraulické spojitosti a představují drenáž pro podzemní vodu z okolních masívů. Negativním projevem zvodnění ve flyšových horninách bývá jejich náchylnost na vznik svahové nestability, případně i sesuvů.

S ohledem na možné vlivy stavby křižovatkové větve silnice I/69 Vsetín, rampa Mostecká, je navržena pasportizace cca 25 zdrojů podzemní vody v blízkém okolí. V okolí stavby se nenachází zdroje vody, využívané pro hromadné zásobování obyvatel. Pasportizace by se týkala převážně studní, sloužících pro individuální potřebu domácností. V jižním prostoru od projektované stavby by se jednalo o pasport studní v severní části ulice Amerika, do které není přiveden vodovodní řad. Dále o část ulice Rokytnice, přilehlé ke stavbě, kde je přiveden skupinový vodovod, lze zde však očekávat existenci studní u jednotlivých obytných domů. Severně od silnice I/69 by se jednalo o pasport studní u rodinných domů ve východní části ulice Pod Žamboškou. Režimní monitoring hladin a kvality podzemní vody ve vybraných pasportizovaných objektech a v hydrogeologických vrtech, vyhloubených v rámci geologických průzkumů, bude předmětem samostatného sledování v rámci představebního monitoringu.

VLIV NA JAKOST VOD

Voda, odtékající z povrchu vozovky, bude obsahovat řadu kontaminantů, které budou mít vliv na jakost povrchových vod.

Může se jednat zejména o tyto znečišťující příměsi:

- ropné látky (uhlovodíky C10 – C40)
- zbytky posypových materiálů ze zimní údržby vozovky
- části z otěrů pneumatik a jiné toxické sedimentující látky

Uhlovodíky se do splachových vod dostávají prostřednictvím jejich úkapů (zejména mazacích olejů) na povrch vozovky. Problém úkapů je vzhledem k modernizaci vozového parku čím dál zanedbatelnější. Toxicita těchto látek je nízká, jejich přítomnost ve vodě však značně zhoršuje její organoleptické vlastnosti. Přípustné hodnoty znečištění povrchových vod uhlovodíky definuje nařízení vlády 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, a to ve výši 0,1 mg/l.

Kontaminace splachových vod chloridovými ionty je způsobena důsledkem udržení sjízdnosti silnice v zimním období. Přípustné hodnoty znečištění povrchových vod chloridovými ionty definuje nařízení vlády 401/2015 Sb. a to ve výši 150 mg/l.

Množství vody, které bude odvedeno do konečného recipientu Rokytanky bude cca 2 200 – 2 500 m³/rok. Nový návrh okružní křižovátky zachovává stávající systém odvodnění. Voda z povrchu vozovek je příčným a podélným sklonem komunikace odvedena do uličních vpustí a odtud do kanalizace. Srážky dopadající na nově budovanou rampu jsou podchyceny rigoly a

systémem uličních vpustí svedeny do nové dešťové kanalizace. Kanalizace bude přes retenční a sedimentační nádrž vyústěna do vodoteče Rokytěnka.

Dílčí závěr

V případě používání chloridu sodného lze předpokládat mírně negativní vliv na povrchové a podzemní vody převážně zasolením. Vzhledem k malému rozsahu stavby nebude mít údržba na rampě Mostecká významný vliv na jakost vod, avšak v kumulaci s vlivy údržby solením na komunikacích I/69 a I/57 se vlivy sčítají.

Určité riziko kontaminace povrchových a podzemních vod existuje, nicméně při dodržení platných zákonných požadavků, zásad organizace výstavby a zpracovaného havarijního plánu v rámci stupně DSP, lze toto riziko hodnotit jako nízké.

Možným a nejzásadnějším rizikem je možnost ovlivnění proudění podzemních vod. Tomuto je třeba v dalších fázích projektové přípravy věnovat zvýšenou pozornost.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

- Monitorovat hladinu a kvalitu podzemní vody ve vybraných pasportizovaných objektech a v hydrogeologických vrtech, vyhloubených v rámci geologických průzkumů
- Pro relevantní zhodnocení režimu podzemních vod, bude nutné, provádět režimní měření ve zbudovaných hydrogeologických vrtech, tj. měření v takovém rozsahu a četnosti, aby byly zachyceny změny v hydrogeologickém kolektoru během vypovídajícího časového období, ideálně během hydrologického roku.

D.I.5. VLIVY NA PŮDU

Plošně je stavba vymezena trvalým zábořem o velikosti cca 22 000 m². Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 4 300 m² a dočasný zábor do 1 roku do 4 000 m².

V převážné většině jde o trvalý zábor trvalého travního porostu s nízkou bonitní hodnotou. Dále bude proveden trvalý zábor zahrady a pozemků ostatních, přičemž jde převážně o stávající silnici I/69.

Část objektů stavby je budována v příkrém svahu, kde dojde k výkopu cca 53 500 m³ zeminy. Je tedy nutné zářez odtěžovat postupně a koordinovat postup těžby s tvorbou sanace svahu a výstavbou opěrných zdí na silnici I/57.

Dílčí závěr

Trvalý zábor půdy nepředstavuje z hlediska rozlohy na půdu významný negativní vliv. Plochy dočasného záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu odpovídajícímu okolním pozemkům.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA PŮDU

- plochy dočasného záboru uvést do stavu odpovídajícímu okolním plochám
- v případě přebytku ornice (pokud nebudou skryvky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF
- dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny
- veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení

D.I.6. VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

Posuzovaný záměr není ve střetu s žádným ložiskem nerostných surovin, ani nezasahuje do poddolovaných území.

Celá trasa rampy Mostecká je vedena v zářezu. Při stavbě dojde k výkopu cca 53 500 m³ zeminy. Při takhle velkém zářezu ve flyšových horninách může docházet k svahovým nestabilitám, případně i sesuvům. Proto je z prostorových a stabilitních důvodů a na základě geotechnických průzkumů většina trasy vedena mezi opěrnými zdmi. Výška zdí je proměnlivá (vlevo od 3,3 do 17,2 m, vpravo od 2,5 do 5,5 m). Délka zdi vlevo činí cca 339 m, vpravo cca 108 m.

Stavba je výrazně přebytková. Z celkového výkopu cca 53 500 m³ bude cca 21 000 m³ nevhodného výkopu, který bude skládkován na skládce Bystřice pod Hostýnem společnosti A.S.A. skládka Bystřice, s.r.o.. Vhodný (využitelný) výkop v množství cca 32 000 m³ bude v případě, že nebude možné jej uplatnit jinde (v současné době se s vhodnými stavbami v blízkém okolí neuvažuje), taktéž uložen na skládku Bystřice pod Hostýnem společnosti A.S.A. skládka Bystřice, s.r.o., která je vzdálená cca 35km směrem na Přerov.

Dle harmonogramu prací bude docházet k výkopu cca 650 m³ zeminy denně. Vzhledem k omezeným terénním a prostorovým podmínkám je zprvu uvažováno s nákladními automobily s kapacitou 8 m³, později s tahači s vyšší kapacitou (cca 20 – 30 m³). Intenzita pojíždějících automobilů je tedy dle nákladového prostoru cca 26 – 80 nákladních automobilů denně, během cca 80 pracovních dní (práce o víkendech nejsou uvažovány). Navýšení intenzit dopravy na použitých komunikacích, vlivem přepravy výkopového materiálu, lze vzhledem k současným intenzitám dopravy, odhadnout na jednotky, maximálně cca desetinu procent.

Dílčí závěr

Z důvodu hlubokého zářezu rampy je trasa vedena mezi opěrnými zdmi. Tím je zamezeno vzniku svahových nestabilit. Horninové prostředí bude ovlivněno pouze lokálně, v místech zemních prací a nepředstavuje z hlediska vlivů na horninové prostředí významný negativní vliv. Stavbou nebudou ovlivněna žádná ložiska nerostných surovin ani poddolovaná území.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Z hlediska vlivu na horninové prostředí není třeba navrhovat žádná samostatná ani kompenzační opatření.

D.I.7. VLIVY NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY

VLIVY NA FLÓRU A FAUNU (OBECNÉ)

Vlivy výstavby i provozu rampy na biotickou složku životního prostředí můžeme označit jako synergické působení souboru civilizačních stresových faktorů s různou dobou trvání, intenzitou a s různými následky (v prostoru i čase). Obecně lze konstatovat tyto vlivy na flóru a faunu:

1. Během stavby tělesa záměru především dochází
 - při zemních pracích k obnažení zeminy a nástupu ruderálních druhů
 - k narušení, likvidaci nebo přerušení liniových i plošných přírodě blízkých biocenóz
 - ke znečištění toků plaveninami s vlivem na vodní flóru a faunu
 - ke kontaminaci složek životního prostředí cizorodými látkami, hrozí i nebezpečí úniku ropných látek z těžké mechanizace

- ke zvýšení hladiny hluku se stresovým vlivem na faunu
2. Během provozu záměru převážně dochází
- ke kontaminaci složek životního prostředí emisemi polutantů vznikajících při spalování pohonných hmot (těžké kovy, oxid uhelnatý, oxidy dusíku, semivolatilní perzistentní organické polutanty apod.),
 - k lokálním kontaminacím širokým spektrem organických a anorganických polutantů prostřednictvím oděru a obušování pneumatik, brzdových destiček i samotné vozovky (nátěrové hmoty používané na vozovkách i v jejich blízkosti), posypovými materiály při zimním udržování vozovky, autohaváriemi apod.
 - ke zvýšení hladiny hluku
3. V důsledku výše uvedeného pak dochází nebo může dojít
- k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů
 - k vytvoření ekologické bariéry tělesem silnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migrace organismů
 - k přímé likvidaci živočichů na tělese vozovky
 - zvýšenou hladinou hluku k omezení funkcí blízkých refugií živočichů
 - ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz
 - k ohrožení významných krajinných segmentů (ohrožení především jejich funkcí – např. půdoochranných, mikroklimatických, homeostatických apod.) tvořících kostru ekologické stability krajiny

VLIVY NA FLÓRU (KONKRÉTNÍ)

Výstavbou rampy dojde k přímé likvidaci flóry. Bude zasažena jak plocha extenzivně využívané louky, tak stromové porosty a opuštěná zahrádka na východním konci záměru. Zasaženy budou také dřevinné porosty podél stávající silnice I/57.

Na plochách trvalého a dočasného záboru a jejich nejbližším okolí bylo zaevidováno 401 ks stromů a 1 122 m² keřů, z nichž v obvodu stavby bude káceno celkem 354 ks stromů a 928 m² keřů: habr obecný *Carpinus butulus*, javor babyka *Acer campestre*, lípa srdčitá *Tilia cordata*, trnka obecná *Prunus spinosa*, růže šípková *Rosa canina*, svída krvavá *Swida sanguinea*, javor klen *Acer pseudoplatanus*, hloh jednosemenný *Crataegus monogyna*, jasan ztepilý *Fraxinus excelsior*, topol osika *Populus tremula*, třešeň obecná *Prunus avium*, švestka domácí *Prunus domestica*, vrba jíva *Salix caprea*, bez černý *Sambucus nigra*, ptačí zob obecný *Ligustrum vulgare*, bříza bělokorá *Betula pendula*, modřín opadavý *Larix decidua*, jabloň domácí *Malus domestica*, smrk ztepilý *Picea abies*, javor mléč *Acer platanoides*, jilm horský *Ulmus glabra*, ořešák vlašský *Juglans regia*, borovice lesní *Pinus sylvestris*, hrušeň obecná *Pyrus communis*, líska obecná *Corylus avellana*, slivoň obecná *Prunus domestica* spp. *Insititia*, dub letní *Quercus robur*, brslen evropský *Euonymus europaeus*, svída bílá *Swida alba*, jalovec obecný *Juniperus communis*, borovice kleč *Pinus mugo*, skalník Dammerův *Cotoneaster dammeri*, šeřík obecný *Syringa vulgaris*, dřišťál Thunbergův *Berberis thunbergii*, cypřišek Lawsonův *Chamaecyparis lawsoniana*, zerav západní *Thuja occidentalis*.

V prostoru záboru stavby nebyl zaznamenán žádný druh rostliny zvláště chráněný dle vyhl. č. 395/1992 Sb., v platném znění.

VLIVY NA FAUNU (KONKRÉTNÍ)

Realizace záměru bude znamenat likvidaci biotopu některých druhů živočichů, kteří se v zasaženém území vyskytují.

Z hlediska výskytu živočichů, byly v území zjištěny jen běžně rozšířené druhy, což odpovídá charakteru lokality. Jediným zvláště chráněným živočichem dle vyhl. č. 395/1992 Sb., který byl na lokalitách zjištěn, byli čmeláci rodu **Bombus** – ohrožený druh. Hnízdo však nalezeno nebylo.

Dále se zde vyskytují běžné druhy ptáků, včetně doupných (strakapoud velký). Na ně je nutné myslet zejména během kácení porostů a toto kácení provádět mimo období hnízdění (optimálně od začátku října do konce února).

V prostoru louky a zahrady byly zaznamenány pobytové stopy srnce a zajíce. Tito plošně rozšíření savci budou z území zasaženého stavbou vytlačeni do okolních ploch. Významný vliv se nepředpokládá.

VLIVY NA MIGRAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Zájmové území lze z hlediska migrace živočichů označit za málo významné. Očekávat lze pouze výskyt drobných a středních savců na louce a v lesních porostech. Nelze však vzhledem k stávajícím silnicím I/57 a I/69 a navazující zástavbě města Vsetína očekávat jejich migraci severním, západním ani jihozápadním směrem. Vodní toky, které by představovali významné migrační osy se v zájmovém území nevyskytují.

VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Ekosystém bude dotčen v okrajové části (část přiléhající ke stávající silnici I/57), nedojde však k přerušení nebo izolaci části biotopu od zbytku ploch. Dojde pouze ke zmenšení rozsahu přírodních ploch, avšak nenastane jejich fragmentace jako taková. Plochy zeleně jsou v zájmové oblasti reprezentovány běžnými ruderálními rostlinnými druhy. Lokálně je fauna v posuzovaném území silně ovlivněna blízkostí města Vsetína a stávajícími silnicemi I/57 a I/69.

Dílčí závěr

Během realizace záměru dojde k poměrně rozsáhlému kácení dřevin a k záboru lučního biotopu. Jedná se však o plochy, které těsně navazují na stávající komunikaci I/57, nedojde tedy k fragmentaci území.

Během terénního šetření, v rámci zpracování Oznámení EIA, nebyly v území zjištěny druhy chráněné dle vyhl. č. 395/1992 Sb. Jedinou výjimkou je čmelák rodu *Bombus*, jenž byl v území pozorován, ale hnízda nalezena nebyla.

Jako součást dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) navrhujeme zpracovat biologický průzkum zájmového území, který stanoví podrobné podmínky pro realizaci stavby a ověří aktuální výskyt zvláště chráněných druhů.

Z hlediska migrace živočichů lze dotčené území označit za málo významné.

Na základě výše uvedeného lze vliv záměru na ekosystém území, včetně fauny a flóry označit za nevýznamný a přijatelný.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY

- v rámci zpracovávání Dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovat biologický průzkum zájmového území který stanoví podrobné podmínky pro realizaci stavby.
- odstranění stávající vegetace a skrývky zeminy v celém úseku stavby provést mimo vegetační období, tj. optimálně od začátku října do konce února

- vhodné je před započítáním kácení v terénu vyznačit obvod stavby, aby bylo kácení omezeno na minimum. Jedná se především o stromy na hranici záboru
- minimalizovat rozsah kácených dřevin v ploše dočasného záboru
- stromy, které nebudou káceny, a mohlo by během stavby u nich dojít k poškození, musí být opatřeny vypořádávaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, aby nedošlo k poškození kmenů a následnému zhoršení zdravotního stavu stromu. Ochranné vypořádávání je třeba připevnit bez poškození stromu a nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy. Dále je nutné omezit poškození kořenové soustavy.
- zeminu ze stavby použít výhradně do nejbližšího okolí stavby

D.I.8. VLIVY NA KRAJINU

Dotčený prostor je tvořen převážně extenzivně obhospodařovanou loukou podél stávající silnice I/57 s náletovými dřevinami ve východní části, které přecházejí do neudržované zahrady a zastavěnou částí města Vsetína. Osídlení území je převážně městského typu.

Ráz krajiny je v současné době již zasažen stávajícími silnicemi I/57 a I/69. Těleso nově budované rampy nevytvoří výraznou novou pohledovou dominantu v území.

V případě zásadních znaků krajinného rázu, jakými jsou reliéf a podloží dojde realizací záměru k slabému zásahu. V blízkosti posuzovaného záměru lze očekávat změny místní morfologie a změny v charakteru vegetace. Přehlednost a otevřenost krajiny nebude přítomností zářezu narušena, pohledové horizonty nebudou dotčeny a pohledy na ně zůstanou zachovány.

Zasažena bude pouze přírodní hodnota krajiny, kdy dojde výstavbou rampy Mostecká k částečné likvidaci části louky a k vymýcení části mimolesní zeleně. Nebudou zasaženy žádné vodní toky, z kulturně-historických charakteristik nebudou zasaženy žádné historické ani církevní objekty.

Dílčí závěr

Posuzovaná stavba svým rozsahem nebude mít výrazně negativní vliv na okolní krajinu. Dostavba křižovatkové rampy Mostecká zůstane, díky hlubokým zářezům, pohledům z okolí poměrně skryta.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA KRAJINU

- po realizaci hlavních stavebních objektů provést vegetační úpravy s využitím místních druhů keřů a dřevin, což přispěje k začlenění stavby do okolního prostředí.

D.I.9. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

VLIV NA HMOTNÝ MAJETEK

V rámci stavby rampa Mostecká dojde k zásahu zpustlé zahrady a navazující mimolesní zeleně a louky v soukromém vlastnictví.

Při stavbě okružní křižovatky na silnici I/69 dojde k odstranění části zpevněných asfaltových ploch stávající silnice I/69 a blízké okrasné zeleně. Všechny plochy přilehlé silnici I/69 již jsou ve vlastnictví města Vsetína, případně silnice I/69 ve vlastnictví ŘSD ČR.

Při stavbě nedojde k demolici žádných obytných či jiných objektů. Vlivy na hmotný majetek jsou tedy minimální.

VLIV NA KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY

V trase posuzovaného záměru ani v nejbližším okolí se nenachází žádný objekt, který je zapsán v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek.

V zájmové oblasti se mohou vyskytovat plochy s pravděpodobností archeologických nálezů. V oblasti Rokytenky je nutný zpřísněný archeologický dohled v době výstavby. Jde o území s možností zastížení nálezů středověkého a novověkého jádra Rokytnice. Ve fázi výstavby se zde doporučuje dohled 2–3 x týdně. Oblast svahů I/57 vykazuje menší pravděpodobnost nálezů. Zde je dostačující dohled 1x týdně.

V případě archeologického nálezu, kterým je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti se dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči postupuje následujícím způsobem:

- o archeologickém nález, musí být učiněno bezodkladně oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu muzeu buď přímo nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nález došlo.
- archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem.

Dílčí závěr

V okolí plánované stavby I/69 Vsetín, rampa Mostecká se nenacházejí žádné kulturní ani archeologické památky, které by mohli být stavbou přímo či nepřímo dotčeny a které by bylo třeba před účinky stavby ochránit. Vlivy na jakékoliv kulturní památky lze vyloučit. V případě archeologických nálezů je postup dán zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči a není třeba navrhovat žádná zvláštní opatření.

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

- při stavbách v blízkosti rodinné zástavby na silnici I/69 (ulice Rokytnice) zabránit devastaci či poškození soukromého vlastnictví.
- ve fázi výstavby se v oblasti Rokytenky doporučuje dohled 2–3 x týdně. V oblasti svahů I/57 je dostačující dohled 1x týdně.

D.I.10. VLIVY NA ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY

V nejbližší blízkosti stavby I/69 Vsetín, rampa Mostecká se nenachází žádná Zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, Přírodní parky, Významné krajinné prvky, ani se v blízkosti nenacházejí žádné prvky ÚSES.

Dílčí závěr

Vzhledem k absenci jakýchkoliv přírodně hodnotných lokalit, lze vlivy na environmentální charakteristiky vyloučit. Negativní vliv na nejbližší lokalitu soustavy Natura 2000 Nad Jasnou byl vyloučen stanoviskem Krajského úřadu Zlínského kraje (č.j.: KUZL 3792/2017, ze dne 20.1.2017) – viz kapitola H. Příloha

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY

Z hlediska vlivu na environmentální charakteristiky není třeba navrhovat žádná opatření.

D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D.I. Oznámení EIA. V této kapitole je uvedeno shrnutí vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.

Hlavními objekty stavby jsou nová křižovatková větev v délce cca 400 m spojující silnice I/57 a I/69 a okružní křižovatka na silnici I/69. Dostavba křižovatkové větve doplní druhou chybějící větev mimoúrovňové křižovatky na celkovou deltovitou křižovatku. Stavbou rampy Mostecká dojde k odstranění nevyhovujícího levého odbočení na stávající silnici I/57. Tímto řešením dojde k rozložení intenzit dopravy mezi dva samostatné směry a ke zlepšení plynulosti dopravy na stávající křižovatkové větvi se zaústěnou ulicí Štěpánskou.

Výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou. Překračování hygienického limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž lze i po výstavbě rampy mostecká očekávat ve výpočtovém bodě č.4 (RD Na Dolansku 351) a to o cca 3 dB v noční době. U řady jiných obytných objektů dojde k poklesu hlukového zatížení.

Doplněním křižovatkové větve dojde především vlivem zvýšení plynulosti dopravního proudu ke kratšímu setrvání automobilů v oblasti a tím k výraznému snížení emisí do ovzduší. Celkově lze konstatovat, že vliv na imisní situaci je zcela minimální, resp. mírně pozitivní a že vypočtené příspěvky znečišťujících látek jsou hluboce podlimitní a korespondují s uváděnými hodnotami stávajícího imisního pozadí.

Nový návrh okružní křižovatky zachovává stávající systém odvodnění do uličních vpustí a odtud do kanalizace. Nově budovaná rampa Mostecká je vybavena systémem uličních vpustí a dešťovou kanalizací. Kanalizace bude přes retenční a sedimentační nádrž vyústěna do vodoteče Rokytenka. Vzhledem k rozsahu stavby jsou vlivy na jakost podzemních či povrchových vod zanedbatelné. Možným a nejzásadnějším rizikem je možnost ovlivnění proudění podzemních vod. Tomuto je třeba v dalších fázích projektové přípravy věnovat zvýšenou pozornost.

Trvalý zábor půdy byl stanoven na cca 22 000 m². Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 4 300 m² a dočasný zábor do 1 roku do 4 000 m². V převážné většině jde o zábor trvalého travního porostu s nízkou bonitní hodnotou, zábor zahrady a pozemků ostatních, přičemž jde převážně o stávající silnici I/69.

V zájmovém území se nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin, ani poddolovaná území. Horninové prostředí bude ovlivněno pouze lokálně, v místech zemních prací.

Dotčený prostor se nachází na okraji města Vsetína. Na plochách trvalého a dočasného záboru a nejbližším okolí bylo zaevidováno 401 ks stromů a 1 122 m² keřů, z nichž v obvodu stavby bude káceno celkem 354 ks stromů a 928 m² keřů. Během realizace záměru dojde k poměrně rozsáhlému kácení dřevin a k záboru lučního biotopu. Jedná se však o plochy, které těsně navazují na stávající komunikaci I/57, nedojde tedy k fragmentaci území. Během terénního šetření v rámci zpracování oznámení nebyly kromě čmeláka rodu *Bombus* v území zjištěny druhy chráněné dle vyhl. č. 395/1992 Sb.

Ovlivnění migračních tras živočichů se nepředpokládá. Posuzovaný záměr nezasáhne žádné instituty chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy tak budou na lokální úrovni.

Posuzovaná stavba svým rozsahem nebude mít výrazně negativní vliv na okolní krajinu. Dostavba křižovatkové rampy Mostecká zůstane, díky hlubokým zářezům, pohledům z okolí poměrně skryta.

D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Posuzovaný záměr se nachází ve vnitrozemí na okraji města Vsetína a jedná se o dostavbu mimoúrovňové křižovatkové rampy. Vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, klima a hlukovou situaci

- práce, kdy budou prováděny technologické operace spojené s nasazením technologií s vysokou hlučností v dosahu obytné zástavby provádět pouze v době od 7:00 do 21:00
- monitorovat, zda vibrace nemají vliv na statiku blízkých obytných budov a případné identifikované poruchy opravit
- po realizaci stavby provést měření hluku v chráněném venkovním prostoru rodinného domu Na Dolansku č. 351. Měření bude provedeno jako 24 hodinové a bude doplněné sčítáním dopravy na přilehlých komunikacích po celou dobu měření. Měření bude provedeno akreditovanou firmou.
- na základě výsledků měření pak budou v případě potřeby přijata vhodná protihluková opatření, např. opatření na fasádě objektu. Výsledky měření a případná další opatření budou projednány s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

Z hlediska ochrany vod

- Monitorovat hladinu a kvalitu podzemní vody ve vybraných pasportizovaných objektech a v hydrogeologických vrtech, vyhloubených v rámci geologických průzkumů
- Pro relevantní zhodnocení režimu podzemních vod, bude nutné, provádět režimní měření ve zbudovaných hydrogeologických vrtech, tj. měření v takovém rozsahu a četnosti, aby byly zachyceny změny v hydrogeologickém kolektoru během vypovídajícího časového období, ideálně během hydrologického roku.

Z hlediska ochrany zemědělské půdy

- plochy dočasného záboru uvést do stavu odpovídajícímu okolním plochám
- v případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF
- dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny
- veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení

Z hlediska ochrany flóry, fauny a ekosystémů

- v rámci zpracovávání Dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovat biologický průzkum zájmového území který stanoví podrobné podmínky pro realizaci stavby.
- odstranění stávající vegetace a skrývky zeminy v celém úseku stavby provést mimo vegetační období, tj. optimálně od začátku října do konce února
- vhodné je před započítím kácení v terénu vyznačit obvod stavby, aby bylo kácení omezeno na minimum. Jedná se především o stromy na hranici záboru
- minimalizovat rozsah kácených dřevin v ploše dočasného záboru
- stromy, které nebudou káceny, a mohlo by během stavby u nich dojít k poškození, musí být opatřeny vypolštěňovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, aby nedošlo k poškození kmenů a následnému zhoršení zdravotního stavu stromu. Ochranné vypolštěňování je třeba připevnit bez poškození stromu a nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy. Dále je nutné omezit poškození kořenové soustavy.
- zeminu ze stavby použít výhradně do nejbližšího okolí stavby

Z hlediska ochrany krajinného rázu

- po realizaci hlavních stavebních objektů provést vegetační úpravy s využitím místních druhů keřů a dřevin, což přispěje k začlenění stavby do okolního prostředí.

Z hlediska ochrany hmotného majetku a kulturních památek

- při stavbách v blízkosti rodinné zástavby na silnici I/69 (ulice Rokytnice) zabránit devastaci či poškození soukromého vlastnictví.
- ve fázi výstavby se v oblasti Rokytenky doporučuje dohled 2–3 x týdně. V oblasti svahů I/57 je dostačující dohled 1x týdně.

D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

Posouzení vlivu záměru I/69 Vsetín, rampa Mostecká, tedy dostavba mimoúrovňové křižovatky, bylo provedeno v rozsahu, který vyžaduje oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, zpracované dle přílohy č. 3 tohoto zákona.

Vycházelo se z mapových a výkresových podkladů, jejichž míra podrobnosti odpovídá dokumentaci staveb pozemních komunikací ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Technické řešení záměru I/69 Vsetín, rampa Mostecká bylo vzhledem k tomu, že jde o dostavbu již existující části mimoúrovňové křižovatky řešeno invariantně.

U řešeného záměru nebyly vzhledem k jeho charakteru a poloze identifikovány významné negativní vlivy, které by znemožnily jeho realizaci.

S nulovou variantou (tzn. nerealizace rampy Mostecká) nebylo z důvodu nevyhovujícího levého odbočení na stávající silnici I/57 uvažováno. Výstavbou dojde k odstranění kritického místa a zlepšení plynulosti dopravy.

Na základě zjištění stavu řešeného území a prověření vlivů na všechny složky životního prostředí lze konstatovat, že u varianty Aktivní nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy a je pro řešené území přijatelná.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

POUŽITÉ PODKLADY A ZDROJE

Projekční studie a studie zpracované jako podklad pro DÚR a EIA

- Dokumentace pro územní rozhodnutí I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Technická studie I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2013
- Audit bezpečnosti pozemních komunikací I/69 Vsetín, rampa Mostecká, Centrum dopravního výzkumu, březen 2013
- Záměr projektu I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., září 2014
- Předběžný geotechnický průzkum I/69 Vsetín, rampa Mostecká, GEOTest, a.s., červen 2016
- Korozní průzkum I/69 Vsetín, rampa Mostecká, inset, červen 2015
- Diagnostický průzkum vozovky a návrh opravy na vybraných úsecích silnic I/57 a I/69 I/69 Vsetín, rampa Mostecká, IMOS Brno a.s., červenec 2015
- Pasportizace objektů I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Dendrologický průzkum I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Dopravní studie I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Hluková studie I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Exhalační a rozptylová studie I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017
- Projekt odpadového hospodářství I/69 Vsetín, rampa Mostecká, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2017

Informace o území

- Územní plán města Vsetín

Internetové zdroje

- mapové aplikace České geologické služby (www.geology.cz)
- mapové aplikace České informační agentury životního prostředí (www.cenia.cz)
- mapové aplikace Národního geoportálu INSPIRE (www.geoportal.gov.cz)
- nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK (www.nahlizenidokn.cuzk.cz)
- hydroekologický informační systém VÚV TGM (www.heis.vuv.cz)

LITERATURA

- Culek, M. a kol. (1996): *Biogeografické členění České republiky*. Enigma, Praha.
- Culek, M. a kol. (1998): *Biogeografické členění České republiky II. díl*. Enigma, Praha.
- Demek, J. a kol. (1987): *Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny*. Academia Praha.
- Chytrý M., Kučera T., Kočí M. eds (2001): *Katalog biotopů České republiky*. AOPK ČR, Praha
- Kubát, K., Hrouda, L., Chrtek, J. jun., Kaplan, Z. Kirschner, J. a Štěpánek, J. eds. (2002): *Klíč ke květeně České republiky*. Academia, Praha.
- Quitt, E. (1971): *Klimatische Gebiete der Tschechoslowakei*. Studia geographica 16, Brno, GGÚ ČSAV, 73 str. + mapa 1:500 000.
- Vorel, I., Bukáček, R., Matějka, P., Culek, M., Sklenička, P. (2008): *Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (metoda prostorové a charakterové diferenciacce území)*

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, (rozsah dle přílohy 3 zákona) je zpracováno pro záměr „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“.

Oznamovatelem záměru (investorem) je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín. Zpracovatelem technického řešení je firma HBH Projekt spol. s r.o.. Zpracovatelem Oznámení EIA je Ateliér ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o..

STRUČNÝ POPIS POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU

Hlavními objekty stavby jsou nová křižovatková větev v délce cca 400 m spojující silnice I/57 a I/69 a okružní křižovatka na silnici I/69. Dostavba křižovatkové větve doplní druhou chybějící větev mimoúrovňové křižovatky na celkovou deltovitou křižovatku. Stavbou rampy Mostecká dojde k odstranění nevyhovujícího levého odbočení na stávající silnici I/57.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMÍ

Zájmové území se nachází na okraji města Vsetína na katastrálním území Rokytnice u Vsetína ve Zlínském kraji.

Podloží je tvořeno flyšovými vrstvami s vápnitými jílovcí a glaukonitickými pískovci, jedná se o hnědo rezavé jílovité hlíny.

Klima náleží k mírně teplé jednotce MT2, průměrný roční úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 700 - 800 mm, převládají jihovýchodní větry.

Zatížení ovzduší je mírné a s výjimkou překračování průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu nedochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek.

V dotčeném prostoru dominuje trvalý travní porost s mimolesní zelení. Navazující plochy zeleně jsou reprezentovány běžnými ruderalními rostlinnými druhy.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se v území nevyskytují žádné přírodně hodnotné lokality.

STRUČNÝ POPIS VLIVŮ

Dostavbou křižovatkové větve dojde k mírnému přerozdělení dopravních proudů v zcela lokálním rozsahu na křižovatkových rampách.

V zájmovém území nedochází s výjimkou překračování průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu k překračování imisních limitů znečišťujících látek. Z hlediska vlivu na imisní situaci nebyly identifikovány výrazné příspěvky imisí do ovzduší. Ovlivnění klimatických charakteristik lze vyloučit.

Nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou. Překračování hygienického limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž lze i po výstavbě rampy Mostecká očekávat ve výpočtovém bodě č.4 (RD Na Dolansku 351) a to o cca 3 dB v noční době.

Odvodnění komunikace je řešeno příčným sklonem vozovky do konečného recipientu – Rokytenky a do městské kanalizace.

Trvalý zábor byl celkově vyčíslen na 22 000 m². Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 4 300 m² a dočasný zábor do 1 roku do 4 000 m². V převážné většině jde o trvalý zábor trvalého travního porostu s nízkou bonitní hodnotou. Dále bude proveden trvalý zábor zahrady a pozemků ostatních, přičemž jde převážně o stávající silnici I/69.

V zájmovém území se nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin, ani poddolovaná území. Horninové prostředí bude ovlivněno pouze lokálně, v místech zemních prací.

Dotčený prostor se nachází na okraji města Vsetína. Na plochách trvalého a dočasného záboru bude v obvodu stavby káceno celkem 354 ks stromů a 928 m² keřů.

Ovlivnění migračních tras živočichů se nepředpokládá. Posuzovaný záměr nezasáhne žádné instituty chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Vlivy na faunu flóru a ekosystémy tak budou na lokální úrovni.

Posuzovaná stavba svým rozsahem nebude mít výrazně negativní vliv na okolní krajinu. Dostavba křižovatkové rampy Mostecká zůstane, díky hlubokým zářezům, pohledům z okolí poměrně skryta.

Z výše uvedeného shrnutí je patrné, že nedojde k významným vlivům na životní prostředí a vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí lze považovat za akceptovatelné.

H. PŘÍLOHA

- **Vyjádření Městského úřadu Vsetín, odbor územního plánování, stavebního úřadu a dopravy**
- **Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb.**

MĚSTSKÝ ÚŘAD VSETÍN

odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy

Čj.: MUVS2756/2017OÚPSŘD- 326.1/Nov
Oprávněná úřední osoba: Ing. Nováková

Vsetín, dne 13.2.2017

SDĚLENÍ

Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy, obdržel dne 16.1.2017 žádost společnosti HBH Projekt spol. s r.o., IČ 44961944, Kabátíkova 216/5, 602 00 Brno, o vyjádření stavebního úřadu k záměru „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“ z hlediska územně plánovací dokumentace. Hlavním stavebním objektem je dvoupruhová obousměrná křižovatková větev délky 400 m s šířkou 9 m. Podél křižovatkové větve jsou navrženy po obou stranách opěrné zdi. Křižovatková větev je na silnici I/69 připojena pomocí jednopruhové okružní křižovatky, do které je připojena také místní komunikace do sídliště Rokytnice. Součástí technického řešení je doplnění odbočovacího pruhu na silnici I/69, přesun stávající autobusové zastávky a přechodu pro chodce, zrušení kolmých parkovacích stání podél silnice I/69 a úprava vjezdu k ČSPH včetně změny dopravního režimu (dále jen „záměr“).

Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy, jako příslušný stavební úřad dle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), sděluje:

Územní plán Vsetín byl vydán formou opatření obecné povahy č. 1/2010, které nabylo účinnosti dne 24.4.2010. Změna č. 1 územního plánu Vsetín byla vydána opatřením obecné povahy č. 1/2012, které nabylo účinnosti dne 28.7.2012. Změna č. 2 územního plánu Vsetín byla vydána opatřením obecné povahy č. 1/2013, které nabylo účinnosti dne 25.7.2013. Změna č. 3 územního plánu Vsetín byla vydána opatřením obecné povahy č. 1/2014, které nabylo účinnosti dne 1.10.2014.

Navrhovaný záměr se dle územního plánu převážně nachází ve stávající a navrhovaných plochách dopravní infrastruktury – silniční doprava, označených DS a DS 192, 415, 416, 417, 3013, ve kterých je dle článku 1.13 textové části změny č. 3 územního plánu Vsetín tvořící nedílnou součástí opatření obecné povahy č. 1/2014 jako příloha č. 1, kterým se mění článek LF textové části územního plánu Vsetín tvořící nedílnou součástí opatření obecné povahy č. 1/2010 jako příloha č. 1, hlavní využití pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství a přípustné využití odstavné a parkovací plochy, dopravní stavby např. čerpací stanice pohonných hmot, zařízení linkové osobní a hromadné veřejné dopravy, autobusová nádraží, areály údržby pozemních komunikací, protihluková opatření, garáže, technická infrastruktura, doprovodná a izolační zeleň a silniční vegetace, občanské vybavení, výrobní a nevýrobní služby slučitelné s hlavním využitím, informační zařízení.

V případě ploch s označením DS 192, 415, 416 se jedná o plochy určené pro veřejně prospěšnou stavbu „silnice I/57 – I/69 – (rampa Mostecká)“, v případě plochy označené DS 417 o veřejně prospěšnou stavbu „silnice I/69“ a v případě plochy označené DS 3013 o veřejně prospěšnou stavbu „dopravního napojení sídliště Rokytnice“, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

Záměrem jsou dále dotčeny stávající plochy veřejných prostranství, označené P*, stávající plochy smíšené obytné městské, označené SO.2 a stávající plochy zemědělské, označené Z, ve kterých je přípustná dopravní infrastruktura slučitelná s hlavním využitím (SO.2, Z) a dopravní infrastruktura slučitelná s účelem veřejného prostranství (P*).

Navrhovaný záměr představuje dopravní infrastrukturu, a je v souladu s hlavním, případně přípustným využitím dotčených ploch.

Navrhovaný záměr se dle územního plánu Vsetín, grafické části - Výkresu základního členění území a výkresu pořadí změn v území a Hlavního výkresu – urbanistická koncepce, nachází v **zastavěném území, v zastavitelné ploše a v nezastavěném území.**

Výše uvedený záměr je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Ing. Eva Nováková
vedoucí oddělení územního plánování
odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy

Obdrží:
HBH Projekt spol. s r.o., Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno



HBH Projekt spol. s r.o.

20.01.2017

EJ 1700183 komu: Mgr. J. J. J.

**Odbor životního prostředí
a zemědělství**
oddělení ochrany přírody a krajiny

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátňikova 216/5
602 00 BRNO

| | | |
|----------------|------------------------|----------------|
| datum | oprávněná úřední osoba | číslo jednací |
| 20. ledna 2017 | Ing. Kateřina Novotná | KUŽL 3792/2017 |

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru I/69 Vsetín, rampa Mostecká na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (zákon), po posouzení záměru, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

stanovisko:

uvedený záměr **nemůže mít významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Odůvodnění:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel, dne 16.01.2017 od společnosti HBH Projekt spol. s r.o., Kabátňikova 216/5, 602 00 BRNO, žádost o stanovisko k záměru I/69 Vsetín, rampa Mostecká dle § 45i zákona, zda uvedený záměr může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Záměrem je stavba dvoupruhové obousměrné křižovatkové větve, která je navržena pro směry Valašské Meziříčí – Vsetín, centrum (I/69) a Vsetín, centrum (I/69) – Horní Lideč. Jedná se o větev délky 400 m s volnou šířkou 9,0 m a návrhovou rychlostí 40 km/h. Tato křižovatková větev je na silnici I/69 připojena pomocí jednopruhové okružní křižovatky s vnějším průměrem D=38 m, okružním pásem v šířce 5 m a prstencem v šířce 2 m. Do okružní křižovatky je připojena taktéž místní komunikace do sídliště Rokytnice. Součástí technického řešení je rovněž doplnění odbočovacího pruhu na silnici I/69, budou přesunuty stávající autobusové zastávky a přechod pro chodce, zrušena kolmá parkovací stání podél pravé strany silnice I/69, upraven vjezd do ČSPH a změněn režim vjezdu a výjezdu do/z ulice Na Dolanskou.

Orgán ochrany přírody při vydávání stanoviska vycházel z předložených podkladů (žádost o stanovisko k danému záměru dle § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona, předložených mapových podkladů) a konstatuje, že v daném území se **nenachází evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast** (území soustavy Natura 2000).

Nejbližšími evropsky významnými lokalitami (EVL) jsou EVL CZ0724121 Nad Jasenkou, která je zřízena pro ochranu přírodních nebo přírodě blízkých lesních i nelesních stanovišť a evropsky významného druhu vrkoče útlého (*Vertigo angustior*). Lokalita je situována mezi obcemi Horní Jasénka, Jablůnka a Růžďka.

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 677 043 358
e-mail: kateřina.novotna@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz



Řešený záměr je umístěn rovněž do blízkosti EVL CZ0720033 Semetín, kterou tvoří převážně lesní komplex rozkládající se západně od města Vsetín.

Krajský úřad se tedy zabýval možným významným ovlivněním potenciálně dotčených výše jmenovaných EVL i ostatního území soustavy Natura 2000 a dle výše uvedených skutečností konstatuje, že s ohledem na charakter, umístění záměru i jeho celkový rozsah, bylo vydáno výše uvedené stanovisko.

otisk úředního razítka

RNDr. Alan Urc
vedoucí odboru

(dokument opatřen elektronickým podpisem)

SEZNAM OSOB PODÍLEJÍCÍCH SE NA ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ EIA

| | | | |
|--|---------------------------------|---------------------|------------------------|
| Ing. Lucie Paříková | HBH Projekt spol. s r.o. | 549 123 481 | l.parikova@hbh.cz |
| Ing. Helena Palášková | HBH Projekt spol. s r.o. | 549 123 486 | h.palaskova@hbh.cz |
| Mgr. Šárka Pokorná | HBH Projekt spol. s r.o. | 549 123 485 | s.pokorna@hbh.cz |
| Ing. Kateřina Ošlejšková | HBH Projekt spol. s r.o. | 549 123 488 | k.oslejskova@hbh.cz |
| Mgr. David Kouřil (Zpracovatel Exhalační studie) (držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, č.j.: 33526/ENV/14) | HBH Projekt spol. s r.o. | 549 123 486 | d.kouril@hbh.cz |
| Ing. Vladimír Kryl (Zpracovatel hlukové studie) | HBH Projekt spol. s r.o. | 596 128 876 | v.kryl@hbh.cz |
| Mgr. Tomáš ŠIKULA (Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 81390/ENV/16) (Držitel autorizace k provádění biol.hodnocení ve smyslu §67 podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j.74312/ENV/14) | HBH Projekt spol. s r.o. | 605 53 60 53 | t.sikula@hbh.cz |

V Brně, březen 2017



.....
Mgr. Tomáš ŠIKULA
(zodpovědný řešitel)

GRAFICKÉ PŘÍLOHY

Grafická příloha 1: Fotodokumentace

Grafická příloha 2: Environmentální charakteristiky

Grafická příloha 3: Přehledná situace záměru



Obrázek 1: Místo budoucí okružní křižovatky na stávající silnici I/69



Obrázek 2: Zpuštěná zahrada v místě budoucí rampy Mostecká



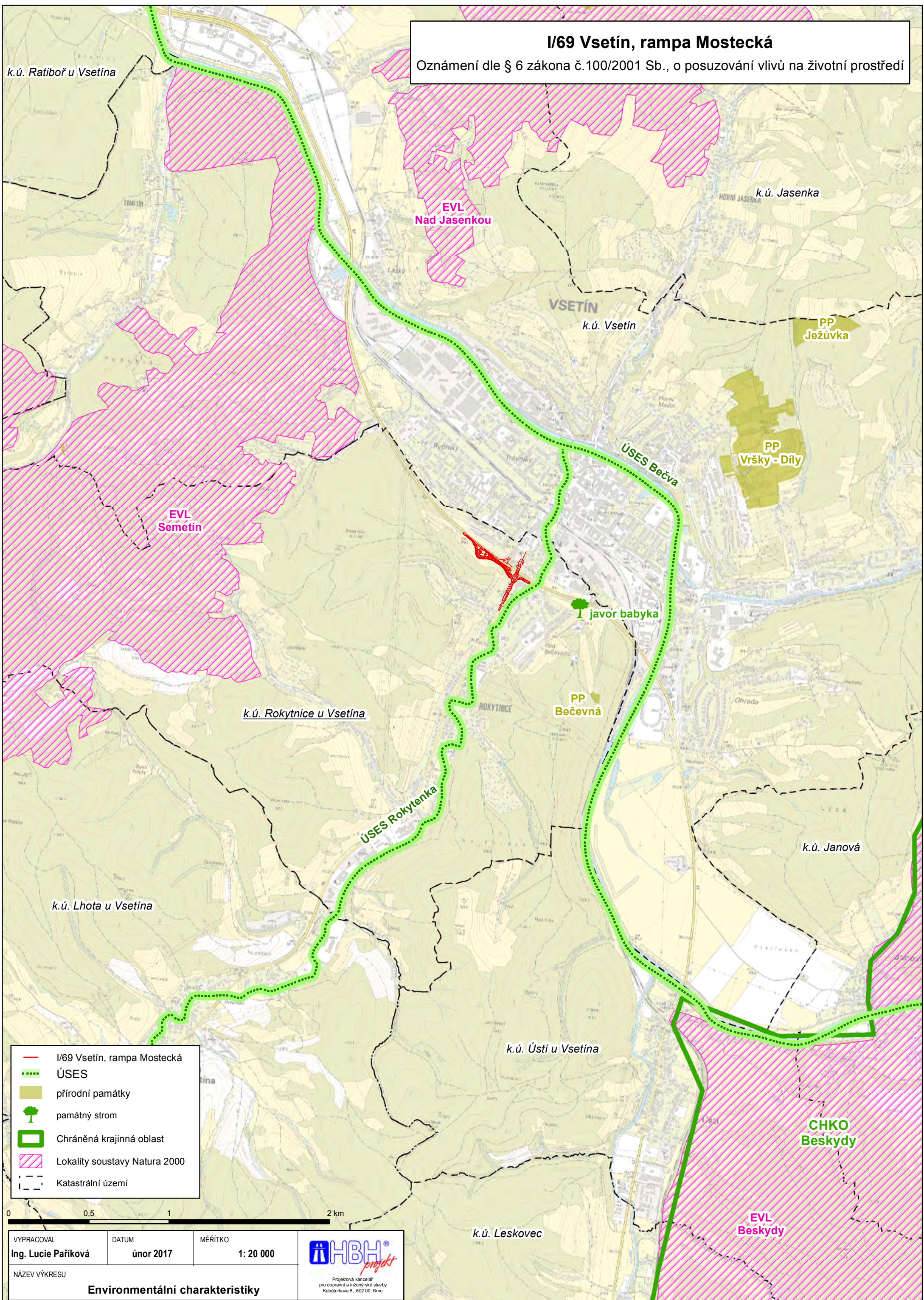
Obrázek 3: Pohled na budoucí rampu Mostecká z místa okružní křižovatky



Obrázek 4: Louka ve svahu nad stávající silnicí I/57

I/69 Vsetín, rampa Mostecká

Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí



- I/69 Vsetín, rampa Mostecká
- ÚSES
- přírodní památky
- památný strom
- Chráněná krajinná oblast
- Lokality soustavy Natura 2000
- Katastrální území

0 0,5 1 2 km

VYPRACOVAL
Ing. Lucie Paříková

DATUM
únor 2017

MĚŘÍTKO
1: 20 000




NÁZEV VÝKRESU
Environmentální charakteristiky

Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátčíkova 5, 602 00 Brno

I/69 Vsetín, rampa Mostecká

Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí



| | | | |
|--|---------------------------|----------------------------|---|
| VYPRACOVAL Ing. Lucie Paříková | DATUM únor 2017 | MĚRÍTKO 1: 2 000 |  <small>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabatníkova 5, 602 00 Brno</small> |
| NÁZEV VÝKRESU Přehledná situace záměru | | | |

SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY

Samostatná příloha 1: Exhalační a rozptylová studie (HBH Projekt spol. s.r.o., leden 2017)


Samostatná příloha 2: Hluková studie (HBH Projekt spol. s.r.o., leden 2017)

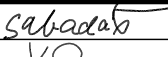




F

DÚR

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

| | |
|--|--|
| <p>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00 PRAHA 4 stavbu zajišťuje Správa Zlín Fügenerovo nábřeží 5476, 760 01 ZLÍN</p> <hr/> <p>I/69 VSETÍN, RAMPA MOSTECKÁ</p> |  <p>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR</p> |
|--|--|

| | | | |
|--|--|-------------------|-------------------------|
| <p>GENERÁLNÍ PROJEKTANT: HBH Projekt spol. s r. o.</p> <p>HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: ING. PETR SABADÁŠ</p> |  <p>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátňíkova 5, 602 00 BRNO</p> | <p>Č. ZAKÁZKY</p> | <p>2015/0099</p> |
|--|--|-------------------|-------------------------|

| | | | | |
|--|----------------------------|--|--|--------------------------------------|
| <p>VEDOUCÍ PROJEKTANT</p> | <p>ING. SABADÁŠ</p> |  |  <p>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátňíkova 5, 602 00 BRNO</p> | |
| <p>ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT</p> | <p>MGR. KOUŘIL</p> |  | | |
| <p>VYPRACOVAL</p> | <p>MGR. KOUŘIL</p> |  | | |
| <p>KRESLIL</p> | | | | |
| <p>KONTROLOVAL</p> | <p>ING. KRYL</p> |  | | |
| <p>KRAJ: ZLÍNSKÝ</p> | <p>MĚÚ: VSETÍN</p> | | <p>DATUM</p> | <p>LEDEN 2017</p> |
| <p>NÁZEV ČÁSTI</p> <p>F – SOUVISÍCÍ DOKUMENTACE</p> | | | <p>FORMÁT</p> | <p>15 A4</p> |
| | | | <p>MĚŘÍTKO</p> | |
| | | | <p>ÚČEL</p> | <p>DÚR</p> |
| | | | <p>ČÍS. ZAKÁZKY</p> | <p>2015/0099</p> |
| | | | <p>ARCHIVNÍ ČÍS.</p> | |
| <p>NÁZEV PŘÍLOHY</p> <p>EXHALAČNÍ A ROZPTYLOVÁ STUDIE</p> | | | <p>ČÍS. SOUPRAVY</p> | <p>ČÍS. VÝKRESU</p> <p>07</p> |

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| 1. Zadání rozptylové studie..... | 2 |
| 2. Použitá metodika výpočtu..... | 3 |
| 3. Vstupní údaje | 3 |
| 3.1 Umístění záměru..... | 3 |
| 3.2 Údaje o zdrojích | 4 |
| 3.3 Meteorologické podklady | 5 |
| 3.4 Popis referenčních bodů | 6 |
| 3.5 Znečišťující látky a příslušné imisní limity | 7 |
| 3.6 Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě..... | 7 |
| 4. Výsledky rozptylové studie | 8 |
| 5. Návrh kompenzačních opatření | 9 |
| 6. Závěrečné hodnocení..... | 9 |
| 7. Seznam použitých podkladů..... | 10 |

PŘÍLOHY

- Příloha 1:** Imisní příspěvek NO₂ z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace a průměrné hodinové koncentrace)
- Příloha 2:** Imisní příspěvek PM₁₀ z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné 24hod. koncentrace a průměrné roční koncentrace)

1. ZADÁNÍ EXHALAČNÍ A ROZPTYLOVÉ STUDIE

Předložená Exhalační a rozptylová studie byla zpracována v rámci zakázky **I/69 Vsetín, rampa Mostecká**, jako část 07 projektové části **F. Související dokumentace, podklady, průzkumy**, ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).

Cílem Rozptylové studie je stanovení emisí a následné odvození imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy na posuzovaných silničních úsecích do ovzduší. Vypočtené hodnoty imisních příspěvků jsou dále porovnány s platnými imisními limity (viz Příloha č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, v bodech 1-3 [1], s přihlédnutím ke stávajícímu imisnímu zatížení území (tzv. imisní pozadí).

Rozptylová studie byla zpracována v souladu s Přílohou č. 15 k vyhlášce č. 415/2012 Sb., která určuje obsahové náležitosti rozptylové studie [2] a respektuje Metodický pokyn MŽP [3], přestože vzhledem k povaze záměru nebude podkladem pro vydání stanoviska, závazného stanoviska a rozhodnutí orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V rámci Rozptylové studie byly modelovány dvě situace silniční sítě a následně bylo provedeno posouzení změny imisní situace:

- **varianta Nulová** – stav bez výstavby výše uvedeného záměru
- **varianta Aktivní** – stav s výstavbou výše uvedeného záměru

Pro obě modelové situace byly pro možnost porovnání použity intenzity dopravy pro rok 2019 a dynamická skladba vozového parku pro rok 2015.

Objednatel

Ředitelství silnic a dálnice ČR
Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Stavbu zajišťuje

Ředitelství silnic a dálnice ČR
Správa Zlín
Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín
Kontaktní osoba: Ing. Lubomír Röhrer lubomir.rohrer@rsd.cz

Zpracovatel Exhalační a rozptylové studie

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno
Zpracoval: Mgr. David Kouřil d.kouril@hbh.cz
 autorizace ke zpracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona
 č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, č.j.: 33526/ENV/14

2. POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU

Výpočet imisních příspěvků hlavních znečišťujících látek byl proveden referenční metodou Systém modelování stacionárních zdrojů – SYMOS'97, programem SYMOS97, verze 7.0.5942.21245 [3].

Metodická příručka modelu SYMOS'97 je zveřejněna ve Věstníku Ministerstva životního prostředí [5].

3. VSTUPNÍ ÚDAJE

3.1 UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

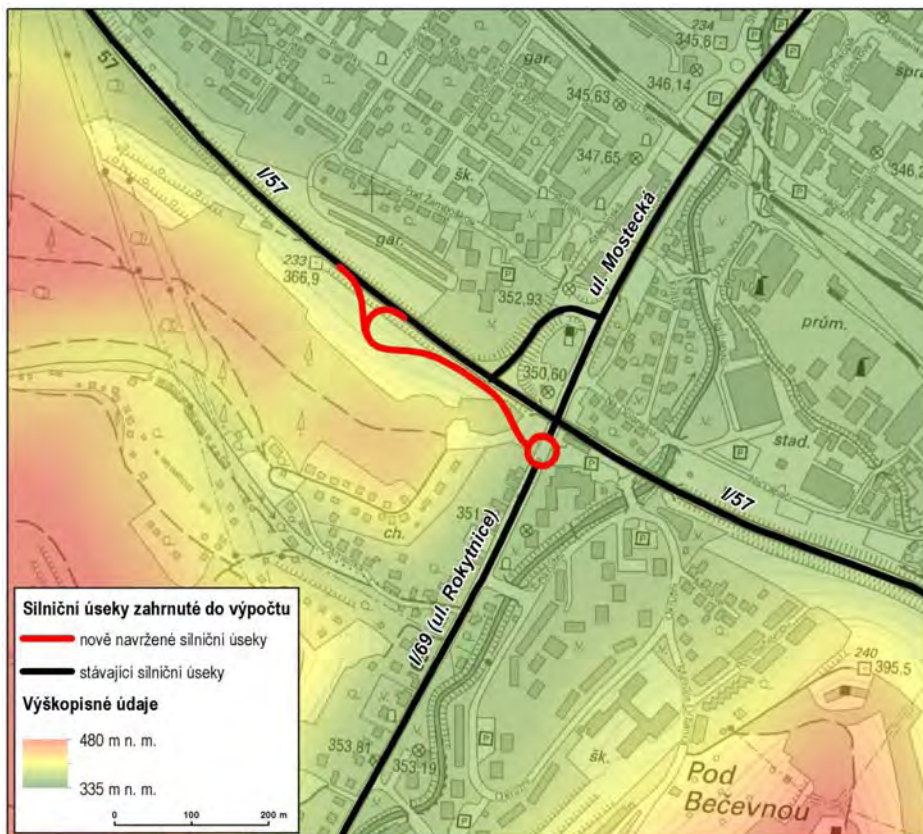
Posuzovaný záměr se nachází na území města Vsetína. Jedná se o dostavbu křižovatkové větve mimoúrovňové křižovatky stávajících silnic I/57 a I/67. Nová křižovatková větev řeší stávající bezpečnostně nevyhovující připojení prostřednictvím jedné větve a úrovněho křížení.

Posuzované území se nachází na přechodu širokého údolí Vsetínské Bečvy a vyústění údolí Rokytnice a navazujícího kopce Žamboška patřícího k Liptálským hřbetům. Výšková členitost je díky této poloze poměrně výrazná, pohybuje se v rozpětí 335-480 m n. m. Vlastní posuzovaná křižovatková větev stoupá z 350 m do 363 m n. m.

Exhalační a rozptylová studie a její přílohová část byla zpracována v souřadnicovém systému jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK).

Výškopis byl odvozen ze Základní báze geografických dat České republiky (ZABAGED) [6]. Pro výpočet Exhalační a rozptylové studie byl použitý výškopis v kroku 10x10 m.

Obrázek 1: Umístění posuzovaného záměru



3.2 ÚDAJE O ZDROJÍCH

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

Při zpracování Exhalační a rozptylové studie byly vzaty v úvahu všechny silniční úseky se vztahem k navrženému záměru.

Trasování **stávajících silničních úseků** zahrnutých do výpočtu bylo převzato ze Základní báze geografických dat České republiky (ZABAGED) [6].

Trasování **nových silničních úseků** bylo převzato od projektanta technického řešení [10].

Úseky zahrnuté do výpočtu jsou patrné z **Obrázek 1a** z **Příloh 1 a 2**.

Výše uvedené silniční úseky, rozdělené na dílčí segmenty o délce cca 20 m vstupují do výpočtu jako zdroj znečištění, celkově to bylo 157 segmentů pro variantu Nulovou a 184 segmentů pro variantu Aktivní.

Intenzity dopravy byly převzaty z dopravní studie zpracované Ing. Tomášem Plichtou, která tvoří přílohu F.05 dokumentace pro územní rozhodnutí [8]. Jako výpočtový rok byl zvolen rok 2019. Výtah základních hodnot obsahuje **Tabulka 1**

Emise jednotlivých znečišťujících látek byly odvozeny v programu MEFA 13 (verze 1.0.6) [9]. Emise pro 24 hodinové intenzity obsahují **Tabulka 2** a **Tabulka 3**. Pro odvození emisí pro následný výpočet imisních příspěvků programem SYMOS97 byla použita tzv. fiktivní 24hodinová intenzita dopravy, tedy špičková hodina vynásobená 24.

Pro stanovení emisí bylo použito v programu MEFA 13 přednastavené schéma dynamické skladby vozového parku kategorie „města a ostatní silnice“ pro rok 2015.

Šířka komunikace byla zadávána dle skutečnosti, v rozsahu 6-12 m. Rychlost dopravního proudu byla zadávána 10-70 km/h a plynulost v rozsahu 1 (volný tok) – 3 (provoz ještě stabilní), v souladu s TP 219 [10].

Tabulka 1: Přehled úseků zahrnutých do výpočtu

| úsek | ulice (silnice) | délka (m) | suma vozidel za 24 hodin – rok 2019 | |
|------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| | | | Nulová | Aktivní |
| 1 | I/57 | 1 634 | 11 282-13 054 | 11 282-13 054 |
| 2 | ul. Rokytnice (I/69) a ul. Mostecká | 1 320 | 14 766-17 351 | 14 766-17 351 |
| 3 | stávající větev I/57-I/69 | 185 | 12 507-14 013 | 6 268-9 237 |
| 4 | nová větev I/57-I/69 | 457 | – | 6 238 |

Tabulka 2: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – **varianta Nulová**

| úsek | benzo(a)pyren | | benzen | | CO | | NO ₂ | | NO _x | | PM ₁₀ | | PM _{2,5} | |
|-------------|---------------|----------|-------------|----------|--------------|----------|-----------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. |
| | g/rok | ng/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok |
| 1 | 59.09 | 1.130 | 0.07 | 0.001 | 5.73 | 0.110 | 0.59 | 0.011 | 6.16 | 0.118 | 1.35 | 0.026 | 0.61 | 0.012 |
| 2 | 62.44 | 1.478 | 0.09 | 0.002 | 8.97 | 0.212 | 0.72 | 0.017 | 7.38 | 0.175 | 1.50 | 0.036 | 0.75 | 0.018 |
| 3 | 19.43 | 3.292 | 0.04 | 0.006 | 4.79 | 0.831 | 0.21 | 0.035 | 1.92 | 0.327 | 0.31 | 0.054 | 0.20 | 0.034 |
| suma | 140.95 | | 0.19 | | 19.49 | | 1.52 | | 15.46 | | 3.17 | | 1.55 | |

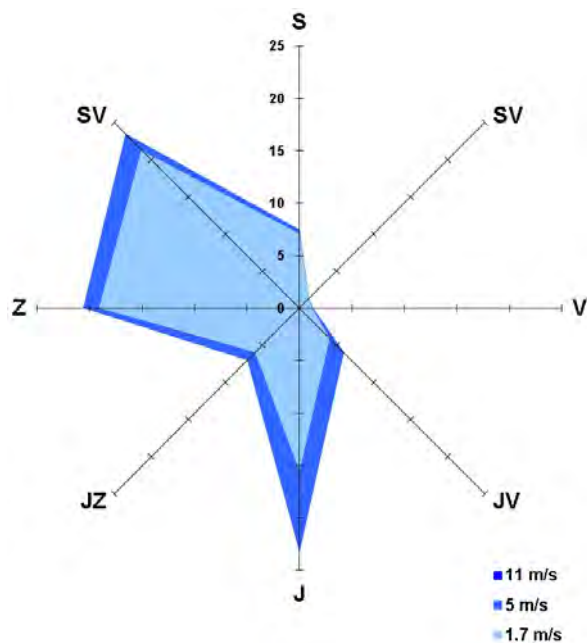
Tabulka 3: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – **varianta Aktivní**

| úsek | benzo(a)pyren | | benzen | | CO | | NO ₂ | | NO _x | | PM ₁₀ | | PM _{2,5} | |
|-------------|---------------|----------|-------------|----------|--------------|----------|-----------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. | suma | prům. |
| | g/rok | ng/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok | t/rok | mg/s/rok |
| 1 | 59.09 | 1.130 | 0.07 | 0.001 | 5.73 | 0.110 | 0.59 | 0.011 | 6.16 | 0.118 | 1.35 | 0.026 | 0.61 | 0.012 |
| 2 | 63.70 | 1.415 | 0.10 | 0.002 | 9.87 | 0.222 | 0.77 | 0.017 | 7.74 | 0.173 | 1.59 | 0.035 | 0.79 | 0.018 |
| 3 | 8.79 | 1.503 | 0.02 | 0.003 | 1.50 | 0.272 | 0.09 | 0.015 | 0.81 | 0.141 | 0.22 | 0.037 | 0.10 | 0.017 |
| 4 | 12.60 | 0.856 | 0.02 | 0.001 | 1.29 | 0.086 | 0.10 | 0.007 | 0.99 | 0.067 | 0.49 | 0.033 | 0.17 | 0.012 |
| suma | 144.18 | | 0.20 | | 18.40 | | 1.54 | | 15.69 | | 3.65 | | 1.67 | |

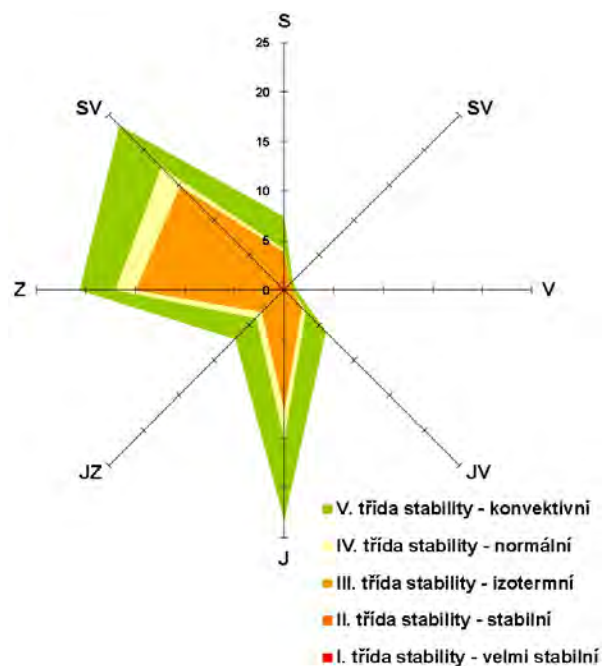
3.3 METEOROLOGICKÉ PODKLADY

Odborný odhad reprezentativní větrné růžice pro dotčené území pro období 2011-2015 provedl ČHMÚ Praha.

Obrázek 2: Rychlostní větrná růžice



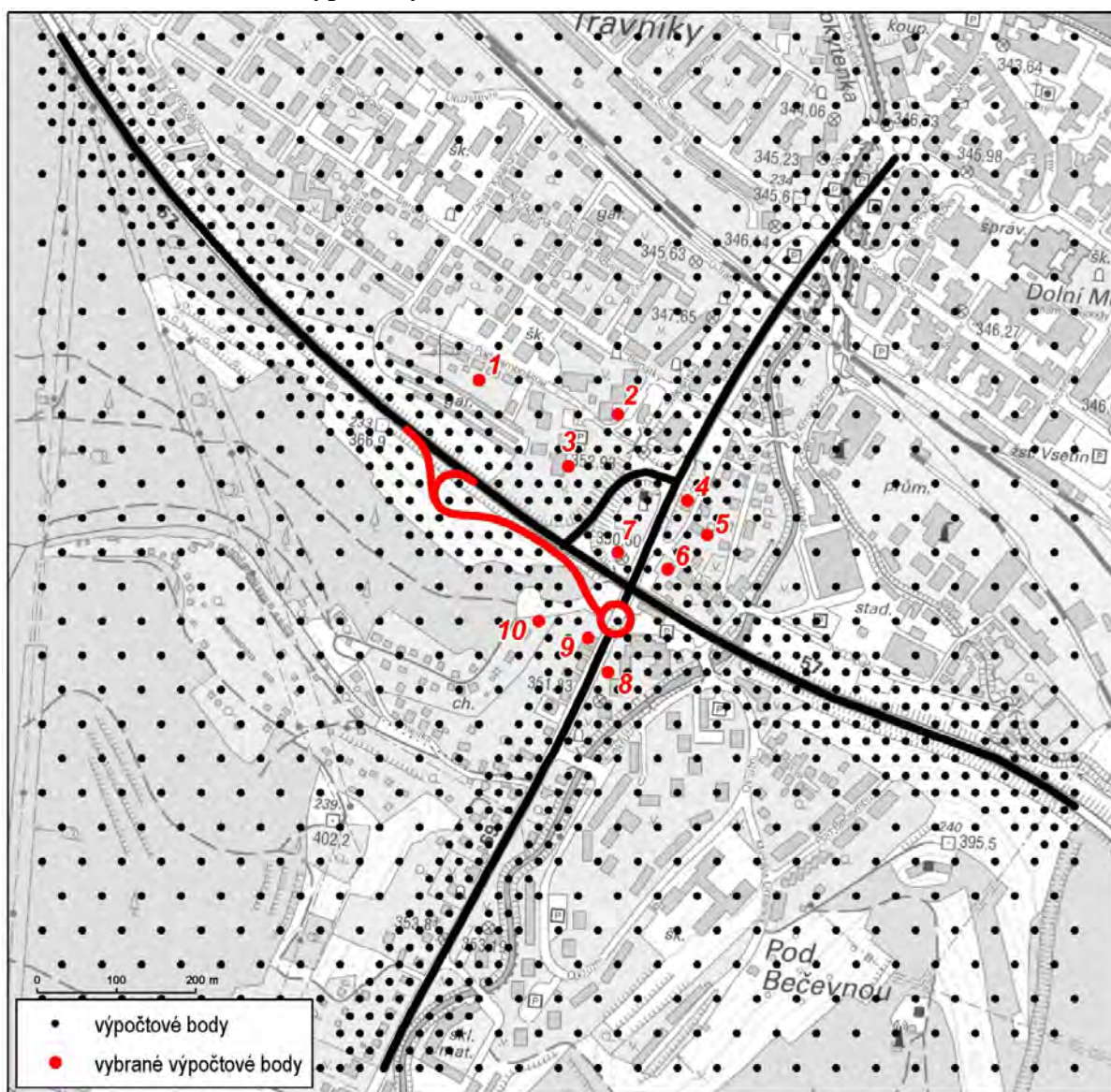
Obrázek 3: Stabilitní větrná růžice



3.4 POPIS REFERENČNÍCH BODŮ

Výpočet imisního zatížení z automobilového provozu na dotčené silniční síti byl proveden pro území 1,3 x 1,3 km. V tomto území byla stanovena trojúhelníková síť referenčních bodů s krokem 50 m. V pásu 10-70 m na obě strany od osy silničních úseků byla síť referenčních bodů zahuštěna o body s krokem 25 m. Referenční body do vzdálenosti 10 m od osy komunikace byly vymazány. Celkově byl výpočet proveden na 1 266 referenčních bodech pro variantu Nulovou a 1 262 bodech pro variantu Aktivní. Výška referenčního bodu nad terémem byla zadána 1,6 m. Umístění referenčních bodů je patrné z **Obrázku 4**.

Obrázek 4: Rozmístění výpočtových bodů



Popis vybraných výpočtových bodů viz strana 8.

3.5 ZNEČIŠŤUJÍCÍ LÁTKY A PŘÍSLUŠNÉ IMISNÍ LIMITY

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

Imisní limity pro výše uvedené látky jsou dány Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, v bodech 1-3 [1].

Tabulka 4: Imisní limity vyhlášené Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

| znečišťující látka | doba průměrování | imisní limit | maximální počet překročení za rok |
|--|--------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení | | | |
| oxid dusičitý (NO ₂) | 1 hodina | 200 µg.m ⁻³ | 18 |
| oxid dusičitý (NO ₂) | 1 kalendářní rok | 40 µg.m ⁻³ | 0 |
| oxid uhelnatý (CO) | max. denní osmihodinový průměr | 10 mg.m ⁻³ | 0 |
| benzen | 1 kalendářní rok | 5 µg.m ⁻³ | 0 |
| částice PM ₁₀ | 24 hodin | 50 µg.m ⁻³ | 35 |
| částice PM ₁₀ | 1 kalendářní rok | 40 µg.m ⁻³ | 0 |
| částice PM _{2,5} | 1 kalendářní rok | 25 µg.m ⁻³ | 0 |
| 2. pro ochranu ekosystémů a vegetace | | | |
| oxidy dusíku (NO _x) | 1 kalendářní rok | 30 µg.m ⁻³ | – |
| 3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí | | | |
| benzo(a)pyren | 1 kalendářní rok | 1 ng.m ⁻³ | – |

3.6 HODNOCENÍ ÚROVNĚ ZNEČIŠTĚNÍ V PŘEDMĚTNÉ LOKALITĚ

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2011-2015, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách [11]. Pro doplnění jsou uvedeny hodnoty z nejbližší měřicí stanice Českého hydrometeorologického ústavu Vsetín-Hvězdárna (ZVSHM) [12] v roce 2015.

Tabulka 5: Hodnoty imisního pozadí

| znečišťující látka | bnz(a)pr | benzen | CO | NO ₂ | | NO _x | PM ₁₀ | | PM _{2,5} | | |
|-----------------------------|---------------------|------------------|---------|-----------------|------------------------|-----------------|------------------|------------------------|-------------------|-----------|-----------|
| | | | | hodina | rok | | den | rok | | | |
| limit (µg.m ⁻³) | 1 ng/m ³ | 5 | 10 000 | max. | 19. nejv. / překročení | 30 | max. | 36. nejv. / překročení | 40 | 25 | |
| „pětiletí“ | 2011-2015 | 1.40-1.77 | 1.5-1.7 | – | – | 12.8-20.7 | – | 50 / 36 překročení | 44.8-48.2 | 23.6-25.5 | 18.8-19.9 |
| Vsetín | 2015 | 2,9 | – | – | – | – | – | – | – | – | – |

Z uvedeného lze formulovat obecný závěr, že v zájmovém území byly v období 2011-2015 překračovány imisní limity pro benzo(a)pyren.

4. VÝSLEDKY ROZPTYLOVÉ STUDIE

Shrnutí výsledků výpočtu imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy obsahují **Tabulka 6** a **Tabulka 7**. Vizualizace pro látky NO₂ a PM₁₀ je provedena **Přílohách 1** a **2**. Ostatní látky vizualizovány nebyly, vzhledem k obdobné distribuci izolinií.

Tabulka 6: Shrnutí výsledků výpočtu – **varianta Nulová**

| | bnz(a)pr | benzen | CO | NO ₂ | | NO _x | PM ₁₀ | | PM _{2,5} |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------|-----------------|-------|-----------------|------------------|-------|-------------------|
| jednotky | ng.m ⁻³ | μg.m ⁻³ | | | | | | | |
| limit | 1 | 5 | 10000 | 200 | 40 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| pozadí | 1,77 | 1,7 | – | – | 20,7 | | 45 | 25.5 | 19.9 |
| maximum | 0.22 | 0.37 | 570.71 | 31.69 | 27.78 | 25.23 | 13.88 | 4.21 | 2.62 |
| % limitu | 22.00 | 7.40 | 5.71 | 15.85 | 69.45 | 84.10 | 27.76 | 10.53 | 10.48 |
| 1 | 0.03 | 0.04 | 116.91 | 10.02 | 3.93 | 3.59 | 3.97 | 0.70 | 0.35 |
| 2 | 0.06 | 0.09 | 196.40 | 14.28 | 7.60 | 6.92 | 5.69 | 1.24 | 0.69 |
| 3 | 0.06 | 0.09 | 229.60 | 18.44 | 7.62 | 6.94 | 6.84 | 1.28 | 0.69 |
| 4 | 0.17 | 0.29 | 294.33 | 21.70 | 24.65 | 22.42 | 10.46 | 4.00 | 2.30 |
| 5 | 0.11 | 0.17 | 192.04 | 13.97 | 15.15 | 13.79 | 5.72 | 2.51 | 1.40 |
| 6 | 0.13 | 0.19 | 201.46 | 16.59 | 17.61 | 16.06 | 8.08 | 3.02 | 1.61 |
| 7 | 0.13 | 0.19 | 249.86 | 26.81 | 16.15 | 14.71 | 12.06 | 2.71 | 1.48 |
| 8 | 0.09 | 0.12 | 219.97 | 23.56 | 12.27 | 11.20 | 10.61 | 2.22 | 1.13 |
| 9 | 0.07 | 0.09 | 226.19 | 27.04 | 8.92 | 8.14 | 12.40 | 1.60 | 0.82 |
| 10 | 0.03 | 0.04 | 140.14 | 10.69 | 3.52 | 3.21 | 4.56 | 0.63 | 0.32 |

Tabulka 7: Shrnutí výsledků výpočtu – **varianta Aktivní**

| | bnz(a)pr | benzen | CO | NO ₂ | | NO _x | PM ₁₀ | | PM _{2,5} |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------|-----------------|-------|-----------------|------------------|------|-------------------|
| jednotky | ng.m ⁻³ | μg.m ⁻³ | | | | | | | |
| limit | 1 | 5 | 10000 | 200 | 40 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| pozadí | 1,77 | 1,7 | – | – | 20,7 | | 45 | 25.5 | 19.9 |
| maximum | 0.16 | 0.30 | 362.73 | 31.83 | 22.88 | 20.74 | 15.35 | 3.78 | 2.18 |
| % limitu | 16.00 | 6.00 | 3.63 | 15.92 | 57.20 | 69.13 | 30.70 | 9.45 | 8.72 |
| 1 | 0.03 | 0.04 | 82.99 | 7.93 | 4.34 | 3.96 | 3.34 | 0.78 | 0.39 |
| 2 | 0.05 | 0.07 | 115.69 | 10.52 | 6.36 | 5.79 | 4.36 | 1.09 | 0.57 |
| 3 | 0.06 | 0.08 | 117.65 | 11.51 | 7.30 | 6.66 | 4.51 | 1.27 | 0.65 |
| 4 | 0.14 | 0.22 | 220.94 | 25.90 | 19.03 | 17.32 | 11.76 | 3.27 | 1.76 |
| 5 | 0.09 | 0.14 | 128.59 | 13.58 | 12.58 | 11.46 | 6.40 | 2.18 | 1.15 |
| 6 | 0.12 | 0.19 | 189.73 | 21.58 | 17.30 | 15.76 | 9.97 | 3.01 | 1.58 |
| 7 | 0.11 | 0.18 | 188.80 | 23.59 | 15.82 | 14.41 | 10.95 | 2.70 | 1.43 |
| 8 | 0.10 | 0.14 | 268.09 | 27.57 | 13.77 | 12.55 | 12.03 | 2.47 | 1.28 |
| 9 | 0.08 | 0.12 | 320.02 | 34.89 | 10.66 | 9.72 | 15.45 | 1.89 | 0.98 |
| 10 | 0.03 | 0.04 | 87.11 | 87.11 | 10.00 | 4.21 | 3.84 | 0.78 | 0.38 |

maximum – nejvyšší vypočtená hodnota
 (viz komentář v další části textu)

Orientační umístění bodů:

- 1** Pod Žamboškou 170
- 2** Štěpánská 1888
- 3** Pod Žamboškou 253
- 4** Na Dolansku 351
- 5** Na Dolansku 352

Poloha bodů je patrná z **Obrázku 4** na straně 6.

- 6** Na Dolansku 355
- 7** Rokytnice 278
- 8** Rokytnice 415
- 9** Rokytnice 185
- 10** Amerika 474

Výpočet provedený v rámci Exhalační a rozptylové studie prokázal, že příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek dosahují podlimitních hodnot. V případě benzenu, CO, ročního limitu PM₁₀ a PM_{2,5} je nejvyšší vypočtený příspěvek v rámci jednotek procent limitu, v případě benzo(a)pyrenu, hodinového limitu NO₂ a denního limitu PM₁₀ jsou to nižší desítky procent limitu. Pouze roční příspěvky NO₂ a NO_x dosahují přes 50% limitu, což koresponduje s postavením dopravy jako dominantního zdroje těchto znečišťujících látek. Jedná se však o nejvyšší vypočtené hodnoty, které jsou dosahovány v bezprostřední blízkosti komunikace.

Při přímém porovnání obou stavů lze potvrdit logický předpoklad s rozdělením emisního proudu a následným rozdělením imisního příspěvku a mírného snížení dosahovaných maximálních hodnot. Také je patrný přesun maximálních hodnot z oblastí stávající křižovatkové větve do prostoru nové okružní křižovatky.

Porovnání se stávajícím imisním pozadím nelze provést prostým součtem vypočtených a uváděných hodnot, neboť zvažovaná doprava je již v současnosti součástí imisního pozadí dané lokality. Lze však konstatovat, že vypočtené hodnoty svým podílem korespondují s hodnotami pozadí.

5. NÁVRH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ

Posuzovaný záměr nenaplnuje dikci odst. 5 § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a nevyžaduje tedy návrh a realizaci kompenzačních opatření.

6. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

V rámci zpracování Exhalační a rozptylové studie byly programem MEFA 13 odvozeny emise hlavních znečišťujících látek z provozu na vybrané silniční síti a následně byl referenční metodou SYMOS'97 stanoven jejich imisní příspěvek do ovzduší.

Výpočet byl proveden pro intenzity dopravy odpovídající prognóze k roku 2019 pro dvě modelové situace – stav bez výstavby (**varianta Nulová**) a s výstavbou (**varianta Aktivní**).

Výpočet byl proveden na 1 266 referenčních bodech ve variantě bez výstavby a 1 262 referenčních bodech ve variantě s výstavbou, pokrývajících území 1,3 x 1,3 km.

V zájmovém území je v současnosti překračován imisní limity pro benzo(a)pyren.

Vypočtené imisní příspěvky korespondují s rozdělením emisního proudu vlivem přesunu části dopravy na novou křižovatkovou větev, což povede i ke zvýšení plynulosti dopravy a mírnému snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší. Při porovnání imisních příspěvků obou variant dochází ve **variantě Aktivní** k mírnému snížení maximálních hodnot imisních příspěvků a k přesunu maxim od stávající stykové křižovatky a křižovatkové větve směrem k nové okružní křižovatce.

Celkově lze konstatovat, že vliv předkládaného záměru (doplnění křižovatkové větve) na imisní situaci je zcela minimální, resp. mírně pozitivní a že vypočtené příspěvky znečišťujících látek jsou hluboce podlimitní a korespondují s uváděnými hodnotami stávajícího imisního pozadí.

7. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

- [1] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění
- [2] Vyhláška č. 415/2012 Sb, v platném znění
- [3] Metodický pokyn Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika
- [4] http://www.idea-envi.cz/produkty_symos.html
- [5] Kolektiv autorů: **Metodická příručka modelu SYMOS'97 – aktualizace 2013.** Věstník Ministerstva životního prostředí České republiky, částka 11, ročník 2013
<http://www.mzp.cz/osv/edice.nsf/doc/6F13383FD006D5F7C1257C430030CA53>
- [6] <http://www.cuzk.cz/Uvod/Produkty-a-sluzby/Zememerictvi/Poskytovani-a-prohlizeni-geograficky-podkladu.aspx>
- [7] Dokumentace pro územní rozhodnutí **I/69 Vsetín, rampa Mostecká.** HBH Projekt, leden 2017 (rozpracovaná verze).
- [8] Příloha **F.05 Dopravní studie**, dokumentace pro územní rozhodnutí I/69 Vsetín, rampa Mostecká. Ing. Tomáš Plichta, HBH Projekt, leden 2017.
- [9] <http://www.atem.cz/mefa.php>
- [10] Technické podmínky 291: **Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí.** EDIP s.r.o., 2012
- [11] http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html
- [12] **Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika.** Dostupné na internetové adrese:
http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html

I/69 Vsetín, rampa Mostecká

Dokumentace pro územní rozhodnutí

F.07 Exhalační a rozptylová studie

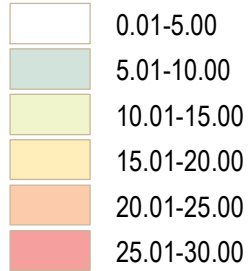
Příspěvek k hodinové koncentraci NO₂ (µg.m⁻³)

Imisní limit: 200 µg.m⁻³



Příspěvek k průměrné roční koncentraci NO₂ (µg.m⁻³)

Imisní limit: 40 µg.m⁻³

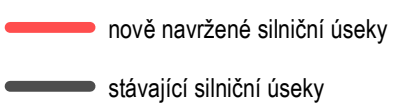


Imisní pozadí 2011-2015

20.7 čtverec 1x1 km (hodnota ročního průměru)

● vybrané výpočtové body

Silniční úseky zahrnuté do výpočtu



0 50 100 200 m

Imisní příspěvek NO₂ z dopravy na vybraných silničních úsecích

vypracoval: Mgr. David Kouřil
datum: leden 2017
měřítko: 1:4 000
mapový podklad: Základní mapa ČR 1:10 000 © ČÚZK

Příloha 1



Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabatníkova 5, 602 00 Brno

varianta Nulová

varianta Aktivní

I/69 Vsetín, rampa Mostecká

Dokumentace pro územní rozhodnutí

F.07 Exhalační a rozptylová studie

Příspěvek k denní koncentraci PM₁₀ (µg.m⁻³)

limisní limit: 50 µg.m⁻³

- 3
- 6
- 9
- 12

Příspěvek k průměrné roční koncentraci PM₁₀ (µg.m⁻³)

limisní limit: 50 µg.m⁻³

- 0.01-0.70
- 0.71-1.40
- 1.41-2.10
- 2.11-2.80
- 2.81-3.50
- 3.51-4.20

limisní pozadí 2011-2015

- 45** čtverec 1x1 km (36. nejvyšší denní hodnota / roční průměr)
- vybrané výpočtové body

Silniční úseky zahrnuté do výpočtu

- nově navržené silniční úseky
- stávající silniční úseky

0 50 100 200 m

limisní příspěvek PM₁₀ z dopravy na vybraných silničních úsecích

vypracoval: Mgr. David Kouřil
datum: leden 2017
měřítko: 1:4 000
mapový podklad: Základní mapa ČR 1:10 000 © ČÚZK

Příloha 2



Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabatníkova 5, 602 00 Brno

varianta Nulová

varianta Aktivní

44.3 / 15.4

45 / 20.7

43.6 / 14.1

45 / 20.7


43.6 / 14.1

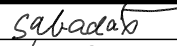




F

DÚR

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

| | |
|--|--|
| <p>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00 PRAHA 4 stavbu zajišťuje Správa Zlín Fügenerovo nábřeží 5476, 760 01 ZLÍN</p> <hr/> <p>I/69 VSETÍN, RAMPA MOSTECKÁ</p> |  <p>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR</p> |
|--|--|

| | | | |
|--|--|-------------------|-------------------------|
| <p>GENERÁLNÍ PROJEKTANT: HBH Projekt spol. s r. o.</p> <p>HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: ING. PETR SABADÁŠ</p> |  <p>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátníkova 5, 602 00 BRNO</p> | <p>Č. ZAKÁZKY</p> | <p>2015/0099</p> |
|--|--|-------------------|-------------------------|

| | | | |
|--|----------------------------|--|--|
| <p>VEDOUCÍ PROJEKTANT</p> | <p>ING. SABADÁŠ</p> |  |  <p>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátníkova 5, 602 00 BRNO</p> |
| <p>ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT</p> | <p>ING. KRYL</p> |  | |
| <p>VYPRACOVAL</p> | <p>ING. KRYL</p> |  | |
| <p>KRESLIL</p> | | | |
| <p>Kontroloval</p> | <p>MGR. KOUŘIL</p> |  | |
| <p>KRAJ: ZLÍNSKÝ</p> | <p>MěÚ: VSETÍN</p> | <p>DATUM</p> | <p>LEDEN 2017</p> |
| <p>NÁZEV ČÁSTI</p> <p>F – SOUVISÍCÍ DOKUMENTACE</p> | | <p>FORMÁT</p> | <p>26 A4</p> |
| | | <p>MĚŘÍTKO</p> | |
| | | <p>ÚČEL</p> | <p>DÚR</p> |
| | | <p>ČÍS. ZAKÁZKY</p> | <p>2015/0099</p> |
| <p>NÁZEV PŘÍLOHY</p> <p>HLUKOVÁ STUDIE</p> | | <p>ARCHIVNÍ ČÍS.</p> | |
| | | <p>ČÍS. SOUPRAVY</p> | <p>ČÍS. VÝKRESU</p> |
| | | | <p>06</p> |

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| 1. Zadání hlukové studie | 2 |
| 2. Hodnocené území a způsob výpočtu | 3 |
| 3. Limitní hladiny hluku a intenzity dopravy | 5 |
| 3.1 Intenzity dopravy | 6 |
| 3.2 Stanovení intenzit dopravy v roce 2000 pro vyhodnocení možnosti uplatnění korekce na SHZ..... | 10 |
| 4. Výsledky výpočtů..... | 14 |
| 4.1 Stav bez výstavby, r. 2019..... | 14 |
| 4.2 Stav po výstavbě, r. 2019..... | 14 |
| 4.3 Stav po výstavbě - změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy..... | 14 |
| 4.4 Stav bez výstavby, r. 2000..... | 14 |
| 4.5 Stav po výstavbě - změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy v porovnání se stavem roku 2000..... | 14 |
| 5. Závěry | 15 |
| 6. Seznam použitých podkladů | 15 |

PŘÍLOHY

- Příloha 1:** Stav bez výstavby, r. 2019
Příloha 2: Stav po výstavbě, r. 2019
Příloha 3: Stav po výstavbě - změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy
Příloha 4: Stav bez výstavby, r. 2000
Příloha 5: Stav po výstavbě - změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy v porovnání se stavem roku 2000

1. ZADÁNÍ HLUKOVÉ STUDIE

Hluková studie byla zpracována pro účely dokumentace pro územní rozhodnutí stavby „**I/69 Vsetín, rampa Mostecká**“, jako příloha F.06.

Cílem Hlukové studie je vyhodnocení hlukového zatížení území a zástavby v okolí připravované stavby a v případě potřeby i návrh vhodných protihlukových opatření.

Objednatel

Ředitelství silnic a dálnice ČR
Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Stavbu zajišťuje

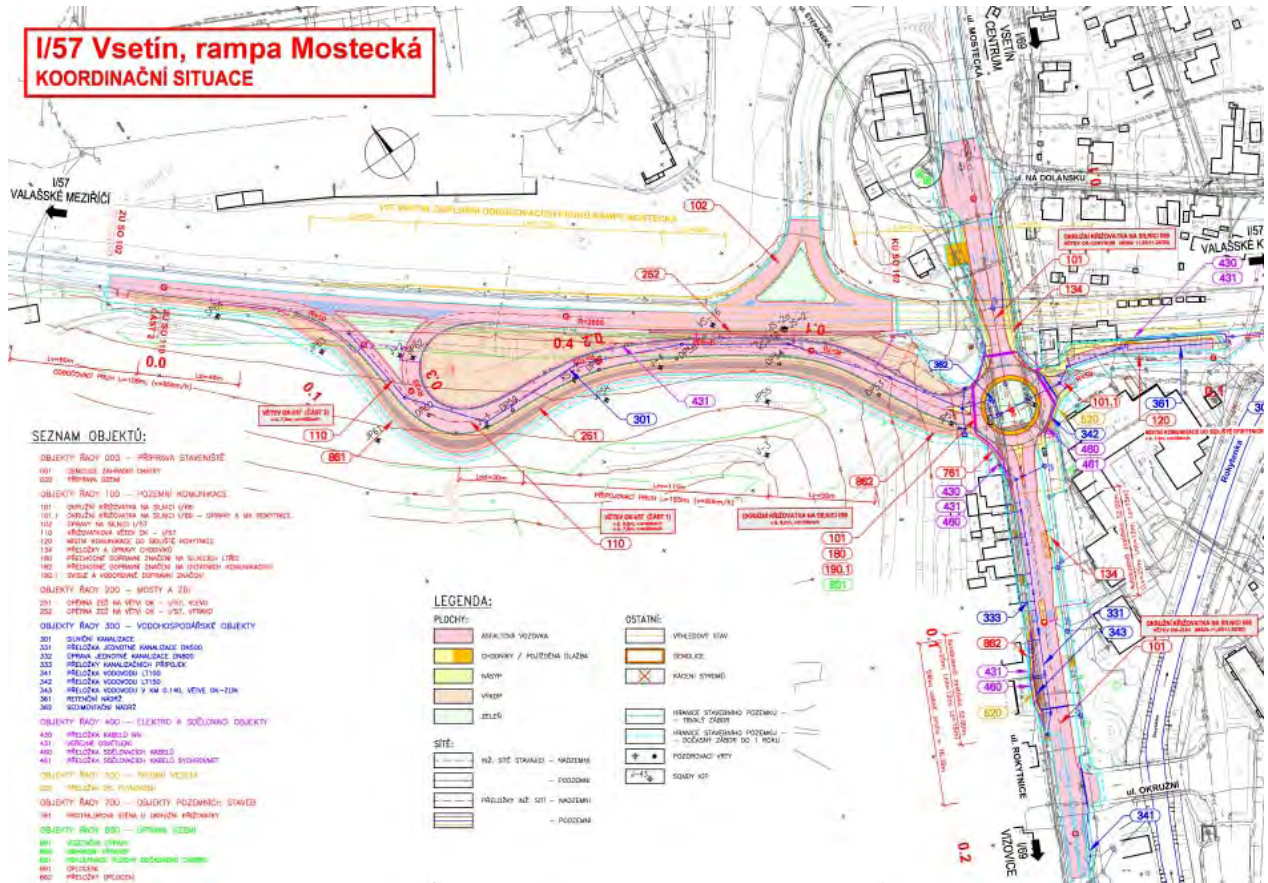
Ředitelství silnic a dálnice ČR
Správa Zlín
Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín
Kontaktní osoba: Ing. Lubomír Röhrer lubomir.rohrer@rsd.cz

Zpracovatel Hlukové studie

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno
Zpracoval: Ing. Vladimír Kryl v.kryl@hbh.cz

2. HODNOCENÉ ÚZEMÍ A ZPŮSOB VÝPOČTU

Území stavby:



Předmětem stavby je propojení silnice I/57 (Valašské Meziříčí-Vsetín-Brumov-Bylnice-ČR/SR) a silnice I/69 (Vizovice – Vsetín), která je v současné době realizována jako 1/2 deltovité křižovatky, zřízením nové větve „rampa Mostecká“.

Výpočet byl proveden výpočtovým programem SoundPLAN, v. 7.4, použitý standard RLS 90. Vstupní data do výpočtového modelu (určení průměrných denních i nočních hodinových intenzit pro osobní, resp. nákladní vozidla) jsou v souladu s II. novelou metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy.

Hlukové zatížení území je v grafických přílohách dokumentováno barevnými izofonami (výška 2 m nad terénem). Hodnoty hluku ve výpočtových bodech (před fasádou obytných objektů na úrovni jednotlivých podlaží) jsou v grafických přílohách zobrazeny formou tabulky, kde jednotlivé řádky jsou hodnoty pro jednotlivá podlaží a v prvním sloupci je uvedena hodnoty hluku v denní době a ve druhém pak v noční době v dB. Ve vypočtených hodnotách nejsou započteny odrazy od vlastní fasády (dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.).

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů (tzn. ve znění NV č. 217/2016) a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Výpočtové body hluku byly zvoleny v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí plánované stavby takto:

č.1 – RD Rokytnice 185

č.2a č. 3 – Pod Žamboškou 252a 253, bytové domy zvláštního určení (senioři, invalidé)

č.4 – RD Na Dolansku 351

č.5 – RD Na Dolansku 355

č.6 – panelový dům, Rokytnice 415

č.7 – panelový dům, Štěpánská 1888

3. LIMITNÍ HLADINY HLUKU A INTENZITY DOPRAVY

Podle ustanovení Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ (50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

| Druh chráněného prostoru | Korekce [dB] | | | |
|---|--------------|----|-----|-----|
| | 1) | 2) | 3) | 4) |
| Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní | -5 | 0 | +5 | +15 |
| Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní | 0 | 0 | +5 | +15 |
| Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor | 0 | +5 | +10 | +20 |

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.*
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.*
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.*

Pro hodnocenou stavbu jsou pak hygienické limity hluku následující:

pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60$ dB

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50$ dB

pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže pak

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 70$ dB

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60$ dB

3.1 INTENZITY DOPRAVY

Intenzity dopravy byly převzaty z přílohy DÚR F.05 Dopravní studie – viz [6]. Jako výpočtový rok byl použit rok 2019 (předpokládaný rok uvedení stavby do provozu).

Schéma úseků stávající a výhledové dopravní sítě:



Porovnání intenzit dopravy (RPDI) před a po realizaci stavby (rok 2019, voz/24h)

| komunikace | úsek | označení úseků v příloze 1 | stav | | | |
|-------------------------|--|----------------------------------|----------------|-------|--------------|-------|
| | | | před realizací | | po realizaci | |
| | | | SV | TV | SV | TV |
| I/57 | Semetín - křiž se sil. I/69 | 1a+1b | 13 054 | 1 770 | 13 054 | 1 770 |
| I/57 | křiž. s I/69 - křiž. s Generála Klapálka | 5a+5b | 11 282 | 1 530 | 11 282 | 1 530 |
| I/69 | křiž. s větví křiž. I/57xI/69 - křiž. s MK Hlásenka | 12 | 17 351 | 2 353 | 17 351 | 2 353 |
| I/69 | křiž. s větví křiž. I/57xI/69 - křiž. s MK Na Dolansku | 14a+14b | 17 344 | 2 352 | 15 992 | 2 049 |
| I/69 | křiž. s MK Na Dolansku - křiž. s MK Okružní | 6a+6b | 14 766 | 2 002 | 14 766 | 2 002 |
| větev křiž. I/57 x I/69 | sil. I/57 - křiž. s MK Štěpánská | 7+9 | 12 507 | 1 696 | 6 268 | 848 |
| větev křiž. I/57 x I/69 | křiž. s MK Štěpánská - křiž. s I/69 | 11 | 14 013 | 1 900 | 9 237 | 1 253 |
| MK Štěpánská | křiž. s větví křiž. I/57xI/69 - křiž. s MK Benátky | 10 | 5 116 | 694 | 5 116 | 694 |

Intenzity dopravy (RPDI) po realizaci stavby (voz/24h)

| ÚSEK | DRUH VOZIDLA | ROK | | | | | | |
|------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2019 | 2020 | 2024 | 2029 | 2030 | 2034 | 2039 |
| 1a | LV | 5 642 | 5 780 | 6 376 | 6 835 | 6 926 | 7 247 | 7 660 |
| | TV | 885 | 885 | 910 | 936 | 944 | 961 | 986 |
| | celkem | 6 527 | 6 665 | 7 286 | 7 771 | 7 870 | 8 208 | 8 646 |
| 1b | LV | 5 642 | 5 780 | 6 376 | 6 835 | 6 926 | 7 247 | 7 660 |
| | TV | 885 | 885 | 910 | 936 | 944 | 961 | 986 |
| | celkem | 6 527 | 6 665 | 7 286 | 7 771 | 7 870 | 8 208 | 8 646 |
| 2 | LV | 3 079 | 3 154 | 3 480 | 3 730 | 3 780 | 3 955 | 4 180 |
| | TV | 483 | 483 | 497 | 511 | 515 | 524 | 538 |
| | celkem | 3 562 | 3 637 | 3 977 | 4 241 | 4 295 | 4 479 | 4 718 |
| 3 | LV | 2 563 | 2 626 | 2 896 | 3 105 | 3 146 | 3 292 | 3 480 |
| | TV | 402 | 402 | 413 | 425 | 429 | 436 | 448 |
| | celkem | 2 965 | 3 028 | 3 309 | 3 530 | 3 575 | 3 728 | 3 928 |
| 4 | LV | 2 313 | 2 369 | 2 614 | 2 802 | 2 840 | 2 971 | 3 140 |
| | TV | 363 | 363 | 373 | 384 | 387 | 394 | 404 |
| | celkem | 2 676 | 2 732 | 2 987 | 3 186 | 3 227 | 3 365 | 3 544 |
| 5a | LV | 4 876 | 4 995 | 5 510 | 5 907 | 5 986 | 6 263 | 6 620 |
| | TV | 765 | 765 | 787 | 809 | 816 | 831 | 852 |
| | celkem | 5 641 | 5 760 | 6 297 | 6 716 | 6 802 | 7 094 | 7 472 |
| 5b | LV | 4 876 | 4 995 | 5 510 | 5 907 | 5 986 | 6 263 | 6 620 |
| | TV | 765 | 765 | 787 | 809 | 816 | 831 | 852 |
| | celkem | 5 641 | 5 760 | 6 297 | 6 716 | 6 802 | 7 094 | 7 472 |
| 6a | LV | 6 382 | 6 538 | 7 212 | 7 731 | 7 835 | 8 198 | 8 665 |
| | TV | 1 001 | 1 001 | 1 030 | 1 058 | 1 068 | 1 087 | 1 115 |
| | celkem | 7 383 | 7 539 | 8 242 | 8 789 | 8 903 | 9 285 | 9 780 |
| 6b | LV | 6 382 | 6 538 | 7 212 | 7 731 | 7 835 | 8 198 | 8 665 |
| | TV | 1 001 | 1 001 | 1 030 | 1 058 | 1 068 | 1 087 | 1 115 |
| | celkem | 7 383 | 7 539 | 8 242 | 8 789 | 8 903 | 9 285 | 9 780 |
| 7 | LV | 2 327 | 2 384 | 2 630 | 2 819 | 2 857 | 2 989 | 3 159 |
| | TV | 364 | 364 | 374 | 385 | 388 | 395 | 406 |
| | celkem | 2 691 | 2 748 | 3 004 | 3 204 | 3 245 | 3 384 | 3 565 |
| 8 | LV | 2 549 | 2 611 | 2 881 | 3 088 | 3 129 | 3 274 | 3 461 |
| | TV | 401 | 401 | 412 | 424 | 428 | 435 | 447 |
| | celkem | 2 950 | 3 012 | 3 293 | 3 512 | 3 557 | 3 709 | 3 908 |
| 9 | LV | 3 093 | 3 168 | 3 495 | 3 747 | 3 797 | 3 973 | 4 199 |
| | TV | 484 | 484 | 498 | 512 | 516 | 525 | 539 |
| | celkem | 3 577 | 3 652 | 3 993 | 4 259 | 4 313 | 4 498 | 4 738 |
| 10 | LV | 4 422 | 4 530 | 4 997 | 5 357 | 5 429 | 5 680 | 6 004 |
| | TV | 694 | 694 | 714 | 734 | 740 | 753 | 773 |
| | celkem | 5 116 | 5 224 | 5 711 | 6 091 | 6 169 | 6 433 | 6 777 |
| 11 | LV | 7 984 | 8 179 | 9 023 | 9 672 | 9 801 | 10 256 | 10 840 |
| | TV | 1 253 | 1 253 | 1 289 | 1 325 | 1 337 | 1 360 | 1 396 |
| | celkem | 9 237 | 9 432 | 10 312 | 10 997 | 11 138 | 11 616 | 12 236 |
| 12 | LV | 14 998 | 15 364 | 16 949 | 18 168 | 18 412 | 19 266 | 20 363 |
| | TV | 2 353 | 2 353 | 2 420 | 2 487 | 2 510 | 2 555 | 2 622 |
| | celkem | 17 351 | 17 717 | 19 369 | 20 655 | 20 922 | 21 821 | 22 985 |

Pozn. Kategorie LV představuje osobní automobily a motocykly, TV jsou všechna ostatní vozidla, SV vozidla celkem.

| ÚSEK | DRUH VOZIDLA | ROK | | | | | | |
|------|--------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2019 | 2020 | 2024 | 2029 | 2030 | 2034 | 2039 |
| 13a | LV | 7 225 | 7 401 | 8 165 | 8 752 | 8 870 | 9 281 | 9 810 |
| | TV | 1 134 | 1 134 | 1 166 | 1 199 | 1 210 | 1 231 | 1 264 |
| | celkem | 8 359 | 8 535 | 9 331 | 9 951 | 10 080 | 10 512 | 11 074 |
| 13b | LV | 7 991 | 8 186 | 9 030 | 9 680 | 9 810 | 10 265 | 10 850 |
| | TV | 1 253 | 1 253 | 1 289 | 1 325 | 1 337 | 1 360 | 1 396 |
| | celkem | 9 244 | 9 439 | 10 319 | 11 005 | 11 147 | 11 625 | 12 246 |
| 14a | LV | 6 147 | 6 297 | 6 947 | 7 446 | 7 546 | 7 896 | 8 346 |
| | TV | 965 | 965 | 993 | 1 020 | 1 029 | 1 048 | 1 075 |
| | celkem | 7 112 | 7 262 | 7 940 | 8 466 | 8 575 | 8 944 | 9 421 |
| 14b | LV | 6 912 | 7 081 | 7 811 | 8 373 | 8 485 | 8 879 | 9 385 |
| | TV | 1 084 | 1 084 | 1 115 | 1 146 | 1 156 | 1 177 | 1 208 |
| | celkem | 7 996 | 8 165 | 8 926 | 9 519 | 9 641 | 10 056 | 10 593 |
| 15 | LV | 2 450 | 2 532 | 2 756 | 2 940 | 2 981 | 3 103 | 3 267 |
| | TV | 50 | 50 | 50 | 51 | 51 | 51 | 52 |
| | celkem | 2 500 | 2 582 | 2 806 | 2 991 | 3 032 | 3 154 | 3 319 |
| 16 | LV | 8 426 | 8 632 | 9 522 | 10 207 | 10 344 | 10 824 | 11 440 |
| | TV | 1 253 | 1 253 | 1 289 | 1 325 | 1 337 | 1 360 | 1 396 |
| | celkem | 9 679 | 9 885 | 10 811 | 11 532 | 11 681 | 12 184 | 12 836 |
| 17 | LV | 7 201 | 7 377 | 8 138 | 8 723 | 8 840 | 9 250 | 9 777 |
| | TV | 1 228 | 1 228 | 1 263 | 1 298 | 1 310 | 1 333 | 1 368 |
| | celkem | 8 429 | 8 605 | 9 401 | 10 021 | 10 150 | 10 583 | 11 145 |
| 18 | LV | 8 426 | 8 632 | 9 522 | 10 207 | 10 344 | 10 824 | 11 440 |
| | TV | 1 253 | 1 253 | 1 289 | 1 325 | 1 337 | 1 360 | 1 396 |
| | celkem | 9 679 | 9 885 | 10 811 | 11 532 | 11 681 | 12 184 | 12 836 |
| 19 | LV | 2 044 | 2 094 | 2 310 | 2 476 | 2 509 | 2 626 | 2 775 |
| | TV | 252 | 252 | 259 | 266 | 269 | 274 | 281 |
| | celkem | 2 296 | 2 346 | 2 569 | 2 742 | 2 778 | 2 900 | 3 056 |
| 20 | LV | 8 426 | 8 632 | 9 522 | 10 207 | 10 344 | 10 824 | 11 440 |
| | TV | 1 253 | 1 253 | 1 289 | 1 325 | 1 337 | 1 360 | 1 396 |
| | celkem | 9 679 | 9 885 | 10 811 | 11 532 | 11 681 | 12 184 | 12 836 |
| 21 | LV | 5 347 | 5 477 | 6 043 | 6 477 | 6 564 | 6 869 | 7 260 |
| | TV | 770 | 770 | 792 | 814 | 821 | 836 | 858 |
| | celkem | 6 117 | 6 247 | 6 835 | 7 291 | 7 385 | 7 705 | 8 118 |
| 22 | LV | 7 661 | 7 848 | 8 658 | 9 280 | 9 405 | 9 841 | 10 402 |
| | TV | 1 133 | 1 133 | 1 165 | 1 198 | 1 209 | 1 230 | 1 262 |
| | celkem | 8 794 | 8 981 | 9 823 | 10 478 | 10 614 | 11 071 | 11 664 |
| 23 | LV | 1 514 | 1 551 | 1 711 | 1 834 | 1 859 | 1 945 | 2 056 |
| | TV | 168 | 168 | 173 | 178 | 179 | 182 | 187 |
| | celkem | 1 682 | 1 719 | 1 884 | 2 012 | 2 038 | 2 127 | 2 243 |
| 24 | LV | 1 100 | 1 127 | 1 243 | 1 333 | 1 350 | 1 413 | 1 493 |
| | TV | 80 | 80 | 82 | 85 | 85 | 87 | 89 |
| | celkem | 1 180 | 1 207 | 1 325 | 1 418 | 1 435 | 1 500 | 1 582 |
| 25 | LV | 3 000 | 3 100 | 3 375 | 3 600 | 3 650 | 3 800 | 4 000 |
| | TV | 100 | 100 | 101 | 102 | 102 | 103 | 104 |
| | celkem | 3 100 | 3 200 | 3 476 | 3 702 | 3 752 | 3 903 | 4 104 |

Pozn. Kategorie LV představuje osobní automobily a motocykly, TV jsou všechna ostatní vozidla. SV vozidla celkem.

Do výpočtového modelu byly intenzity dopravy zadávány v podrobném členění pro noční a denní dobu (blíže viz [6]).

3.2. STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY V ROCE 2000 PRO VYHODNOCENÍ MOŽNOSTI UPLATNĚNÍ KOREKCE NA SHZ

Možnost uplatnění korekce na starou hlukovou zátěž $L_{Aeq,16h}$ pro denní dobu a $L_{Aeq,8h}$ pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy.

Výchozí podklady

- 1) Výsledky sčítání dopravy z roku 2000 (ŘSD ČR)
- 2) Vsetín rozšíření silnice I/57, stanovení intenzit na křižovatkách (Adias s.r.o., 2003)
- 3) Město Vsetín, dopravní průzkumy (Adias s.r.o., 2006)
- 4) Výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2011 (RNDr. M. Liberko, ing. L. Ládiš)
- 5) TP 189 Stanovení intenzit dopravy (EDIP s.r.o., 2012)

Stanovení intenzit v roce 2000

Intenzity dopravy (RPDI) v roce 2000



Při stanovení intenzit dopravy v posuzovaném území v roce 2000 se vycházelo údajů ze sčítání ŘSD. Vzhledem k umístění sčítacích stanic na území města Vsetína bylo možno použít pouze zatížení na silnici I/57 a III/05735 (sčítací úseky 7-1287, 7-1305 a 7-1361). Úsek na silnici I/69 je značně vzdálený od posuzované křižovatky a jeho hodnoty, uváděné ve

výsledcích celostátního sčítání dopravy (CSD) v roce 2000, nejsou tedy pro posouzení této křižovatky použitelné.

Z tohoto důvodu bylo zatížení silnice I/69 převzato z podkladů č.2. V této dokumentaci, zpracované pro Ředitelství silnic a dálnic ČR v roce 2003, bylo stanoveno zatížení mimoúrovňové křižovatky v roce 2000 na základě průzkumů provedených dne 2. 10. 2002. Z této dokumentace rovněž byly použity i údaje o zatížení obou úseků křižovatkové větve.

Roční průměrné denní intenzity (RPDI) uvedené v CSD 2000 v okolí posuzované křižovatky jsou uvedené v tabulce 1. Jelikož se v roce 2000 používala jiná metodika kategorizace vozidel (hodnota TV obsahovala i přívěsy a návěsy) bylo nutno hodnoty těžkých vozidel upravit tak, aby odpovídaly stávající metodice sčítání dopravy. V tabulce jsou pro doplnění uvedeny i hodnoty na silnici I/69, které byly zjištěny v profilu 7-1362, značně vzdáleném od křižovatky Mostecká.

Intenzity dopravy na posuzovaných komunikacích v roce 2000 (RPDI)

Údaje ze sčítání ŘSD dle tehdy platné metodiky (voz/24 h)

| Sčítací profil | kategorie vozidel | | | | | | | | | | | | | celkem |
|----------------|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-------|-------|----|--------|
| | N1 | N2 | PN2 | N3 | PN3 | NS | A | PA | TR | PTR | T | O | M | |
| 7-1287 | 934 | 186 | 49 | 397 | 93 | 173 | 58 | 0 | 4 | 1 | 1 895 | 8 177 | 54 | 10 126 |
| 7-1305 | 757 | 251 | 41 | 426 | 127 | 139 | 57 | 0 | 8 | 5 | 1 811 | 6 120 | 56 | 7 987 |
| 7-1361 | 833 | 79 | 10 | 79 | 4 | 23 | 181 | 0 | 7 | 2 | 1 218 | 9 144 | 94 | 10 456 |
| 7-1362 | 613 | 154 | 43 | 182 | 39 | 104 | 106 | 0 | 14 | 10 | 1 265 | 5 395 | 43 | 6 703 |

Vysvětlivky:

- N1 Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
- N2 Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů i s přívěsy
- PN2 Přívěsy středních nákladních vozidel
- N3 Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
- PN3 Přívěsy těžkých nákladních vozidel
- NS Návěsy
- A Autobusy
- PA Přívěsy autobusů
- TR Traktory bez přívěsů a s přívěsy
- PTR Přívěsy traktorů
- T Těžká motorová vozidla a přívěsy
- O Osobní a dodávková vozidla
- M Jednostopá motorová vozidla
- S Součet všech motorových vozidel a přívěsů

Dle platné metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy se při použití dat z celostátního sčítání dopravy do roku 2010 hodnoty I_{OA24} (intenzita osobních vozidel), I_{NA24} (intenzita nákladních vozidel) a I_{NS24} (intenzita nákladních souprav) určí podle následujících vztahů:

$$I_{OA24} = O + M$$

$$I_{NA24} = T - 2 \cdot (PN2 + PN3 + NS + PA + PTR)$$

$$I_{NS24} = PN2 + PN3 + NS + PA + PTR$$

Upravené hodnoty RPDI v roce 2000 dle současně platné metodiky kategorizace vozidel:

Údaje ze sčítání ŘSD dle metodiky CSD 2010 (voz/24 h)

| Profil, ulice | kategorie vozidel | | | | | | | | | | | | | celkem |
|---------------|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-------|-------|----|--------|
| | LN | SN | SNP | TN | TNP | NSN | A | AK | TR | TRP | TV | O | M | |
| 7-1287 | 934 | 137 | 49 | 131 | 93 | 173 | 58 | 0 | 3 | 1 | 1 579 | 8 177 | 54 | 9 810 |
| 7-1305 | 757 | 210 | 41 | 160 | 127 | 139 | 57 | 0 | 3 | 5 | 1 499 | 6 120 | 56 | 7 675 |
| 7-1361 | 833 | 69 | 10 | 52 | 4 | 23 | 181 | 0 | 5 | 2 | 1 179 | 9 144 | 94 | 10 417 |
| 7-1362 | 613 | 111 | 43 | 39 | 39 | 104 | 106 | 0 | 4 | 10 | 1 069 | 5 395 | 43 | 6 507 |

Vysvětlivky:

- LN Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
- SN Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
- SNP Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
- TN Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
- TNP Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
- NSN Návěsové soupravy nákladních vozidel
- A Autobusy
- AK Autobusy kloubové
- TR Traktory bez přívěsů
- TRP Traktory s přívěsy
- TV Těžká motorová vozidla celkem
- O Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
- M Jednostopá motorová vozidla
- SV Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)

Jelikož i údaje o zatížení křižovatky v roce 2000, pocházející z dokumentace zpracované v roce 2003, jsou ovlivněny tehdejší kategorizací vozidel, bylo nutno i zde provést korekci počtu těžkých vozidel. K redukci počtu těžkých vozidel na větvi křižovatky se použil níže uvedený redukční koeficient odvozený jako podíl počtu těžkých vozidel na čtyřech vjezdech do křižovatky dle nové metodiky k počtu vozidel včetně přívěsů a návěsu (dle metodiky používané v roce 2000):

$$K_{r,TV} = (1579 + 1499 + 1069 + 1179) / (1895 + 1811 + 1265 + 1218) = 0,86$$

K redukci počtu těžkých vozidel na silnici I/69 se požila stejná korekce, jak vychází z profilu 7-1362:

$$K_{r,TV} = 1069 / 1265 = 0,85$$

Jelikož v posuzovaném období roku 2000 neznáme podíl noční dopravy, byly pro jeho určení použity vztahy uvedené v metodice pro výpočet hluku z roku 2011 (podklady 4).

Podíl noční intenzity P_{noc} se určí:

$$P_{noc} = N_Z + (N_Q + k_{PNA} * P_{NA})$$

kde P_{NA} je celodenní podíl nákladní dopravy [%]

$$P_{NA} = (I_{NA24} + I_{NS24}) \times 100 / (I_{OA24} + I_{NA24} + I_{NS24}) \text{ [%]}$$

Intenzity dopravy na MÚK Mostecká v roce 2000 (RPDI)

(voz/24 h, voz/8 h resp. voz /16 h)

| silnice | úsek | RPDI | | RPI _{8h} | | RPI _{16h} | |
|--------------------|---|--------|-------|-------------------|-----|--------------------|-------|
| | | SV | TV | SV | TV | SV | TV |
| 57 | větev MÚK Mostecká-směr Val.Meziříčí | 9 810 | 1 579 | 718 | 174 | 9 092 | 1 405 |
| 57 | větev MÚK Mostecká-směr Val.Klobouky | 7 675 | 1 499 | 604 | 175 | 7 071 | 1 324 |
| větev MÚK Mostecká | od sil. I/57-křižovatka s MK Štěpánská | 9 759 | 1 490 | 702 | 162 | 9 057 | 1 328 |
| větev MÚK Mostecká | křižovatka s MK Štěpánská-křiž. s I/69 | 11 125 | 1 602 | 784 | 171 | 10 341 | 1 431 |
| III/05735 | větev MÚK-okružní křiž. s MK Hlásenka | 10 417 | 1 179 | 718 | 105 | 9 699 | 1 074 |
| I/69 | větev MÚK-křiž. s MK Na Dolansku | 12 770 | 1 819 | 898 | 194 | 11 872 | 1 625 |
| I/69 | křiž. s MK Na Dolansku-křiž. s MK Okružní | 10 872 | 1 548 | 764 | 165 | 10 108 | 1 383 |

Vysvětlivky k předcházející tabulce:

RPDI roční průměr denních intenzit (voz/24 h)

RPI_{8h} roční průměr intenzit v noční době (voz/8 h)

RPI_{16h} roční průměr intenzit v denní době (voz/16 h)

SV vozidla celkem

TV těžká vozidla – všechna vozidla mimo kategorie osobních automobilů (O) a motocyklů (M)

4. VÝSLEDKY VÝPOČTŮ

4.1 STAV BEZ VÝSTAVBY, R. 2019

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) pro stav bez výstavby (stávající stavební stav) jsou uvedeny v grafické **Příloze č. 1.**

Vypočtené hodnoty se pohybují v pásmu „stará hluková zátěž“, ve výpočtových bodech č. 1, 4 a 6 jsou v noční době mírně překračovány hodnoty 60 dB.

4.2 STAV PO VÝSTAVBĚ, R. 2019

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) pro stav po výstavbě v grafické **Příloze č. 2.**

Vypočtené hodnoty se pohybují v pásmu „stará hluková zátěž“. K překročení hodnoty 60dB noc dochází pouze ve výpočtovém bodě č. 4.

4.3 STAV PO VÝSTAVBĚ - ZMĚNA HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ PO VÝSTAVBĚ RAMPY

V grafické **Příloze č. 3** je provedeno vyhodnocení změny stavu hlukového zatížení území po výstavbě rampy Mostecká.

Změna plošného zatížení území hlukem je zobrazena jako rozdílové izofony se zobrazením rozdílových hodnot v dB v jednotlivých bodech výpočtového rastru. V místě výpočtových bodů je pak uvedena hodnota změny (snížení) hlukové zátěže v daném výpočtovém bodě na úrovni nejvíce hlukem zatíženého podlaží.

Z vypočtených hodnot vyplývá, že výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou.

Snížení hlukového zatížení v okolí okružní křižovatky je dáno snížením rychlosti dopravního proudu na k okružní křižovatce a na navazujících úsecích komunikací před nájezdem na okružní křižovatku a použitím mastixového krytu vozovky na nově budovaných úsecích komunikací.

4.4 STAV BEZ VÝSTAVBY, R. 2000

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) pro stav bez výstavby v roce 2000 je uvedeno v grafické **Příloze č. 4.**

Tento výpočet byl proveden pro účely průkazu možnosti použití hygienických limitů hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž.

4.5 STAV PO VÝSTAVBĚ - ZMĚNA HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ PO VÝSTAVBĚ RAMPY V POROVNÁNÍ SE STAVEM ROKU 2000

V grafické **Příloze č. 5** je provedeno vyhodnocení změny hlukového zatížení území po výstavbě rampy v porovnání se stavem roku 2000 (rozdíl hodnot uvedených v grafické Příloze č. 2 a Příloze č. 4).

Z výsledků výpočtů vyplývá, že ve všech výpočtových bodech lze použít hygienické limity s korekcí na starou hlukovou zátěž s výjimkou výpočtového bodu č. 4, kde je tento limit v noční době překračován o cca 3 dB.

Při výpočtu hlukového zatížení území pro rok 2000 a při jeho porovnání s novým stavem pro rok 2019 nebyly uvažovány korekce na postupné snižování hlučnosti vozidlového parku mezi roky 2000 a 2019. V případě že by byly započteny, tak by rozdíl mezi roky 2000 a rokem 2019 byly ještě o cca 1 dB nižší.

5. ZÁVĚRY

Z hlukové studie stavby „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“ vyplývá:

1. Výpočtem bylo prokázáno, že pro hodnocení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb lze použít hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž.
2. Výstavbou rampy Mostecká nedojde ke zhoršení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb v území dotčeném výstavbou.
3. Překračování hygienického limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž lze i po výstavbě rampy mostecká očekávat ve výpočtovém bodě č. 4 (RD Na Dolansku 351) a to o cca 3 dB v noční době. V ostatních výpočtových bodech se budou hodnoty hluku pohybovat v rámci hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž.

Na základě závěrů hlukové studie se navrhuje následující opatření:

Po realizaci stavby provést měření hluku v chráněném venkovním prostoru rodinného domu Na Dolansku č. 351. Měření bude provedeno jako 24 hodinové a bude doplněné sčítáním dopravy na přilehlých komunikacích po celou dobu měření. Měření bude provedeno akreditovanou firmou.

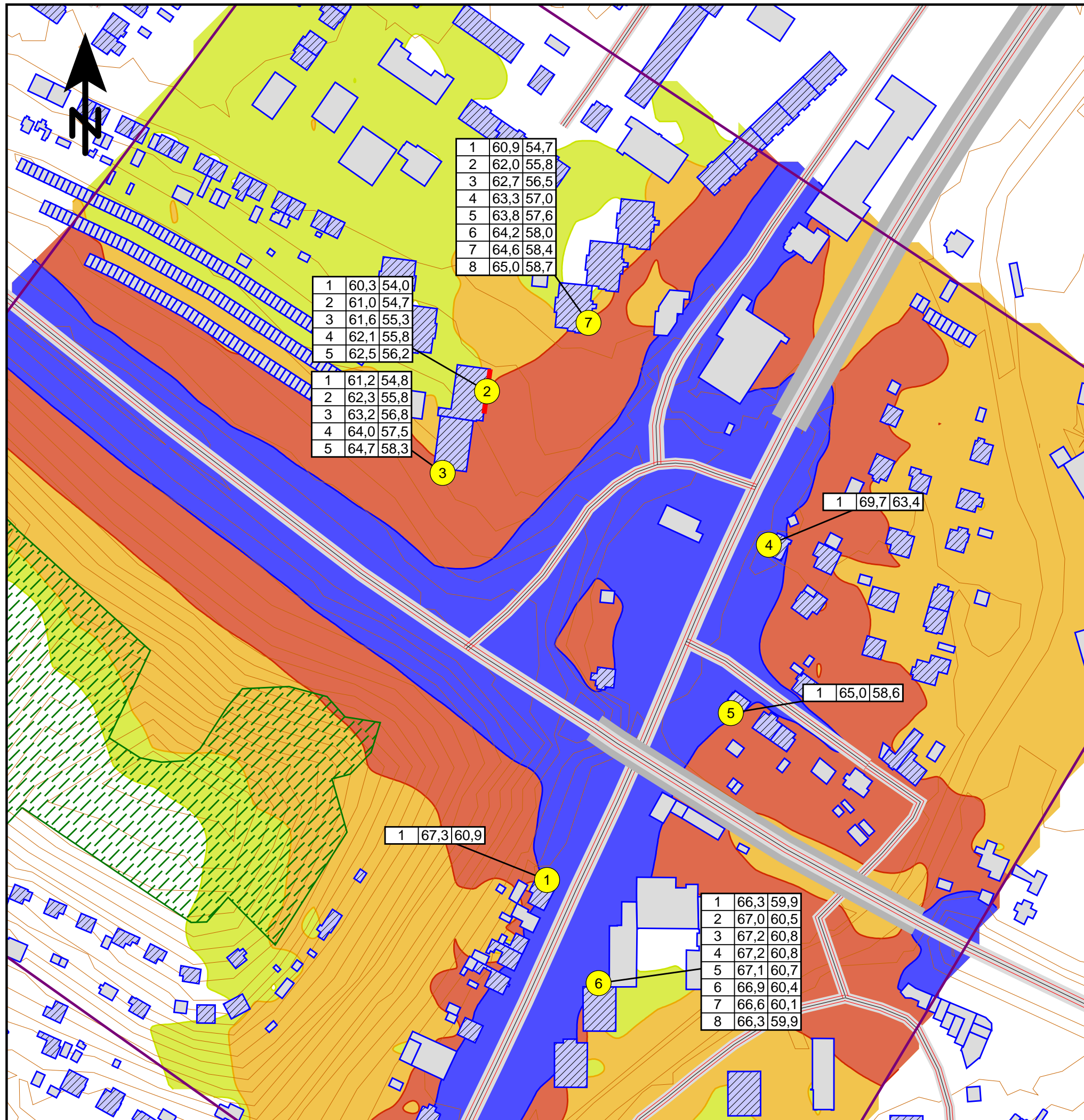
Na základě výsledků měření pak budou v případě potřeby přijata vhodná protihluková opatření, např. opatření na fasádě objektu. Výsledky měření a případná další opatření budou projednány s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

6. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

- [1] Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004, RNDr. Miloš Liberko a kol., Planeta č. 2/2005, Ministerstvo životního prostředí
- [3] Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011, ŘSD ČR 2011
- [4] <http://www.cuzk.cz/Uvod/Produkty-a-sluzby/Zememerictvi/Poskytovani-a-prohlizeni-geografickych-podkladu.aspx>
- [5] Dokumentace pro územní rozhodnutí I/69 Vsetín, rampa Mostecká. HBH Projekt, leden 2017 (rozpracovaná verze).
- [6] Příloha F.05 Dopravní studie, dokumentace pro územní rozhodnutí I/69 Vsetín, rampa Mostecká. Ing. Tomáš Plichta, HBH Projekt, leden 2017.

I/69 Vsetín, rampa Mostecká
stav bez výstavby

Hlukové zatížení území, r. 2019
noční doba



| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,9 | 54,7 |
| 2 | 62,0 | 55,8 |
| 3 | 62,7 | 56,5 |
| 4 | 63,3 | 57,0 |
| 5 | 63,8 | 57,6 |
| 6 | 64,2 | 58,0 |
| 7 | 64,6 | 58,4 |
| 8 | 65,0 | 58,7 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,3 | 54,0 |
| 2 | 61,0 | 54,7 |
| 3 | 61,6 | 55,3 |
| 4 | 62,1 | 55,8 |
| 5 | 62,5 | 56,2 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 61,2 | 54,8 |
| 2 | 62,3 | 55,8 |
| 3 | 63,2 | 56,8 |
| 4 | 64,0 | 57,5 |
| 5 | 64,7 | 58,3 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 69,7 | 63,4 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 65,0 | 58,6 |
|---|------|------|

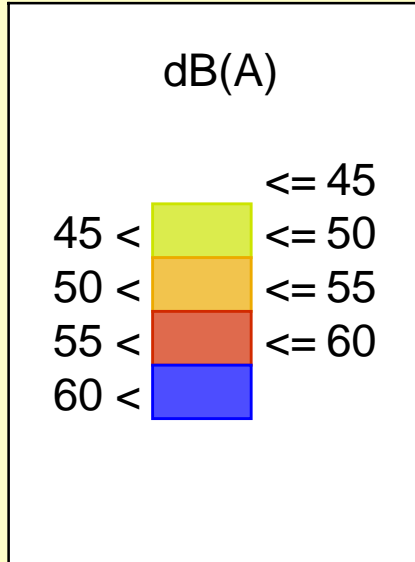
| | | |
|---|------|------|
| 1 | 67,3 | 60,9 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 66,3 | 59,9 |
| 2 | 67,0 | 60,5 |
| 3 | 67,2 | 60,8 |
| 4 | 67,2 | 60,8 |
| 5 | 67,1 | 60,7 |
| 6 | 66,9 | 60,4 |
| 7 | 66,6 | 60,1 |
| 8 | 66,3 | 59,9 |

Legenda:

- osa komunikace
- emisní čára
- povrch komunikace
- mostní objekt
- ▨ obytné budovy
- ▨ ostatní budovy
- ▭ výpočtové území
- ▨ lesní porosty
- vrstevnice
- | | | |
|---|------|------|
| 1 | 67,3 | 60,9 |
| 2 | 67,0 | 60,5 |
| 3 | 67,2 | 60,8 |
| 4 | 67,2 | 60,8 |
| 5 | 67,1 | 60,7 |
| 6 | 66,9 | 60,4 |
| 7 | 66,6 | 60,1 |
| 8 | 66,3 | 59,9 |

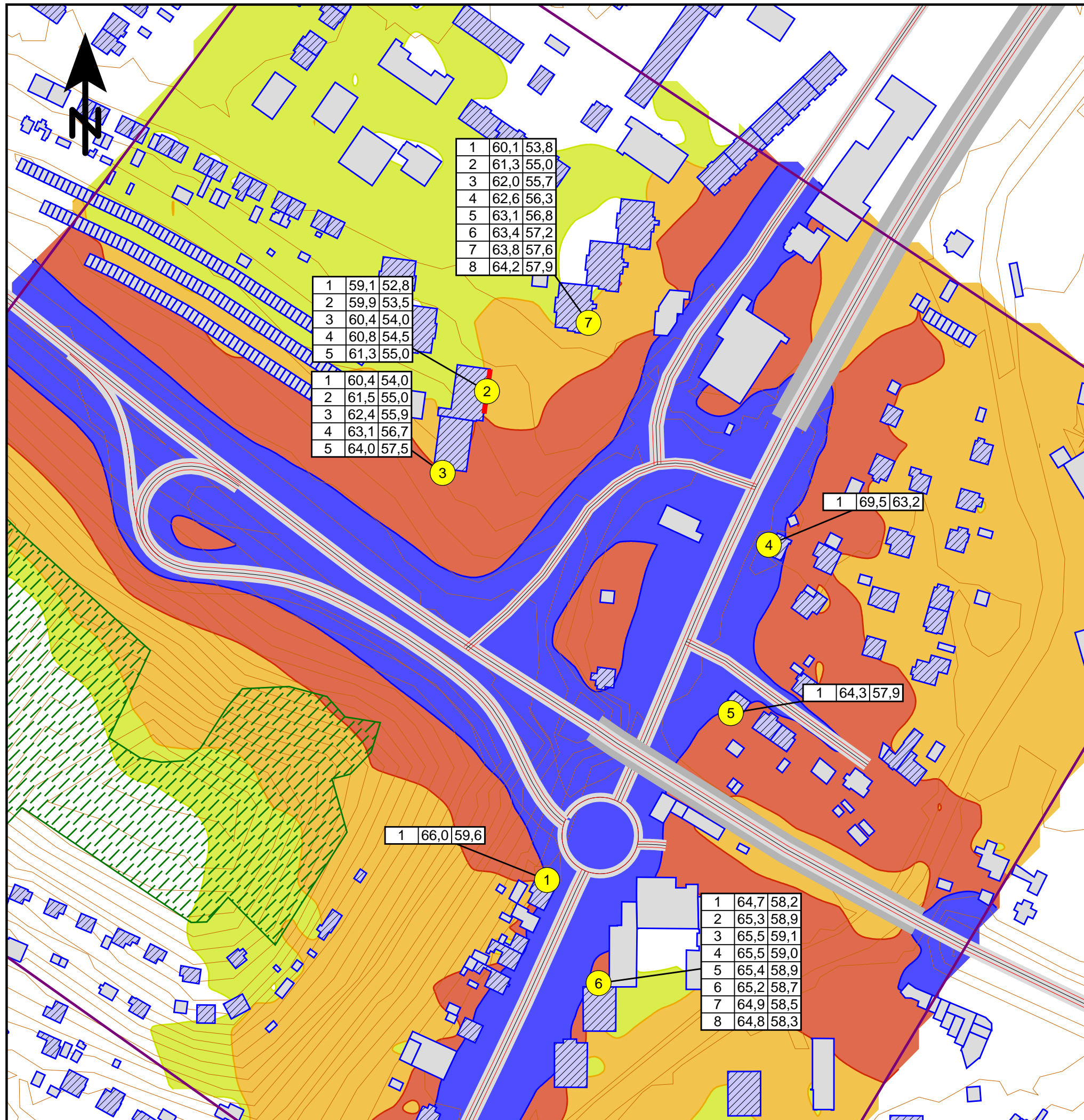
 hodnoty hluku
podlaží/den/noč



Měřítko 1:2 000
0 10 20 40 60 80 m

I/69 Vsetín, rampa Mostecká
stav po výstavbě

Hlukové zatížení území, r. 2019
noční doba



| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,1 | 53,8 |
| 2 | 61,3 | 55,0 |
| 3 | 62,0 | 55,7 |
| 4 | 62,6 | 56,3 |
| 5 | 63,1 | 56,8 |
| 6 | 63,4 | 57,2 |
| 7 | 63,8 | 57,6 |
| 8 | 64,2 | 57,9 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 59,1 | 52,8 |
| 2 | 59,9 | 53,5 |
| 3 | 60,4 | 54,0 |
| 4 | 60,8 | 54,5 |
| 5 | 61,3 | 55,0 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,4 | 54,0 |
| 2 | 61,5 | 55,0 |
| 3 | 62,4 | 55,9 |
| 4 | 63,1 | 56,7 |
| 5 | 64,0 | 57,5 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 69,5 | 63,2 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 64,3 | 57,9 |
|---|------|------|

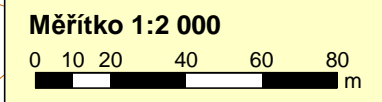
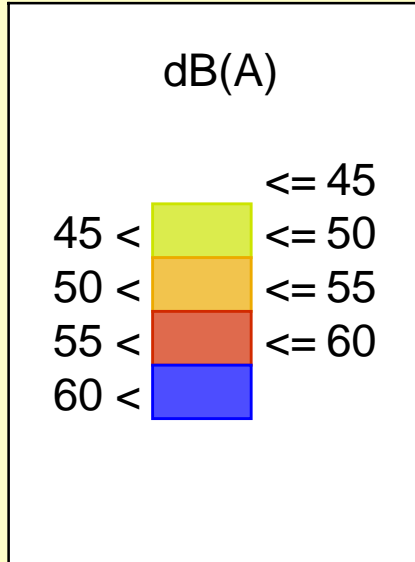
| | | |
|---|------|------|
| 1 | 66,0 | 59,6 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 64,7 | 58,2 |
| 2 | 65,3 | 58,9 |
| 3 | 65,5 | 59,1 |
| 4 | 65,5 | 59,0 |
| 5 | 65,4 | 58,9 |
| 6 | 65,2 | 58,7 |
| 7 | 64,9 | 58,5 |
| 8 | 64,8 | 58,3 |

Legenda:

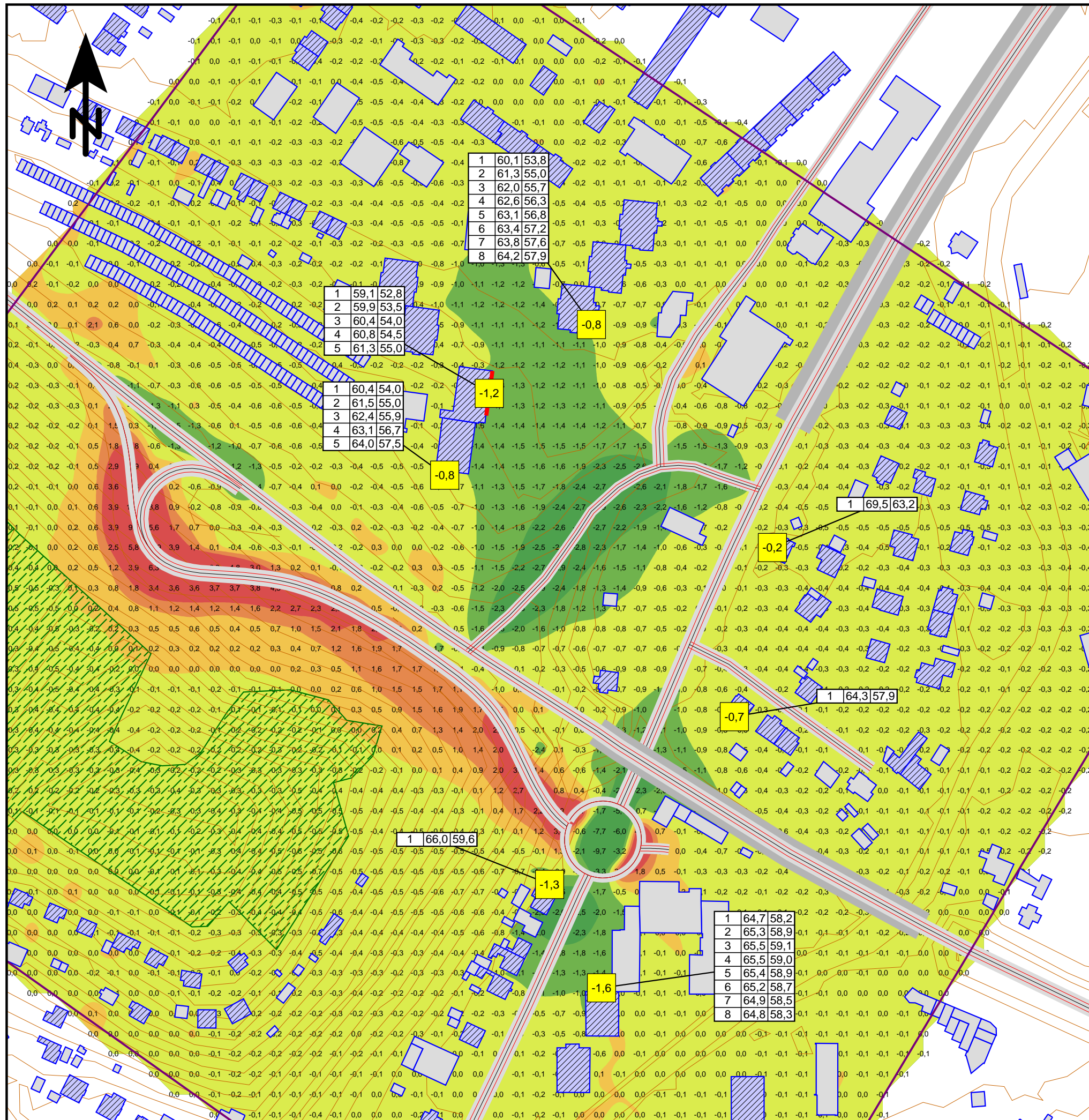
- osa komunikace
- emisní čára
- povrch komunikace
- mostní objekt
- ▨ obytné budovy
- ▨ ostatní budovy
- ▭ výpočtové území
- ▨ lesní porosty
- vrstevnice
- | | | |
|---|------|------|
| 1 | 64,7 | 58,2 |
| 2 | 65,3 | 58,9 |
| 3 | 65,5 | 59,1 |
| 4 | 65,5 | 59,0 |
| 5 | 65,4 | 58,9 |
| 6 | 65,2 | 58,7 |
| 7 | 64,9 | 58,5 |
| 8 | 64,8 | 58,3 |

 hodnoty hluku
podlaží/den/noč



I/69 Vsetín, rampa Mostecká stav po výstavbě

změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy
noční doba, r. 2019



| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,1 | 53,8 |
| 2 | 61,3 | 55,0 |
| 3 | 62,0 | 55,7 |
| 4 | 62,6 | 56,3 |
| 5 | 63,1 | 56,8 |
| 6 | 63,4 | 57,2 |
| 7 | 63,8 | 57,6 |
| 8 | 64,2 | 57,9 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 59,1 | 52,8 |
| 2 | 59,9 | 53,5 |
| 3 | 60,4 | 54,0 |
| 4 | 60,8 | 54,5 |
| 5 | 61,3 | 55,0 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,4 | 54,0 |
| 2 | 61,5 | 55,0 |
| 3 | 62,4 | 55,9 |
| 4 | 63,1 | 56,7 |
| 5 | 64,0 | 57,5 |

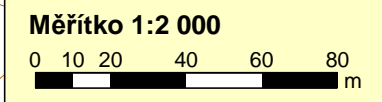
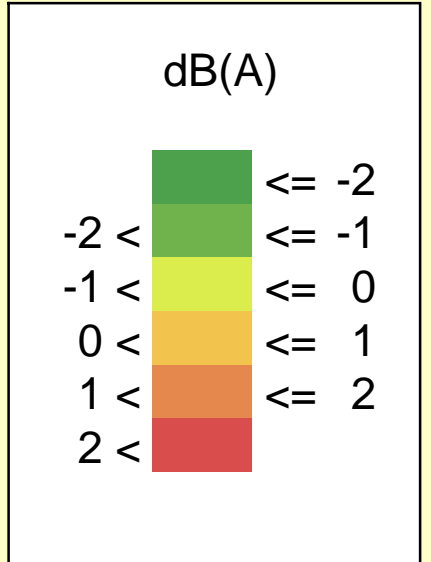
| | | |
|---|------|------|
| 1 | 66,0 | 59,6 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 64,7 | 58,2 |
| 2 | 65,3 | 58,9 |
| 3 | 65,5 | 59,1 |
| 4 | 65,5 | 59,0 |
| 5 | 65,4 | 58,9 |
| 6 | 65,2 | 58,7 |
| 7 | 64,9 | 58,5 |
| 8 | 64,8 | 58,3 |

Legenda:

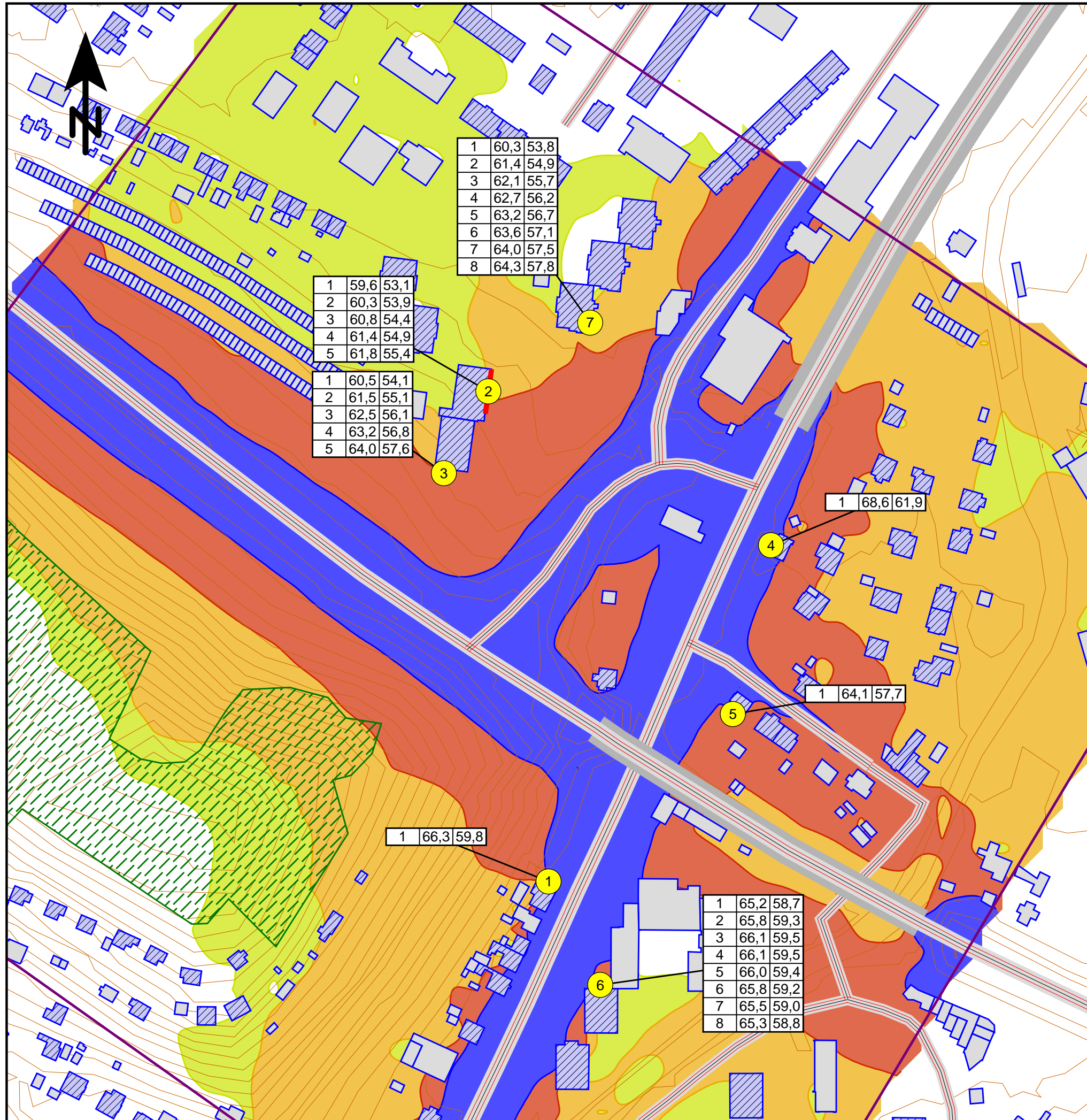
- osa komunikace
- emisní čára
- povrch komunikace
- mostní objekt
- ▨ obytné budovy
- ▭ ostatní budovy
- ▭ výpočtové území
- ▨ lesní porosty
- vrstevnice
- | | | |
|---|------|------|
| 1 | 57,5 | 58,0 |
| 2 | 58,0 | 58,5 |
| 3 | 58,5 | 59,0 |

 hodnoty hluku
podlaží/den/noc



I/69 Vsetín, rampa Mostecká
stav bez výstavby

Hlukové zatížení území, r. 2000
noční doba



| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,3 | 53,8 |
| 2 | 61,4 | 54,9 |
| 3 | 62,1 | 55,7 |
| 4 | 62,7 | 56,2 |
| 5 | 63,2 | 56,7 |
| 6 | 63,6 | 57,1 |
| 7 | 64,0 | 57,5 |
| 8 | 64,3 | 57,8 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 59,6 | 53,1 |
| 2 | 60,3 | 53,9 |
| 3 | 60,8 | 54,4 |
| 4 | 61,4 | 54,9 |
| 5 | 61,8 | 55,4 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 60,5 | 54,1 |
| 2 | 61,5 | 55,1 |
| 3 | 62,5 | 56,1 |
| 4 | 63,2 | 56,8 |
| 5 | 64,0 | 57,6 |

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 68,6 | 61,9 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 64,1 | 57,7 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 66,3 | 59,8 |
|---|------|------|

| | | |
|---|------|------|
| 1 | 65,2 | 58,7 |
| 2 | 65,8 | 59,3 |
| 3 | 66,1 | 59,5 |
| 4 | 66,1 | 59,5 |
| 5 | 66,0 | 59,4 |
| 6 | 65,8 | 59,2 |
| 7 | 65,5 | 59,0 |
| 8 | 65,3 | 58,8 |

Legenda:

- osa komunikace
- emisní čára
- povrch komunikace
- mostní objekt
- ▨ obytné budovy
- ▨ ostatní budovy
- ▭ výpočtové území
- ▨ lesní porosty
- vrstevnice
- | | | |
|---|------|------|
| 1 | 67,4 | 60,7 |
| 2 | 68,0 | 61,3 |
| 3 | 68,6 | 61,9 |

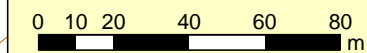
 hodnoty hluku
podlaží/den/noc

dB(A)

| | |
|-----------|--------------|
| ≤ 45 | Light Green |
| 45 < ≤ 50 | Yellow-Green |
| 50 < ≤ 55 | Yellow |
| 55 < ≤ 60 | Orange |
| 60 < | Dark Blue |



Měřítko 1:2 000



I/69 Vsetín, rampa Mostecká stav po výstavbě

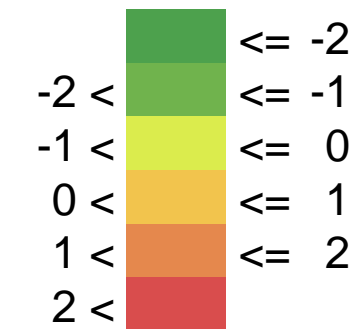
změna hlukového zatížení území po výstavbě rampy
v porovnání se stavem roku 2000
(průkaz SHZ)



Legenda:

- osa komunikace
- emisní čára
- povrch komunikace
- mostní objekt
- obytné budovy
- ostatní budovy
- výpočtové území
- lesní porosty
- vrstevnice
- hodnoty hluku podlaží/den/noc

dB(A)



Měřítko 1:2 000

