

# **I/57 SEMETÍN – BYSTRĚČKA, 2. STAVBA**

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



**ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR**

LEDEN 2018

## Obsah

Úvod .....	4
A. Údaje o oznamovateli.....	5
B. Údaje o záměru .....	6
B.I. Základní údaje.....	6
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 .....	6
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru .....	6
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	7
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	8
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí .....	9
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru .....	15
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	19
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků .....	19
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	19
B.II. Údaje o vstupech.....	20
B.II.1. Zábor půdy.....	20
B.II.2. Odběr a spotřeba vody .....	21
B.II.3. Surovinové a energetické zdroje.....	21
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu .....	22
B.II.5. Biologická rozmanitost.....	25
B.III. Údaje o výstupech.....	27
B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí .....	27
B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění.....	29
B.III.3. Kategorizace a množství odpadů .....	31
B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií .....	33
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území.....	34
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost.....	34
C.I.1. Územní systém ekologické stability .....	34
C.I.2. Zvláště chráněná území .....	35
C.I.3. Natura 2000 .....	35
C.I.4. Přírodní parky .....	36
C.I.5. Významné krajinné prvky.....	36
C.I.6. Památné stromy .....	36
C.I.7. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu .....	36
C.I.8. Území hustě zalidněná a nadměru zatěžovaná .....	37
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.....	38



C.II.1.	Ovzduší a klima .....	38
C.II.2.	Voda.....	40
C.II.3.	Půda .....	41
C.II.4.	Horninové prostředí a přírodní zdroje .....	41
C.II.5.	Flóra, fauna a ekosystémy .....	42
C.II.6.	Krajina .....	49
C.II.7.	Obyvatelstvo .....	51
C.II.8.	Hmotný majetek a kulturní památky .....	51
D.	Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví..... a na životní prostředí.....	52
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	52
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	52
D.I.2.	Vlivy na ovzduší a klima .....	53
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci.....	56
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	57
D.I.5.	Vlivy na půdu .....	60
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje .....	61
D.I.7.	Vlivy na faunu a flóru.....	62
D.I.8.	Vlivy na krajinu .....	66
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky .....	68
D.I.10.	Vlivy na environmentální charakteristiky .....	69
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	71
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.	72
D.IV.	Charakteristika Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech .....	
	významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, .....	
	pokud je to vzhledem k záměru možné.....	72
D.V.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a .....	
	důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů na životní prostředí.....	75
D.VI.	charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků.....	
	ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních .....	
	nejistot z nich plynoucích .....	76
E.	Porovnání variant řešení záměru.....	77
F.	Doplňující údaje.....	78
G.	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	80
H.	Příloha .....	82

## GRAFICKÉ PŘÍLOHY

<i>Grafická příloha 1:</i>	Přehledná situace záměru
<i>Grafická příloha 2:</i>	Environmentální charakteristiky

## SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY

<i>Samostatná příloha 1:</i>	Rozptylová studie (HBH Projekt spol. s.r.o., listopad 2017)
<i>Samostatná příloha 2:</i>	Hluková studie (HBH Projekt spol. s.r.o., listopad 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/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“.

Silnice I/57 je jednou z nejvytíženějších silnic ve Zlínském kraji. Jedná se o páteřní komunikaci spojující Opavu, Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín a hranici se Slovenskou republikou. Úsek Valašské Meziříčí – Vsetín tvoří páteřní spojnicí v severojižním směru v údolí Vsetínské Bečvy s možným napojením na dálnici D1. V roce 2009 byla zprovozněna 1. stavba přeložky silnice I/57 v úseku Semetín – křižovatka na Ratiboř.

Stávající silnice I/57 vzhledem k vysokým intenzitám dopravy neodpovídá nárokům na zajištění požadované kvality dopravy. Šířkové uspořádání je jen nepatrně lepší než u kategorie S 7,5. Směrové uspořádání trasy v extravilánu výrazným způsobem omezuje možnost předjíždění. Značné množství křižovatek, sjezdů a vjezdů narušuje plynulost dopravního proudu a zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod.

Úsek I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba již prošel v minulosti procesem EIA v rámci stavby „Silnice I/57 Semetín – Jablůnka – Valašské Meziříčí“. Souhlasné Stanovisko EIA vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 12.12.1995, pod číslem jednacím: 400/4469/527/94/95. Proces EIA byl veden ještě podle starého zákona EIA, tedy podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, kdy se některé kroky formálně lišily od stávající právní úpravy.

Vzhledem k tomu, že se stanoviska vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. nedají zezáväzňit a na základě Usnesení vlády ČR č. 430 ze dne 11.5.2016 pro opakované posuzování vlivů záměru dopravních staveb na životní prostředí, je třeba záměr I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba podrobit novému posouzení dle aktuálně platné legislativy.

Předkládaný dokument byl vypracován na aktuální projektovou dokumentaci ke stavebnímu povolení (DSP) (HBH Projekt spol. s r.o., prosinec 2015), všech příloh, včetně dokladové části (stanoviska a vyjádření dotčených orgánů a institucí).

## **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/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba

Zařazení dle přílohy č.1 zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí:

Bod 48

Kategorie II

Příslušný úřad: KÚ – Krajský úřad Zlínského kraje

Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu.

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je liniová dopravní stavba pozemní komunikace I. třídy, čtyř pruhová, směrově dělená, v kategorii S 22,5/90, v **délce 4400 m**.

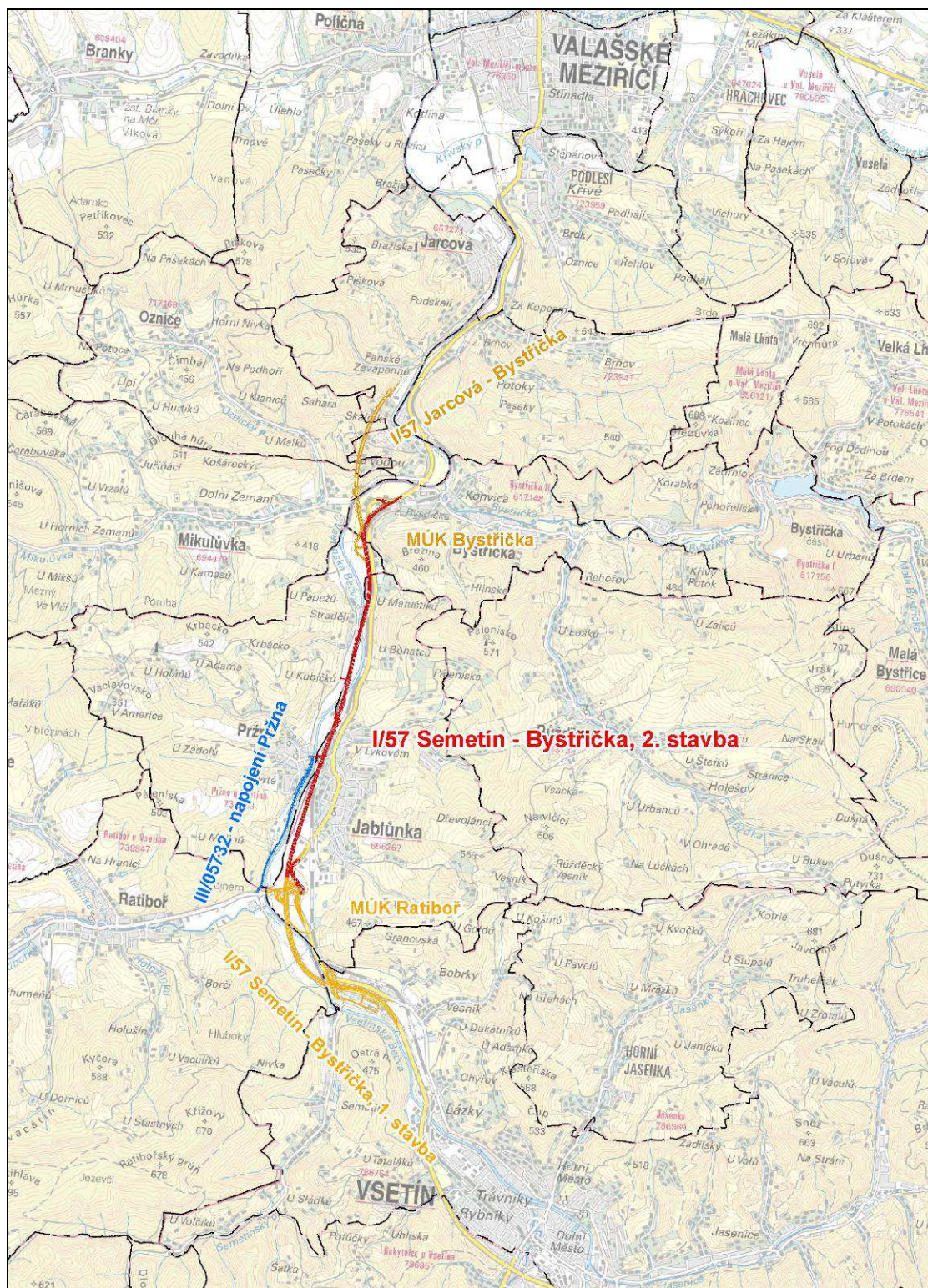
Kapacitně jsou čtyř pruhové silnice I. třídy, dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, projektovány pro intenzity dopravy v rozmezí cca 10 000 – 20 000 voz/24 hod.



### B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: Zlínský kraj  
obce: Jablůnka, Pržno, Bystřička,  
katastrální území: Jablůnka, Pržno u Vsetína, Bystřička II,

**Obrázek 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.

Komunikace je projektována jako čtyř pruhová silnice I. třídy, kategorie S 22,5/90, v délce 4400 m.

Vlastníkem a správcem přeložky silnice I/57 bude Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín. Stávající silnice I/57 bude vyřazena ze silnic I. třídy a majetku ŘSD a převedena na Zlínský kraj jako silnice nižší třídy.

Drobné přeložky místních komunikací a sjezdů vyvolané stavbou I/57 budou ve správě příslušných obcí.

Záměr je připravován, jako součást souboru tří staveb (v projektové přípravě je rozdělen na 3.části):

- část 1 – „**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**“ – řeší přeložku silnice I/57, pozemní komunikace, přeložky IS a ostatní objekty

**Pro část 1 je zpracováno předkládané Oznámení EIA.**

- část 2 - „**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – napojení Pržna**“ – řeší přeložku silnice III/05732 jako přístup do obce Pržno a související objekty na katastru obce Pržno.

**Záměr „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – napojení Pržna“ prošel v roce 2015 samostatným zjišťovacím řízením, které bylo ukončeno vydáním negativního závěru zjišťovacího řízení (záměr nebude dále posuzován).**

- část 3 - „**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – přeložení hřiště**“ – řeší výstavbu nového hřiště v obci Jablůnka a objekty s tím související jako náhradu za stávající fotbalové hřiště, které bude stavbou dotčeno tak, že jeho funkce nebude možná.

**Přeložení hřiště nepodléhá posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. Pro část 3 je již vydané stavební povolení.**

### Možnost kumulace s jinými záměry

Realizace posuzovaného záměru není podmíněna, ani nevynucuje realizaci záměrů jiných než dopravního charakteru.

Přeložka silnice I/57 v úseku „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“, tedy úsek od křižovatky na Ratiboř po Bystřičku je částečně vyvolána stavbou „I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba“, která je v provozu od roku 2009. Na severu budou navazovat další části přeložky silnice I/57 plánované až do Valašského Meziříčí jako náhrada za stávající silnici I/57, která je mezi těmito dvěma městy značně vytížená a způsobuje vzhledem k nedostatečné kapacitě, obtížnému směrovému řešení a průchodu několika obcemi zpomalení dopravy, zvýšení nehodovosti a ohrožení životního prostředí obyvatel v dotčených obcích.

Stavba hodnoceného úseku silnice I/57 vyvolává nutnost nové výstavby silnice III/05732 na levém břehu Vsetínské Bečvy, která bude obec Pržno napojovat na silniční síť. Výstavba této silnice je přímo podmíněná výstavbou silnice I/57. Přeložka silnice III/05732 nahrazuje původně zamýšlenou a finančně nákladnou estakádu přes Vsetínskou Bečvu a železniční trať ČD č. 280, která měla propojovat obec Pržno přímo s obcí Jablůnka. Záměr „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – napojení Pržna“ prošel v roce 2015 samostatným zjišťovacím řízením, které bylo ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení (ze dne 29.7.2015, č.j.: KUZL



37445/2015) se závěrem, že záměr nemá mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

V případě záměru lze uvažovat o kumulativním vlivu s železniční tratí č. 280 Hranice na Moravě – Střelná a také se stávající silnicí I/57, která bude po realizaci záměru sloužit převážně k lokální dopravě. Všechny tyto koridory jsou vedeny úzkou nivou řeky Vsetínská Bečva, a tak lze po realizaci záměru předpokládat další snížení příčné migrační prostupnosti nivou a kumulaci hlukového zatížení při souběhu všech tří zdrojů hluku.

Výhledově může dojít k dalšímu rozšiřování průmyslové a skladové zóny Vsetín – Bobrky, jejíž atraktivnost se po zprovoznění souboru staveb silnice I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín zvýší a může tak docházet k dalším kumulacím převážně hlukového a imisního zatížení v této oblasti.

Z pohledu dalších možných kumulací s plánovanými záměry lze po prověření Územních plánů obcí konstatovat, že v širším okolí hodnocené stavby nejsou v současnosti plánovány žádné další záměry, s jejichž potenciaálními projevy by mohlo docházet ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

#### B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, 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.

Stávající silnice I/57 v úseku, kde bude realizována její přeložka, neodpovídá nárokům na zajištění požadované kvality dopravy. Stávající šířkové uspořádání je jen nepatrně lepší než u kategorie S 7,5. Směrové uspořádání trasy v extravilánu výrazným způsobem omezuje možnost předjíždění. Značné množství křižovatek, sjezdů a vjezdů v Jablůnce narušuje plynulost dopravního proudu a zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod. Na předmětném úseku se nacházejí rovněž dva úroňové železniční přejezdy s tratí ČD č.280 Hranice na Moravě – Střelná zabezpečené závorami a světelným signalizačním zařízením. Výstavbou 2. stavby úseku I/57 Semetín – Bystřička dojde v daném úseku ke zkapacitnění, odstranění nevhodných úroňových křížení silnice I. třídy s mezinárodním železničním tahem, zvýšení bezpečnosti a zlepšení podmínek v dotčených obcích.

Plné využití nové komfortní čtyřpruhové trasy bude možné po vybudování všech navazujících úseků mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím.

##### Zvažované varianty

Vlastní zájmové území bylo vymezeno v rámci koridoru stávající silnice I/57. V úseku Valašské Meziříčí – Vsetín byl vzhledem k prostorovým podmínkám koridor přimknut částečně ke stávající silnici, částečně k toku Vsetínské Bečvy.

Základním koncepčním dokumentem, který se zabýval celou trasou silnice I/57 od Opavy až po Trenčín je Studie silnice I/57 vypracovaná Ústavem silničního hospodářství v Brně v roce 1976. Z uvedené studie vycházelo i zadání stavby úseku Semetín – Bystřička, jehož autorem byl v roce 1989 Ing. Pika (projekční útvar ostravského státního podniku Silnice). K tomuto

projektu nechal již v roce 1993 vypracovat Silniční investorský útvar v Ostravě Dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992. Tuto Dokumentaci vypracovala česko-francouzská spol. s r.o. Metalic Cedres Ostrava, ale posuzování bylo zastaveno.

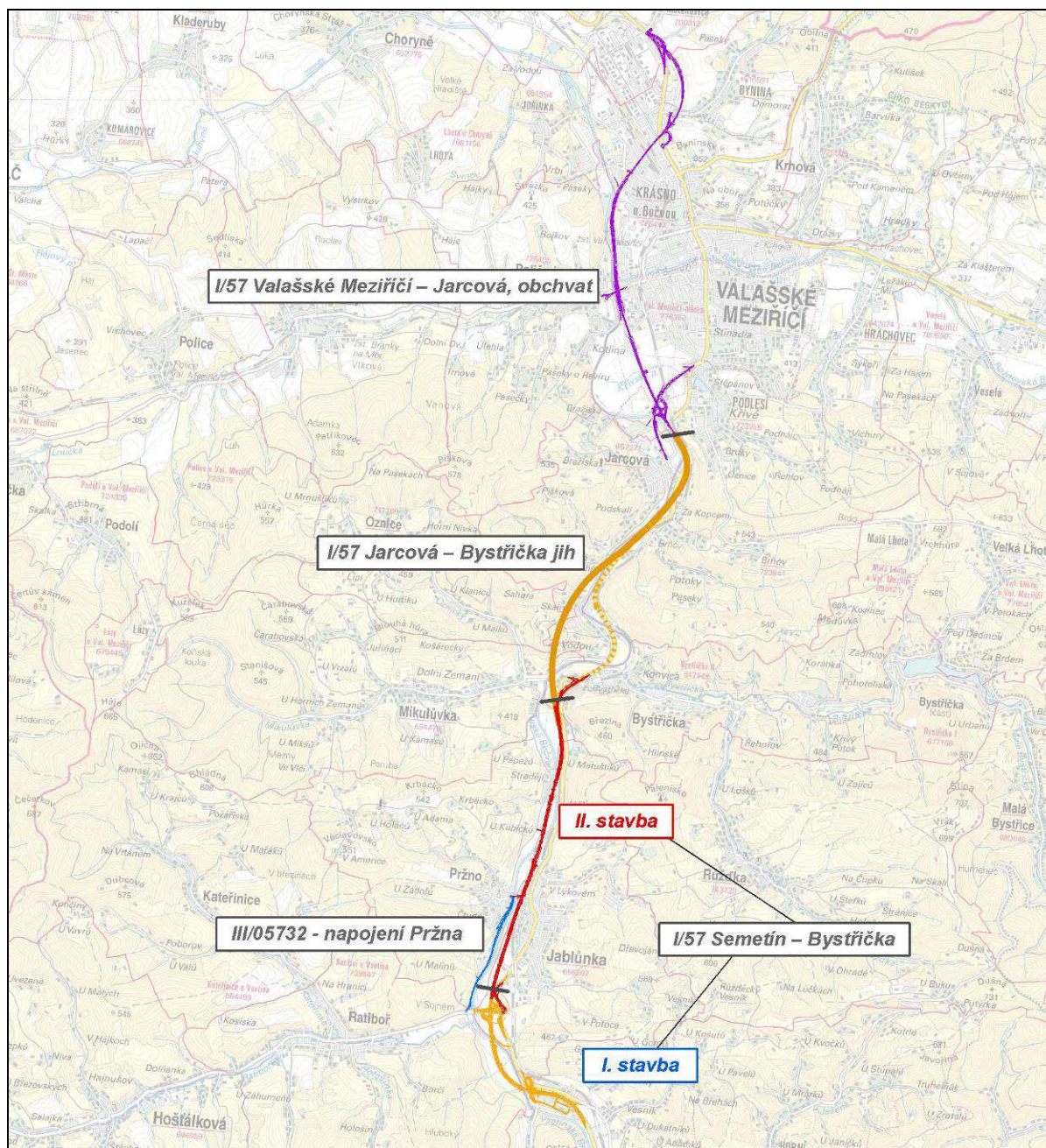
Úsek „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ prošel procesem EIA v roce 1995 v rámci záměru „Silnice I/57 Semetín – Jablunka – Valašské Meziříčí“. Souhlasné Stanovisko EIA vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 12.12.1995, pod číslem jednací: 400/4469/527/94/95. Proces EIA byl veden ještě podle starého zákona EIA, tedy podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, kdy se některé kroky formálně lišily od stávající právní úpravy. Posuzování bylo provedeno z hlediska směrového vedení ve dvou variantách týkajících se pouze úseku č. 1 (tedy úseku Podlesí – Bystřička), kdy byla hodnocena varianta základní a tunelová. Úsek č. 2 (tedy úsek Bystřička – Semetín) byl hodnocen invariantně.

Vzhledem k tomu, že se stanoviska vydaná podle zákona 244/1992 Sb. nedají zezávnit a na základě Usnesení vlády ČR č. 430 ze dne 11.5.2016 pro opakované posuzování vlivů záměru dopravních staveb na životní prostředí, je třeba záměr „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ podrobit novému posouzení dle aktuálně platné legislativy.

Záměr „Silnice I/57 Semetín – Bystřička – Valašské Meziříčí“ byl během postupné projektové přípravy rozdělen na několik dílčích úseků, které jsou v různé fázi přípravy. Úsek „I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba“ je od roku 2009 již v provozu, úsek „I/57 Jarcová – Bystřička jih“ má zpracovanou pouze technickou studii a úsek „I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“ je ve fázi zpracovávání Dokumentace pro územní rozhodnutí. Úsek „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“, který je předkládaným záměrem, má zpracovanou Dokumentaci pro stavební povolení a v současnosti se vyřizuje stavební povolení.



**Obrázek 2: Stavební úseky silnice I/57:**



Územní řízení pro stavbu „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ bylo stejně jako rozsah zpracované DÚR vedeno na celý úsek silnice I/57 Semetín – Bystřička, tedy pro 1. i 2. stavbu. Územní řízení bylo završeno vydáním územního rozhodnutí č. 22/00 na stavbu „Přeložka silnice I/57 Semetín – Bystřička“, vydané Městským úřadem Vsetín, Odbor výstavby a územního plánování pod č.j. Výst.328-725/00/Ja ze dne 5.4.2000. Následně bylo dne 20.6.2002 pod č.j.: Výst.328-5106/02/Ja prodlouženo. 29.6.2012 bylo požádáno o změnu územního rozhodnutí, týkajícího se 2. stavby a Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy vydal dne 1.8.2013 pod č.j.: MUVS-S 9885/2012/OÚPSŘ-330/Ev-28 veřejnou vyhláškou rozhodnutí o změně územního rozhodnutí (a následně opravné rozhodnutí ze dne 5.2.2014 pod č.j.: MUVSS 9885/2012/OÚPSŘ-330/Ev-38).

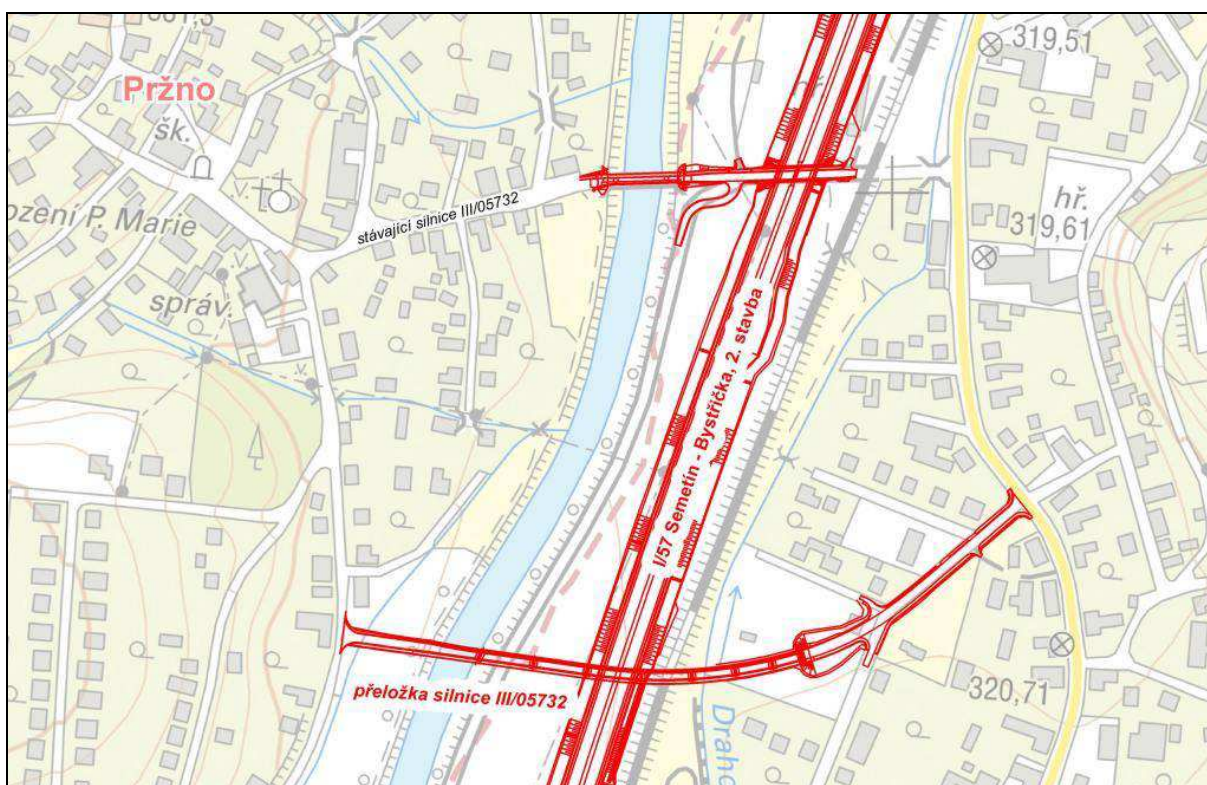


Stavba „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ hodnocená v tomto Oznámení EIA je hodnocena invariantně. Historicky se uvažovalo pouze s variantním propojením obce Pržno se stávající silniční sítí.

Stávající silnice III/05732, propojující obec Pržno s obcí Jablunka a stávající silnicí I/57, přechází přes Vsetínskou Bečvu technicky nevyhovujícím mostním objektem č. 05732-4 a dále úrovně kříží železniční trať ČD č. 280.

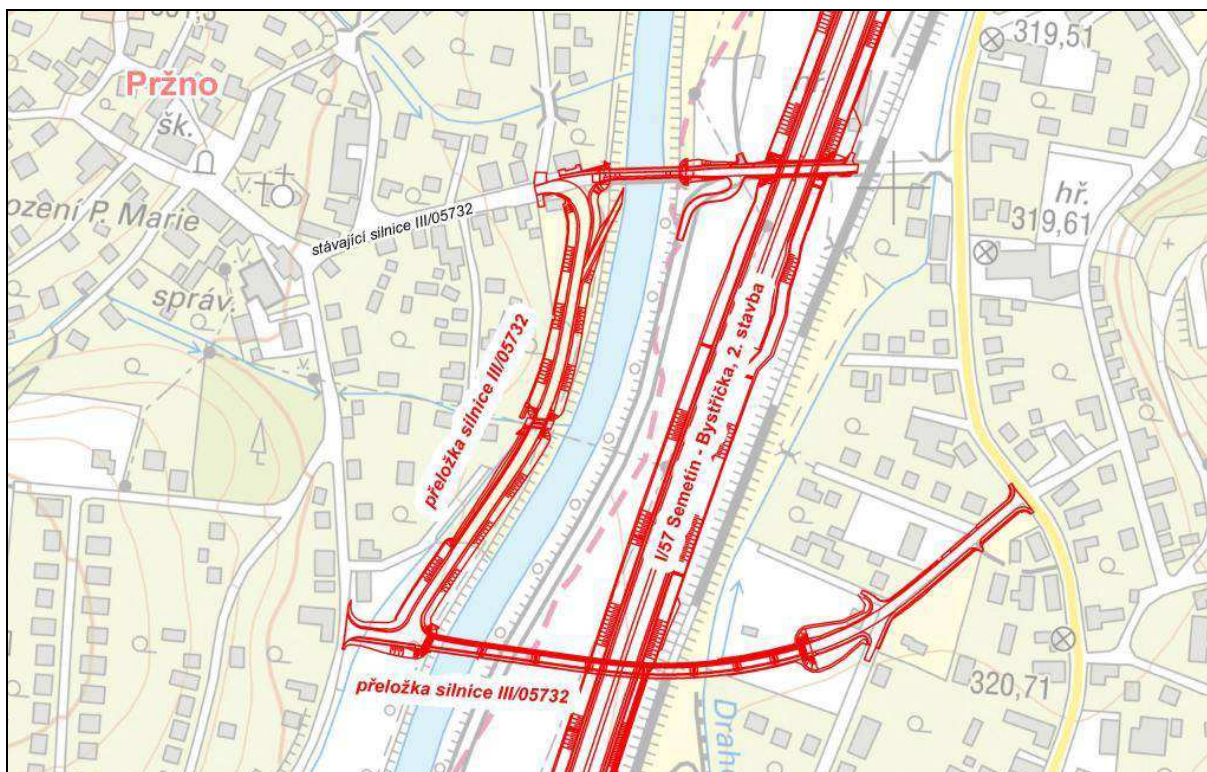
V rámci akce „Přeložka silnice I/57 Semetín – Bystřička“ byla problematicky vedená stávající silnice III/05732 nahrazena přeložkou silnice III/05732, vedenou jižněji, po novém mostním objektu, překonávajícím jak Vsetínskou Bečvu, tak železniční trať. V původním návrhu byla přeložka silnice III/05732 (s mostem) napojena na místní komunikaci na jižním okraji obce Pržno.

**Obrázek 3:** Napojení obce Pržno mostním objektem přes Vsetínskou Bečvu a železniční trať a místní komunikací na jižním okraji obce Pržno:



Toto řešení by však přivedlo dopravu na místní komunikaci s omezenými prostorovými parametry a blízkou obytnou zástavbou. Proto bylo dále uvažováno s krátkým úsekem silnice podél Vsetínské Bečvy, který by využil navržené protipovodňové hráze a propojil stávající III/05732 s přeložkou silnice III/05732 vedenou po novém mostním objektu.

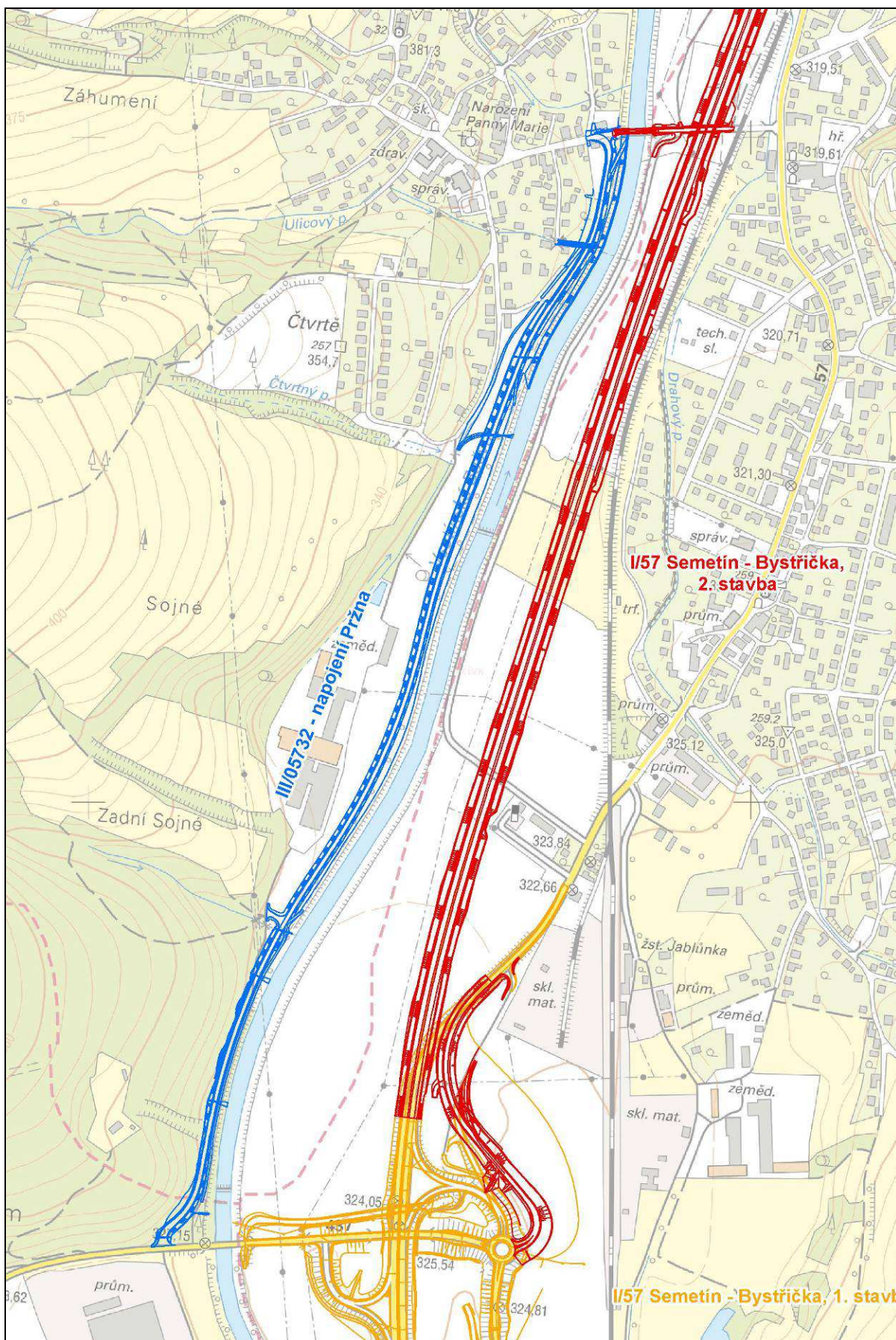
**Obrázek 4:** Napojení obce Pržno mostním objektem přes Vsetínskou Bečvu a železniční trať a krátkou přeložkou silnice III/05732:



V Dokumentaci pro stavební povolení pro akci „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ se s estakádou přes Vsetínskou Bečvu a železniční trať již nepočítá a napojení obce Pržno do silniční sítě je řešeno přeložkou silnice III/05732 v délce 1,847 km podél levého břehu Vsetínské Bečvy. Důvodem je zejména významná finanční úspora, oproti řešení s mostem přes Vsetínskou Bečvu a také technicky snadnější řešení.



**Obrázek 5:** Napojení obce Pržno přeložkou silnice III/05732 podél Vsetínské Bečvy:



Záměr „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – napojení Pržna“ prošel v roce 2015 samostatným zjišťovacím řízením, které bylo ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení (ze dne 29.7.2015, č.j.: KUZL 37445/2015) se závěrem, že záměr nemá mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona. Výstavba této silnice je přímo podmíněná výstavbou silnice I/57 a bude probíhat současně se stavbou I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba.

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

Projektovaný úsek silnice I/57 (km 3,900 – 8,300) je navržen v kategorii S22,5/90. Celková délka trasy je 4400 m. Vozovka je navržena s krytem z asfaltových hutněných vrstev. Začátek úseku je provizorně napojený na stávající silnici I/57 pomocí rampy SO 103.1 která po vybudování navazujícího úseku přeložky (stavba Jarcová – Bystřička jih) bude vedena jako jednosměrná dvoupruhová rampa. Na konci úseku se trasa napojuje na realizovaný úsek I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba.

Přeložka silnice I/57 je vedena v záplavovém území řeky Bečvy a v souběhu s železniční dráhou, což ve velké míře ovlivňuje výškové a směrové řešení trasy. Trasa nově navrhované komunikace je vedena převážně na násypch, neboť celé území v okolí stavby je velmi rovinné a ploché. Podmínkou odvodnitelnosti silnice a zachování vedení trasy nad úrovní hladiny Q100 je stavba vedena v násypu o průměrné výšce 4,0m nad stávajícím terénem. Na stavbě se nevyskytují významné zářezy. Drobný zářez je u podchodu pro pěší v km 6,745

Na komunikaci jsou navrženy tyto mostní objekty:

SO 201 Most na silnici I/57 v km 5,136 přes Vsetínskou Bečvu

Objekt 201 je trvalý silniční most o třech polích s horní mostovkou. Most převádí každý jízdní směr I/57 samostatnou nosnou konstrukcí tvořenou spojitou komorovou konstrukcí proměnné výšky o třech polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí mostu je 48,0 + 65,0 + 48,0 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

SO 202 Most na silnici I/57 v km 5,908 přes Vsetínskou Bečvu

Objekt 202 je trvalý silniční most o třech polích s horní mostovkou. Most převádí každý jízdní směr I/57 samostatnou nosnou konstrukcí tvořenou spojitou komorovou konstrukcí proměnné výšky o třech polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí mostu je 48,0 + 65,0 + 48,0 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

SO 203 Most na silnici I/57 v km 6,269 přes Lýkový potok

Objekt 203 je trvalý silniční most o dvou polích s horní mostovkou. Most převádí každý jízdní směr I/57 samostatnou nosnou konstrukcí tvořenou spojitou deskovou konstrukcí konstantní výšky ve střední části o dvou polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí mostu je 18,0 + 18,0 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

SO 220 Most na větvi A MÚK Bystřička v km 0.294 přes silnici I/57

Objekt 220 je trvalý silniční most o třech polích s horní mostovkou. Most převádí SO 103.1 větev A MÚK Bystřička po jedné konstrukci, která je tvořena spojitou dvoutrámovou konstrukcí konstantní výšky 1,6 m z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí mostu je 20,5 + 30,0 + 20,5 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

SO 221 Most na polní cestě přes Lýkový potok

Objekt 221 je trvalý silniční most o jednom poli s horní mostovkou. Most převádí polní cestu jednopolevou přímo pojížděnou nosnou konstrukcí ze železobetonu s rozpětím 14,0 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

#### SO 222 Most přes Vsetínskou Bečvu v Pržně

Objekt 222 je trvalý silniční most o třech polích s horní mostovkou. Most převádí místní komunikaci vzpěradlovou třípolovou nosnou konstrukcí z předpjatého betonu s rozpětími 14,25 + 25,50 + 14,25 m. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

#### SO 231 Podchod pro pěší v km 4,818

Objekt 231 je trvalý silniční most o jednom poli s horní mostovkou. Most převádí silnici I/57 nosnou konstrukcí tvořenou přesypaným uzavřeným betonovým rámem přes stezku pro pěší. Rozpětí je 2,0 m. Délka podchodu 24,88 m. Most (podchod) je doplněn o šikmá železobetonová křídla. Založení mostu se předpokládá plošné na šterkopískovém polštáři.

#### SO 232 Podchod pro pěší v km 6,745

Objekt 232 je trvalý silniční most o jednom poli s horní mostovkou. Most převádí silnici I/57 jednopolevou přímo pojížděnou nosnou rámovou konstrukcí ze železobetonu s rozpětím 9,65 m. Uspořádání krajních opěr respektuje křížení s komunikací. Most je navržen bez ložisek a dilatačních závěrů. Most je doplněn o šikmá železobetonová křídla. Založení mostu se předpokládá hlubinné na železobetonových pilotách.

Na základě optimalizačních výpočtů provedených v hlukové studii byly na stavbě navrženy tyto protihlukové stěny:

SO 611.1 Protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička a přeložce silnice I/57 do km 4,748 vlevo. Výška 4,5 m, délka 940 m.

SO 611.2 Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 4,770 - 5,490 vpravo. Výška 4 m, délka 712 m.

SO 611.4 Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,598 - 7,297 vpravo. Výška 4 m, délka 691 m.

SO 612.1 Protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička v km 0,170 - 0,494 vlevo. Výška 4 m, délka 316 m.

SO 612.2 Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,320 - 7,816 vlevo. Výška 4 m, délka 1488 m.

U protihlukových stěn vlevo (SO 611.1 a 612.2) je doporučeno jejich provedení jako oboustranně pohltné tak, aby bylo zabráněno zpětným odrazům hluku k obytné zástavbě z provozu na železniční trati.

Srážková voda z vozovky odtéká navrženým příčným sklonem vozovky do monolitických rigolů anebo šterbinových žlabů, které jsou zaústěné do silniční kanalizace. Přes ORL jsou pak vyústěny do konečného recipientu, kterým je Vsetínská Bečva.

**Tabulka 1:** Úplný seznam stavebních objektů  
(dle DSP 12/2015)

číslo SO	Název stavebního objektu
051	Příprava území pro ŘSD ČR, Správa Zlín
101	Přeložka silnice I/57
103.1	MÚK Bystřička, větev A
103.3	MÚK Bystřička, větev A, přeložka označnicku ČSPH
105.1	Úpravy silnice I/57 v Bystřičce
105.2	Úpravy silnice I/57 v Bystřičce, vjezd ČSPH
105.4	Úpravy silnice I/57 v Bystřičce, přeložka pozorovacího vrtu
105.5	Úpravy silnice I/57 v Bystřičce, chodník
107.1	Silnice III.třídy Ratiboř – Jablůnka
107.2	Silnice III.třídy Ratiboř – Jablůnka, chodník
107.3	Silnice III.třídy Ratiboř – Jablůnka, sjezd
125	Přeložka polní cesty přes Lýkový potok



číslo SO	Název stavebního objektu
126	Podchod pro pěší v km 6,745, komunikace
129	Polní cesta v km 8.300
170	Přechodné dopravní značení a dopravní opatření během výstavby
171	Dopravní značení definitivní pro ŘSD ČR, Správa Zlín
172	Dopravní značení definitivní pro ŘS Zlínského kraje
173	Dopravní značení definitivní pro obec Bystřička
174	Dopravní značení definitivní pro obec Pržno
175	Dopravní značení definitivní pro obec Jablůnka
181	Úprava komunikací užívaných stavbou pro Ředitelství silnic Zlínského kraje
182	Úprava komunikací užívaných stavbou pro Správu silnic Moravskoslezského kraje
184	Úprava komunikací užívaných stavbou pro obec Bystřička
185	Úprava komunikací užívaných stavbou pro obec Pržno
186	Úprava komunikací užívaných stavbou pro obec Jablůnka
193	Provizorní komunikace na silnici I/57 v Jablůnce
201	Most na silnici I/57 v km 5,136 přes Vsetínskou Bečvu
202	Most na silnici I/57 v km 5,908 přes Vsetínskou Bečvu
202.1	Provizorní komunikace k mostu 202
203	Most na silnici I/57 v km 6,269 přes Lýkový potok
220	Most na větvi A MÚK Bystřička v km 0.294 přes silnici I/57
220.1	Provizorní komunikace u mostu 220
221	Most na polní cestě přes Lýkový potok
222	Most přes Vsetínskou Bečvu v Pržně
231	Podchod pro pěší v km 4,818
232	Podchod pro pěší v km 6,745
232.1	Provizorní komunikace k mostu 232
243	Opěrná zeď na přeložce silnice I/57 km 7,817 - 7,865 vlevo
250	Opěrná zeď na místní komunikaci v Pržně
254	Opěrná zeď na větvi A MÚK Bystřička km 0,341 - 0,540 vpravo
301.1	Odvodnění komunikace v km 3,9 – 4,8
301.2	ORL v km 3,9
302.1	Odvodnění komunikace v km 4,8 – 5,2
302.2	ORL v km 4,85
303.1	Odvodnění komunikace v km 5,2 – 6,0
303.2	ORL v km 5,57
304.1	Odvodnění komunikace v km 6,0 – 6,725
304.2	ORL v km 6,02
304.3	ORL v km 6,51
305.1	Odvodnění komunikace v km 6,725 – 8,35
305.2	ORL v km 6,86
308	Přeložka stoky DN 800 mm z Jablůnky v km 6,59
309	Ochrana stoky DN 800 v km 4,94
310	Ochrana stoky DN 800 mm z Jablůnky v km 8,0
314	Ochrana stoky DN 800 mm v km 4,00
315	Úprava kanalizace v Pržně
316	Ochrana stoky DN 400 mm v km 7,79
317	Přeložka stoky – ČOV Jablůnka DN 300
321	Odvodnění MÚK Bystřička
323	Odvodnění silnice III.třídy Ratiboř – Jablůnka
327	Zdi podél Ulicového potoka
330	Zásyp odstaveného ramene potoka z Páleniska
353	Přeložka vodovodu pro Pržno v km 6,78

číslo SO	Název stavebního objektu
353.1	Přeložka vodovodní přípojky v Pržně
354	Přeložka vodovodu – ČOV
355	Přeložka skupinového vodovodu OC 500
362	Přeložka Lýkového potoka v km 6,275
403	Přeložka venkovního vedení 22 kV ČEZ, km 0,408 – 0,705
404	Úprava křižovatky venkovního vedení 22 kV ČEZ, km 6,367
405	Přeložka venkovního vedení 22 kV ČEZ, km 6,718 – 7,285
406	Úprava křižovatky venkovního vedení 22 kV ČEZ, km 7,665
407	Úprava křižovatky venkovního vedení 22 kV ČEZ, km 7,840
415	Přeložka venkovního vedení VN ČEZ, km 8.250
425	Přeložka kabelů nn – ČOV
431	Veřejné osvětlení podchodu a lávky do Pržna
451	Úprava křižovatky s DK Telefonica O2, km 0,385
455	Úprava křižovatky s MK Telefonica O2, km 6,791
465	Přeložka Telefonica O2 v km 4,818
466	Přeložka OK Telefonica O2 v km 8.260
471	Přeložka kabelového vedení 6 kV SŽDC, km 32,930 – 33,275
472	Přeložka kabelového vedení 6 kV SŽDC, km 33,563 – 36,776
475	Jablunka-Valašské Meziříčí, úprava zabezpečovacího zařízení
478	Přeložka TK SŽDC
481	Systém SOS, DIS – kabelové vedení
481.1	Systém SOS, DIS – kabelové vedení, elektroinstalace SO 201
481.2	Systém SOS, DIS – kabelové vedení, elektroinstalace SO 202
482	Systém SOS, DIS – hlásky
482.1	Systém SOS, DIS – hlásky – EZS SO 201
482.2	Systém SOS, DIS – hlásky – EZS SO 202
483	Systém SOS, DIS – automatický sčítač dopravy
484	Systém SOS, DIS – kabelové prostupy
485	Systém SOS, DIS – trubky pro optické kabely
486	Systém SOS, DIS – OK DIS
487	Systém SOS, DIS – meteostanice
488	Systém SOS, DIS – kamerový a varovný systém
489	Systém SOS, DIS – přípojka nn
501	Přeložka STL plynovodu v km 6,600
601	Vegetační úpravy přeložky silnice I/57
611.1	Protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička a přeložce silnice I/57 do km 4,748 vlevo
611.2	Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 4,770 - 5,490 vpravo
611.4	Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,598 - 7,297 vpravo
612.1	Protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička v km 0,170 - 0,494 vlevo
612.2	Protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,320 - 7,816 vlevo
701	Demolice mostu přes Vsetínskou Bečvu do Pržna
703	Demolice ochranné hrázky v říči. km 12,200 – 12,800
711	Demolice fotbalového hřiště
712	Demolice vodárny
771.4	Přeložka oplocení k.ú. Bystřička II
772.8	Přeložka oplocení k.ú. Pržno – Jednota
811	Rekultivace opuštěných komunikací
861	Rekultivace plochy dočasného záboru



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

zahájení stavebních prací	2020
ukončení výstavby	2022

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

### B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

kraj:	Zlínský kraj
obec s rozšířenou působností:	Vsetín
obce:	Jablůnka, Pržno, Bystřička,

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

Stavební povolení

Příslušným stavebním úřadem silnic I. třídy a jejích součástí je Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu a Odbor životního prostředí a zemědělství.

Příslušným stavebním úřadem silnic nižších tříd a jejích součástí je Městský úřad Vsetín, Odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy a Odbor životního prostředí.

## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1. Zábor půdy

V rámci stavby dojde k trvalému a dočasnému záboru převážně zemědělského půdního fondu (ZPF), který je v dané lokalitě využíván zejména k zemědělské činnosti.

Obvod staveniště je vymezen hranicí trvalého záboru a dočasného záboru nad 1 rok. Přeložky inženýrských sítí, které vybíhají mimo trvalý zábor, jsou vymezeny dočasným zábohem do 1 roku.

**Tabulka 2:** Přehled záborů půdy dle katastrů

Katastrální území	Druh pozemku	trvalý zábor	dočasný zábor nad 1 rok
Bystřička II	orná půda	27 799	8 389
	zahrada	79	151
	travní porost	69	220
	<b>zemědělská půda celkem</b>	<b>27 947</b>	<b>8 760</b>
	vodní plocha	16	928
	zastavěná plocha	–	2
	ostatní plocha	1 210	9 484
	<b>nezemědělská půda celkem</b>	<b>1 226</b>	<b>10 414</b>
	<b>celkem v k.ú. Bystřička II</b>	<b>29 173</b>	<b>19 174</b>
Jablůnka	orná půda	112 153	25 765
	zahrada	–	51
	travní porost	35 630	13 219
	<b>zemědělská půda celkem</b>	<b>147 783</b>	<b>39 035</b>
	vodní plocha	676	5 975
	zastavěná plocha	92	169
	ostatní plocha	20 567	29 347
	<b>nezemědělská půda celkem</b>	<b>21 335</b>	<b>35 491</b>
	<b>celkem v k.ú. Jablůnka</b>	<b>169 118</b>	<b>74 526</b>
Pržno u Vsetína	orná půda	31 477	7 715
	zahrada	–	–
	travní porost	2 350	2 261
	<b>zemědělská půda celkem</b>	<b>33 827</b>	<b>9 976</b>
	vodní plocha	204	2 567
	zastavěná plocha	–	–
	ostatní plocha	238	2 270
	<b>nezemědělská půda celkem</b>	<b>442</b>	<b>4 837</b>
	<b>celkem v k.ú. Pržno u Vsetína</b>	<b>34 269</b>	<b>14 813</b>

**Tabulka 3:** Přehled záborů pro stavbu celkem

Druh pozemku	trvalý zábor	dočasný zábor nad 1 rok
orná půda	171 429	41 869
zahrada	79	202
travní porost	38 049	15 700
<b>zemědělská půda celkem</b>	<b>209 557</b>	<b>57 771</b>
vodní plocha	896	9 470
zastavěná plocha	92	171
ostatní plocha	22 015	41 101
<b>nezemědělská půda celkem</b>	<b>23 003</b>	<b>50 742</b>
<b>celkem stavba</b>	<b>232 560</b>	<b>108 513</b>

Celkové množství skryté ornice je 59 572 m<sup>3</sup>. Potřeba ornice na ohumusování silničních těles, souvisejících objektů a přilehlých ploch činí 27 516 m<sup>3</sup>.

### 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. 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.

V období provozu bude nutno zajistit trvalý přívod energie pro veřejné osvětlení, napájení světelného signalizačního zařízení v Pržně a pro systém SOS.

Jedná se o tyto stavební objekty:

SO 431 Veřejné osvětlení podchodu a lávky do Pržna

SO 481 Systém SOS, DIS – kabelové vedení

SO 481.1	Systém SOS, DIS – kabelové vedení, elektroinstalace SO 201
SO 481.2	Systém SOS, DIS – kabelové vedení, elektroinstalace SO 202
SO 482	Systém SOS, DIS – hlásky
SO 482.1	Systém SOS, DIS – hlásky – EZS SO 201
SO 482.2	Systém SOS, DIS – hlásky – EZS SO 202
SO 483	Systém SOS, DIS – automatický sčítač dopravy
SO 486	Systém SOS, DIS – OK DIS
SO 487	Systém SOS, DIS – meteostanice
SO 488	Systém SOS, DIS – kamerový a varovný systém

Ve všech případech jde z kapacitního hlediska o zcela bezvýznamné množství odběru energie.

## 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 73 000 m<sup>3</sup> zeminy. Vzhledem k vedení přeložky na násypu je třeba dodat cca 664 000 m<sup>3</sup> materiálu ze zemníku.

Dle podrobného geologického průzkumu se v oblasti stavby nachází několik ložisek vhodného materiálu pro stavbu, nejvýznamnější lokality jsou:

Jakubčovice nad Odrou, kde se těží drcené kamenivo v široké frakční skladbě, která umožňuje použití pro nejrůznější účely od běžných stavebních prací po náročné akce dopravního stavitelství a při výrobě asfaltových, betonových a nestmelených směsí. Ložisko je tvořeno sedimentární horninou – moravská droba. Vzdálenost od stavby je cca 50 km.

Dalšími vhodnými lokalitami dle IGP jsou: Bystřička, Police u Valašského Meziříčí nebo Ratiboř u Vsetína.

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 komunikací – silnice I/57 ze směru od Valašského Meziříčí a Vsetína, dále pak silnice III/05723 a další místní komunikace.

Budovány budou i provizorní komunikace. Jsou navrženy s cílem umožnit výstavbu objektů a komunikací v místě stávající silnice I/57 tak, aby byl zachován plynulý provoz po stávajících silnicích. Po skončení provizorního provozu budou vozovky odstraněny.

Jelikož stavba vyžaduje velké množství kvalitního násypového materiálu, který skrze absenci významných zářezů sama stavba negeneruje a jediným dostupným a dostatečně kapacitním zdrojem násypového materiálu splňujícího ČSN a ostatní předpisy je předpokládán lom v Jakubčovicích nad Odrou, jsou přepravní trasy navrženy právě z tohoto lomu. Při návozu

materiálů z lomu Jakubčovice nad Odrou budou využívány silniční komunikace D., I., II., i silnice III. třídy.

Předpokládá se uložení přivezeného materiálu ihned na příslušné místo v tělese komunikace bez uložení na meziskládku. Primárně jsou pro dopravu materiálu uvnitř staveniště určeny trvalé zábory a zábory nad 1 rok. Na základě výsledků provedené diagnostiky vozovek, měření únosnosti a vlastností budou provedeny opravy před zahájením stavby a po ukončení stavby.

I když je přeložka silnice III/05732 Jablůnka – Pržno projektována samostatně jako stavba „I/57 Semetín – Bystřička, 2.stavba – napojení Pržna“, je nutno obě stavby stavět současně.

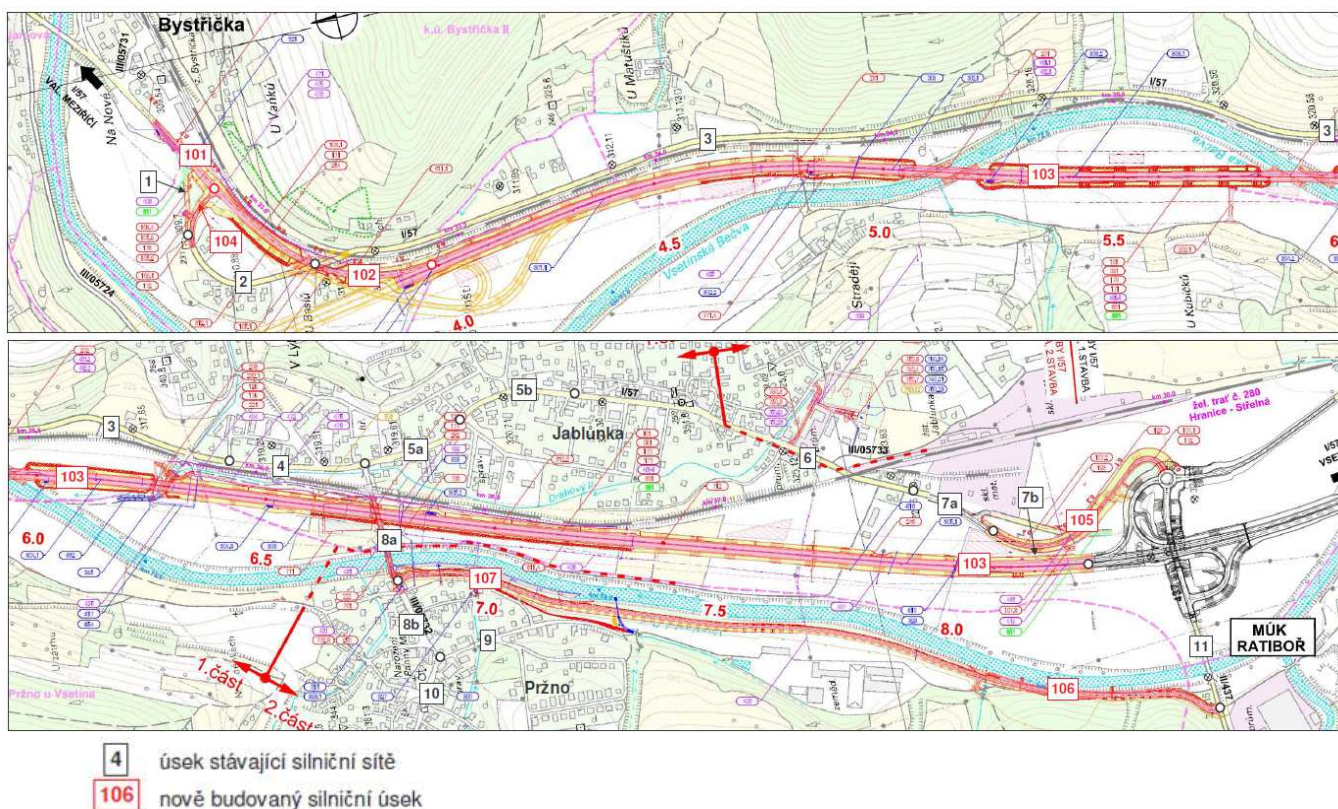
### Intenzity dopravy

Výstavba úseku silnice I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba významně ovlivní intenzity dopravy převážně v obci Jablůnka.

Stávající silnice I/57 v úseku, kde má být realizována její přeložka, již v současné době jen obtížně umožňuje požadovanou kvalitu dopravy. Směrové a výškové uspořádání trasy v extravillánu výrazným způsobem omezuje možnost předjíždění. Značné množství křižovatek a vjezdů narušuje plynulost dopravního proudu nejen na úsecích průtahů obcí Bystřička a Jablůnka ale i ve volné trase.

Přerozdělení dopravních intenzit je patrné z následujícího obrázku a tabulek.

**Obrázek 6:** Schématické umístění úseků stávajícího a výhledového stavu komunikační sítě:



**Tabulka 4:** Intenzity dopravy bez realizace stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba

úsek komunikace	2016	2020	2030	2040	2050
1	12547	13842	16287	18064	19484
2	12383	13660	16070	17820	19220
3	12383	13660	16070	17820	19220
4	12383	13660	16070	17820	19220
5a	13058	14413	16967	18823	20308
5b	13058	14413	16967	18823	20308
6	12627	13928	16386	18171	19598
7a	12627	13928	16386	18171	19598
7b	12627	13928	16386	18171	19598
8a	834	928	1102	1229	1331
8b	834	928	1102	1229	1331
9	283	314	372	414	448
10	551	614	730	815	883
11	5473	6066	7175	7979	8627

**Tabulka 5:** Intenzity dopravy po realizaci stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba

úsek komunikace	2016	2020	2030	2040	2050
1	0	0	0	0	0
2	1590	1774	2111	2358	2556
3	1590	1774	2111	2358	2556
4	1590	1774	2111	2358	2556
5a	2511	2801	3337	3727	4042
5b	2511	2801	3337	3727	4042
6	2080	2317	2756	3074	3332
7a	2080	2317	2756	3074	3332
7b	0	0	0	0	0
8a	0	0	0	0	0
8b	772	858	1019	1136	1230
9	283	314	372	414	448
10	518	577	686	766	830
11	6307	6994	8276	9208	9958

**Tabulka 6:** Intenzity dopravy po realizaci stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. Nově vzniklé úseky komunikační sítě

úsek	2016	2020	2030	2040	2050
101	12547	13842	16287	18064	19484
102	10793	11886	13959	15464	16664
103	10793	11886	13959	15464	16664
104	1754	1956	2329	2600	2820
105	2080	2317	2756	3074	3332
106	834	928	1102	1229	1331
107	834	928	1102	1229	1331

### B.II.5. Biologická rozmanitost

Biologická rozmanitost (biodiverzita) znamená variabilitu všech žijících organismů. Zahrnuje diverzitu v rámci druhů, mezi druhy i diverzitu ekosystémů. Je popsána jako rozmanitost života ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích. Přitom nejde o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů, ale spíše o variabilitu uvnitř a mezi nimi.

Pro biologickou rozmanitost (biodiverzitu) je určující zastoupení jednotlivých ekosystémů a druhů z rostlinné a živočišné říše, které jsou na tyto ekosystémy navázány. V případě zachování biodiverzity, tedy pestré a dostatečné plošné zastoupení jednotlivých ekosystémů, jsou tyto ekosystémy stabilní a mohou tak podporovat fungování dalších procesů, které jsou zároveň využívány lidskou společností (úrodnost půdy, těžení nerostných surovin, regulace klimatu, ochrana před povodněmi atd.). V případě snížení biologické rozmanitosti jsou tak narušeny nejen jednotlivé ekosystémy, ale i přírodní procesy využívány člověkem, které na něho mohou mít rozsáhlé negativní účinky.

Zájmové území představuje člověkem silně pozměněnou krajinu, kde v omezené míře můžeme najít ostrůvky přírodě blízkých biotopů. V území převažují umělé terestrické ekosystémy tvořené především ornou půdou a sídelní zástavbou, dále pak luční ekosystémy a mimo zábor stavby navazují i ekosystémy lesa.

Dle kategorizace biotopů (Chytrý et al. 2010) záměr zasahuje pouze biotopy typu X, tedy antropogenně ovlivněné či výrazně přetvořené plochy. Významný vodní ekosystém ve sledovaném území představuje řeka Vsetínská Bečva, která je však díky technickým úpravám hodnocena jako X14 Vodní toky a nádrže bez ochrany významné vegetace. V břehových porostech byl však zaznamenán jilm vaz (*Ulmus laevis*), který patří dle červeného seznamu ČR k vzácnějším taxonům vyžadující pozornost (C4a). Střemchové jasaniny, které se zde vyskytují jako břehové porosty Vsetínské Bečvy, napovídají jejich blízkost k typu biotopu L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy.

V širokém krajinném kontextu představuje Vsetínská Bečva významný zdroj vody, útočiště, loviště a rozmnožiště mnoha druhů savců, ptactva, ryb i bezobratlých. I přes silnou degradaci způsobenou intenzivním hospodařením a následným zarůstáním invazními rostlinami, nebo technické úpravy koryta, je Vsetínská Bečva obývána širokým spektrem živočichů. Např. zde byli pozorováni vydra říční (*Lutra lutra*), bobr evropský (*Castor fiber*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*) nebo ouklejka pruhovaná (*Alburnoides bipunctatus*). Tyto druhy jsou přímo vázány na tok Vsetínské Bečvy a jsou předmětem vyhlášky 395/1992 Sb.

V blízkosti záměru se nachází PP U Vaňků, jež dle katalogu biotopů ČR představuje přírodní biotopy L3.3 Karpatské dubohabřiny, T1.1 Mezofilní ovsíkové louky a K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny. PP U Vaňků představuje smíšený les rozkládající se na jihozápadní straně kopce, který lemuje řeka Vsetínská Bečva. Jedná se o smíšený les s přirozenou skladbou dřevin typu karpatské dubohabřiny a výskytem zvláště chráněné ladoňky karpatské (*Scilla kladnii*). PP U Vaňků představuje v kontextu s okolní krajinou významný biotop výskytu savců a ptactva.



## B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

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

#### Emise do ovzduší

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

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

Za hlavní škodliviny se v souvislosti se silniční dopravou považují oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), oxid uhelnatý (CO), suspendované částice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), 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.

Trasování stávajících a nových silničních úseků pro potřeby Rozptylové studie je zřejmé z následující tabulky.

**Tabulka 7:** Přehled úseků zahrnutých do výpočtu a intenzity dopravy pro rok 2050 (celkem / z toho těžké)

úsek	silnice	vymezení	suma vozidel za 24 hodin – rok 2050	
			Nulová	Nulová
1	nová I/57	MÚK Ratiboř – budoucí MÚK Bystřička	–	–
2	stávající I/57	směr Vsetín po MÚK Ratiboř	16 893 / 2 157	16 893 / 2 157
3	stávající I/57	MÚK Ratiboř – budoucí MÚK Bystřička	19 220 / 2 451 – 20 308 / 2 484	19 220 / 2 451 – 20 308 / 2 484
4	stávající I/57	budoucí MÚK Bystřička – směr Val. Meziříčí	19 484 / 2 462	19 484 / 2 462
5	stávající / nová III/05732		830 / 39 – 1 331 / 73	830 / 39 – 1 331 / 73
6	stávající II/437	MÚK Ratiboř – směr Zlín	8 627 / 748	8 627 / 748

V období provozu dojde k přerozdělení imisního zatížení v oblasti. Při variantě Aktivní dojde k významnému snížení imisních příspěvků, na průtahu obcí Jablunka až na poloviční hodnoty, oproti stávajícímu stavu. Je to dáno převedením významné části dopravního proudu na novou komunikaci s plynulým provozem, za současného snížení provozu na stávajících úsecích, doprovázeným významně lepší plynulostí provozu.

**Tabulka 8a:** Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianta Nulová

úsek	benzo(a)pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
	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
2	40.73	1.4483	0.05	0.0016	4.22	0.1501	0.43	0.0154	4.56	0.1623	0.88	0.0313	0.41	0.0044
3	293.19	1.8122	0.37	0.0023	37.78	0.2336	3.34	0.0207	34.48	0.2131	6.37	0.0394	3.16	0.0049
4	45.61	1.5441	0.05	0.0017	4.97	0.1681	0.51	0.0173	5.34	0.1809	1.04	0.0351	0.48	0.0049
5	6.89	0.3026	0.01	0.0002	0.36	0.0158	0.03	0.0013	0.25	0.0109	0.40	0.0174	0.11	0.0040
6	26.35	0.7720	0.03	0.0010	2.49	0.0725	0.25	0.0073	2.47	0.0716	0.76	0.0229	0.29	0.0041
<b>suma</b>	<b>412.76</b>		<b>0.51</b>		<b>49.83</b>		<b>4.57</b>		<b>47.10</b>		<b>9.44</b>		<b>4.45</b>	

**Tabulka 8b:** Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianta Aktivní

úsek	benzo(a)pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
	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	219.66	1.4165	0.25	0.0016	23.18	0.1503	2.43	0.0156	25.71	0.1650	5.02	0.0323	2.31	0.0046
2	39.30	1.3977	0.04	0.0015	3.80	0.1350	0.43	0.0153	4.55	0.1619	0.84	0.0298	0.38	0.0044
3	66.04	0.3831	0.06	0.0003	3.55	0.0214	0.37	0.0022	3.34	0.0195	3.31	0.0192	0.94	0.0042
4	41.39	1.5430	0.05	0.0019	4.52	0.1686	0.47	0.0175	4.86	0.1815	0.95	0.0352	0.44	0.0049
5	20.76	0.2866	0.01	0.0001	0.65	0.0091	0.07	0.0010	0.68	0.0093	1.30	0.0179	0.34	0.0042
6	27.27	0.8028	0.04	0.0011	2.78	0.0813	0.27	0.0080	2.62	0.0769	0.73	0.0217	0.29	0.0036
<b>suma</b>	<b>414.40</b>		<b>0.45</b>		<b>38.47</b>		<b>4.05</b>		<b>41.77</b>		<b>12.14</b>		<b>4.71</b>	

## Emise hluku

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 přeložky zemní práce.

Veškerá dopravní obsluha stavby bude prováděna po stávajících komunikacích – silnice I/57 ze směru od Valašského Meziříčí a Vsetína, dále pak silnice III/05723 a další místní komunikace. Budovány budou i provizorní komunikace. Jsou navrženy s cílem umožnit výstavbu objektů a komunikací v místě stávající silnice I/57 tak, aby byl zachován plynulý provoz po stávajících silnicích. Po skončení provizorního provozu budou vozovky odstraněny.

Vlivem změny dopravního řešení a převedení intenzit dopravy na nově budovanou silnici I/57 dojde ke změně dopravních pohybů a tím i k přerozdělení zdrojů hluku v oblasti.

V rámci zpracování tohoto Oznámení byla zpracována Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. V. Kryl, listopad 2017).

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 nejbližších chráněných staveb v okolí plánované stavby takto:

1	Jablůnka 208	8	Jablůnka 309	15	Pržno 84
2	Jablůnka 280	9	Jablůnka 490	16	rekreační území
3	Jablůnka 299	10	Jablůnka 137	17	rekreační území
4	Jablůnka 308	11	Pržno 2	18	Bystřička 4
5	Pržno 210	12	Pržno 204	19	Bystřička 60
6	Pržno 215	13	Pržno 139		
7	Pržno 196	14	Jablůnka 374		

Ve vypočtených hodnotách nejsou započteny odrazy od vlastní fasády (dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.).

Z Hlukové studie vyplývá, že pro stav bez výstavby, lze očekávat další nárůst hlukové zátěže v čase tak, jak budou růst intenzity dopravy.

### 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 komunikace, 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.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění

V období výstavby budou hlavním zdrojem odpadní vody především sociální části zařízení stavenišť. 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 (m<sup>3</sup>/rok)  
 $\check{s}$  ... šířka zpevněné plochy vozovky (18,5 m)  
 $L$  ... délka posuzovaného úseku vozovky (4,400 km)  
 $h_s$  ... průměrný úhrn ročních srážek (m/rok)  
 $k_s$  ... odtokový koeficient – 0,9

Plocha nově budované komunikace činí cca 81 000 m<sup>2</sup>. Vypočítaný průměrný roční úhrn srážek pro dotčenou klimatickou oblast (MT2) činí dle Quitta (1971) 750 mm.

Množství vody, které bude odvedeno do konečného recipientu bude cca 54 675 m<sup>3</sup>/rok.

Dešťové vody z vozovky silnice jsou zachyceny betonovou žlabovkou nebo štěrbinovým žlabem a odváděny silniční kanalizací přes ORL k vyústění do vodoteče, kterou je Vsetínská Bečva. Odvodnění svahů tělesa je provedeno do silničních příkopů u paty svahu násypu. Ty jsou následně buď přímo nebo přes zatrubnění vyústěny do vodoteče.

Dalšími z bezpečnostních prvků, jež jsou navrženy na všech kanalizacích vyústěvaných do Vsetínské Bečvy, jsou uzavírací kanalizační klapky, které jsou osazeny do koncových šachet stoky kanalizace, díky nimž je možno celkové uzavření stoky jako ochrana před zpětným vzdutím hladiny Vsetínské Bečvy.

Pro posouzení možných vlivů souvisejících se solením komunikace a následným vnosem chloridů do toku v dotčeném území byla spočítána předpokládaná koncentrace chloridů v recipientu (Vsetínské Bečvě) v období provozu záměru. Při výpočtech bylo uvažováno s průměrnou spotřebou 1 kg NaCl na m<sup>2</sup> zpevněné plochy navrhované silnice (počítáno bylo s tím, že veškerá sůl použitá na údržbu komunikace se dostane s dešťovou vodou odtékající z povrchu komunikace do recipientů, ztráty rozstříkem do okolí apod. nebyly uvažovány).

Co se týče stávající koncentrace chloridů (viz. níže  $C_1$ ), v úvahu byly brány získané hodnoty od Povodí Moravy, s.p.

Posouzení vlivu solení komunikace na vodoteče bylo provedeno na základě směšovací rovnice:

$$C_3 = (C_1 \cdot Q_1 + C_2 \cdot Q_2) / (Q_1 + Q_2)$$

$C_3$  ... výsledná průměrná koncentrace chloridů po smíšení (g/m<sup>3</sup> = mg/l)  
 $C_1$  ... koncentrace chloridů v recipientu před smíšením s vodami ze silnice (g/m<sup>3</sup>)  
 $Q_1$  ... průtok v recipientu (m<sup>3</sup>/s)  
 $C_2$  ... koncentrace chloridů ve srážkové vodě z komunikace (g/m<sup>3</sup>)  
 $Q_2$  ... průtok srážkové vody z komunikace (m<sup>3</sup>/s)

Pro výpočet průměrného ročního průtoku srážkové vody z komunikace ( $Q_2$ ) bylo použito vztahu:

$$Q_2 = (p_l \cdot h_s \cdot k) / T$$

$p_l$  ... zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, tzn. bez středního dělicího pásu atd. (m<sup>2</sup>)  
 $h_s$  ... dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek (m/rok)  
 $k$  ... odtokový koeficient (při odvádění vody kanalizací  $k = 0,8$ )  
 $T$  ... počet sekund za rok

Výsledná předpokládaná průměrná koncentrace chloridů v předmětném recipientu (Vsetínské Bečvě) byla porovnána s hodnotami přípustného znečištění, které stanoví nařízení vlády č.

401/2015 Sb., kde obecně pro povrchové vody hodnota přípustného znečištění chloridy činí 150 mg/l, ale pro povrchové vody užívané pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody je stanoven přísnější limit 65 mg/l (pro Vsetínskou Bečvu je vymezena jako lososová voda dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., a pro lososové vody hodnota přípustného znečištění chloridy stanovená jako roční průměrná koncentrace činí 65 mg/l).

Předpokládaná roční průměrné koncentrace chloridů v recipientu po realizaci záměru I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, respektive v období jeho provozu, udává následující Tabulka 9.

**Tabulka 9:** Předpokládané roční průměrné koncentrace chloridů v recipientu

recipient	prům. roční srážky	odváděné vody / rok <sup>A</sup>	množství Cl <sup>-</sup> / rok <sup>B</sup>	průměrný průtok recipientu	průměrná koncentrace Cl <sup>-</sup> v recipientu		limit dle NV č. 401/2015 Sb.
					Stávající	po realizaci	
	mm	m <sup>3</sup>	kg	m <sup>3</sup> /s	mg/l	mg/l	mg/l
<b>Vsetínská Bečva; vztaheno na profil Vsetínská Bečva - Jarcová</b>	750	54 675	49 135	9,39 <sup>C</sup>	10,26 <sup>D</sup>	<b>10,41</b>	65

<sup>A</sup> - množství vody odváděné z daného úseku za rok, počítáno jako redukovaná odvodňovaná plocha (zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, násobená koeficientem odtoku) násobená vypočítaným průměrným ročním úhrnem srážek (pro MT2 dle Quitta (1971))

<sup>B</sup> - při výpočtu množství chloridů odváděných z komunikace uvažováno s použitím 1 kg NaCl na m<sup>2</sup> zpevněné plochy silnice, násobí se 0,6066 – hmotnostní zastoupení chloru v molekule chloridu sodného (poměr Cl<sup>-</sup> v NaCl)

<sup>C</sup> průměrný průtok pro profil Vsetínská Bečva – Jarcová (ČHMÚ – evidenční list hlásného profilu č. 324)

<sup>D</sup> hodnota průměrné koncentrace Cl<sup>-</sup> za období 1996 - 2016 pro profil Vsetínská Bečva - Jarcová (data Povodí Moravy, s.p.), jenž je profilem nejbližše nad projektovanou stavbou (směrem po proudu)

### B.III.3. Kategorizace a množství odpadů

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. Dále je nutné přihlédnout k „Plánu odpadového hospodářství České republiky“.

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. 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.

**Tabulka 10:** 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

V průběhu činností na stavbě budou vznikat v relativně malých množstvích odpady vázané na provoz jednotlivých zařízení staveníšť, případně hlavního stavebního dvora, z nichž většinu bude nutno zařadit do kategorie nebezpečné odpady (N). Současně budou během stavby vznikat v relativně velkých množstvích odpady vázané na vlastní demoliční a stavební činnost, které bude možno zařadit do kategorie ostatní odpady (O).

Přehled vznikajících odpadů a předpokládané odstraňování:

- rozebrané stmelené vrstvy vozovky budou po odfrézování nabídnuty správci komunikace a odvezeny přímo na recyklaci dle učení správce komunikace nebo budou odvezeny na skládku v Životicích u Nového Jičína.
- vybourané nestmelené podkladní vrstvy se použijí do násypů přeložek komunikací.
- ocelové konstrukce a potrubí bude odvezeno do šrotu.
- zemina z výkopů v trase bude uložena do násypů (vhodná) nebo na terénní úpravy (nevhodná), popř. bude přebytek nevhodné zeminy uložen na skládku v Životicích u Nového Jičína.
- kmeny vykácených stromů budou odvezeny na HSD
- materiál dále využitelný (dopravní značky, svodidla, směrové sloupky, obrubníky, dlažba, sloupy veřejného osvětlení a jiných nadzemních vedení, kabely apodobně bude nabídnut vlastníkovvi objektu.

Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů, budou uzavřeny zhotovitelem stavby.

Odpady kategorie „O“ jako je stavební odpad lze předat firmě Ekorema recycling s.r.o., firmě OPEN RE-ECO s.r.o. ve Vsetíně, případně firmě Marius Pedersen ve Valašském Meziříčí, která taktéž zpracovává bioodpad. Kov a kovové sloučeniny zpracovává PARTR Metal recycling či Trojek ve Valašském Meziříčí.

Odpady kategorie „N“ lze předat firmě SITA CZ a.s., případně spálit ve spalovně firmy DEZA, a.s. ve Valašském Meziříčí. Nezrecyklované a nespálené odpady lze skládkovat na skládkách v Březové u Zlína, v Životicích u Nového Jičína nebo v Bystřici.

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.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

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.

## **C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.I. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA JEHO EKOLOGICKOU CITLIVOST**

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**

K identifikaci prvků ÚSES byly použity platné územní plány obcí Jablunka, Pržno, Bystřička a Ratiboř.

V zájmovém koridoru se nachází prvky regionální a lokální úrovně ÚSES. Prvky nadregionální úrovně ÚSES se zde nenachází.

#### **LBK Vsetínská Bečva**

- funkční lokální biokoridor vedený korytem řeky Vsetínská Bečva po soutok s Mikulůvkou
- zahrnuje koryto řeky a zatravněné břehy s břehovými porosty (šířka biokoridoru je proměnná cca 40-50 m)
- Oboustranné břehové opevnění Vsetínské Bečvy je provedeno rovnaninou z lomového kamene. Struktura dnových sedimentů je téměř přirozeně kamenitá o různorodé zrnitosti, poskytuje tak dobré úkrytové podmínky bentickým bezobratlým i rybám.
- k.ú. Vsetín, Ratiboř u Vsetína, Jablunka, Pržno u Vsetína, Mikulůvka, Bystřička II

#### **RBK Vsetínská Bečva**

- funkční regionální biokoridor vedený korytem řeky Vsetínská Bečva od soutoku s Mikulůvkou
- zahrnuje koryto řeky a zatravněné břehy s břehovými porosty (šířka biokoridoru je proměnná cca 50-60 m)
- Oboustranné břehové opevnění Vsetínské Bečvy je stejně jako podél předcházejícího LBK provedeno rovnaninou z lomového kamene. Struktura dnových sedimentů je téměř přirozeně kamenitá o různorodé zrnitosti, poskytuje tak dobré úkrytové podmínky bentickým bezobratlým i rybám.
- k.ú. Bystřička II, Mikulůvka, Jarcová, Brňov,

#### **RBK Chladná - Březina**

- prochází severní části dotčeného území
- je vymezen v západo-východním směru. RBK Chladná - Březina, procházející hřebenovými částmi Hostýnských a Vsetínských vrchů. Přechází přes nivu Vsetínské Bečvy a přilehlou ornou půdou.
- v současné době je jeho funkce narušena stávajícími migračními bariérami – železniční tratí č. 280 Valašské Meziříčí – Vsetín a komunikací I/57 Valašské Meziříčí – Vsetín.
- k.ú. Bystřička II, Bystřička I, Růžďka, Kateřinice u Vsetína



## RBC Březina

- smíšený lesní porost v severní části zájmového území jižně od obce Bystřička
- navazuje na PP U Vaňků a je křížováno RBK Chladná Březina
- RBC se nachází ve Vsetínském bioregionu v submontánním až montánním vegetačním stupni s nejvyšší nadmořskou výškou 460 m. Potenciální přirozenou vegetaci tvoří karpatské dubohabřiny a květnaté bučiny.
- Jde o smíšený les s majoritním zastoupením smrku a příměsí dub, jilm, lípa, buk, třešeň, javor, borovice a modřín.
- část biocentra je dle katalogu biotopů vymapována jako L5.1 Květnaté bučiny
- k.ú. Bystřička II

## C.I.2. Zvláště chráněná území

V zájmovém území se nenacházejí žádné národní parky ani chráněné krajinné oblasti. V severní části zájmového území se nachází PP U Vaňků. Z maloplošných území se v severovýchodní části, vzdálené cca 3 – 3,5 km od zájmové oblasti nachází PP Růžděcký Vesník a PP Mokřady Vesník. Ze vzdálenějších pak lze jmenovat PP Jarcová kula, PR Dubcová, PP Lúčky – Roveňky, PP Zbrankova stráž.

PP U Vaňků:

Představuje smíšený les rozkládající se na jihozápadní straně kopce, který lemuje řeka Bečva. Lokalita se nachází poblíž železniční zastávky Bystřička. Jedná se o listnatý les s přirozenou skladbou dřevin typu karpatské dubohabřiny (*Carici pilosae-Carpinetum betuli*). Na okolních loukách se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin, zejména pak s populací silně ohrožené ladoňky karpatské (*Scilla kladnii*). Dle plánu péče předpokládá návrat k přirozené druhové skladbě dřevin s odstraněním nepůvodního smrku, borovice a akátu.

## C.I.3. Natura 2000

V jihovýchodní části zájmového území se nachází Evropsky významná lokalita Nad Jasnou (kód lokality: CZ0724121), na jihu pak Evropsky významná lokalita Semetín (kód lokality: CZ0720033).

Předmětem ochrany **EVL Nad Jasnou** je 6 stanovišť a 1 živočišný druh:

5130 – Formace jalovce obecného (*Juniperus communis*) na vřesovištích nebo vápničitých trávnících, 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápničitých podložích (*Festuco-Brometalia*), 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*), 7220 - Petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (*Cratoneurion*), 9130 - Bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*, 9170 - Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* a měkkýš vrkoč útlý (*Vertigo angustior*).

Předmětem ochrany **EVL Semetín** je 9 stanovišť:

6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápničitých podložích (*Festuco-Brometalia*), 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápničitých 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 - Přečodová rašeliniště a trasoviště, 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

V zájmovém území se nenachází žádný Přírodní park.

#### C.I.5. Významné krajinné prvky

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

Celou zájmovou oblastí protéká Vsetínská Bečva s místy patrnou údolní nivou. V širším zájmovém území se vyskytují lesy, tedy významné krajinné prvky „ze zákona“.

##### **VKP vodní tok a údolní niva - Vsetínská Bečva:**

- k.ú. Jablůnka, Pržno u Vsetína, Bystřička II
- jedná se o regulovaný tok Vsetínské Bečvy se zbytky lužních porostů a údolní nivou. Pás břehového porostu je poměrně úzký a bezprostředně navazuje na zemědělsky využívané pozemky a sídelní zástavbu v nivě.
- tok Vsetínské Bečvy je narovnaný a břehy opevněné, což částečně snižuje ekologické funkce toku a nivou (např. rozlivný vodní režim, samočistící funkce toku, zadržení vody v krajině).
- břehové opevnění je provedeno rovnaninou z lomového kamene. Struktura dnových sedimentů je téměř přirozeně kamenitá o různorodé zrnitosti, poskytuje tak dobré úkrytové podmínky bentickým bezobratlým i rybám.
- v zájmové oblasti jde o rychlo říčku s šířkou koryta cca 20 m

##### **VKP les - Lesní porosty ve svazích podél říční nivou:**

- k.ú. Jablůnka, Pržno u Vsetína, Bystřička II
- lesní porosty obklopující údolní nivou řeky Vsetínské Bečvy. Porosty se nacházejí ve svazích údolí a v převážné většině se jedná o hospodářský les. Výjimkou je území PP U Vaňků, kde se jedná o les ochranný.
- smíšené lesy s majoritním zastoupením smrku a příměsí buk, javor, třešeň, olše, borovice, jilm, lípa, topol, vrba
- potenciální přirozenou vegetaci tvoří karpatské dubohabřiny a květnaté bučiny

#### C.I.6. Památné stromy

Západně od zájmového území se nachází památný strom „Dub na Přženských pasekách“, v jihovýchodní části pak Turpišův dub.

#### 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 pravěké 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.

Území obce Bystřička představuje dlouhodobě osídlenou oblast, avšak osídlení bylo dlouho pouze rozptýlené. Obec Bystřička vzniká až v 17. století. Roku 1652 je při prodeji panství označena jako „wes nowá Bystržička“, není však samostatnou dědinou, ale spadá pod Růžďku. Samostatně začíná být obec uváděna až na konci 18. století. Důležitou změnou, která výrazně zasáhla do života obce byla výstavba údolní přehrady v letech 1907-1912. Nádrž, původně určená pro napájení průplavu Dunaj–Odra–Labe, se postupně stala rekreační lokalitou.

Obec Jablůnka vznikla pravděpodobně ve 13. století a v minulosti nedosahovala přílišného významu. Až do 19. století se jednalo o malou vesnici, počet obyvatel a velikost obce se počal zvyšovat během 19. století, kdy roste význam obce jako střediska výroby. Rozvoj obce byl přímo navázán na nově vybudovanou železnici.

První zmínka o obci Pržno pochází z roku 1372. Od počátku 16. až do 19. století je Pržno uváděno jako městečko. Pržno představovalo centrum zájmového území. V městečku stávala tvrz, ve městě se konaly pravidelné trhy, město mívalo hrdelní právo. V roce 1644 bylo městečko po povstání valašských podaných vypáleno. V roce 1782 je v Przně vystavěna evangelická fara a o rok později zděný evangelický kostel. Původní gotický katolický kostel na návsi byl v 19. století zbořen a nahrazen novým kostelem Narození Panny Marie. Významnou změnou v území byla výstavba železnice spojující Hranice se Vsetínem v roce 1885.

#### C.I.8. Území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Celé zájmové území se nachází v osídleném údolí řeky Vsetínská Bečva, které je zatěžované silniční dopravou na významné komunikaci I/57, mezi většími sídelními útvary Vsetín a Valašské meziříčí. Nadmíru zatěžovaná území se v řešeném území, ani blízkém okolí, nenacházejí.

## C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

### C.II.1. O vzduší a klima

#### O vzduší

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 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 2012-2016, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu. Pro doplnění jsou uvedeny hodnoty z nejbližších měřicích stanic Českého hydrometeorologického ústavu: Valašské Meziříčí (ZVMZ) umístěné v areálu ZŠ Křižná a Vsetín – hvězdárna (ZVSH).

**Tabulka 11:** Hodnoty imisního pozadí

znečišťující látka	bnz[a]pr	benzen	CO	NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>	
				hodina	rok		
doba průměrování	rok	rok	8hod	max.	19. nejv. / překročení	rok	
limit (μg.m <sup>-3</sup> )	1 ng/m <sup>-3</sup>	5	10 000	200 / 19	překročení	40	30
„pětiletí“	2011-2015	<b>1.15-1.66</b>	1.4-1.6	–	–	11.4-15.3	–
	2012-2016	<b>1.17-1.56</b>	1.4-1.7	–	–	1.12-14.0	–
<b>ZVMZ</b>	2016	<b>2.2</b>					
<b>ZVSH</b>	2016						
znečišťující látka	PM <sub>10</sub>			PM <sub>2,5</sub>			
	doba průměrování	den	rok	rok	rok		
	max.	36. nejv. / překročení					
limit (μg.m <sup>-3</sup> )	50 / 36	překročení	40	25			
„pětiletí“	2011-2015	–	42.9-47.9	22.7-26.1	18.1-20.3		
	2012-2016	–	39.7-44.8	21.8-25.1	17.4-19.5		
<b>ZVMZ</b>	2016	179.7	47.2 / 32	27.2	24.4		
<b>ZVSH</b>	2016	122.0	46.0 / 29	24.8			

Z uvedeného lze formulovat obecný závěr, že v zájmovém území byly v období 2012-2016 překračovány imisní limity pro benzo[a]pyren a denní koncentrace PM<sub>10</sub>.

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 12.

**Tabulka 12:** Klimatické charakteristiky jednotky MT2 v zájmovém území (Quitt, 1971)

<i>charakteristika</i>	<i>MT2</i>
Počet letních dní ( $T_{\max} \geq 25 \text{ }^{\circ}\text{C}$ )	20 – 30
Počet dní s průměrnou teplotou $10 \text{ }^{\circ}\text{C}$ a více	140 – 160
Počet mrazových dní ( $T_{\min} \leq -0,1 \text{ }^{\circ}\text{C}$ )	110 – 130
Počet ledových dní ( $T_{\max} \leq -0,1 \text{ }^{\circ}\text{C}$ )	40 – 50
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ v lednu	-3 – -4
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ v červenci	16 – 17
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ v dubnu	6 – 7
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ 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.

V posledních dvou desetiletích došlo v České republice k nárůstu průměrného počtu tropických dní a nocí a s předpokladem dalšího navyšování vln veder musíme počítat až do roku 2069. Současně byl ve stejném období zaznamenán nárůst výskytu extrémních denních úhrnů atmosférických srážek (přívalové deště).

Dle komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu (Ekotoxa, 2015) lze největší zlom v negativním vlivu extrémních teplot předpokládat v období 2040 – 2069 v důsledku nejvyšší změny teplot oproti současnému období, kdy se předpokládá další nárůst maximálních ročních teplot až o  $3^{\circ}\text{C}$ . Tento jev přispěje k dalšímu rozšíření negativního vlivu extrémních teplot na dopravní infrastrukturu. V tomto období nastane nevýraznější změna nárůstu u maximální teploty, která bude až dvojnásobná a počet tropických dní se zvýší na 14, což je téměř čtyřnásobek hodnoty současného období. V období 2070 – 2099 lze předpokládat nárůst ročních maxim až o  $4^{\circ}\text{C}$ . V tomto období musíme počítat s významným negativním vlivem maximálních teplot na použité materiály. Délka působení vysokých teplot se zvýší o dalších 23 dní.

Zimní období je ovlivňováno extremitou a frekvencí denní amplitudy teplot, která překračuje bod mrazu a částečně také počtem mrazových dní, kdy minimální denní teplota klesá pod  $0^{\circ}\text{C}$ . Díky snižujícímu se počtu mrazových dní (až o 43 dní v období do roku 2099 – Ekotoxa, 2015) se můžeme domnívat, že se sníží frekvence expozice materiálů, z nichž je stavební dílo konstruováno, mrazovému zvětrávání. Do budoucna lze tedy předpokládat úspory v zimní údržbě dopravní infrastruktury.

Se změnami klimatu probíhá a bude probíhat řada změn. Předpokládáme zejména zvýšení průměrných teplot, pokles srážek v letním období, zkracování délky zimního období a nárůst extrémních meteorologických jevů, jako jsou vlny veder a sucha, extrémní bouřky s přívalovými dešti a vichřicemi v létě a v zimě se sněhovými vánicemi, mlhou a ledovkou. Tyto změny přinášejí řadu negativních důsledků a rizik. Ve vztahu k záměru jsou, vzhledem k umístění záměru v záplavovém území Vsetínské Bečvy, relevantními riziky zejména:

přívalové deště a bouřky a dlouhotrvající intenzivní deště. Dále pak nárazový vítr a vichřice, období sucha a horka, sněhové vánice, ledovka, mlha a inverze.

## C.II.2. Voda

### Povrchové vody

Celé širší území spadá do povodí Moravy. Předmětná lokalita je v celé své délce odvodňována tokem Vsetínská Bečva.

Z hlediska charakteristik povrchových vod jde o oblast dosti vodnou, s malou retenční schopností, velmi silně rozkolísaným odtokem a dosti vysokým koeficientem odtoku.

Vsetínská Bečva

- významný vodní tok
- správce Povodí Moravy s.p.
- plocha povodí 734 km<sup>2</sup>, délka toku 58 km
- průměrný průtok při ústí (v Jarcové) je 9,39 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>
- pramení ve výšce 870 m.n.m u rozhledny Čarták
- v zájmovém území je tok Vsetínské Bečvy lemován souvislým porostem tvořeným dřevinnou vegetací s šířkou 10 – 20 m

Vsetínská Bečva má v posuzovaném území množství přítoků. Z významnějších jde o Ulicový potok, Paléskový potok, Lýkový potok a Mikulůvku a několik bezejmenných přítoků.

### Záplavové území

Téměř celá stavba (mimo severní část) leží v záplavovém území Vsetínské Bečvy. Podél Vsetínské Bečvy je vymezeno záplavové pásmo pětileté, dvacetileté a stoleté vody, s tím že hranice stoleté vody má v určitých úsecích rozsah až cca 200 m od osy vodního toku na každou stranu.

### Vodní zdroje

Celé širší území leží v CHOPAV (chráněné oblasti přirozené akumulace vod) Vsetínské Vrchy.

### Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologické rajonizace náleží zájmové území hydrogeologickému rajónu č. 163 - Fluviální sedimenty v povodí Bečvy. Průlinově propustné štěrky údolní terasy jsou pro oběh a akumulaci podzemní vody v zájmovém území nejvýznamnější. Báze štěrkové akumulace údolní terasy běžně zasahuje 1 – 4 m pod koryto řeky. Hladina podzemní vody je převážně volná, místy mírně napjatá. Zvodněná mocnost se pohybuje okolo 3 m, výjimečně i více. Zásoby podzemní vody jsou dotovány srážkovou činností a pravděpodobně i dotací povrchovými toky (Bečva). Propustnost kolektoru je proměnlivá, v přímé závislosti ke granulometrickému složení zemin. Znamená to tedy, že s narůstajícím podílem hlinité frakce v mezi zrně hmotě klesá propustnost zemin kolektoru. Vzhledem k poloze nadložních písčitéch hlín dochází k důležitým zpožděním odezvy srážek a vzestupu hladiny podzemní vody. Písčité hlíny tak reprezentují krycí poloizolátor, který výrazně zpomaluje průsak infiltrujících srážek.

Předkvartérní jednotky jsou budovány zejména horninami s funkcí hydrogeologických izolátorů. Jako kolektory zde mohou vystupovat významnější a mocnější polohy pískovců.

Propustnost je však významně ovlivněna stupněm porušení horninového masívu, zejména v přípovrchovém pásmu rozvolnění, které může dosahovat hloubek prvních metrů až prvních desítek metrů.

### 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. V širším okolí se pak vyskytuje výhradně kambizem.

Půdy v zájmovém území řadíme převážně k asociaci hlinitých půd. Tyto půdy lze charakterizovat jako tmavě hnědé až hnědé půdy. Dle mapy pedogenetické asociace ČR jde o asociaci podzolů pravých přírodních a zemědělsky zkulturněných nížin a pahorkatin. Jedná se o humózní písčito-hlinité půdy.

Dle morfogenetického klasifikačního systému (MSK) lze skupiny půd v řešeném území popsat následovně:

**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

Zájmové území prochází téměř celé zemědělskou krajinou. Až na oblast v okolí MÚK Ratiboř, kde se vyskytuje bonitně nejméně cenná půda, je celé území zastoupeno bonitně nejčistějšími půdami.

### Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Stavbou vůbec nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

### C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

#### Geologické poměry

Předkvartérní podloží v území je součástí Západních Karpat, které vznikly v terciéru působením několika fází alpínského vrásnění. Podloží je v zájmovém území tvořeno sedimenty flyšového pásma. Jako celek můžeme flyšové pásmo Západních Karpat rozdělit na dvě dílčí části, které odpovídají dvěma sedimentačním prostorům, v nichž docházelo k usazování flyšových sedimentů. Je to severněji položené vnější flyšové pásmo a jižněji magurské flyšové pásmo. Obě pásma jsou tvořena několika příkrovy, které se nazývají jednotky. V rámci magurského flyšového pásma vystupují jednotky račanská, bystrická a bělokarpatská. Plošně nejrozsáhlejší je jednotka račanská, na níž vznikl velmi členitý reliéf

Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Násun jednotek flyšového pásma probíhal směrem na SSZ a předpokládá se, že se tak dělo pod mořskou hladinou. V širším okolí převažují sedimenty belovežské a soláňské vrstvy.

Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny fluvialními uloženinami Vsetínské Bečvy (střední pleistocén), jsou tvořeny písčitymi štěrky údolní nivy, proměnlivě zahliněnými. Povodňové hlinitojílovité sedimenty jsou slabé, jejich mocnost, směrem k údolí Vsetínské Bečvy klesá, místy zcela chybějí.

### Stabilita území, seismicita

V okolí zájmového území se nenachází žádná poddolovaná území. V zájmovém území se nevyskytují ani žádné svahové nestability. Širší okolí zájmového území lze označit jako seismicky stabilní.

Dle mapy sesuvných oblastí České geologické služby se v zájmovém území nevyskytují žádné registrované sesuvy. Zájmová trasa prochází údolní nivou Vsetínské Bečvy, tudíž okolní svahy, kde se sesuvné jevy koncentrují, jsou v dostatečné vzdálenosti od zájmového území.

### 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 Vsetínského v těsné blízkosti s bioregionem Hostýnským.

Z typologického hlediska je záměr veden na území biochory 4Nk široké kamenité nivy 4. v. s. Potenciální přirozenou vegetaci tvoří křovité vrbiny svazu *Salicion eleagno-daphnoidis* (*Agrostio-Salicetum purpureae*). Na sušších místech niv lze předpokládat polonské dubohabřiny (*Tilio-Carpinetum*). V současné využití krajiny lesy prakticky chybějí, údolní niva je využívána pro zemědělské účely a je také hustě osídlena.

### Biotopy

V prostoru, kterým je záměr veden (niva toku) nebyly dle katalogu biotopů (Chytrý et al., 2010) vymapovány žádné přírodní biotopy (s výjimkou PP U Vaňků). Pouze některé úseky se svou skladbou přírodním biotopům přibližují: Území lze tedy zařadit převážně do biotopů formačních skupin X – Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem.

X1 Urbanizovaná území – městská zástavba i se svou zelení, pozemní komunikace

X2 Intenzivně obhospodařovaná pole – orná půda v nivě Vsetínské Bečvy

X5 Intenzivně obhospodařované louky – intenzivně využívané louky v nivě Vsetínské Bečvy

X6 Antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla – manipulační plocha v Jablůnce

X7A Ruderální bylinná vegetace mimo sídla - ochranný významné porosty – vlhké louky podél Vsetínské Bečvy



X14 Vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace - vegetace - Vsetínská Bečva a její přítoky

Břehové porosty Vsetínské Bečvy se v určitých částech svou skladbou přibližují jednotce L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy.

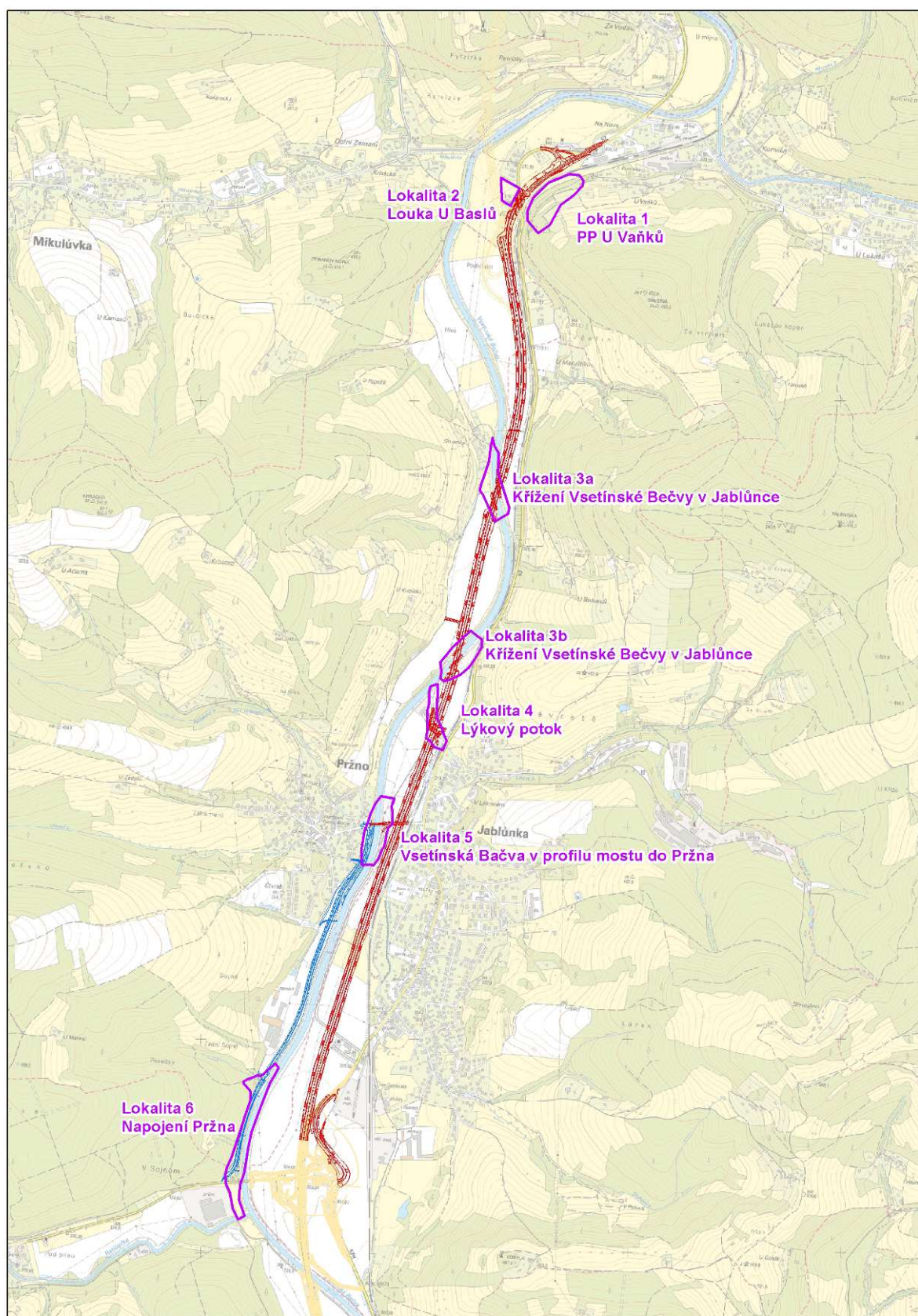
Mimo zábor stavby, ale v jeho těsné blízkosti, je nutné zmínit biotop PP U Vaňků. Toto chráněné území dle katalogu biotopů ČR představuje přírodní biotopy L3.3 Karpatské dubohabřiny, T1.1 Mezofilní ovsíkové louky a K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny. PP U Vaňků vymezena jako jedna ze sledovaných lokalit a byly pro ni přímo navrženy podmínky pro vyloučení negativního vlivu záměru.

### Fauna a flóra

Pro stavbu I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba byl zpracován revizní biologický průzkum, jehož účelem bylo získání aktuálních informací o výskytu ohrožených (červený seznam), zvláště chráněných (dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) a bioindikačních druhů a cenných biotopů v řešeném území.

V zájmovém území bylo vymezeno několik biologicky cenných stanovišť nacházejících se v trase plánované komunikace a jejím blízkém okolí. Lokality byly předem vytipovány na základě předchozích průzkumů, mapových a technických podkladů. Později byly přesně vymezeny na základě terénních průzkumů a jednotlivých průzkumů specializovaných na jednotlivé skupiny.

**Obrázek 7:** Lokality biologicky cenných stanovišť



### Lokalita 1 – PP U Vaňků:

Lokalita představuje smíšený les na svazích řeky Vsetínské Bečvy nad železnicí. Jedná se o smíšený lesní porost karpatských dubohabřin (*Carici pilosae-Carpinetum betuli*) s výskytem **ladoňky karpatské** (*Scilla kladnii*) (silně ohrožený SO) v bylinném patře. Lesní porost je tvořen v souladu s potenciální přirozenou vegetací ostřicovou dubohabřinou s dominancí habru a lípy a s příměsí javoru klenu a babyky. Objevuje se zde také jasan ztepilý, střemcha, jilm drsný, olše lepkavá, třešeň ptačí, buk i vysázený smrk. Keřové patro je zastoupeno hlohy, brslenem evropským, bezem černým a lískou. Z druhů bylinného patra lze jmenovat např. kokořík mnohokvětý, kopytník evropský, pryšec sladký, **pryšec mandloňový** (zařazen do červeného seznamu) a pro tento typ vegetace typickou ostřicí chlupatou. Z invazních druhů zde byla nalezena netýkavka malokvětá.

### Lokalita 2 – Louka U Baslů

Jedná se o ornou půdu mezi zástavbou u stávající silnice I/57 na pravém břehu od Vsetínské Bečvy. Pravidelně kosená typická mezofilní ovsíková louka (*Arrhenatherion elatioris*) s výskytem trav, jako je např. ovsík vyvýšený, medyněk vlnatý, srha laločnatá, lipnice luční, kostřava červená, tomka vonná, ovsíř pýřitý. Ze široolistých dvouděložných bylin lze jmenovat např. kopretinu irkutskou, zvonek rozkladitý, pryskyřník prudký, jitrocel kopinatý, řebříček lékařský, šťovík kyselý a chrastavec rolní.

### Lokalita 3a – Křížení Vsetínské Bečvy v Jablůnce

Křížení koryta toku Vsetínské Bečvy a jejích břehových porostů cca v km 4,900–5,300.

Koryto toku Vsetínské Bečvy je v tomto profilu oboustranně opevněno kamennou rovnaninou. Přirozená vegetace je v jinak kulturní polní krajině zachována pouze jako břehové porosty podél Vsetínské Bečvy. Obecně břehový porost tvoří vrba nachová (*Salicetum purpureae*), která roste v kontaktní zóně toku, na ni navazují střemchové jaseniny (*Pruno padi-Fraxinetum excelsioris*) s jasanem ztepilým, jilmem vazem a střemchou. Zastoupeny jsou i vrbotopolové luhy s vrbou křehkou (*Salicetum fragilis*), dále pak javor mléč a lípa srdčitá, které mají vazbu na dubohabřiny potenciální přirozené vegetace. V porostech stromového patra roste i **jilm vaz** (zařazen do červeného seznamu). Keřové patro představuje brslen bradavičnatý, ostružiník a trnka. Bylinné patro tvoří vegetace říčních rákosin s chřasticí rákosovitou (*Phalaridion arundinaceae*), druhy bylinných lemů nížinných řek (*Senecion fluviatilis*) a taxony lučních společenstev mezofilních ovsíkových luk (*Arrhenatherion elatioris*). Z nepůvodních druhů byly nalezeny křídlatka japonská, netýkavka žláznatá a slunečnice topinambur. Pozorován byl jeden přelet **otakárka ovocného** (*Iphiclides podalirius*) zařazeného do červeného seznamu. Z obojživelníků a plazů byly na lokalitě pozorovány **skokan skřehotavý** (*Rana ridibunda*) – kriticky ohrožený (KO), **skokan zelený** (*Rana esculenta*) – silně ohrožený (SO) a **ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*) – silně ohrožený (SO). V korytě Vsetínské Bečvy byly pozorovány **ouklejka pruhovaná** (*Alburnoides bipunctatus*) – zranitelný druh dle červeného seznamu, **ostroretka stěhovavá** (*Chondrostoma nasus*) – dle červeného seznamu ohrožený, **parma obecná** (*Barbus barbus*) – dle červeného seznamu téměř ohrožený, **střevle potoční** (*Phoxinus phoxinus*) – ohrožený, **vranka obecná** (*Cottus gobio*) – zranitelný. Na lokalitě se nacházely pobytové znaky **vydry říční**, která zde loví a odkládá trus. Pobytové znaky (ohryz) byly pozorovány i od **bobra evropského** na lokalitě podél Vsetínské Bečvy.

### Lokalita 3b – Křížení Vsetínské Bečvy v Jablůnce

Křížení koryta toku Vsetínské Bečvy a břehového porostu cca 750 m proti toku od předchozího křížení (lokalita 8a) v km cca 5,800–6,050. Koryto je oboustranně opevněno kamennou rovnaninou. Struktura dnových sedimentů je téměř přirozeně kamenitá, poskytuje tak průměrně dobré úkrytové podmínky pro ryby a bentické bezobratlé. Vegetaci v této lokalitě zastupují pouze břehové porosty Vsetínské Bečvy. Tvoří je společenstva vysokých vrb měkkého vrbotopolového luhu s vrbou křehkou a bílou (*Salicion albae*), v kontaktní zóně s tokem rostou pobřežní vrbiny s vrbou nachovou (*Salicetum triandrae*). Dále se zde nacházejí druhy střemchových jasenin (*Pruno padi-Fraxinetum excelsioris*), jako je jasan, střemcha, třešeň ptačí a druhy dubohabřin, lípa srdčitá a javor klen. Byliny tvoří společenstva říčních rákosin (*Phalaridion arundinaceae*) a bylinných lemů nížinných řek (*Senecion fluviatilis*). Z invazních druhů zde byla nalezena netýkavka žláznatá, zlatobýl obrovský a slunečnice topinambur. V korytě Vsetínské Bečvy byly pozorovány **ouklejka pruhovaná** (*Alburnoides bipunctatus*) – zranitelný druh dle červeného seznamu, **ostroretka stěhovavá** (*Chondrostoma nasus*) – dle červeného seznamu ohrožený, **parma obecná** (*Barbus barbus*) – dle červeného seznamu téměř ohrožený, **střevle potoční** (*Phoxinus phoxinus*) – ohrožený, **vranka obecná** (*Cottus gobio*) – zranitelný. Na lokalitě se nacházely pobytové znaky **vydry říční**, která zde loví a odkládá trus. Pobytové znaky (ohryz) byly pozorovány i od **bobra evropského** na lokalitě podél Vsetínské Bečvy.

### Lokalita 4 – Lýkový potok

Jedná se o menší upravený potok protékající severní částí Jablůnky a vlévající se jako pravostranný přítok do Vsetínské Bečvy. Součástí lokality je i Drahový potok, který je levostranným přítokem Lýkového potoka. V toku jsou přirozeně vytvořené vodní skoky z ležících kmenů dřevin, čímž je prostupnost koryta limitována proti proudu. Ve směru od ústí je vstup do potočního koryta pro ryby znemožněn částečně rozplaveným spádovým objektem, který vytváří absolutní migrační bariéru pro ryby. Prostupnost břehu je zachována. Z ekologického hlediska si tak potok a jeho doprovodný porost v zájmové trase zachovávají roli lokálního biokoridoru pouze pro terestrické organismy. V krátkých úsecích nad místy s příčně ležícími kmeny dřevin a větší se vytvářejí tůně s pomalu proudící vodou a bahnitými sedimenty. Pata břehového opevnění je zarostlá kompaktním a nad vodní hladinu převislým bylinným krytem, vytváří tak vhodné úkryty pro bentické bezobratlé a menší ryby. Drahový potok, jež je levostranným přítokem Lýkového potoka, byl převážnou část roku bez vody. Břehový porost Lýkového potoka je kombinací střemchových jasenin, měkkých vrbotopolových luhů s vrbou křehkou a nachovou a druhů dubohabřin, jako je javor mléč, klen a lípa srdčitá. V keřovém patře se vyskytují svída krvavá, brslen, bez černý, ostružiník a chmel. Bylinné patro vytváří druhy bylinných lemů nížinných řek, z nepůvodních invazních druhů byly zaznamenány křídlatka japonská, netýkavka žláznatá a malokvětá, zlatobýl kanadský a slunečnice topinambur. Drobnější invazní druhy, jako je ježatka kuří noha a dvouzubec temnoplodý rostou podél slepého ramene potoka, kde se vyvíjejí společenstva rákosin s orobincem a chrasticí rákosovitou (*Phragmites australis*) a okřehkové vegetace (*Lemna minoris*). V povodí řeky Vsetínská Bečva byl nalezen **Kravec** (*Agrilus convexicollis*). Z obojživelníků a plazů byly na lokalitě pozorovány **skokan skřehotavý** (*Rana ridibunda*) – kriticky ohrožený (KO), **skokan hnědý** (*Rana temporaria*) – téměř ohrožený (zařazen do červeného seznamu), **ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*) – silně ohrožený (SO) a **užovka obojková** (*Natrix natrix*) – ohrožený (O), v korytě potoka pak **střevle potoční** (*Phoxinus phoxinus*) – ohrožený (O).



### Lokalita 5 – Vsetínská Bečva v profilu mostu do Pržna

Lokalita zahrnuje koryto a břehové porosty Vsetínské Bečvy cca 300 m po a proti proudu od mostu do Pržna. Vsetínská Bečva je v tomto profilu upravený tok v příčném i podélném směru. Struktura dnových sedimentů je téměř přirozeně kamenitá o různorodé zrnitosti, poskytuje tak dobré úkrytové podmínky bentickým bezobratlým i rybám. Porost dřevin na obou březích je souvislý, je tvořen společenstvy měkkého luhu s vrbou křehkou, zatímco blíže k toku se uplatňuje vrba nachová a košíkářská, která tvoří společenstva vrbových křovin (*Salicetum triandrae*). Porosty vrb doplňují dřeviny údolních jasanovo-olšových luhů s přechody do dubohabřin. Kromě jasanu ztepilého a střemchy jsou hojně zastoupeny javory, jilmy (i **jilm vaz** zařazen do červeného seznamu), lípy a vtroušeně i habr a třešeň ptačí. Keře zde zastupuje svída krvavá, líska srdčitá, růže šípková, brslen a ostružiníky. V bylinném patře rosou na kosených partiích luční druhy mezofilních ovsíkových luk, jako je např. kakost luční, ovsík vyvýšený, škarda dvouletá. K travinné vegetaci lemující tok Bečvy patří říční rákosiny s chrasticí rákosovitou a zastoupeny jsou i druhy bylinných lemů nížinných řek, mezi nimiž jsou časté liány a ovíjivé byliny. Z invazních druhů zde byly nalezeny netýkavka žláznatá a malokvětá a slunečnice topinambur. V korytě řeky Vsetínská Bečva byl pozorován **lipan podhorní** (*Thymallus thymallus*) – dle červeného seznamu téměř ohrožený a **vranka obecná** (*Cottus gobio*) – zranitelný druh dle červeného seznamu. Na lokalitě se nacházely pobytové znaky **vydry říční**, která zde loví a odkládá trus.

### Lokalita 6 – Napojení Pržna

Lokalita zahrnuje břehový porost Vsetínské Bečvy, přilehlou louku u mostního objektu, bezejmenný levostranný přítok Bečvy a blízký les podél lesní cesty, kde je plánována přeložka komunikace III/05732 do Pržna. Na lokalitě se nachází druhově pestře zastoupené údolní jasanovo-olšové luhy (*Alnion incanae*) s vyšším podílem javoru kleny, mléče a druhů dubohabřin, javoru babyky a habru, které střídá společenstvo vysokých vrb měkkého luhu s vrbou křehkou. Tok Bečvy lemují pobřežní vrbiny s dominující vrbou nachovou. Lesní a křovinné porosty střídají také vlhčí louky a travinobylinné porosty s druhově ochuzenými společenstvy pcháčovými luk (*Angelico sylvestris-Cirsietum oleracei*), kde roste pcháč zelinný, devětsil lékařský, děhel lesní, kostival lékařský, sítina rozkladitá, opletník plotní, chrastice rákosovitá a kostřava rákosovitá. Porost je místy ruderalizován, na okrajích převažuje turan roční a lopuch plstnatý. Z invazních druhů bylin byly zaznamenány turan roční, netýkavka malokvětá a žláznatá. Tato lokalita představuje pestrou mozaiku stanovišť, které jsou však více či méně pozměněny lidskou činností. Nalezen byl v červeném seznamu zařazený **střevlík Ulrichův** (*Carabus ulrichii* Germ.) a **Krasec** (*Agrilus convexicollis*).

Během ornitologického průzkumu byly podél celé trasy stavby plánované silnice I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba v biotopu toku Vsetínské Bečvy a přilehlých lužních porostů z významných druhů ptáků pozorováni **čáp bílý, čáp černý, ledňáček říční, lejsek šedý, racek chechtavý, skorec vodní, strakapoud prostřední, volavka popelavá a žluna zelená**. V urbánních biotopech zastavěných ploch obce Jarcová, Bystřička, Pržno a Jablunka byli pozorováni **čáp bílý, lejsek šedý, krahujec obecný, vlaštovka obecná a vrabec polní**. V úsecích lesních komplexů na údolních svazích Vsetínské Bečvy se vyskytovaly druhy patřící do červeného seznamu. Byly to **datel černý, lejsek bělokrký, vrabec polní a žluna zelená**.

Během chiropterologického průzkumu bylo na sledovaných lokalitách zaznamenáno 17 dle zákona chráněných druhů **netopýrů**:

- **netopýr Brandtův** (*Myotis brandtii*) – silně ohrožený (SO) / **netopýr vousatý** (*Myotis mystacinus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr brvitý** (*Myotis emarginatus*) – kriticky ohrožený (KO)
- **netopýr černý** (*Barbastella barbastellus*) – kriticky ohrožený (KO)
- **netopýr ušatý** (*Plecotus auritus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr nejmenší** (*Pipistrellus pygmaeus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr hvízdavý** (*Pipistrellus pipistrellus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr parkový** (*Pipistrellus nathusii*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr pestrý** (*Vespertilio murinus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr rezavý** (*Nyctalus noctula*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr řasnatý** (*Myotis nattereri*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr severní** (*Eptesicus nilssonii*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr stromový** (*Nyctalus leisleri*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr večerní** (*Eptesicus serotinus*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr velký** (*Myotis myotis*) – kriticky ohrožený (KO)/**netopýr východní** (*Myotis blythii*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr velkouchý** (*Myotis bechsteinii*) – silně ohrožený (SO)
- **netopýr vodní** (*Myotis daubentonii*) – silně ohrožený (SO)
- **vrápenec malý** (*Rhinolophus hipposideros*) – kriticky ohrožený (KO)

### Migrace živočichů

Z hlediska výskytu velkých savců, kteří jsou nejcitlivější skupinou migrujících živočichů s nejvyššími nároky na kvalitu prostředí, prochází plánovaná trasa I/57 územím mimořádného významu s centrálním výskytem více druhů skupiny **jelen, los, rys, vlk, medvěd** nebo s oblastí hlavní migrace těchto druhů.

V širší a zájmové oblasti byly vytipovány 3 migrační profily. Severně od zájmové oblasti je vymezen dálkový migrační koridor DMK č. 247, který prochází severozápadním směrem nad kopcem „Za Vodou“. Dálkové migrační koridory jsou základní jednotkou pro zachování dlouhodobě udržitelné průchodnosti krajiny pro velké savce. Propojují oblasti významné pro trvalý i přechodný výskyt velkých savců, a to v národním i nadnárodním měřítku. V km 4,200-3,900 křížuje stavba migrační profil mezi vrcholem Zemanův kopec a PP U Vaňků. Třetí migrační profil byl vymezen v km 5,000-5,300 stavby.

#### Kategorie A – Velcí Savci

CHKO Beskydy, která je současně vyhlášena jako EVL Beskydy představuje území s předmětem ochrany velkých šelem: medvěda, vlka a rysa. Zájmové území stavby se nenachází v CHKO Beskydy, ale ve vztahu k migraci velkých savců, je v její těsné blízkosti.

#### Kategorie B – Ostatní kopytníci

V širším zájmovém území se druhy této skupiny (srnec obecný, prase divoké) vyskytují dlouhodobě a hojně. Početné populace srnčí zvěře se vyskytují ve všech výše uvedených dotčených honitbách. Černá zvěř v honitbě Jablůnka, méně pak v honitbách Ratiboř a Bystřička.

#### Kategorie C – Savci střední velikosti

Liška obecná, jezevec lesní a ostatní kunovité šelmy jsou běžně se vyskytující druhy, ve východní i západní části území, a to vlivem zásadního zastoupení lesních porostů. Jejich migrace v území je pouze v rámci běžných denních potulek za potravou. Bobr evropský a

vydra říční byly zjištěny na řece Bečvě, která je jejich lokalitou trvalého výskytu a také významnou migrační trasou. Zajíc polní se v širším území vyskytuje dlouhodobě a hojně.

#### **Kategorie D – Obojživelníci, plazi a drobní savci**

Terénním průzkumem byly zjištěny 3 druhy obojživelníků (skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), skokan zelený (*Rana esculenta*), skokan hnědý (*Rana temporaria*)). Přítomnost ocasatých obojživelníků evidována nebyla. Výskyt plazů (ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a užovka obojková (*Natrix natrix*)) byl zjištěn na osluněných stanovištích (břehy vodních toků, polní cesty, kraje polních remízů) a v okolí lokalit s vodními plochami a vyvinutějším doprovodným porostem v okolí. Jejich migrace jsou pouze lokálního rozsahu – přesuny za potravou a na zimoviště.

#### **Kategorie E – Ryby a ostatní vodní živočichové**

Průzkumy byly ve sledovaném území pozorovány ryby lipan podhorní (*Thymallus thymallus*), ostroretka stěhovavá (*Chondrostoma nasus*), ouklejka pruhovaná (*Alburnoides bipunctatus*), parma obecná (*Barbus barbus*), střevle potoční (*Phoxinus phoxinus*) a vranka obecná (*Cottus gobio*). S jistou mírou migrace je nutné počítat u všech druhů ryb. Například vlivem intenzivních srážek a následného zesílení říčního proudu mohou být ryby „spláchnuty“ daleko od svých přirozených stanovišť, do kterých se poté snaží doplout zpět.

#### **Kategorie F – ptáci a netopýři**

Celé území bylo vyhodnoceno jako území s vysokou letovou aktivitou, množstvím letových koridorů a druhovou rozmanitostí jak ptáků, tak netopýřů.

## C.II.6. Krajina

### Geomorfologické poměry

Zájmové území trasy řadíme z hlediska geomorfologického k Alpsko-Himalájskému systému, k subsystému Karpaty, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vnější Západní Karpaty, oblasti Západní Beskydy, celku Hostýnsko-vsetínská hornatina, podcelku Hostýnské vrchy, okrsku Hošťálkovská vrchovina. Nadmořská výška terénu se pohybuje v rozmezí cca 310 až 325 m n.m.

Dle typologického členění reliéfu se jedná o region rovin akumulárního rázu kvartérních struktur v oblasti nižších fluviálních teras a údolních niv.

### Ráz krajiny

Zájmové území se nachází v západní části regionu Valašsko, v prostoru severně od Vsetína a je součástí geologické jednotky Vnějších Západních Karpat a celé náleží k Magurské skupině příkrovů, resp. do Račanské jednotky. Vymezení Valašska jako regionu nejen kulturního a etnografického je odvislé především od charakteru reliéfu, na nějž byl a je navázán specifický způsob hospodaření v území. Celé řešené území je situováno v geomorfologickém celku Hostýnsko-Vsetínská hornatina. Tato plochá hornatina s výškovou členitostí 200–400 m je rozdělena poměrně úzkým údolím Vsetínské Bečvy na Hostýnské vrchy na západě a Vsetínské vrchy na východě. V rámci Hostýnských vrchů do zájmového území zasahuje Hošťálkovská vrchovina, v rámci Vsetínských vrchů Valašsko Bystřická vrchovina. Charakter zájmového území je determinován především geologickým podložím, jenž významně ovlivnilo tvar reliéfu, charakterem samotného reliéfu, přítomností vodních toků a způsobem využití území.

Posuzované území náleží do povodí řeky Moravy. Říční síť je spíše pravoúhlá, páteřním tokem je vodohospodářsky významný tok Vsetínská Bečva. Vsetínská Bečva pramení na východním okraji Vsetínských vrchů a do zájmového území přitékající od jihu představuje

vodní tok se značně nevyrovnaným režimem, s maximálními vodními stavy v jarních měsících. Nejvýznamnějšími přítoky Vsetínské Bečvy jsou vodohospodářsky významná říčka Bystřička (pravostranný přítok) a Ratibořka (levostranný přítok). Ostatní drobné přítoky jsou s ohledem na výraznost reliéfu spíše krátké. Zleva se do Vsetínské Bečvy mimo jiné vlévají Ulicový potok, Paléskový potok a Mikulůvka, z významnějších pravostranných přítoků lze zmínit Drahový potok a Lýkový potok. Vodní plochy se v zájmovém území prakticky nevyskytují.

Potenciální přirozenou vegetaci v nivě Vsetínské Bečvy tvoří křovité vrby, na sušších místech niv lze předpokládat polonské dubohabřiny. Svahy nad nivou Vsetínské Bečvy, a to jak v Hostýnských, tak Vsetínských vrších, jsou potenciálně porostlé především květnatými kyčelnicovými bučinami. Vlivem antropogenního působení došlo v zájmovém území k významným změnám oproti výskytu potenciální přirozené vegetace. V nivě Vsetínské Bečvy se původní vegetace dnes prakticky nevyskytuje. Původní porosty bučin Hostýnských a Vsetínských vrchů lze nalézt ve středních a vrchních partiích kopců nad říční nivou. Původní porosty byly částečně vymýceny a nahrazeny loukami, část z nich byla nahrazena smrkovými monokulturami. K ochraně přírodě blízkého porostu ostřicových bučin byla v roce 1999 v severní části zájmového území vyhlášena přírodní památka PP U Vaňků, kde se v podrostu hojně vyskytuje silně ohrožená ladoňka karpatská (*Scilla kladnii* Schur).

K osídlení nivy Vsetínské Bečvy docházelo především ve 13. století v období velké kolonizace. Oblast nivy byla osídlena zemědělci – rolníky, kteří utvářeli vzhled nivních poloh a v území postupně vznikají ucelené osady. Významným aspektem ovlivňujícím osídlení nivy Vsetínské Bečvy byly časté povodně. Osady byly proto situovány na okraj údolní nivy v blízkosti svých polností a zároveň mimo záplavové území. Osídlení vstupuje do nivy Vsetínské Bečvy až v 19. století, kdy je řeka regulována. V průběhu 15. století je území doosídlováno Valachy. Tento národ pastevců se počal usazovat ve vrchních partiích členitého terénu. Následovala přeměna značné části dosud zachovalých lesních celků na pole a především pastviny. Valašské osídlení a pastevecký způsob obživy se tak dominantně podílel na vzhledu středních a horních částí terénu.

Kombinace rolnického a valašského způsobu života tak utvořila současný charakter osídlení území. Sídla nacházející se v zájmovém území zasahují od okrajovější části nivy Vsetínské Bečvy až na přilehlé svahy nad nivou. Typicky se vyskytují rozptýleně samoty, popř. osamocené osady ve svazích mimo souvislou zástavbu. Původně venkovský charakter osídlení a vzhled zástavby zůstal na řadě míst zachován, avšak byl ve značné míře narušen nevhodnými rekonstrukcemi či přestavbami. Především obec Jablůnka v mnoha pohledech ztratila charakter venkovské zástavby a připomíná spíše periferní městskou zástavbu.

Nezastavěné části nivy Vsetínské Bečvy jsou v zájmovém území z převážné většiny zorněny a intenzivně zemědělsky využívány. Kolektivizace zemědělství se ve 2. polovině 20. století v území podepsala, avšak vzhledem k menšímu podílu orné půdy v území nebyly zásahy tak dramatické jako v úrodnějších regionech. V tomto období však došlo k výstavbě areálů zemědělských družstev na okrajích sídel, jež v současnosti vytvářejí negativní dominanty zájmového území. Dalšími prvky s negativními estetickými projevy v území jsou průmyslové areály vyskytující se především na jižním okraji zájmového území.

Dopravní cesty představují důležitou součást kulturní krajiny. Údolí Vsetínské Bečvy představuje významný dopravní koridor, a to jak pro silniční, tak železniční dopravu. Nejvýznamnějším silničním tahem v území je stávající silnice I/57 propojující zde Vsetín a Valašské Meziříčí. Tato komunikace procházející intravilánem Jablůnky a v blízkosti další obytné zástavby je v současnosti značně zatížena a je zdrojem hluku, jež se šíří v celém údolí. V koridoru Vsetínské Bečvy je rovněž vedena železniční trať č. 280 propojující státní hranici se SR se Vsetínem a Valašským Meziříčím.



## C.II.7. Obyvatelstvo

Zájmové území se nachází ve Zlínském kraji, okres Vsetín. Prochází katastrálním územím Jablůnka, Pržno u Vsetína a Bystřička II,

Záměr prochází nezastavěným územím v blízkosti obcí Jablůnka, Pržno a Bystřička.

### **Jablůnka**

- počet obyvatel: 2 033
- celková výměra: 820,73 ha (421,81 – zemědělská půda, 398,92 – nezemědělská půda)
- průměrný věk: 42,2 let
- Územní plán obce Jablůnka byl vydán opatřením obecné povahy č. 1/2012, které nabylo účinnosti dne 26.1.2013

### **Pržno**

- počet obyvatel: 648
- celková výměra: 839,65 ha (446,33 – zemědělská půda, 393,33 – nezemědělská půda)
- průměrný věk: 43,2 let
- Územní plán obce Pržno byl vydán opatřením obecné povahy č. 1/2014, které nabylo účinnosti dne 21.10.2014

### **Bystřička**

- počet obyvatel: 1 025
- celková výměra: 950,89 ha (278,08 – zemědělská půda, 672,81 – nezemědělská půda)
- průměrný věk: 41,7 let
- Územní plán obce Bystřička nabylo účinnosti dne 9.4.2015

## C.II.8. Hmotný majetek a kulturní památky

### Hmotný majetek

Přeložka silnice I/57 je vedena téměř v celé své trase mimo zastavěné území. Stavbou dojde jen k minimálním demolicím. Odstraněn bude nevyhovující most ve špatném technickém stavu (event.č.05732-4) propojující Pržno s Jablůnkou přes Vsetínskou Bečvu (SO701), který bude nahrazen novým mostním objektem (SO222). Dále bude odstraněna ochranná hrázka v říči. km 12,200 – 12,800 podél Vsetínské Bečvy (SO703), která bude připojena na účelovou komunikaci mezi Jablůnkou a Pržnem (SO126). Demolováno bude i stávající fotbalové hřiště a stavby zázemí (SO711) na okraji Jablůnky v km 6,600 – 6,750 a nepoužívané vodárenské zařízení (SO712) v km 7,370.

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

### Kulturní památky

V širším okolí zájmového území se nachází památky zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek.

Na území obce Jablůnka je to kříž severně od obce při silnici I/57. Na území Bystřičky je to přehrada Bystřička s domem hrázného. V obci Pržno se u katolického kostela Narození Panny Marie nachází kříž a v poli severně od obce socha svatého Jana Nepomuckého.

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

### **D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI**

#### D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, 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 přivážejících materiál ze zemníku potřebný pro násypy silnice. Vhodným zdrojem násypového materiálu splňujícího ČSN a ostatní předpisy je předpokládán lom v Jakubčovicích nad Odrou.

Výstavbou přeložky silnice I/57 Semetín – Bystřička, 2.stavba dojde k zásadnímu vymístění intenzit dopravy z obce Jablůnka, kde intenzity dopravy klesnou cca 5–8krát.

S vymístěním dopravy z obce Jablůnka a navržením 5 protihlukových stěn souvisí i výrazné snížení emisí hluku v obci. Na základě výsledků výpočtů lze konstatovat, že v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí trasy hodnocené stavby nedojde k překračování hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Dojde také k významnému snížení imisních příspěvků znečišťujících látek do ovzduší, na průtahu obcí Jablůnka až na poloviční hodnoty, oproti stávajícímu stavu. Je to dáno převedením významné části dopravního proudu na novou komunikaci s plynulým provozem.

Stavba přinese do oblasti zvýšený dělicí účinek. Ten je již v současné době silně ovlivněn přítomností stávající silnice I/57, železniční tratí a korytem řeky Vsetínská Bečva.

Stavba nemá přímý vliv na řešení problému nezaměstnanosti v kraji. Zvýšení kvality dopravní obsluhy území však může přispět ke zlepšení podnikatelských aktivit v okolí.

#### *Dílčí závěr*

Nejvyšší hodnoty emisí hluku a imisního znečištění škodlivými látkami jsou dosahovány v intravilánu Jablůnky. Významným snížením dopravy v obci tak dojde i k významnému snížení těchto hodnot, což má významně pozitivní vliv na obyvatele.

#### **NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA OBYVATELSTVO**

Při realizaci navrhovaných protihlukových opatření nedojde k překračování hygienických limitů hluku. Z hlediska vlivu na obyvatelstvo tedy není třeba navrhovat žádná samostatná opatření.

## D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Jako podklad pro toto Oznámení byla pro stavbu I/57 Semetín – Bystřička, 2.stavba zpracována Rozptylová studie.

Výpočet provedený v rámci Rozptylové studie prokázal, že příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek z dopravy na vybraných silničních úsecích dosahují ve variantě Nulové očekávaných hodnot – nejvyšší hodnoty jsou dosahovány ve vazbě na stávající průtah silnice I/57 obcí Jablůnka. V případě benzo[a]pyrenu, benzenu, CO, ročního limitu NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> je nejvyšší vypočtený příspěvek v rámci jednotek až nižších desítek procent limitu. Hodinový příspěvek NO<sub>2</sub> už dosahuje nižších desítek procent limitu a roční příspěvek NO<sub>x</sub> dosahuje vyšších desítek procent 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, vypočtené pro výhled dopravy k roku 2050.

Při variantě Aktivní dojde k významnému snížení imisních příspěvků, na průtahu obcí Jablůnka až na poloviční hodnoty, oproti stávajícímu stavu. Je to dáno převedením významné části dopravního proudu na novou komunikaci s plynulým provozem, za současného snížení provozu na stávajících úsecích, doprovázeným významně lepší plynulostí provozu. Mírné zvýšení imisních příspěvků ve vazbě na novou komunikaci není v nejbližších vybraných výpočtových bodech významné. Výpočtová maxima se ve variantě Aktivní přesunou do oblasti MÚK Ratiboř a budoucí MÚK Bystřička, ve srovnání s variantou Nulovou jsou však významně nižší.

**Tabulka 13a: Shrnutí výsledků výpočtu – benzo[a]pyren, benzen a CO**

jednotky	benzo[a]pyren			benzen			CO	
	ng.m <sup>-3</sup>			μg.m <sup>-3</sup>			μg.m <sup>-3</sup>	
	1			5			10 000	
limit	Nulová	Aktivní	požadí	Nulová	Aktivní	požadí	Nulová	Aktivní
<b>maximum</b>	0.15	0.12	1.52	0.21	0.14	1.6	418.05	234.96
<b>% limitu</b>	15.0	12.0		4.2	2.8		4.2	2.3
Jablůnka 208	0.09	0.04	1.50	0.11	0.05	1.7	225.51	56.00
Jablůnka 604	0.06	0.03	1.50	0.09	0.03	1.7	221.27	52.49
Jablůnka 357	0.04	0.03	1.50	0.05	0.04	1.7	113.43	66.31
Jablůnka 378	0.04	0.04	1.50	0.05	0.04	1.7	142.49	80.77
Jablůnka 264	0.10	0.04	1.52	0.14	0.05	1.6	303.72	83.09
Jablůnka 309	0.07	0.03	1.52	0.10	0.04	1.6	127.57	71.44
Pržno 220	0.02	0.04	1.56	0.03	0.04	1.6	50.25	58.66
Pržno 137	0.03	0.03	1.53	0.04	0.04	1.6	60.99	61.15
Jablůnka, U Bohatců 137	0.02	0.01	1.23	0.02	0.01	1.6	29.65	16.53
Pržno 2	0.02	0.03	1.23	0.02	0.03	1.6	73.20	44.11
Pržno, Straději 139	0.03	0.04	1.23	0.03	0.04	1.6	64.96	58.88
Jablůnka, U Matuščíků 347	0.07	0.03	1.25	0.07	0.04	1.6	157.62	83.77
Jablůnka 84	0.06	0.04	1.25	0.07	0.04	1.6	136.60	106.12
Bystřička, U Baslů 4	0.06	0.06	1.27	0.08	0.08	1.6	111.89	166.47
Bystřička 6	0.08	0.04	1.27	0.09	0.05	1.6	245.88	124.38
Bystřička 60	0.08	0.05	1.27	0.09	0.06	1.6	141.05	98.74
Bystřička 65	0.05	0.05	1.27	0.06	0.06	1.6	133.14	139.72

**Tabulka 13b: Shrnutí výsledků výpočtu – NO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>**

jednotky	NO <sub>2</sub>					NO <sub>x</sub>	
	μg.m <sup>-3</sup>						
	200		40			30	
limit	Nulová	Aktivní	Nulová	Aktivní	požadí	Nulová	Aktivní
<b>maximum</b>	63.41	51.76	2.23	1.58	14.0	19.52	13.65
<b>% limitu</b>	31.7	25.9	5.6	4.0		65.1	45.5
Jablůnka 208	31.62	23.79	1.34	0.63	14.0	10.88	4.29
Jablůnka 604	41.55	22.17	1.10	0.47	14.0	8.57	2.93
Jablůnka 357	32.24	25.53	0.75	0.58	14.0	4.92	3.83
Jablůnka 378	35.37	28.14	0.78	0.67	14.0	5.16	4.57
Jablůnka 264	53.36	27.96	1.67	0.65	12.8	13.55	4.44
Jablůnka 309	28.12	24.78	1.22	0.59	12.8	9.27	3.85
Pržno 220	11.40	18.23	0.52	0.60	11.5	2.98	3.93
Pržno 137	11.29	18.90	0.57	0.58	11.2	3.41	3.72
Jablůnka, U Bohatců 137	6.67	4.71	0.28	0.17	12.4	1.77	0.97
Pržno 2	20.33	19.03	0.49	0.51	12.4	2.64	3.06
Pržno, Straději 139	22.13	21.49	0.60	0.64	12.4	3.50	4.17
Jablůnka, U Matuščíků 347	45.94	31.76	1.06	0.59	12.6	8.12	3.94
Jablůnka 84	34.77	38.95	1.00	0.64	12.6	7.47	4.33
Bystřička, U Baslů 4	25.00	33.67	1.05	0.95	13.1	7.88	7.25
Bystřička 6	49.54	31.62	1.26	0.67	13.1	9.97	4.59
Bystřička 60	27.25	27.48	1.13	0.72	13.1	9.08	5.12
Bystřička 65	24.33	24.35	0.73	0.70	13.1	6.30	6.00

**Tabulka 13c: Shrnutí výsledků výpočtu – PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub>**

jednotky	PM <sub>10</sub>						PM <sub>2.5</sub>		
	μg.m <sup>-3</sup>								
	50			40			25		
limit	Nulová	Aktivní	požadí	Nulová	Aktivní	požadí	Nulová	Aktivní	požadí
<b>maximum</b>	23.19	17.22	44.5	3.63	2.82	25.1	1.93	1.28	19.3
<b>% limitu</b>	46.4	34.4		9.1	7.1		7.7	5.1	
Jablůnka 208	11.53	4.82	44.0	2.12	0.92	25.1	1.08	0.41	19.3
Jablůnka 604	11.26	4.51	44.0	1.63	0.63	25.1	0.85	0.28	19.3
Jablůnka 357	7.88	5.86	44.0	0.94	0.81	25.1	0.49	0.37	19.3
Jablůnka 378	9.91	7.08	44.0	1.00	0.96	25.1	0.52	0.43	19.3
Jablůnka 264	17.57	7.51	43.8	2.58	0.94	24.8	1.36	0.42	19.5
Jablůnka 309	8.07	6.36	43.8	1.77	0.83	24.8	0.92	0.37	19.5
Pržno 220	3.21	5.15	43.7	0.61	0.99	24.3	0.30	0.41	19.5
Pržno 137	3.36	5.61	43.8	0.77	0.89	24.1	0.36	0.38	19.5
Jablůnka, U Bohatců 137	1.71	1.37	42.8	0.31	0.20	23.8	0.15	0.09	18.9
Pržno 2	4.35	3.71	42.8	0.49	0.62	23.8	0.24	0.28	18.9
Pržno, Straději 139	4.05	4.40	42.8	0.63	0.84	23.8	0.30	0.38	18.9
Jablůnka, U Matuščíků 347	11.18	7.38	43.7	1.50	0.83	24.1	0.71	0.37	19.1
Jablůnka 84	9.56	9.60	43.7	1.46	0.93	24.1	0.70	0.42	19.1
Bystřička, U Baslů 4	8.33	11.80	44.5	1.51	1.46	24.9	0.77	0.70	19.4
Bystřička 6	16.12	9.46	44.5	1.98	0.99	24.9	0.97	0.46	19.4
Bystřička 60	8.87	6.33	44.5	1.80	1.06	24.9	0.87	0.50	19.4
Bystřička 65	9.59	9.61	44.5	1.27	1.24	24.9	0.61	0.59	19.4

**maximum** – nejvyšší vypočtená hodnota

**požadí** – hodnota v daném čtverci klouzavého pětiletého průměru za období 2012-2016

Lze konstatovat, že výpočet provedený v rámci Rozptylové studie potvrdil jednak stávající vysoké zatížení intravilánu Jablůnky a významný přínos nové komunikace na zlepšení imisní situace. Navýšení imisních příspěvků podél nové komunikace je vzhledem k plynulému provozu zcela minimální.

Přímé porovnání dosažených výsledků se stávající úrovní znečištění v posuzovaném území je problematické a nelze je provést prostým součtem vypočtených a uváděných hodnot, neboť imisní příspěvky z automobilové dopravy na stávajících silničních úsecích jsou již v současné době součástí hodnot imisního pozadí. Lze však konstatovat, že vypočtené hodnoty imisního příspěvku korespondují s uváděnými a naměřenými hodnotami imisního pozadí, s ohledem na podíl silniční dopravy na celkových hodnotách. Nejvyšší hodnoty imisního pozadí jsou dosahovány v intravilánu Jablůnky a lze konstatovat, že po realizaci posuzovaného záměru zde dojde ke snížení celkového množství emitovaných znečišťujících látek z dopravy a k jejich rozložení do širšího území, při významném snížení maximálních hodnot.

Klima zájmové oblasti bude výstavbou záměru ovlivněno jen minimálně. Makroklima a mezoklima nebude v území ovlivněno vůbec. Vlivy posuzovaného záměru lze očekávat pouze ve změnách v úrovni mikroklimatu, popř. místního klimatu. V důsledku zástiny tělesem vedeným na násypch je možné očekávat snížení teplot a zhoršení provětrání. Dále lze na těchto místech předpokládat pomalejší odtávání sněhu a tím i změnu výšky sněhové pokrývky.

V důsledku výstavby záměru nelze předpokládat vliv na celkové úhrny srážek či charakter srážek. Četnost ani mocnost teplotních inverzí, se v průběhu výstavby ani po jejím dokončení nezmění.

Za inverzního teplotního zvrstvení dochází k horšímu rozptylu škodlivin, avšak zvýšená plynulost provozu, bude mít za následek zlepšení této situace (snížení produkovaných emisních škodlivin). S výskytem inverzí úzce souvisí výskyt mlh. Teoreticky lze při zvýšení prašnosti, hlavně v průběhu výstavby, předpokládat mírné zvýšení četnosti mlh. Avšak za předpokladu minimalizace prašnosti při výstavbě (standardní opatření, které je součástí Zásad organizace výstavby) a vzhledem k minimálnímu/žádnému nárůstu znečištění z dopravy, toto nelze očekávat.

Extrémní namáhání dopravních konstrukcí a vozidel slunečním zářením lze eliminovat dostatečným zastíněním vegetací, která tlumí stínem. Je tedy potřeba věnovat pozornost systematické výsadbě dřevin a křovin ve vhodné vzdálenosti podél silnice, které plní funkci adaptačních opatření vůči změně klimatu. Správně fungující zelený prostor může navíc regulovat odtok srážkové vody a snižuje tak riziko povodně. Silnice prochází zemědělskou krajinou bez rozsáhlejších ploch trvalé vegetace, a proto budou plochy podél silnice maximálně využity pro výsadbu stromů a keřů, které budou vytvářet příznivé mikroklima prostředí. Rostliny také stabilizují půdu a snižují riziko půdních sesuvů a eroze.

Z hlediska změny klimatu je záměr dostatečně řešený v oblasti odvodu dešťových vod, včetně dostatečné kapacity mostních objektů pro převedení přívalových vod v rámci budoucího nárůstu výskytu a intenzity extrémních srážek.

### ***Dílčí závěr***

Nejvyšší imisní příspěvky jsou ve variantě Nulové dosahovány ve vazbě na průtah silnice I/57 obcí Jablůnka, ve variantě Aktivní dochází v tomto prostoru k významnému snížení vypočtených hodnot, na méně jak polovinu předchozích hodnot. Maximální příspěvky jsou pak ve variantě Aktivní dosahovány v prostoru MÚK Ratiboř a budoucí MÚK Bystřička, ale oproti variantě Nulové jsou významně nižší. Celkově lze konstatovat, že vliv na imisní situaci je zcela minimální, naopak pozitivní.

Je možné konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na klima a je dostatečně přizpůsoben na rizika plynoucí ze změny klimatu.

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.

Z Hlukové studie, která byla pro toto Oznámení zpracována vyplývá, že pro stav bez výstavby, lze očekávat další nárůst hlukové zátěže v čase tak, jak budou růst intenzity dopravy. Tím by došlo i ke zvyšování počtu obytných objektů v okolí stávající I/57, v jejichž chráněném venkovním prostoru staveb budou překračovány hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž (zejména v noční době).

Přerozdělení hlukového zatížení území, po vybudování přeložky silnice I/57, odpovídá přerozdělení dopravní zátěže na modelované dopravní síti v širším okolí stavby a poklesu dopravní zátěže v intravilánu obcí na trase stávající I/57. Z výsledků výpočtů vyplývá, že na trase stavby je nutné navrhnout protihluková opatření (protihlukové stěny). Na základě optimalizovaných výpočtů byly navrženy následující protihlukové stěny:

**PHS 611.1** – protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička a přeložce silnice I/57 do km 4,748 vlevo, výška 4,5m

**PHS 611.2** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 4,770 – 5,490 vpravo, výška 4 m

**PHS 611.4** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,598 – 7,297 vpravo, výška 4 m

**PHS 612.1** – protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička v km 0,170 – 0,494 vlevo, výška 4 m

**PHS 612.2** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,320 – 7,816 vlevo, výška 4 m

Na základě výsledků výpočtů lze konstatovat, že v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí trasy hodnocené stavby při realizaci navrhovaných protihlukových opatření nedojde k překračování hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.



## *Dílčí závěr*

Při variantě Aktivní (po realizaci přeložky silnice I/57 s navrženými protihlukovými stěnami) dojde ke snížení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb z provozu na trase I/57 pod hygienické limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů a k odstranění překračování hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž v okolí stávající trasy I/57.

## 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
- před výstavbou (v roce před zahájením stavby) provést monitoring hlukového zatížení z provozu na silničních komunikacích ve vybraných výpočtových bodech (Jablunka 280; Pržno 139 a Pržno 84)
- po realizaci a zprovoznění stavby provést měření hluku v chráněném venkovním prostoru ve vybraných výpočtových bodech (Jablunka 280; Pržno 139 a Pržno 84). 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.

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

#### Vliv na povrchové vody

Stavbou úseku komunikace I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba vznikne cca 81 000 m<sup>2</sup> asfaltového povrchu, který zabráni vsaku dešťových vod. Z této plochy bude ročně svedeno cca 54 675 m<sup>3</sup> dešťových vod do konečného recipientu Vsetínské Bečvy.

Vzhledem k poloze trasy silnice I/57 v údolní nivě řeky Vsetínské Bečvy a v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) je nutné dbát zvýšené ochrany vod. Dešťové vody z vozovky silnice I/57 jsou proto zachyceny betonovou žlabovkou nebo štěrbinovým žlabem a odváděny silniční kanalizací přes ORL do Vsetínské Bečvy. Dalším z bezpečnostních prvků je osazení kanalizačních klapek do koncových šachet umožňující celkové uzavření stoky kanalizace jako ochrana před zpětným vzdutím hladiny řeky Vsetínské Bečvy. Uzavírací klapky jsou navrženy na všech kanalizacích vyústěvaných do řeky.

#### Záplavové území

V posuzovaném území je vymezeno záplavové území s vazbou na řeku Vsetínskou Bečvu, kdy je hranice stoleté vody v určitých úsecích až cca 200 m od osy vodního toku na obě strany. Směrová i výšková koncepce řešení a rovněž i navržená přemostění v rámci záměru tuto plochu (rozliv a úroveň hladiny Q<sub>100</sub>) respektují a povodňový průtok při stoleté vodě tak nebude ovlivněn.

## Vliv na podzemní vody a vodní zdroje

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

Na základě provedených geotechnických a hydrogeologických průzkumů byla zhodnocena možnost ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod v zájmové oblasti vlivem rozšíření komunikace I/57, Semetín-Bystřička, 2. stavba.

Podzemní voda se ve většině trasy I/57 nachází relativně blízko povrchu terénu, což je nepříznivé pro podzemní vodu, může dojít k jejímu znečištění. Polohy fluvialních sedimentů jsou náchylné ke kontaminaci, především fluvialní sedimenty s relativně vyšší propustností bez hlinitého pokryvu vycházející přímo na povrch terénu mohou být při výstavbě kontaminovány a skrze ně může být kontaminována i podzemní voda. Hladina podzemní vody byla zastižena v hloubce v rozmezí cca 3 – 4 m pod terénem, ve většině realizovaných vrtů bylo zastiženo předkvartérní podloží nehluboko pod povrchem terénu. Mělké podzemní vody v kvartérních sedimentech jsou vázány na štěrky údolní terasy.

Propustnost štěrků je charakterizována koeficientem filtrace  $3 \cdot 10^{-3}$  -  $5 \cdot 10^{-4}$  m.s<sup>-1</sup>, kterým je hodnoceno prostředí jako silně až dosti silně propustné, třída propustnosti II-III. (J. Jetel, 1973). Pro úseky stavby nad přirozeným reliéfem terénu (v násypch) lze předpokládat omezený vliv liniové stavby na režim tvorby a pohybu podzemní vody v první zvodni (kvartérní zvoďeň). Tělesa násypů sníží přitížením propustnost nesaturované zóny a lokálně změni současný stav povrchového i mělkého podpovrchového odvodňování.

Díky zakrytí velké plochy násypu povrchem vlastní silnice (asfaltový povrch) se tato stane relativním izolátorem. Pouze plochy násypu bez „zakrytí“ (svahy) budou umožňovat vsakování srážkové vody. Díky silnému zhutnění násypů bude však tento efekt omezen.

Z hydrogeologického a hydrologického hlediska tvoří největší zásah do přírodních poměrů budování zářezů do horninového prostředí, které naruší přirozené proudění podzemní vody a stávají se výraznými drenážními prvky, ovlivňujícími i širší okolí posuzované oblasti. Budování zářezů, jejichž počet je v případě silnice I/57 minimální, doporučujeme přítomnost geotechnika posuzujícího postup technických prací.

Při předpokládané formě odvodnění prostřednictvím kanalizace je riziko ovlivnění chemického stavu podzemních vod minimální. Znečišťující látky se mohou do podzemních vod dostávat ze znečištěných vod povrchových prostřednictvím dešťových vod odváděných z tělesa komunikace. V zimním období budou také vody, jež jsou odváděna z vozovky, znečištěny chloridy z posypových solí. Nicméně díky relativně nízkým předpokládaným koncentracím chloridů v dotčeném toku (Vsetínské Bečvě), které nepřekračují limitní hodnoty stanovené nařízením vlády č. 401/2015 Sb. (problematika detailně řešena výše), lze očekávat, že nebude docházet k významnějšímu zasolení podzemních vod.

V rámci pasportizace bylo provedeno hydrogeologické mapování vodních zdrojů včetně domovních studní s potenciálním ovlivněním vydatnosti či jakosti jímané vody v pruhu o šířce 500 m od osy projektované komunikace I/57. Celkem bylo v k.ú. Jablůnka, Pržno a Bystřička II zmapováno 23 objektů. Vymapované studny nejsou veškerými studnami, které se v území nacházejí. Některé objekty jsou pro jejich majitele jediným zdrojem vody a snížení vydatnosti, popř. ztráta vody nebo zhoršení jakosti vody by byla pro jejich spotřebitele problematická. Většina studní byla deklarována majiteli jako objekty pro odběr užitkové vody. Pouze 2 studny jsou deklarovány jako jediný zdroj vody. V prostoru u Bystřičky bude stavbou zrušen monitorovací vrt stálé sítě HMÚ VO 0083 Bystřička, který bude nutno vhodně nahradit vrtem novým v koordinaci s HMÚ a dodavatelem vrtu nového. Vrt původní bude nutno odborně, dle normy ČHMÚ zatamponovat tak, aby se nestal zdrojem dalšího znečištění podzemní vody.

## 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. Příпустné hodnoty znečištění povrchových vod uhlovodíky definuje nařízení vlády 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách příпустného 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. Příпустné hodnoty znečištění povrchových vod chloridovými ionty definuje nařízení vlády 401/2015 Sb. a to ve výši 150 mg/l, avšak Vsetínská Bečva je vymezena jako lososová voda dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., a pro lososové vody hodnota příпустného znečištění chloridy stanovená jako roční průměrná koncentrace činí 65 mg/l .

Množství vody, které bude odvedeno do konečného recipientu Vsetínské Bečvy bude cca 54 675 m<sup>3</sup>/rok. Kontaminaci vod ropnými a sedimentujícími látkami je zabráněno odváděním dešťových vod kanalizačním systémem přes ORL a osazením kanalizačních klappek. Kontaminaci vod chloridovými ionty však dostupnými technologiemi zamezit nelze.

Pro zimní období je předpokládáno použití 1 kg posypové soli (především NaCl - chlorid sodný) na 1 m<sup>2</sup> zpevněné plochy vozovky. Pro posuzovaný záměr je tato plocha přibližně 81 000 m<sup>2</sup>. Spotřeba soli pro zimní období by byla tedy 81 000 kg. Je však uvažováno s obsahem 0,6066 Cl iontů v 1 kg posypového materiálu (hmotnostní zastoupení chloru v molekule chloridu sodného (poměr Cl<sup>-</sup> v NaCl), a tak předpokládané množství Cl<sup>-</sup>/rok pro předmětný záměr činí cca 49 135 kg. Předpokládaná koncentrace Cl<sup>-</sup> ve Vsetínské Bečvě po realizaci záměru by tak stoupla z 10,26 mg/l<sup>1</sup> na 10,41 mg/l z čehož je zřejmé, že očekávaná hodnota bude v recipientu hluboko pod hodnotou příпустného znečištění, tzn. pod 65 mg/l (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.) a lze předpokládat, že vlivem provozu záměru nebude docházet k výraznému zasolení povrchových ani podzemních vod.

Určité riziko kontaminace horninového prostředí a podzemních vod existuje i při výstavbě záměru, nicméně při dodržení platných zákonných požadavků, definovaných zásad organizace výstavby a zpracovaného havarijního a povodňového plánu lze toto riziko hodnotit jako nízké.

### ***Dílčí závěr***

V případě používání chloridu sodného lze předpokládat mírně negativní vliv na povrchové a podzemní vody převážně zasolením. V kumulaci s navazujícími úseky silnice I/57 a jejich zimní údržbou se negativní vlivy na zasolení vod 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 tyto rizika minimalizovat.

---

<sup>1</sup> hodnota průměrné koncentrace Cl<sup>-</sup> za období 1996 - 2016 pro profil Vsetínská Bečva - Jarcová, jenž se nachází nejbližší nad řešeným záměrem, směrem po proudu

Z hydrogeologického a hydrologického hlediska tvoří největší zásah do přírodních poměrů budování zářezů, kterých je na stavbě I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba minimum. Trasa silnice je vedena v násypu, který mírně sníží propustnost a lokálně změní současné odvodňování. Vliv násypu na celkový režim podzemních vod však není významně negativní.

## 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
- Monitoring podzemních vod je nutné provádět i v průběhu stavby, následně po dobu provozu komunikace monitoring podzemních vod upravit podle vývoje sledovaných parametrů.
- 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.
- V případě, že výstavbou komunikace dojde k destrukci či odstranění vybraných monitorovacích vrtů, považujeme za potřebné vybudovat objekty nové.
- Budování zářezů doporučujeme v přítomnosti geotechnika posuzujícího postup technických prací.
- Vzhledem k poloze stavby v CHOPAV Vsetínské vrchy zvážit užití k zimní údržbě komunikací výhradně technologie zkrápěného solení.

### D.I.5. Vlivy na půdu

Plošně je stavba vymezena trvalým zábořem o velikosti cca 233 00 m<sup>2</sup>. Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 109 000 m<sup>2</sup>.

V převážné většině jde o zábor zemědělského půdního fondu, který je využíván jako orná půda. Z velké části se jedná o bonitně nejcennější půdy, v jižní části zájmového území v okolí MÚK Ratiboř se naopak vyskytují velmi málo produkční půdy.

Plochy trvalého záboru byly investorem vykoupeny. Obvod trvalého záboru je navržen tak, aby nevznikaly zbytkové parcely a plocha staveniště byla ucelená. Plochy s dočasným zábořem nad 1 rok, budou investorem od vlastníka pozemku pronajaty. Pro přeložky inženýrských sítí, které leží mimo trvalý zábor, jsou navrženy manipulační plochy a pásy podél liniových vedení, které budou využívány v délce trvání dočasného záboru max. do 1 roku. Před ukončením stavby budou všechny dočasně zabrané plochy uvedeny do původního stavu.

Skrývka kulturních vrstev půdy bude probíhat před zahájením vlastních stavebních prací a bude provedena v terénu v rámci SO 051. Mocnost skrývané vrstvy je uvažována v rozmezí 0,2 – 0,4 m, což odpovídá mocnosti kvalitních vrstev půdy v daném území. Celkové množství skryté ornice je cca 60 000 m<sup>3</sup>. Potřeba ornice na ohumusování silničních těles, souvisejících objektů a přilehlých ploch činí cca 28 000 m<sup>3</sup>. Do doby použití bude skladována na mezideponiích a ošetřována. Přebytek ornice v množství cca 32 000 m<sup>3</sup> bude použit na rekultivaci parcely v k.ú. Pržno –734/5.

### *Dílčí závěr*

Trvalý zábor bonitně nejčinnější půdy představuje z hlediska životního prostředí mírně negativní vliv. Plochy dočasného záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu odpovídajícímu okolním pozemkům.

### NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA PŮDU

- Před ukončením stavby budou všechny dočasně zabrané plochy uvedeny do původního stavu.
- 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 orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny
- Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení a aby nedocházelo k rozplavování a zaplevelení půdy

#### 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. Dle mapy sesuvných oblastí České geologické služby se v bezprostředním okolí projektované trasy nevyskytují žádné registrované sesuvy. Zájmová trasa prochází údolní nivou Vsetínské Bečvy, tudíž okolní svahy, kde se sesuvné jevy koncentrují, se samotné komunikace nedotýkají.

Pro celkovou koncepci řešení je rozhodující směrový a výškový návrh trasy silnice I/57, který respektuje zejména rozliv a úroveň hladiny stoleté povodně ( $Q_{100}$ ). Podmínkou odvodnitelnosti silnice a zachování vedení trasy nad úrovní hladiny  $Q_{100}$  je stavba vedena v násypu o průměrné výšce 4,0m nad stávajícím terénem. Na stavbě se nevyskytují významné zářezy. Drobný zářez je u podchodu pro pěší v km 6,745.

Při stavbě dojde k výkopu cca 73 000 m<sup>3</sup> zeminy. Vzhledem k vedení přeložky na násypu je třeba dodat cca 664 000 m<sup>3</sup> materiálu ze zemníku. V oblasti stavby se jako nejvhodnější ložisko hodného materiálu pro stavbu, jeví Jakubčovice nad Odrou. Vzdálenost od stavby je cca 50 km.

Vytěžená nevhodná zemina z výkopu při stavbě I/57 v množství cca 30 000 m<sup>3</sup> se nesmí použít do násypových těles silnic, ani do urovnání terénu pod budoucími komunikacemi. Její použití je možné při dosypávkách terénu od hranice objektu k hranicím trvalého záboru, v okách křižovatek a jako dočasný přísyp příkopů.

Veškeré navážené zeminy do násypů by měly být charakteru inertních zemin. Doporučuje se testovat zeminy použité do násypů a konstrukčních vrstev vozovky a posoudit jejich vhodnost z hlediska limitních hodnot prováděcí vyhlášky č. 294/2005 Sb., zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Pokud navážené materiály a zeminy nebudou vyhovovat uvedeným parametrům, doporučuje se individuálně posoudit rizikovitost nevyhovujících parametrů nezávislým posudkem a navrhnout případná opatření.

Svahy násypů bude třeba chránit před erozí zatravněním a vegetačními úpravami. Těleso silniční komunikace a okolní pozemky musí být zabezpečeny proti škodlivému působení povrchových vod vhodnými odvodňovacími opatřeními. Při navrhování odvodňovacího zařízení po stranách silniční komunikace je třeba vždy uvážit možnost použití těch zařízení, která při dostatečném plnění své funkce kladou nižší nároky na zábor zemědělské půdy, snižují objemy zemních prací a nebudou klást nadměrné požadavky na údržbu.

## *Dílčí závěr*

Výstavbou silnice I/57 nedojde ke střetu s žádnými ložisky nerostných surovin ani poddolovaným územím. Svahy násypů budou chráněny před erozí vhodným zatravněním a vegetačními úpravami. Horninové prostředí, vzhledem k absenci zářezů, nebude ovlivněno a nepředstavuje z hlediska vlivů na horninové prostředí významný negativní vliv.

## NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

- Ochránit svahy násypů před erozí vhodným zatravněním a vegetačními úpravami.

### D.I.7. Vlivy na faunu a flóru

#### Vlivy na biotopy

Přírodní biotopy jsou v území vázány především na vodní toky (Vsetínská Bečva, Lýkový potok) nebo ZCHÚ PP U Vaňků, kde se nachází lesní porost karpatských dubohabřin, jež je v souladu s potenciální přirozenou vegetací.

PP U Vaňků se silně ohroženou ladoňkou karpatskou se nachází mimo zábor stavby, přesto je ale nutno v případě stavebních prací postupovat v souladu se zájmy ochrany, jelikož stavební záměr prochází v těsné blízkosti ochranného pásma ZCHÚ.

Jelikož se většinou jedná o liniové či plošně rozsáhlé biotopy, nelze mluvit o destrukci celého biotopu. V některých místech ale dojde k částečnému ovlivnění. Na lokalitách podél vodních toků je patrná degradace spojená s intenzivním hospodařením v jejich okolí a je zaznamenán hojný výskyt invazních druhů rostlin. Odstraněním vegetace v těchto místech pravděpodobně dojde k šíření těchto invazních druhů podél toku i do okolní krajiny. Zásah do břehových porostů toků ovlivní jejich stabilizační funkci a také význam jako funkční biokoridor.

Negativní vlivy na říční nivu lze očekávat především v době realizace stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. V místě křížení toku dojde ke kácení břehového porostu, a lze očekávat lokální a dočasné snížení jakosti vody a rušení živočichů vázaných na koryto řeky Vsetínské Bečvy a okolních porostů.

Stavba přímo zasáhne luční společenstva mezofilních ovsíkových luk (lokalita 2). Tato vegetace vzniklá pravidelným kosením travinobylinného porostu má typický charakter a obsahuje poměrně bohatou druhovou skladbu, jaká v současné krajině není zcela běžná.

#### Vlivy na flóru

Ladoňka karpatská a pryšec mandloňový byly nalezeny pouze na lokalitě 1 (PP U Vaňků). Tato lokalita nebude záměrem nijak dotčena, tudíž je vhodné jen dodržet omezení prací v blízkosti ochranného pásma této zvláště chráněné lokality. Jilm vaz byl nalezen v břehovém porostu podél Vsetínské Bečvy. Pro tento druh je nutné dodržet především omezení záboru v jeho biotopech.

Stavbou dojde ke kácení 374 ks stromů a 683 m<sup>2</sup> keřů či souvislých porostů tvořících mimolesní zeleň. Jedná se o lokality:

- rozptýlené porosty podél stávající silnice
- porosty okolo železnice
- břehové porosty Vsetínské Bečvy
- zeleň podél místních komunikací
- zeleň v zástavbě obcí Bystřička, Jablůnka a Pržno
- náletové dřeviny

**Tabulka 14:** 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	
Bystřička II	7	2	-	-	9
Jablůnka	171	55	13	-	239
Pržno u Vsetína	106	19	1	-	126
<b>celkem</b>	<b>284</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>374</b>

**Tabulka 15:** Počty m<sup>2</sup> zaevidovaných keřů

katastrální území	Počty m <sup>2</sup> zaevidovaných keřů
Bystřička II	63
Jablůnka	450
Pržno u Vsetína	170
<b>celkem</b>	<b>683</b>

Náhradou za tyto zasažené lokality a kácenou zeleň jsou navrhována opatření – výsadba nových dřevin v rámci vegetačních úprav SO 601 a v jednotlivých stavebních objektech komunikací.

### Vlivy na faunu

Ve sledovaném území převládají eurytopní a převážně běžné hmyzí druhy. Přestože jde o otevřený typ krajiny, v uvedené struktuře společenství převládají lesní druhy. Početní byly také druhy obývající opuštěná/ruderální stanoviště či polní kultury. Populace zvláště chráněných druhů nalezených na monitorovaných plochách nebudou nijak citelně dotčeny. V zájmu ochrany jsou především velké kolonie. Kolonie druhu mravence rodu *Formica* zjištěna nebyla, ani hnízda čmeláků nebyla pozorována. Potenciální vlivy výstavby i provozu mají spíše obecný charakter.

Stavba kříží v několika profilech Vsetínskou Bečvu a Lýkový potok, dále prochází v okolí dalších drobných potoků, které ústí do Vsetínské Bečvy. Veškeré tyto toky a vzniklé vodní plochy jsou významné pro batrachofaunu a herpetofaunu v okolní zemědělské krajině sledovaného území. V místě křížení toků trasa přechází na dostatečně širokých mostních objektech, které zajistí suchou i mokrou migrační cestu. Pro zachování vhodných podmínek pro živočichy je ale vhodné realizovat v podmostí úpravu bez betonu, např. kamennou rovnaninu s vyklínováním, či kamennou rovnaninu na sucho. Během výstavby lze předpokládat výskyt obojživelníků.

V profilech, kde posuzovaná stavba kříží koryto Vsetínské Bečvy a Lýkového potoka byly zaznamenány významné druhy živočichů. K zásahu do vodního koryta dojde pouze v případě nové výstavby mostu v Pržně (jemuž předchází i demolice starého) a úpravy levého břehu nad tímto profilem. Dojde zde k závažnému narušení biotopu a přímému fyzickému ohrožení vyskytujících se druhů ryb. Silná populace střevle potoční v Lýkovém potoce (lokalita 4) může být stavbou taktéž při nevhodném postupu negativně dotčena.

Akusticky a zvýšeným pohybem strojů a osob bude narušen biotop vydry říční a bobra evropského.

Ve sledovaném území byly pozorovány ptačí druhy, které zde nachází potravní nebo hnízdní příležitosti. Čáp černý a krahujec obecný do území zalétají pouze za potravou, svá hnízdiště



mají v dostatečné vzdálenosti, proto je plánovaná stavba významně negativně neovlivní. Hnízdění bylo doloženo u čápa bílého, pro které by bylo vhodné nalézt náhradní hnízdní možnost v okolí plánované stavby. Ostatní druhy ZCHD byly vyhodnoceny jako pravděpodobně hnízdicí. Tyto druhy mají hnízdní biotop v intravilánu obce, nebo v okolních lesních komplexech, kde mají mnoho alternativních možností k hnízdění. Stavba je tedy nijak významně negativně nezasáhne. Pouze u ledňáčka říčního, je možný přímý negativní vliv zničením jeho hnízdního biotopu v trase stavby. Jeho hnízdní biotop se ale může nacházet i mimo sledované území, a tedy v dostatečně bezpečné zóně od plánované linie stavby. Vzhledem k tomu je vhodné provést vhodný průzkum před započítím realizace stavby, který prověří břehové svahy jako případný hnízdní biotop ledňáčka a případně budou navržena ochranná opatření pro snížení negativního vlivu.

V celém sledovaném úseku byla prokázána vysoká letová aktivita a druhová pestrost netopýrů. Samotná řeka je tedy nejen významným letovým koridorem, ale i velmi významným lovištěm. Rizikovost plánované stavby je daná tím, že silnice bude tento významný letový koridor a loviště křížovat, a to hned několikrát. Je proto důležité dodržet navržené parametry mostů v úseku I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba a navrhnout v navazujícím úseku vhodné mosty pro průlet netopýrů. Pokud bude plánovaná stavba mostů o dostatečné výšce nad vodní hladinou zároveň doprovázená vhodnou výsadbou, měla by umožnit bezpečný průlet rizikových druhů netopýrů. V takovém případě nelze předpokládat negativní vliv provozu silnice na populace netopýrů.

Pro stavbu I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba bylo vydáno rozhodnutí o výjimce dle § 56 ZOPK pro ostatní ZCHD (Krajský úřad Zlínského kraje, č.j. KUZL63823/2010, ze dne 21.12.2010). Rozhodnutí nabylo právní moci dne 17.1.2011 a je platné do 31.12.2020.

## Vlivy na migrační potenciál území

Právě dopravní tepny spolu s obecní zástavbou, která téměř kontinuálně lemují současnou silnici I/57, představují značnou migrační bariéru pro druhy živočichů, které v území migrují.

Terénním průzkumem bylo po celé délce trasy a v jejím blízkém okolí zaznamenáno celkem 9 druhů pozemních savců, kteří jsou nejcitlivější skupinou migrujících živočichů s nejvyššími nároky na kvalitu prostředí. Výskyt 3 druhů dravých šelem nebyl průzkumem potvrzen, ale je velmi pravděpodobný.

Realizací stavby dojde k přerušení migračního profilu v km 4,200–3,900 (mezi vrcholem Zemanův kopec a PP U Vaňků), kde je plánovaná realizace MÚK Bystřička. Proto lze očekávat zvýšení migračního tlaku na mostní objekt SO 201 v km 5,136. Migrační profil v km 5,000–5,300 bude zachován realizací dostatečně kapacitního mostu SO 201 v km 5,136.

Území je významné pro migrace živočichů všech kategorií. Migrační trasy srnce obecného a prasete divokého nejsou v daném území blíže specifikovány a s jejich výskytem je nutné uvažovat v celé délce plánované trasy I/57. Navržené mostní objekty přes Vsetínskou Bečvu mají dostatečné parametry pro zachování migrace zvěře kategorie A i B i bobra evropského a vydry říční. Jejich migrační trasy budou zachovány. Stavba nekříží žádné migrační trasy obojživelníků a plazů podél vodních toků. Potenciální tahové trasy živočichů kategorie D vedou podél vodních toků, které jsou překonávány dostatečně velkými mostními objekty. Stavba kříží vodní toky Vsetínská Bečva a Lyčkový potok. Křížení s těmito vodními toky bude provedeno tak, aby došlo k minimálním zásahům do jejich koryt.

V místech přemostění Vsetínské Bečvy (SO 201 a 202) je z důvodu převedení biokoridoru vhodné ponechat podmostí hliněné. Tím se ještě zlepší migrační potenciál objektů, oproti stávajícímu opevnění dlažbou do betonu. Podobné řešení je navrženo a projednáno i u navazujícího úseku stavby I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat.

V případě nutnosti zpevnění podmostí je možné použít kamennou rovnatinu na sucho, která bude překryta zeminou o vrstvě min. 5 cm.

Lze očekávat mírně negativní vliv v době realizace stavby (zakalení vody, úprava stavu vody atd.), po jejím uvedení do provozu by mělo být dosaženo výchozího stavu vodních toků.

Stavba také kříží Ulicový potok v obci Pržno, kde bude upraveno koryto kamennou dlažbou do betonu s ponecháním hlubších spár v délce cca 60 m (SO 327). Okolo tohoto upraveného koryta budou přidány kolmé betonové stěny pro omezení rozlivu do okolní zástavby. Vodní tok dle aktuálních průzkumů nepředstavuje významnou migrační trasu, vzhledem k současnému značně upravenému stavu vodního toku a okolní husté zástavbě nelze očekávat, že navržená úprava toku bude mít významný vliv na migraci v území.

### ***Dílčí závěr***

Při realizaci stavby „I/57 Semetín Bystřička, 2. stavba“ není možné zcela vyloučit negativní vlivy na biotu. Negativní vlivy stavby se projeví zejména při křížení vodních toků a jejich břehových porostů, které představují v dotčené krajině ekologicky hodnotné části.

PP U Vaňků s výskytem ladoňky karpatské a pryšce mandloňového nebude záměrem dotčena, avšak je vhodné dodržet omezení prací v blízkosti ochranného pásma této zvláště chráněné lokality.

Stavbou dojde ke kácení 374 ks stromů a 683 m<sup>2</sup> keřů za které jsou navrženy náhradní výsadby.

Je třeba navrhnout konkrétní opatření zejména pro hodnotné biotopy tzv. citlivé lokality, což jsou nejcitlivější a nejcennější části v území, lokality s přechodným nebo trvalým výskytem ZCHD rostlin a živočichů, s výskytem velké populace nechráněných druhů nebo jinak hodnotné části přírody. Těmto lokalitám je třeba při realizaci stavby věnovat zvýšenou pozornost, jak z hlediska úpravy projektové dokumentace, tak z hlediska načasování stavebních prací a zásahů do přírodního prostředí těchto lokalit.

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

---

- 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 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
- Bezprostředně před zahájením zemních prací je nutné projít dotčené území stanovenou odborně způsobilou osobou (ekodozor) a zajistit případné transfery nalezených zvláště chráněných druhů.
- Provést vhodný průzkum před započítím realizace stavby, který prověří břehové svahy jako hnízdní biotop ledňáčka a případně navrhne ochranná opatření pro snížení negativního vlivu (zejména načasování zásahu mimo hnízdní období)
- V okolí všech výše popsaných sledovaných lokalit nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě.

- V profilu mostu do Pržna (lokalita 5) bude nutné práce ve vodním prostředí omezit tak, aby nebyly prováděny v době rozmnožování a časného ontogenetického vývoje juvenilních stádií zjištěných zvláště chráněných druhů ryb (střevle potoční, ouklejka pruhovaná, vranka obecná). Provádění stavebních prací je nejvhodnější v období od 1.9. do 31.3.
- V podmostí u vodních toků ponechat po obou stranách suchý prostor s min. šířkou 1,0 m, který bude sloužit k migraci živočichů. V případě nutnosti zpevnění kamennou dlažbou (např. okolí výústních objektů) je nutné ponechat mezi kameny hlubší spáry a dlažbu překrýt šterkem.
- V místech přemostění Vsetínské Bečvy (SO 201 a 202) je z důvodu převedení biokoridoru vhodné ponechat podmostí hliněné. V případě nutnosti zpevnění podmostí je možné použít kamennou rovnatinu na sucho, která bude překryta zeminou o vrstvě min. 5 cm.
- Ulicový potok nepředstavuje významnou migrační trasu, proto může být zachováno technické řešení z DSP v objektu 327 i objektu 219 (Most přes Ulicový potok, součást stavby „I/57 Pržno – napojení“ .
- Vodohospodářské objekty umisťovat a konstruovat tak, aby se nestaly pastí pro drobné živočichy.
- Vzhledem k živočišné skladbě a charakteru území, instalovat oboustranné oplocení proti vstupu zvěře do vozovky, a to v celé délce trasy I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. Oplocení přerušit u objektů, které budou mimo jiné sloužit k migraci zvěře. Doporučujeme trychtýřovité vedení oplocení k postranním křídlům mostního objektu.
- Minimalizovat zásahy do vodních toků.
- Instalovat dočasné migrační bariéry pro obojživelníky v kombinaci s vhodnými migračními objekty v prostoru staveniště.
- Dodržení stávajících rozměrů mostních objektů, aby byla zajištěna dostatečná migrační prostupnost stavby i dostatečný prostor k průletu podmostím.
- Určit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu (nejlépe držitele autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekodozor stavby, který bude provádět dozor během přípravy staveniště a během realizace stavby

#### D.I.8. Vlivy na krajinu

Vymezený dotčený krajinný prostor je poměrně bohatý na znaky krajinného rázu. Zatímco v nivních polohách a urbanizovaných plochách se uplatňují spíše znaky kulturních charakteristik, na svazích Hostýnských a Vsetínských vrchů jednoznačně dominují prvky přírodních charakteristik, i když částečně člověkem podmíněné. Kvalita krajiny s dominancí prvků s pozitivními estetickými projevy je snižována negativními prvky v krajině, jakými jsou občasné se vyskytující průmyslové a zemědělské areály. Krajina je rovněž degradována hlukem z dopravně zatížené stávající silnice I/57 a železniční tratě.

Posuzovaný záměr v celé své délce prochází na násypu v nivě Vsetínské Bečvy po dně místy zúženého údolí Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Umístění záměru v tomto prostoru určuje dotčený krajinný prostor a ovlivňuje, jakým způsobem se bude těleso silnice v krajinném prostoru uplatňovat. Realizací záměru dojde ke změně, a to jak ve vizuálních, tak v akustických projevech krajiny. K nejvýraznějšímu zásahu od krajinného rázu dojde v případě nivy Vsetínské Bečvy, kdy dojde v případě několika znaků přírodních a estetických charakteristik k silnému zásahu. Zásahy do krajinných míst svahů Hostýnsko-vsetínské hornatiny a jednotlivých urbanizovaných prostorů nebudou tak výrazné a souvisí s ovlivněním pohledů směrem do prostoru nivy Vsetínské Bečvy.

V rámci nivy Vsetínské Bečvy budou výstavbou přeložky silnice I/57 zasaženy především prvky přírodních a estetických charakteristik. Těleso silnice v celé své délce vedené na násypu zasáhne do charakteru reliéfu říční nivy. Vsetínská Bečva, jež je osou celého údolí bude v úseku posuzované přeložky dvakrát přemostěna, a to v km 5,136 a 5,908. V obou případech nebude říční koryto přímo zasaženo, neboť podpěry mostů jsou situovány na březích Vsetínské Bečvy.

K výraznému zásahu dojde v případě Lýkového potoka. Vzhledem k velké šikmosti křížení tohoto potoka trasou přeložky silnice I/57 bude část koryta Lýkového potoka přeložena do nové polohy. Dotčená část koryta bude zpevněna kamenem do betonu. K silnému zásahu dojde v případě orné půdy, která pokrývá většinu plochy říční nivy. Trvalý zábor je situován především na orné půdě, výstavbou přeložky tak dojde ke ztrátě ploch orné půdy v rámci nivy Vsetínské Bečvy. Posuzovaná stavba vedená v celé své délce na násypu bude představovat vizuální bariéru, zejména při pohledech v rámci nivy Vsetínské Bečvy. Těleso přeložky silnice I/57 vytváří novou pohledovou osu a bariéru v údolí, kterou doposud představovala Vsetínská Bečva.

Je omezena pohledová otevřenost údolí jako celku. Přehlednost a otevřenost krajiny je zachována pouze v rámci části údolí západně či východně od násypu tělesa. Otevřené pohledy napříč nezalesněnou a nezastavěnou nivou jsou omezeny násypem tělesa silnice.

Pohledová provázanost s okolními svahy zůstane částečně zachována. Horizonty vymezující údolí Vsetínské Bečvy nebudou dotčeny a pohledy na ně zůstanou zachovány. Výstavbou přeložky dojde ke změně panoramat údolí Vsetínské Bečvy. V pohledech z vyvýšených míst bude vytvářet těleso přeložky výraznou osu údolí. Výstavba přeložky silnice I/57 bude znamenat nový antropogenní prvek v pohledových panoramatech nad nivou Vsetínské Bečvy. Pro nejnižší položené části přilehlých obcí bude těleso silnice představovat pohledovou bariéru napříč údolím a na protilehlé svahy. Tento efekt bude umocněn instalovanými protihlukovými stěnami.

### *Dílčí závěr*

Posuzovaná stavba zasáhne především ráz krajiny nivy Vsetínské Bečvy, zasaženy budou zejména prvky přírodních a estetických charakteristik. K zasažení přírodních charakteristik dojde především při kříženích vodních toků. Vzhledem k vedení přeložky v celé své délce na násypu bude těleso komunikace vytvářet novou pohledovou osu údolím a bude představovat bariéru při pohledech v rámci říční nivy. Vizuální projev silničního tělesa se bude také významně uplatňovat v dálkových pohledech z navazujících svahů Hostýnských a Vsetínských vrchů.

Vzhledem k charakteru zájmového území, a především vzhledem k omezeným prostorovým možnostem nelze však přeložku daných parametrů v daném koridoru trasovat z hlediska ochrany rázu krajiny vhodnějším způsobem.

## 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

### Hmotný majetek

Stavbou dojde jen k minimálním demolicím. Odstraněn bude nevyhovující most ve špatném technickém stavu (event.č.05732-4) propojující Pržno s Jablůnkou přes Vsetínskou Bečvu (SO701), který bude nahrazen novým mostním objektem (SO222). Dále bude odstraněna ochranná hrázka v říč. km 12,200 – 12,800 podél Vsetínské Bečvy (SO703), která bude připojena na účelovou komunikaci mezi Jablůnkou a Prznem (SO126). Demolováno bude i stávající fotbalové hřiště a stavby zázemí (SO711) na okraji Jablůnky v km 6,600 – 6,750, které bude přemístěno do vhodnější polohy. Lokalita vybraná pro přesun fotbalového hřiště byla vybrána mimo záplavové území Vsetínské Bečvy v blízkosti centra obce. Stavební pozemky leží v zastavěné části obce a jsou v souladu s funkčními plochami vymezenými v platné územně plánovací dokumentaci. Stavba přeložení hřiště má vlastní územní rozhodnutí (č.j.: MUVS-S 2928/2011/OÚPSŘ-330/Ev, ze dne 9.6.2011). Dále bude demolováno nepoužívané vodárenské zařízení (SO712) v km 7,370, jehož provoz byl ukončen v roce 1997.

V intravilánu obce Bystřička budou výstavbou dotčeny dvě čerpací stanice pohonných hmot. Provozy ČSPH budou po nezbytně nutnou dobu uzavřeny, vždy však pouze jedna z ČSPH. V intravilánu obce Pržno bude výstavbou dotčena prodejna potravin. Nepředpokládá se uzavření prodejny během výstavby, v okolí však budou probíhat stavební práce.

### 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.

Dle archeologické rešerše Ústavu archeologické památkové péče Brno, v.v.i stavbou nedojde k zásahu do objektů chráněných z hlediska památkové péče. V prostoru staveniště se patrně nebudou nacházet lokality s pozitivním archeologickým nálezem, jedná se ale zatím o neprozkoumanou oblast, jejíž ochrana je zajištěna § 22, odst. 2 zákona 20/87 Sb. o památkové péči. Investor je tedy povinen před zahájením stavby uzavřít smlouvu s organizací oprávněnou provádět záchranné archeologické výzkumy a tento výzkum na stavbě umožnit.

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

### *Dílčí závěr*

V okolí plánované stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba 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.

Ochrana zájmové oblasti je zajištěna podle § 22, odst. 2 zákona 20/87 Sb., o památkové péči.

Stavbou silnice I/ 57 dojde k drobným demolicím. Stávající hřiště a stavby zázemí budou nahrazeny a přeloženy do vhodnější polohy. Negativní vlivy na hmotný majetek lze tedy vyloučit.

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

---

Z hlediska vlivu na hmotný majetek a kulturní památky není třeba navrhovat žádná samostatná ani kompenzační opatření.

### D.I.10. Vlivy na environmentální charakteristiky

#### Vliv posuzovaného záměru na prvky ÚSES

V dotčeném území jsou vymezeny prvky územního systému ekologické stability na lokální a regionální úrovni. Osou dotčeného území je řeka Vsetínská Bečva, která je cca po soutok s Mikulůvkou vymezena jako lokální biokoridor, dále po toku pak jako regionální biokoridor. Záměr do těchto prvků ÚSES zasahuje křížením se Vsetínskou Bečvou, kde dojde k částečnému dotčení břehových porostů. Náhradou za tyto zasažené lokality je navrhována výsadba nových dřevin v rámci vegetačních úprav SO 601 a v jednotlivých stavebních objektech komunikací. Vsetínskou Bečvu v místě křížení s prvky ÚSES přemostují dva kapacitní mosty (SO 201 a SO 202 o délkách 160 m), které jsou navrženy tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do jejího koryta. Jedná se tedy o střet záměru s okrajovým vlivem, tedy nebude narušena funkčnost tohoto segmentu ÚSES.

V severní části území, jihozápadně od obce Bystřička, je vymezen regionální biokoridor Chladná Březina s navazujícím regionálním biocentrum Březina, které tvoří smíšený les. Záměr zde biokoridor přerušuje v místě budoucí MÚK Bystřička, jedná se tedy o středně silný vliv. Funkčnost biokoridoru lze zachovat jeho přetrasováním jižním směrem a převedením mostním objektem SO 201. Regionálního biocentra Březina se záměr nedotýká, jeho funkčnost zůstane zachována.

#### Vliv posuzovaného záměru na Zvláště chráněná území

Posuzovaný záměr se nedostává do přímého střetu s žádným zvláště chráněným územím. V severní části v blízkosti MÚK Bystřička avšak mimo zábor stavby se nachází PP U Vaňků se silně ohroženou ladoňkou karpatskou.

Přesto je ale nutno v případě stavebních prací postupovat v souladu se zájmy ochrany přírody, jelikož stavební záměr prochází v těsné blízkosti ochranného pásma ZCHÚ. Pro omezení možných negativních vlivů z výstavby bude nutné oplotit okraj ochranného pásma přírodní památky a zamezit tak jakémukoliv vstupu dělníků či stavební techniky. Při dodržení tohoto opatření lze negativní vlivy na PP U Vaňků vyloučit.

#### Vliv posuzovaného záměru na soustavu Natura 2000

Posuzovaný záměr se nedostává do přímého střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.

Nejbližšími evropsky významnými lokalitami jsou EVL Nad Jaskenkou, vzdálené cca 400 m jihovýchodně a EVL Semetín, vzdálené cca 1 km jižně od záměru.

Negativní vliv na nejbližší lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen stanoviskem Krajského úřadu Zlínského kraje (č.j.: KUZL 83851/2017, ze dne 9.1.2018) – viz kapitola H. Příloha

## Vliv posuzovaného záměru na Přírodní Parky

V blízkosti záměru se nenachází žádný přírodní park. Tento prvek tedy nebude záměrem dotčen.

## Vliv posuzovaného záměru na významné krajinné prvky

Záměr se při průchodu dotčeným územím nedostává do střetu s registrovanými významnými krajinnými prvky.

Záměrem bude dotčen významný krajinný prvek „ze zákona“ – tok řeky Vsetínská Bečva.

Vsetínská Bečva je v rámci stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, přemostěna dvěma mostními objekty SO 201 a SO 202 o délkách 160 m, které jsou navrženy tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do koryta řeky. Zásah do břehových porostů toků případně může ovlivnit jejich stabilizační funkci. Mírně negativní vlivy na říční nivu lze očekávat především v době realizace stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. Dojde ke kácení břehového porostu, a lze očekávat dočasné snížení jakosti, případně šíření invazních druhů rostlin. Tento vliv je však pouze dočasný a po dokončení staveb a následném provedení vegetačních úprav je lze vyloučit.

Záměrem nebude vůbec dotčen významný krajinný prvek „ze zákona“ – les.

Z hlediska ekologicko-stabilizační funkce nenastane likvidační vliv významných krajinných prvků.

## Vliv posuzovaného záměru na památné stromy

V blízkosti záměru ani v širším okolí se nenachází žádný památný strom. Tento prvek tedy nebude záměrem dotčen.

### *Dílčí závěr*

Vzhledem k absenci většiny přírodně hodnotných lokalit, lze významně negativní vlivy na environmentální charakteristiky vyloučit.

Z pohledu ovlivnění environmentálních charakteristik řešeného území budou dotčeny jen instituty - ÚSES (územní systém ekologické stability) a VKP ze zákona (významný krajinný prvek) a to nevýznamně a přijatelně. Funkčnost Vsetínské Bečvy jako biokoridoru, ani ekostabilizační funkce VKP, nebude významně ovlivněna.

Záměr není oproti jiným liniovým stavbám příliš rozsáhlý, proto dochází ke střetům pouze s několika instituty, z nichž žádný není vážný.

## NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY

---

- Pro omezení možných negativních vlivů výstavby (např. vjezdu a parkování stavební techniky, úletu a ukládání odpadů, vstupu pracovníků) na PP U Vaňků bude nutné realizovat oplocení okraje ochranného pásma přírodní památky v km 0,1 – 0,6 SO 103.1 (MÚK Bystřička, větev A). Musí být použit mobilní typ oplocení, aby nebylo nutné jeho kotvení do země.



## **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.

Hlavním stavebním objektem je novostavba liniové, veřejně prospěšné stavby. Komunikace je projektována jako čtyř pruhová silnice I. třídy, kategorie S 22,5/90, v délce 4400 m.

Výstavbou přeložky silnice I/57 dojde k zásadnímu vymístění intenzit dopravy z obce Jablůnka. Odstraněním značného množství křižovatek, sjezdů a vjezdů a úrovněového křížení s železniční tratí bude dopravní proud plynulejší a bezpečnější. Tím dojde i k výraznému snížení emisí jak hlukového zatížení obce Jablůnka, tak emisí znečišťujících látek.

Dešťové vody z vozovky silnice jsou zachyceny betonovou žlabovkou nebo štěrbinovým žlabem a odváděny silniční kanalizací přes ORL k vyústění do vodoteče, kterou je Vsetínská Bečva. Odvodnění svahů tělesa je provedeno do silničních příkopů u paty svahu násypu. Ty jsou následně buď přímo nebo přes zatrubnění vyústěny do vodoteče.

Plošně je stavba vymezena trvalým zábořem o velikosti cca 233 00 m<sup>2</sup>. Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 109 000 m<sup>2</sup>. V převážné většině jde o zábor zemědělského půdního fondu, který je využíván jako orná půda. Z velké části se jedná o bonitně nejcenější půdy, v jižní části zájmového území v okolí MÚK Ratiboř se naopak vyskytují velmi málo produkční půdy.

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

Stavbou dojde ke kácení 374 ks stromů a 683 m<sup>2</sup> keřů či souvislých porostů tvořících mimolesní zeleň.

Oblast je v současné době fragmentována stávající silnicí I/57, železniční tratí a korytem řeky Vsetínské Bečvy. Výstavbou přeložky dojde k dalšímu vlivu na prostupnost krajiny, avšak na místech s potenciální migrací jsou navrženy kapacitní mostní objekty SO 201 a SO 202 dostatečné pro migraci všech kategorií živočichů vyskytujících se v okolí a výstavbou přeložky dojde ke snížení intenzit dopravy na stávající I/57, která se stane průchodnější.

Záměr je navržen v trase, která se v co největší možné míře vyhýbá institutům ochrany. Vlivy stavby budou především dočasné během výstavby a budou mít pouze lokální charakter. Naopak pozitivní vlivy, které stavba přinese převážně obyvatelům okolních obcí, budou dlouhodobé a propojení oblasti s pátevní komunikační sítí zlínského kraje bude mít regionální pozitivní přínos.

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

Posuzovaný záměr se nachází ve vnitrozemí mezi městy Vsetín a Valašské Meziříčí. Vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

### **D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ**

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

- 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.
- 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
- před výstavbou (v roce před zahájením stavby) provést monitoring hlukového zatížení z provozu na silničních komunikacích ve vybraných výpočtových bodech (Jablunka 280; Pržno 139 a Pržno 84)
- po realizaci a zprovoznění stavby provést měření hluku v chráněném venkovním prostoru ve vybraných výpočtových bodech (Jablunka 280; Pržno 139 a Pržno 84). 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
- Monitoring podzemních vod je nutné provádět i v průběhu stavby, následně po dobu provozu komunikace monitoring podzemních vod upravit podle vývoje sledovaných parametrů.
- 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.

- V případě, že výstavbou komunikace dojde k destrukci či odstranění vybraných monitorovacích vrtů, považujeme za potřebné vybudovat objekty nové.
- Budování zářezů doporučujeme v přítomnosti geotechnika posuzujícího postup technických prací.
- Vzhledem k poloze stavby v CHOPAV Vsetínské vrchy zvážit užití k zimní údržbě komunikací výhradně technologie zkrápěného solení.

#### Z hlediska ochrany zemědělské půdy a horninového prostředí

- Před ukončením stavby budou všechny dočasně zabrané plochy uvedeny do původního stavu.
- 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 orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny
- Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení a aby nedocházelo k rozplavování a zaplevelení půdy
- Ochránit svahy násypů před erozí vhodným zatravněním a vegetačními úpravami.

#### Z hlediska ochrany flóry, fauny a ekosystémů

- odstranění stávající vegetace a skrývku 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 vypolštářovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, aby nedošlo k poškození kmenů a následnému zhoršení zdravotního stavu stromu. Ochranné vypolštářování 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
- Bezprostředně před zahájením zemních prací je nutné projít dotčené území stanovenou odborně způsobilou osobou (ekodozor) a zajistit případné transfery nalezených zvláště chráněných druhů.
- Provést vhodný průzkum před započítím realizace stavby, který prověří břehové svahy jako hnízdní biotop ledňáčka a případně navrhne ochranná opatření pro snížení negativního vlivu (zejména načasování zásahu mimo hnízdní období)
- V okolí všech výše popsaných sledovaných lokalit nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě.
- V profilu mostu do Pržna (lokalita 5) bude nutné práce ve vodním prostředí omezit tak, aby nebyly prováděny v době rozmnožování a časného ontogenetického vývoje juvenilních stádií zjištěných zvláště chráněných druhů ryb (střevle potoční, ouklejka pruhovaná, vranka obecná). Provádění stavebních prací je nejvhodnější v období od 1.9. do 31.3.
- V podmostí u vodních toků ponechat po obou stranách suchý prostor s min. šířkou 1,0 m, který bude sloužit k migraci živočichů. V případě nutnosti zpevnění kamennou dlažbou (např. okolí výústních objektů) je nutné ponechat mezi kameny hlubší spáry a dlažbu překrýt štěrkem.

- V místech přemostění Vsetínské Bečvy (SO 201 a 202) je z důvodu převedení biokoridoru vhodné ponechat podmostí hliněné. V případě nutnosti zpevnění podmostí je možné použít kamennou rovnatinu na sucho, která bude překryta zeminou o vrstvě min. 5 cm.
- Ulicový potok nepředstavuje významnou migrační trasu, proto může být zachováno technické řešení z DSP v objektu 327 i objektu 219 (Most přes Ulicový potok, součást stavby „I/57 Pržno – napojení“).
- Vodohospodářské objekty umisťovat a konstruovat tak, aby se nestaly pastí pro drobné živočichy.
- Vzhledem k živočišné skladbě a charakteru území, instalovat oboustranné oplocení proti vstupu zvěře do vozovky, a to v celé délce trasy I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. Oplocení přerušit u objektů, které budou mimo jiné sloužit k migraci zvěře. Doporučujeme trychtýřovité vedení oplocení k postranním křídům mostního objektu.
- Minimalizovat zásahy do vodních toků.
- Instalovat dočasné migrační bariéry pro obojživelníky v kombinaci s vhodnými migračními objekty v prostoru staveniště.
- Dodržení stávajících rozměrů mostních objektů, aby byla zajištěna dostatečná migrační prostupnost stavby i dostatečný prostor k průletu podmostím.
- Určit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu (nejlépe držitele autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekodozor stavby, který bude provádět dozor během přípravy staveniště a během realizace 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 environmentálních charakteristik

- Pro omezení možných negativních vlivů výstavby (např. vjezdu a parkování stavební techniky, úletu a ukládání odpadů, vstupu pracovníků) na PP U Vaňků bude nutné realizovat oplocení okraje ochranného pásma přírodní památky v km 0,1 – 0,6 SO 103.1 (MÚK Bystřička, větev A). Musí být použit mobilní typ oplocení, aby nebylo nutné jeho kotvení do země.

## **D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **Vlivy na ovzduší**

K predikci imisního zatížení okolí jednotlivých posuzovaných variant, tj. imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem, byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97.

Model je založen na aplikaci stacionárního řešení difúzní rovnice za předpokladu, že rozptyl znečišťujících látek se řídí Gaussovým normálním rozdělením. Imisní koncentrace  $c$  [ $\mu\text{g}\times\text{m}^{-3}$ ] dle metodiky SYMOS'97 je pak vyjádřena matematickým vztahem upraveným pro výpočet imisních koncentrací z mobilních zdrojů (silnice jako liniový zdroj znečišťování).

Výpočty dle metodiky SYMOS'97 vychází z následujících vstupních údajů:

- údaje o zdrojích exhalací (tj. prostorová poloha zdroje ve zvolené souřadné soustavě, množství produkovaných emisí příslušné škodliviny a další),
- meteorologické a klimatické údaje (tj. větrné růžice v rozlišení dle rychlosti větru a teplotní stability atmosféry, které jsou reprezentativní pro dotčenou oblast),
- údaje o zvolených referenčních bodech (tj. prostorová poloha těchto bodů ve zvolené souřadné soustavě).

### **Vlivy na hlukovou situaci**

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z provozu na posuzovaných komunikacích byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byla vložena trasa komunikace, okolní silniční síť a okolní zástavba. Pro digitální model terénu byla použita data ze zaměření území a data ZABAGED. Okolní zástavba byla modelována včetně výšek jednotlivých domů a počtu jejich podlaží.

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.

Výpočtové rychlosti byly zadávány jako max. povolené rychlosti na jednotlivých úsecích komunikací.

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.

### **Vlivy na faunu a flóru**

Pro stavbu I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba byl zpracován revizní biologický průzkum, jehož účelem bylo získání aktuálních informací o výskytu ohrožených (červený seznam), zvláště chráněných (dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) a bioindikacních druhů a cenných biotopů v řešeném území.

## Vlivy na ráz krajiny

K vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na krajinný ráz byla použita „*Metodika posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*“ (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, listopad 2003, květen 2004), která byla prezentována v rámci semináře „*Krajinný ráz*“, který pořádalo České vysoké učení technické v Praze, Fakulta Architektury. Z tohoto materiálu byly převzaty základní metodické postupy a terminologie.

Další vlivy byly hodnoceny odborným odhadem a kvalifikovanou prognózou, analogicky s vlivem staveb obdobného charakteru na životní prostředí, v souladu s platnou legislativou a souvisejícími předpisy.

Informace o místních podmínkách byly získány rekognoskací terénu a použitím odborné literatury a studií.

## **D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH**

Prověření vlivu záměru I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba 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 stavební povolení.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Technické řešení záměru I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba bylo vzhledem k tomu, že jde o pokročilou fázi projekce (vyřizování stavebního povolení) a k omezeným prostorovým podmínkám v kraji, řešeno invariantně. Historicky se uvažovalo pouze s variantním propojením obce Pržno se stávající silniční sítí, které je popsáno v kapitole B.I.5.

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

Na základě zjištění stavu řešeného území a prověření vlivů na všechny složky životního prostředí lze konstatovat, že u stavby I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba 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 DSP a EIA

- Dokumentace pro stavební povolení I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, HBH Projekt spol. s r.o., prosinec 2015
- Oznámení EIA „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba - napojení Pržna“ HBH Projekt spol. s r.o., květen 2015
- Geodetická dokumentace I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, DD plus v.o.s., prosinec 2015
- Záborový elaborát I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, DD plus v.o.s., prosinec 2015
- Inženýrsko geologický průzkum I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, G-Consult, spol. s r.o., leden–březen 2009
- Hydrogeologický průzkum I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba, G-Consult, spol. s r.o., květen 2010
- Semetín – Bystřička - I/57, II. Stavba – doplňkový GTP – Korozní průzkum, Geonika s.r.o., březen 2009
- Soupis archeologických lokalit pro projekt I/57 Semetín – Bystřička, II. Stavba – DSP, ústav archeologické památkové péče Brno, v.v.i.
- I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba, inventarizace dřevin určených ke kácení, HBH Projekt spol. s r.o., prosinec 2015
- I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba, dopravní studie, HBH Projekt spol. s r.o., leden 2014
- I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba, Hluková studie (HBH Projekt spol. s.r.o., listopad 2017)
- I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba, Rozptylová studie (HBH Projekt spol. s.r.o., listopad 2017)
- I/57 Semetín – Bystřička, 2. Stavba, studie posouzení vlivu na krajinný ráz, HBH Projekt spol. s r.o., říjen 2014

#### Informace o území

- Územní plány obcí Bystřička, Jablůnka, Pržno a Ratiboř

#### Internetové zdroje

- mapové aplikace České geologické služby ([www.geology.cz](http://www.geology.cz))
- mapové aplikace České informační agentury životního prostředí ([www.cenia.cz](http://www.cenia.cz))
- mapové aplikace Národního geoportálu INSPIRE ([www.geoportal.gov.cz](http://www.geoportal.gov.cz))
- nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK ([www.nahlizenidokn.cuzk.cz](http://www.nahlizenidokn.cuzk.cz))
- hydroekologický informační systém VÚV TGM ([www.heis.vuv.cz](http://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 SHRNU TÍ** **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/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba.

Oznamovatelem záměru (investorem) je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín.

### **Stručný popis posuzovaného záměru**

Řešená novostavba silnice I/57 začíná v km 3,9, kde je do stávající trasy I/57 připojena pomocí obousměrné větve budoucí MÚK Bystřička. Pokračuje severojižním směrem a končí v km 8,3 před MÚK Ratiboř. Stavba prochází téměř v celé své délce po zemědělských pozemcích v údolní nivě Vsetínské Bečvy. Silnice je navržena jako čtyřpruhová, směrově dělená v kategorii S22,5/90.

### **Stručný popis území**

Zájmové území se nachází v na katastrálních územích Jablůnka, Pržno u Vsetína, Bystřička II.

V zájmovém území se vyskytují pouze fluvizemě, vznikající v bezprostřední blízkosti vodních toků.

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 a denních koncentrací PM<sub>10</sub> nedochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek.

V dotřeném prostoru dominuje zemědělský půdní fond.

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

### **Stručný popis vlivů**

Výstavbou přeložky silnice I/57 dojde k zásadnímu vymístění intenzit dopravy z obce Jablůnka. Odstraněním značného množství křižovatek, sjezdů a vjezdů a úrovnového křížení s železniční tratí bude dopravní proud plynulejší a bezpečnější. Tím dojde i k výraznému snížení emisí jak hlukového zatížení obce Jablůnka, tak emisí znečišťujících látek, což má výrazně pozitivní vliv na životní prostředí obyvatel.

Dešťové vody z vozovky silnice jsou vedeny přes ORL do vodoteče, kterou je Vsetínská Bečva.

Trvalý zábor byl celkově vyčíslen na 233 000 m<sup>2</sup>. Dočasný zábor nad 1 rok byl vyčíslen na cca 109 000 m<sup>2</sup>. V převážné většině jde o zábor zemědělského půdního fondu, který je využíván jako orná půda s bonitně velmi cennými půdami.

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

Stavbou dojde ke kácení 374 ks stromů a 683 m<sup>2</sup> keřů či souvislých porostů tvořících mimolesní zeleň. Oblast je v současné době fragmentována stávající silnicí I/57, železniční tratí a korytem řeky Vsetínské Bečvy. Výstavbou přeložky dojde k dalšímu posílení

neprostupnosti krajiny. 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.

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.**

4/RO

ŘSD ČR - Správa Zlín  
Fügnerovo nábřeží 5476

Došlo: 13 -10- 2017

Č.j.: 5649

Přil.:

**MĚSTSKÝ ÚŘAD VSETÍN**  
**odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy**

Č.j.: MUVS39491/2017/OÚPSŘD- 326.1/Šv  
Oprávněná úřední osoba: RNDr. Švarc

Vsetín, dne 12. 10. 2017

**SDĚLENÍ**

Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy, obdržel dne 13. 9. 2017 žádost Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4, v zastoupení ŘSD ČR, Správa Zlín, pracoviště Jičínská 177, 757 01 Valašské Meziříčí, o vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru „**I/57 Semetín- Bystřička, 2. stavba**“ z hlediska územně plánovací dokumentace. Uvedený záměr představuje novostavbu silnice I/57 od km 3,9 (budoucí MÚK Bystřička) po km 8,3 (před MÚK Ratiboř). Silnice je navržena jako čtyřpruhová, směrově dělená v kategorii S 22,5/90.

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 Jablůnka (dále jen „ÚP Jablůnka“) byl vydán opatřením obecné povahy č. 1/2012, které nabylo účinnosti dne 26. 1. 2013.

Záměr se dle ÚP Jablůnka, grafické části, Hlavního výkresu, nachází v navrhovaných plochách DS-plochy pro silniční dopravu, ve kterých je dle článku A/I.6 textové části návrhu ÚP Jablůnka tvořící nedílnou součást opatření obecné povahy č. 1/2012 jako příloha č. 1 hlavní využití pro pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství a garáže, přípustným využitím jsou odstavné a parkovací plochy, čerpací stanice pohonných hmot, zařízení linkové osobní a hromadné veřejné dopravy, autobusová nádraží, areály údržby pozemních komunikací, protihluková opatření, technická infrastruktura, doprovodná a izolační zeleň a silniční vegetace.

Dle grafické části, Výkresu veřejně prospěšných staveb a opatření, a textové části, článku A/I.7 se zároveň u přeložky silnice I/57 jedná o veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou je možné vyvlastnit.

Záměr se dle ÚP Jablůnka, grafické části - Výkresu základního členění území a Hlavního výkresu, nachází v zastavitelné ploše.

Územní plán Pržno (dále jen „ÚP Pržno“) byl vydán opatřením obecné povahy č. 1/2014, které nabylo účinnosti dne 21. 10. 2014.

Záměr se dle ÚP Pržno, grafické části, Hlavního výkresu, nachází v navrhovaných plochách DS-plochy pro silniční dopravu, ve kterých je dle článku F textové části návrhu ÚP Pržno tvořící nedílnou součást opatření obecné povahy č. 1/2012 jako příloha č. 1 hlavní využití pro pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství. Přípustným využitím jsou 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, silniční vegetace, informační zařízení, související občanské vybavení, výrobní a nevýrobní služby slučitelné s hlavním využitím.

Dle grafické části, Výkresu veřejně prospěšných staveb a opatření, a textové části, článku G, je zároveň pro veřejně prospěšnou stavbu silnice I/57 možné vyvlastnit.

Záměr se dle ÚP Pržno, grafické části - Výkresu základního členění území a Hlavního výkresu, nachází v zastavitelné ploše.

Územní plán Bystřička (dále jen „ÚP Bystřička“) nabylo účinnosti dne 9. 4. 2015.

Záměr se dle ÚP Bystřička, grafické části, hlavního výkresu, nachází v ploše dopravní infrastruktury – silniční doprava, označené DS 39 a DS 38 – návrh, ve které jsou dle kapitoly 6.1 textové části

územního plánu Bystřička tvořící nedílnou součástí opatření obecné povahy jako příloha č.1 hlavním využitím pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství.

Přípustným využitím jsou odstavné a parkovací plochy, doprovodné stavby (čerpací stanice pohonných hmot, zařízení linkové osobní a hromadné veřejné dopravy, autobusová nádraží, areály údržby pozemních komunikací), protihluková a protipovodňová opatření, garáže, technická infrastruktura, doprovodná a izolační zeleň a silniční vegetace. V ploše DS 38 je přípustný územní systém ekologické stability. Záměrem je tak naplňováno hlavní využití ploch.

Veřejná prospěšnost a právo vyvlastnění pro stavbu Přeložka silnice I/57 Semetín – Bystřička v ploše DS 39 a DS 38, vyplývají ze ZÚR ZK.

Záměr se dle grafické části ÚP Bystřička, Výkresu základního členění území a Hlavního výkresu nachází v zastavitelné ploše.

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

RNDr. Jiří Švarc  
referent odboru územního plánování,  
stavebního řádu a dopravy

**Obdrží:** ŘSD ČR, pracoviště Jičínská 177, 757 01 Valašské Meziříčí



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

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 546/56  
145 05 PRAHA 4

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací
9. ledna 2018	Ing. Kateřina Novotná	KUZL 83851/2017

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru **I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba** 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 11.12.2017 od společnosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 PRAHA 4, žádost o stanovisko k záměru I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba 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.

Předmětem záměru je novostavba silnice I/57, která začíná v km 3,900, kde je do stávající trasy I/57 připojena pomocí obousměrné větve budoucí MÚK Bystřička. Pokračuje severojižním směrem a končí v km 8,300 před MKÚ Ratiboř. Stavba prochází téměř v celé délce po zemědělských pozemcích v údolní nivě Vsetínské Bečvy. Silnice je navržena jako čtyřpruhová, směrově dělená v kategorii S 22,5/90. Ve své trase dvakrát křížuje Vsetínskou Bečvu dvěma mostními estakádami v km 4,818 (SO 231) a km 6,745 (SO 232) jsou podchody pro pěší. Součástí stavby jsou i přeložky a nově navržené inženýrské sítě.

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, migrační studie) a konstatuje, že v daném území se nenachází evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast (území soustavy Natura 2000).

Nejbližší evropsky významnou lokalitou (EVL) je EVL CZ0724121 Nad Jaskenkou, která je vzdálena přibližně 550 m od předmětného záměru. Lokalita je zřízena pro ochranu přírodních nebo přírodě blízkých lesních i nelesních stanovišť a evropsky významného druhu: vrkoče útlého (*Vertigo angustior*), nalézá se mezi obcemi Horní Jaska, Jablůnka a Růžďka.

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

Vzdálenější evropsky významnou lokalitou, která je v nejbližším bodě vzdálena od liniové stavby přibližně 5 200 m východně, je EVL CZ0724089 Beskydy, která je navržena pro ochranu přírodních nebo přírodě blízkých lesních i nelesních společenstev a předmětných evropsky významných druhů: oměj tuhý moravský (*Aconitum firmum subsp. moravicum*), šikoušek zelený (*Buxbaumia viridis*), čolek karpatský (*Triturus montandoni*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*), lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*), medvěd hnědý (*Ursus arctos*), netopýr velký (*Myotis myotis*), rýhovec pralesní (*Rhysodes sulcatus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), střevlík hrbolatý (*Carabus variolosus*), velevrub tupý (*Unio crassus*), vlk obecný (*Canis lupus*) a vydra říční (*Lutra lutra*).

Řešeným územím neprochází dálkový migrační koridor (DMK). DMK jsou základní jednotkou pro zachování dlouhodobě udržitelné průchodnosti krajiny pro velké savce a tedy i o předměty ochrany evropsky významných lokalit. Jsou to liniové krajinné struktury délky desítek kilometrů a šířky v průměru 500 m, které propojují oblasti významné pro trvalý a přechodný výskyt velkých savců. Jejich základním cílem je zajištění alespoň minimální, ale dlouhodobě udržitelné konektivity krajiny i pro ostatní druhy, které jsou vázány na lesní prostředí. Trasa DMK je však vymezena severně od hodnoceného úseku silnice I/57 a křížuje řeku Bečvu východozápadním směrem. Přirozenou migrační trasu tvoří řeka Vsetínská Bečva.

Z migrační studie vyplývá, že v posuzovaném úseku jsou navrženy tyto migrační objekty (mostní objekty):

- SO 201 – most na silnici I/57 v km 5,136 přes Vsetínskou Bečvu
- SO 202 – most na silnici I/57 v km 5,908 přes Vsetínskou Bečvu
- SO 203 – most na silnici I/57 v km 6,262 přes Lýkový potok

Tyto objekty musí být projektově připraveny a stavebně realizovány tak, aby při křížení vodních toků byla technicky zajištěna kvalitní migrační prostupnost v souvislosti s případným výskytem vydry říční, jakožto jedním z předmětů ochrany EVL Beskydy, která může migrovat i na větší vzdálenosti. Migrační studii je nutné v rámci přípravy realizace stavby respektovat a navržená konkrétní opatření k jednotlivým výše uvedeným stavebním objektům, která ze studie vyplývají, náležitě do projektových dokumentací zohlednit.

V rámci navazujících staveb záměru I/57 Semetín – Bystrčicka, 2. stavba, je nutné, respektovat DMK, který se nalézá severně od této stavby.

Výše uvedené EVL jsou situovány v dostatečné vzdálenosti od předmětného záměru a vzhledem k jeho umístění, celkovému rozsahu a s ohledem k výše jmenovaným předmětům ochrany daných EVL a navržených úprav migračních objektů v rámci zpracované migrační studie, se významný vliv na území soustavy Natura 2000 nepředpokládá. Realizací záměru neztratí žádná z dotčených EVL schopnost naplňovat ekologické funkce, které podmiňují existenci a prosperitu daných předmětů ochrany a celistvost těchto lokalit bude zachována.

S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem vydal orgán ochrany přírody výše uvedené stanovisko.

*otisk úředního razítka*

RNDr. Alan Urc  
vedoucí odboru

*(dokument opatřen elektronickým podpisem)*

Na vědomí:

Hnutí Duha, místní skupina Olomouc, Dolní náměstí 38, 779 00 Olomouc  
Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno  
Egeria, Miroslav Mach, Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice

## Seznam osob, které se podíleli na zpracování Oznámení EIA

### Vypracovali:

Ing. Miroslav Šenkýř      ŘSD Správa Zlín      577 008 459      miroslav.senkыр@rsd.cz

Ing. Lubomír Röhrer      ŘSD Správa Zlín      571 757 011      lubomir.rohrer@rsd.cz

### Odborná spolupráce:

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  
(Držitelka autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Natura 2000), č.j. 9777/ENV/15, 450/630/15)

Ing. Kateřina Ošlejšková      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 488      k.oslejskova@hbh.cz

Ing. Tomáš Libosvár      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 485      t.libosvar@hbh.cz

Mgr. David Kouřil      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 486      d.kouril@hbh.cz  
(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)

Ing. Vladimír Kryl      HBH Projekt spol. s r.o.      596 128 876      v.kryl@hbh.cz  
(Zpracovatel hlukové studie)

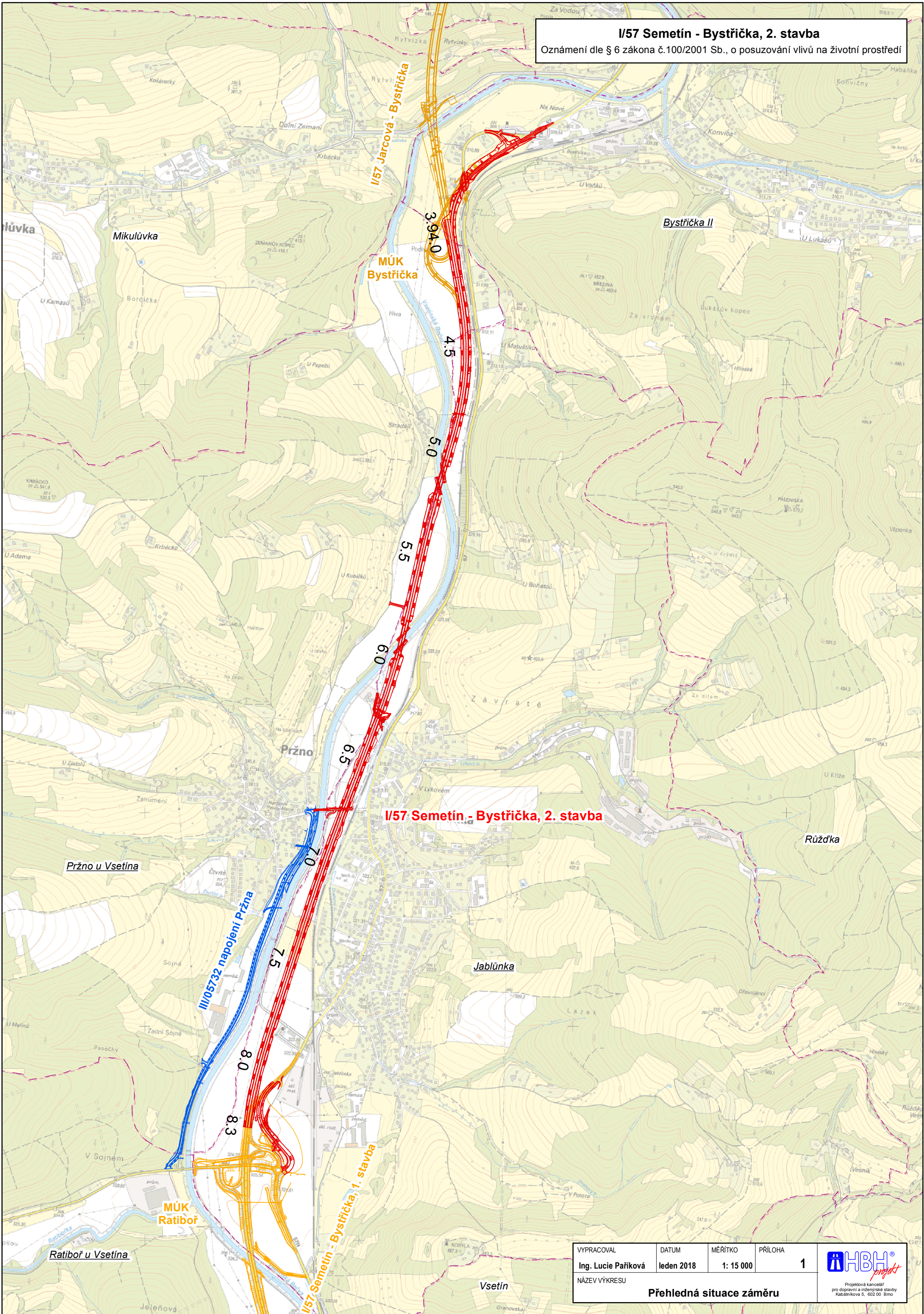
Mgr. Tomáš ŠIKULA      HBH Projekt spol. s r.o.      605 53 60 53      t.sikula@hbh.cz  
(Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 81390/ENV/16)  
(Držitel autorizace k provádění biol.hodnocení ve smyslu §67 podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j.74312/ENV/14)

Ve Zlíně, leden 2018

.....  
**Ing. Miroslav Šenkýř**



**I/57 Semetín - Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí



VYPRACOVAL	DATUM	MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA
Ing. Lucie Paříková	leden 2018	1: 15 000	1
NÁZEV VÝKRESU	Přehledná situace záměru		



Projektová kancelář  
 pro dopravní a inženýrské stavby  
 Kabátníkova 5, 602 00 Břežany



# I/57 Semetín - Bystřička, 2. stavba

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

CHOPAV  
Vsetínské Vrchy

PP  
Jarcová kula

Regionální biokoridor

I/57 Jarcová - Bystřička

PP  
U Vaňků

MÚK Bystřička

RBC  
Březina

RBK Chladná - Březina

Dub na Prženských pasekách

I/57 Semetín - Bystřička,  
2. stavba

PR  
Dubcová

PP  
Zbrankova strán

III/05732 - napojení Pržna

MÚK Ratiboř

PP  
Růžděcký Vesník

PP  
Lúčky - Roveňky

EVL  
Nad Jasenkou


PP  
Mokřady Vesník

I/57 Semetín - Bystřička,  
1. stavba

Turpišův dub

Lokální biokoridor

EVL  
Semetín

VYPRACOVAL	DATUM	MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA	
Ing. Lucie Paříková	leden 2018	1: 40 000	2	
NÁZEV VÝKRESU				
Environmentální charakteristiky				
<small>Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátňíkova 5, 602 00 Břežany</small>				



## I/57 SEMETÍN – BYSTRČKA, 2. STAVBA

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

### ROZPTYLOVÁ STUDIE

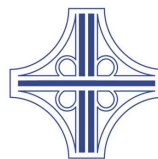
**ZHOTOVITEL:**

HBH PROJEKT SPOL. S R. O., BRNO  
KABÁTNÍKOVA 216/5, 602 00 BRNO



**OBJEDNATEL:**

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR  
NA PANKRÁCI 546/56, 140 00 PRAHA 4 – NUSLE



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

LISTOPAD 2017

## OBSAH

---

<b>1. Zadání exhalační studie .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Použitá metodika výpočtu.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Vstupní údaje .....</b>	<b>4</b>
3.1 Umístění záměru.....	4
3.2 Údaje o zdrojích.....	6
3.3 Meteorologické podklady .....	7
3.4 Popis referenčních bodů .....	8
3.5 Znečišťující látky a příslušné imisní limity .....	9
3.6 Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě.....	9
<b>4. Výsledky rozptylové studie .....</b>	<b>10</b>
<b>5. Návrh kompenzačních opatření .....</b>	<b>13</b>
<b>6. Závěrečné hodnocení.....</b>	<b>14</b>
<b>7. Seznam použitých podkladů .....</b>	<b>15</b>

## PŘÍLOHY

---

- Příloha 1:** Imisní příspěvek  $\text{NO}_2$  z dopravy na vybraných silničních úsecích (hodinové koncentrace)
- Příloha 2:** Imisní příspěvek  $\text{NO}_2$  z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
- Příloha 3:** Imisní příspěvek  $\text{NO}_x$  z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
- Příloha 4:** Imisní příspěvek  $\text{PM}_{10}$  z dopravy na vybraných silničních úsecích (denní koncentrace)
- Příloha 5:** Imisní příspěvek  $\text{PM}_{10}$  z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)





## 2. POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU

Výpočet imisních příspěvků hlavních znečišťujících látek byl proveden referenční metodou Systém modelování stacionárních zdrojů – SYMOS'97, programem SYMOS97, verze 7.0.6295.24465 [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 v severovýchodní části Zlínského kraje, mezi městy Vsetín a Valašské Meziříčí a prochází přes 4 katastrální území: Ratiboř u Vsetína, Jablůnka, Pržno u Vsetína a Bystřička II.

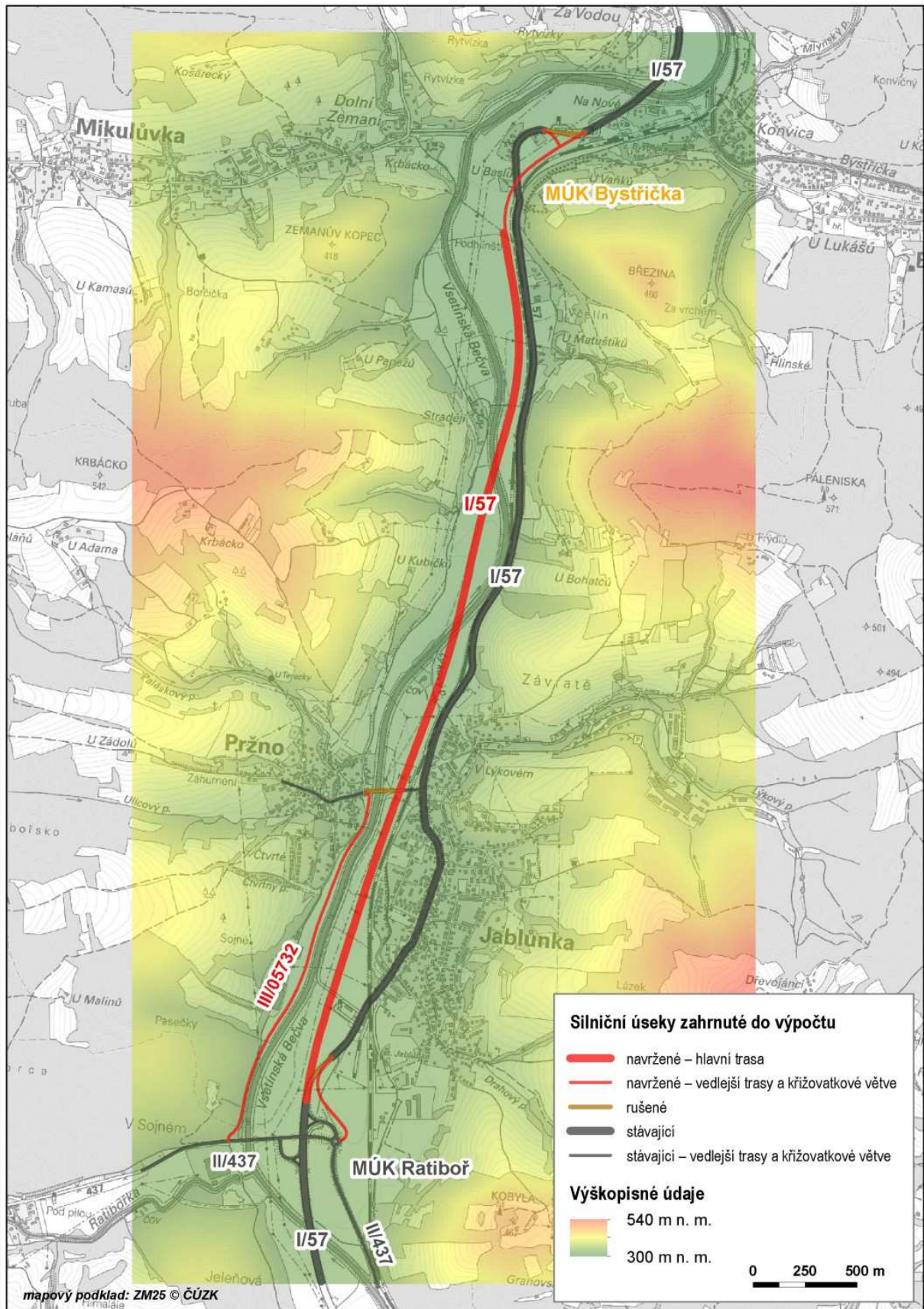
Silnice I/57 je jednou z nejvytíženějších silnic ve Zlínském kraji. Jedná se o páteřní komunikaci spojující Opavu, Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín a hranici se Slovenskou republikou. Úsek Valašské Meziříčí – Vsetín tvoří páteřní spojnici v severojižním směru v údolí Vsetínské Bečvy s možným napojením na dálnici D1. V roce 2009 byla zprovozněna 1. stavba přeložky silnice I/57 v úseku Semetín – křižovatka na Ratiboř.

Posuzovaný koridor je veden rovinatým územím v nivě Vsetínské Bečvy, na které navazují vyvýšené svahy Hošťálkovické a Valašskobystrické vrchoviny. Výšková členitost nivy je nevýrazná, pohybuje se v rozmezí 320-330 m n. m. Navazující vrchoviny dosahují nadmořské výšky přes 450 m

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 Rozptylové studie byl použitý výškopis v kroku 22x22 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 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 [7].

Úseky zahrnuté do výpočtu jsou patrné z **Obrázku 1** a z **Příloh 1-5**.

Výše uvedené silniční úseky, rozdělené na dílčí segmenty o délce cca 30-40 m vstupují do výpočtu jako zdroj znečištění, celkově to bylo 334 segmentů pro stav bez výstavby a 507 segmentů pro stav s výstavbou.

**Intenzity dopravy** byly převzaty z dopravní studie zpracované Ateliérem dopravního modelování firmy HBH Projekt [8]. Jako výpočtový rok byl zvolen rok 2050 (dvacet let po uvedení do provozu). Výtah základních hodnot obsahují **Tabulky 1a** a **1b**.

**Emise** jednotlivých znečišťujících látek byly odvozeny v programu MEFA 13 (verze 1.0.6) [9]. Emise pro 24 hodinové intenzity obsahují **Tabulka 2a** a **2b**. 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 a návrhu, v rozsahu 6-12 m. Rychlost dopravního proudu byla zadávána 10-100 km/h a plynulost v rozsahu 1 (volný tok) – 3 (ustálený provoz), v souladu s TP 219 [10].

**Tabulka 1a:** Přehled úseků zahrnutých do výpočtu

úsek	silnice	vymezení	délka (m)	
			Nulová	Aktivní
1	nová I/57	MÚK Ratiboř – budoucí MÚK Bystřička	–	4 890
2	stávající I/57	směr Vsetín po MÚK Ratiboř	880	880
3	stávající I/57	MÚK Ratiboř – budoucí MÚK Bystřička	5 055	5 420
4	stávající I/57	budoucí MÚK Bystřička – směr Val. Meziříčí	920	840
5	stávající / nová III/05732		710	2 260
6	stávající II/437	MÚK Ratiboř – směr Zlín	1 050	1 050

**Tabulka 1b:** Intenzity dopravy, rok 2050 (celkem / z toho těžké)

úsek	silnice	suma vozidel za 24 hodin – rok 2050	
		Nulová	Aktivní
1	nová I/57	–	16 664 / 2 361
2	stávající I/57	16 893 / 2 157	16 893 / 2 157
3	stávající I/57	19 220 / 2 451 – 20 308 / 2 484	2 556 / 90 – 4 042 / 130
4	stávající I/57	19 484 / 2 462	19 484 / 2 462
5	stávající / nová III/05732	830 / 39 – 1 331 / 73	830 / 39 – 1 331 / 73
6	stávající II/437	8 627 / 748	9 958 / 820

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

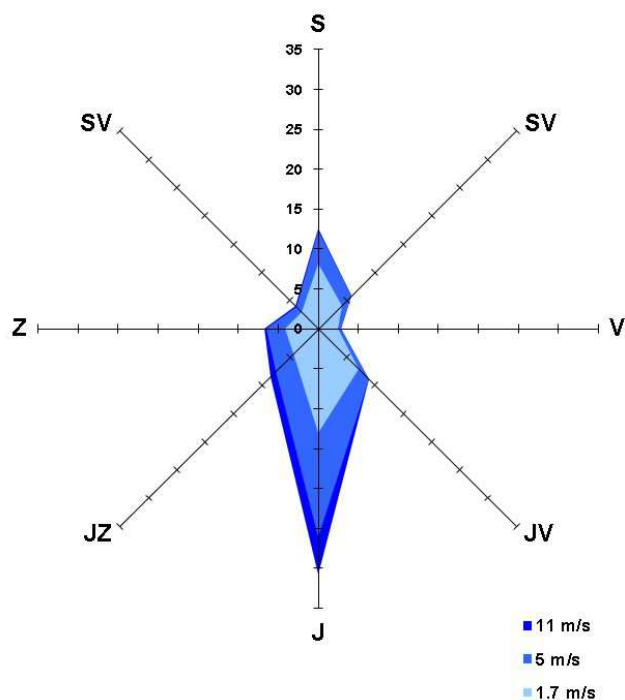
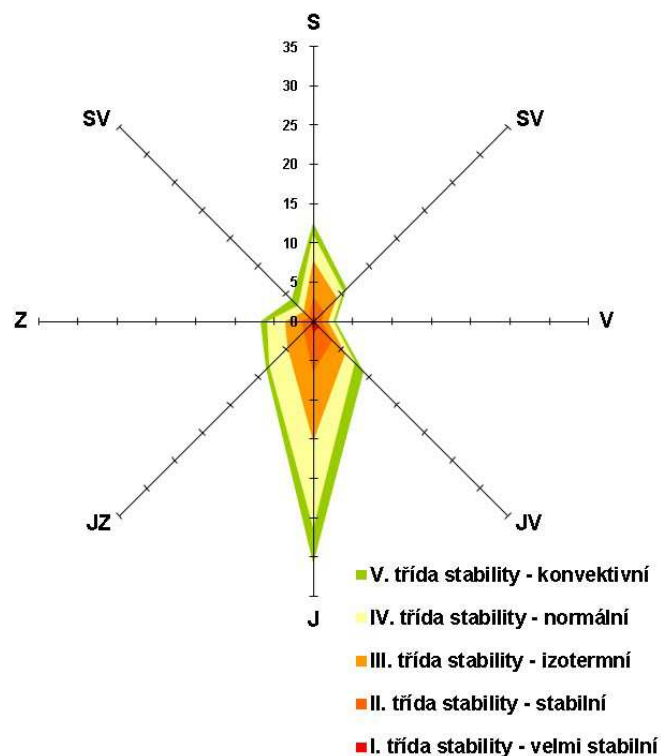
úsek	benzo(a)pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.
	g/rok	ng/s/rok	t/rok	mg/s/rok	t/rok	mg/s/rok	t/rok	mg/s/rok	t/rok	mg/s/rok	t/rok	mg/s/rok	t/rok	mg/s/rok
2	40.73	1.4483	0.05	0.0016	4.22	0.1501	0.43	0.0154	4.56	0.1623	0.88	0.0313	0.41	0.0044
3	293.19	1.8122	0.37	0.0023	37.78	0.2336	3.34	0.0207	34.48	0.2131	6.37	0.0394	3.16	0.0049
4	45.61	1.5441	0.05	0.0017	4.97	0.1681	0.51	0.0173	5.34	0.1809	1.04	0.0351	0.48	0.0049
5	6.89	0.3026	0.01	0.0002	0.36	0.0158	0.03	0.0013	0.25	0.0109	0.40	0.0174	0.11	0.0040
6	26.35	0.7720	0.03	0.0010	2.49	0.0725	0.25	0.0073	2.47	0.0716	0.76	0.0229	0.29	0.0041
<b>suma</b>	<b>412.76</b>		<b>0.51</b>		<b>49.83</b>		<b>4.57</b>		<b>47.10</b>		<b>9.44</b>		<b>4.45</b>	

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

úsek	benzo(a)pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
	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	219.66	1.4165	0.25	0.0016	23.18	0.1503	2.43	0.0156	25.71	0.1650	5.02	0.0323	2.31	0.0046
2	39.30	1.3977	0.04	0.0015	3.80	0.1350	0.43	0.0153	4.55	0.1619	0.84	0.0298	0.38	0.0044
3	66.04	0.3831	0.06	0.0003	3.55	0.0214	0.37	0.0022	3.34	0.0195	3.31	0.0192	0.94	0.0042
4	41.39	1.5430	0.05	0.0019	4.52	0.1686	0.47	0.0175	4.86	0.1815	0.95	0.0352	0.44	0.0049
5	20.76	0.2866	0.01	0.0001	0.65	0.0091	0.07	0.0010	0.68	0.0093	1.30	0.0179	0.34	0.0042
6	27.27	0.8028	0.04	0.0011	2.78	0.0813	0.27	0.0080	2.62	0.0769	0.73	0.0217	0.29	0.0036
<b>suma</b>	<b>414.40</b>		<b>0.45</b>		<b>38.47</b>		<b>4.05</b>		<b>41.77</b>		<b>12.14</b>		<b>4.71</b>	

### 3.3 METEOROLOGICKÉ PODKLADY

Odborný odhad reprezentativní větrné růžice pro dotčené území provedl ČHMÚ Praha.

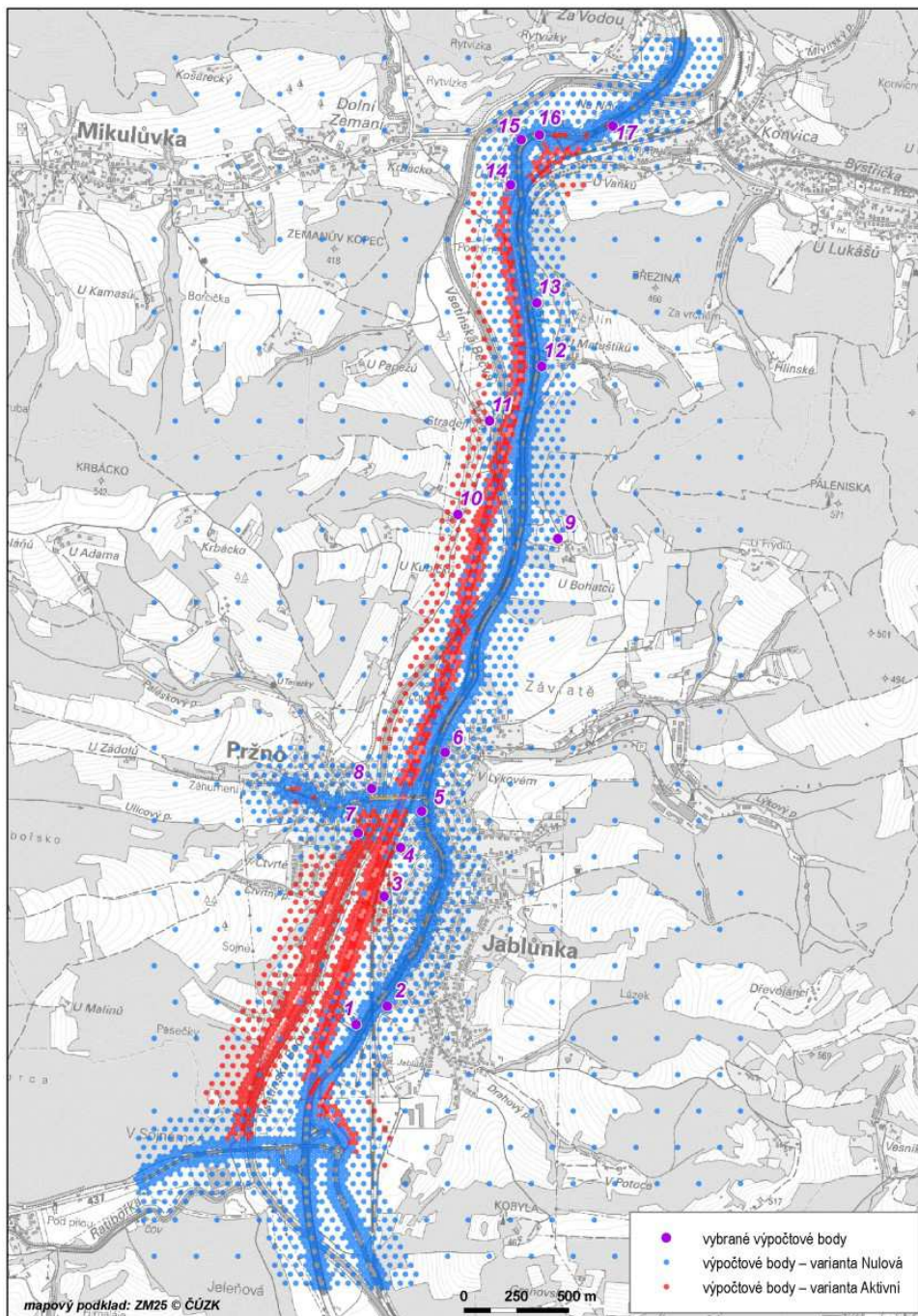
**Obrázek 2a:** Rychlostní větrná růžice**Obrázek 2b:** Stabilitní větrná růžice



### 3.4 POPIS REFERENČNÍCH BODŮ

Výpočet imisního zatížení z automobilového provozu na dotčené silniční síti byl proveden pro území 3 x 6 km. V tomto území byla stanovena trojúhelníková síť referenčních bodů s krokem 200 m. V pásu 5-50 m na obě strany od osy silničních úseků byla síť referenčních bodů zahuštěna o body s krokem 25 m a v pásu 50-200 m o body s krokem 50 m. Referenční body do vzdálenosti 5 m od osy komunikace byly vymazány. Celkově byl výpočet proveden na 3 096 referenčních bodech pro variantu Nulovou a 4 105 bodech pro variantu Aktivní. Výška referenčního bodu nad terénem byla zadána 1,6 m. Umístění referenčních bodů je patrné z **Obrázku 4**.

**Obrázek 3:** Rozmístění výpočtových bodů



Popis vybraných výpočtových bodů viz strana **Chyba! Záložka není definována.**

### 3.5 ZNEČIŠŤUJÍCÍ LÁTKY A PŘÍSLUŠNÉ IMISNÍ LIMITY

Za hlavní škodliviny se v souvislosti se silniční dopravou považují oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), oxid uhelnatý (CO), suspendované částice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), 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 3:** 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
<b>1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení</b>			
oxid dusičitý (NO <sub>2</sub> )	1 hodina	200 µg.m <sup>-3</sup>	18
oxid dusičitý (NO <sub>2</sub> )	1 kalendářní rok	40 µg.m <sup>-3</sup>	0
oxid uhelnatý (CO)	max. denní osmihodinový průměr	10 mg.m <sup>-3</sup>	0
benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m <sup>-3</sup>	0
částice PM <sub>10</sub>	24 hodin	50 µg.m <sup>-3</sup>	35
částice PM <sub>10</sub>	1 kalendářní rok	40 µg.m <sup>-3</sup>	0
částice PM <sub>2,5</sub>	1 kalendářní rok	25 µg.m <sup>-3</sup>	0
<b>2. pro ochranu ekosystémů a vegetace</b>			
oxidy dusíku (NO <sub>x</sub> )	1 kalendářní rok	30 µg.m <sup>-3</sup>	–
<b>3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM<sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu zdraví lidí</b>			
benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m <sup>-3</sup>	–

### 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 2012-2016, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách [11]. Pro doplnění jsou uvedeny hodnoty z nejbližších měřicích stanic Českého hydrometeorologického ústavu: Valašské Meziříčí (ZVMZ) umístěné v areálu ZŠ Křižná a Vsetín - hvězdárna (ZVSH) [12].

**Tabulka 4:** Hodnoty imisního pozadí

znečišťující látka	bnz[a]pr	benzen	CO	NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>		
				hodina	rok		den	rok			
doba průměrování	rok	rok	8hod	max.	19. nejv. / překročení	rok	rok	max.	36. nejv. / překročení	rok	rok
limit (µg.m <sup>-3</sup> )	1 ng.m <sup>-3</sup>	5	10 000	200 / 19 překročení	40	30	50 / 36 překročení	40	25		
„pětiletí“	2011-2015	<b>1.15-1.66</b>	1.4-1.6	–	–	11.4-15.3	–	–	42.9-47.9	22.7-26.1	18.1-20.3
	2012-2016	<b>1.17-1.56</b>	1.4-1.7	–	–	1.12-14.0	–	–	39.7-44.8	21.8-25.1	17.4-19.5
ZVMZ	2016	<b>2.2</b>						179.7	47.2 / 32	27.2	24.4
ZVSH	2016							122.0	46.0 / 29	24.8	

Z uvedeného lze formulovat obecný závěr, že v zájmovém území byly v období 2012-2016 překračovány imisní limity pro benzo[a]pyren a denní koncentrace PM<sub>10</sub>.

## 4. VÝSLEDKY ROZPTYLOVÉ STUDIE

Shrnutí výsledků výpočtu imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy obsahují **Tabulky 5a-5c**. Vizualizace pro látky NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a PM<sub>10</sub> je provedena v **Přílohách 1-5**. Ostatní látky vizualizovány nebyly, vzhledem k obdobné distribuci izolinií.

**Tabulka 5a: Shrnutí výsledků výpočtu – benzo[a]pyren, benzen a CO**

	benzo[a]pyren			benzen			CO	
jednotky	ng.m <sup>-3</sup>			μg.m <sup>-3</sup>			μg.m <sup>-3</sup>	
limit	1			5			10 000	
	Nulová	Aktivní	pozadí	Nulová	Aktivní	pozadí	Nulová	Aktivní
<b>maximum</b>	0.15	0.12	1.52	0.21	0.14	1.6	418.05	234.96
<b>% limitu</b>	15.0	12.0		4.2	2.8		4.2	2.3
1	0.09	0.04	1.50	0.11	0.05	1.7	225.51	56.00
2	0.06	0.03	1.50	0.09	0.03	1.7	221.27	52.49
3	0.04	0.03	1.50	0.05	0.04	1.7	113.43	66.31
4	0.04	0.04	1.50	0.05	0.04	1.7	142.49	80.77
5	0.10	0.04	1.52	0.14	0.05	1.6	303.72	83.09
6	0.07	0.03	1.52	0.10	0.04	1.6	127.57	71.44
7	0.02	0.04	1.56	0.03	0.04	1.6	50.25	58.66
8	0.03	0.03	1.53	0.04	0.04	1.6	60.99	61.15
9	0.02	0.01	1.23	0.02	0.01	1.6	29.65	16.53
10	0.02	0.03	1.23	0.02	0.03	1.6	73.20	44.11
11	0.03	0.04	1.23	0.03	0.04	1.6	64.96	58.88
12	0.07	0.03	1.25	0.07	0.04	1.6	157.62	83.77
13	0.06	0.04	1.25	0.07	0.04	1.6	136.60	106.12
14	0.06	0.06	1.27	0.08	0.08	1.6	111.89	166.47
15	0.08	0.04	1.27	0.09	0.05	1.6	245.88	124.38
16	0.08	0.05	1.27	0.09	0.06	1.6	141.05	98.74
17	0.05	0.05	1.27	0.06	0.06	1.6	133.14	139.72

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

**pozadí** – hodnota v daném čtverci klouzavého  
pětiletého průměru za období 2012-2016

Poloha bodů je patrná z **Obrázku 3** na straně 8  
a **Příloh 1-5**.

### Orientační umístění bodů:

- 1 Jablůnka 208
- 2 Jablůnka 640
- 3 Jablůnka 357
- 4 Jablůnka 378
- 5 Jablůnka 264
- 6 Jablůnka 309
- 7 Pržno 220
- 8 Pržno 137
- 9 Jablůnka, U Bohatců 137
- 10 Pržno 2
- 11 Pržno, Straději 139
- 12 Jablůnka, U Matuščíků 347
- 13 Jablůnka 84
- 14 Bystřička, U Baslů 4
- 15 Bystřička 6
- 16 Bystřička 60
- 17 Bystřička 65

Tabulka 5b: Shrnutí výsledků výpočtu – NO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>

jednotky	NO <sub>2</sub>					NO <sub>x</sub>	
	μg.m <sup>-3</sup>						
	200		40			30	
limit	Nulová	Aktivní	Nulová	Aktivní	pozadí	Nulová	Aktivní
maximum	63.41	51.76	2.23	1.58	14.0	19.52	13.65
% limitu	31.7	25.9	5.6	4.0		65.1	45.5
1	31.62	23.79	1.34	0.63	14.0	10.88	4.29
2	41.55	22.17	1.10	0.47	14.0	8.57	2.93
3	32.24	25.53	0.75	0.58	14.0	4.92	3.83
4	35.37	28.14	0.78	0.67	14.0	5.16	4.57
5	53.36	27.96	1.67	0.65	12.8	13.55	4.44
6	28.12	24.78	1.22	0.59	12.8	9.27	3.85
7	11.40	18.23	0.52	0.60	11.5	2.98	3.93
8	11.29	18.90	0.57	0.58	11.2	3.41	3.72
9	6.67	4.71	0.28	0.17	12.4	1.77	0.97
10	20.33	19.03	0.49	0.51	12.4	2.64	3.06
11	22.13	21.49	0.60	0.64	12.4	3.50	4.17
12	45.94	31.76	1.06	0.59	12.6	8.12	3.94
13	34.77	38.95	1.00	0.64	12.6	7.47	4.33
14	25.00	33.67	1.05	0.95	13.1	7.88	7.25
15	49.54	31.62	1.26	0.67	13.1	9.97	4.59
16	27.25	27.48	1.13	0.72	13.1	9.08	5.12
17	24.33	24.35	0.73	0.70	13.1	6.30	6.00

Tabulka 5c: Shrnutí výsledků výpočtu – PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub>

jednotky	PM <sub>10</sub>						PM <sub>2.5</sub>		
	μg.m <sup>-3</sup>								
	50			40			25		
limit	Nulová	Aktivní	pozadí	Nulová	Aktivní	pozadí	Nulová	Aktivní	pozadí
maximum	23.19	17.22	44.5	3.63	2.82	25.1	1.93	1.28	19.3
% limitu	46.4	34.4		9.1	7.1		7.7	5.1	
1	11.53	4.82	44.0	2.12	0.92	25.1	1.08	0.41	19.3
2	11.26	4.51	44.0	1.63	0.63	25.1	0.85	0.28	19.3
3	7.88	5.86	44.0	0.94	0.81	25.1	0.49	0.37	19.3
4	9.91	7.08	44.0	1.00	0.96	25.1	0.52	0.43	19.3
5	17.57	7.51	43.8	2.58	0.94	24.8	1.36	0.42	19.5
6	8.07	6.36	43.8	1.77	0.83	24.8	0.92	0.37	19.5
7	3.21	5.15	43.7	0.61	0.99	24.3	0.30	0.41	19.5
8	3.36	5.61	43.8	0.77	0.89	24.1	0.36	0.38	19.5
9	1.71	1.37	42.8	0.31	0.20	23.8	0.15	0.09	18.9
10	4.35	3.71	42.8	0.49	0.62	23.8	0.24	0.28	18.9
11	4.05	4.40	42.8	0.63	0.84	23.8	0.30	0.38	18.9
12	11.18	7.38	43.7	1.50	0.83	24.1	0.71	0.37	19.1
13	9.56	9.60	43.7	1.46	0.93	24.1	0.70	0.42	19.1
14	8.33	11.80	44.5	1.51	1.46	24.9	0.77	0.70	19.4
15	16.12	9.46	44.5	1.98	0.99	24.9	0.97	0.46	19.4
16	8.87	6.33	44.5	1.80	1.06	24.9	0.87	0.50	19.4
17	9.59	9.61	44.5	1.27	1.24	24.9	0.61	0.59	19.4



Výpočet provedený v rámci Rozptylové studie prokázal, že příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek z dopravy na vybraných silničních úsecích dosahují ve variantě Nulové očekávaných hodnot – nejvyšší hodnoty jsou dosahovány ve vazbě na stávající průtah silnice I/57 obcí Jablůnka. V případě benzo[a]pyrenu, benzenu, CO, ročního limitu NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> je nejvyšší vypočtený příspěvek v rámci jednotek až nižších desítek procent limitu. Hodinový příspěvek NO<sub>2</sub> už dosahuje nižších desítek procent limitu a roční příspěvek NO<sub>x</sub> dosahuje vyšších desítek procent 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, vypočtené pro výhled dopravy k roku 2050.

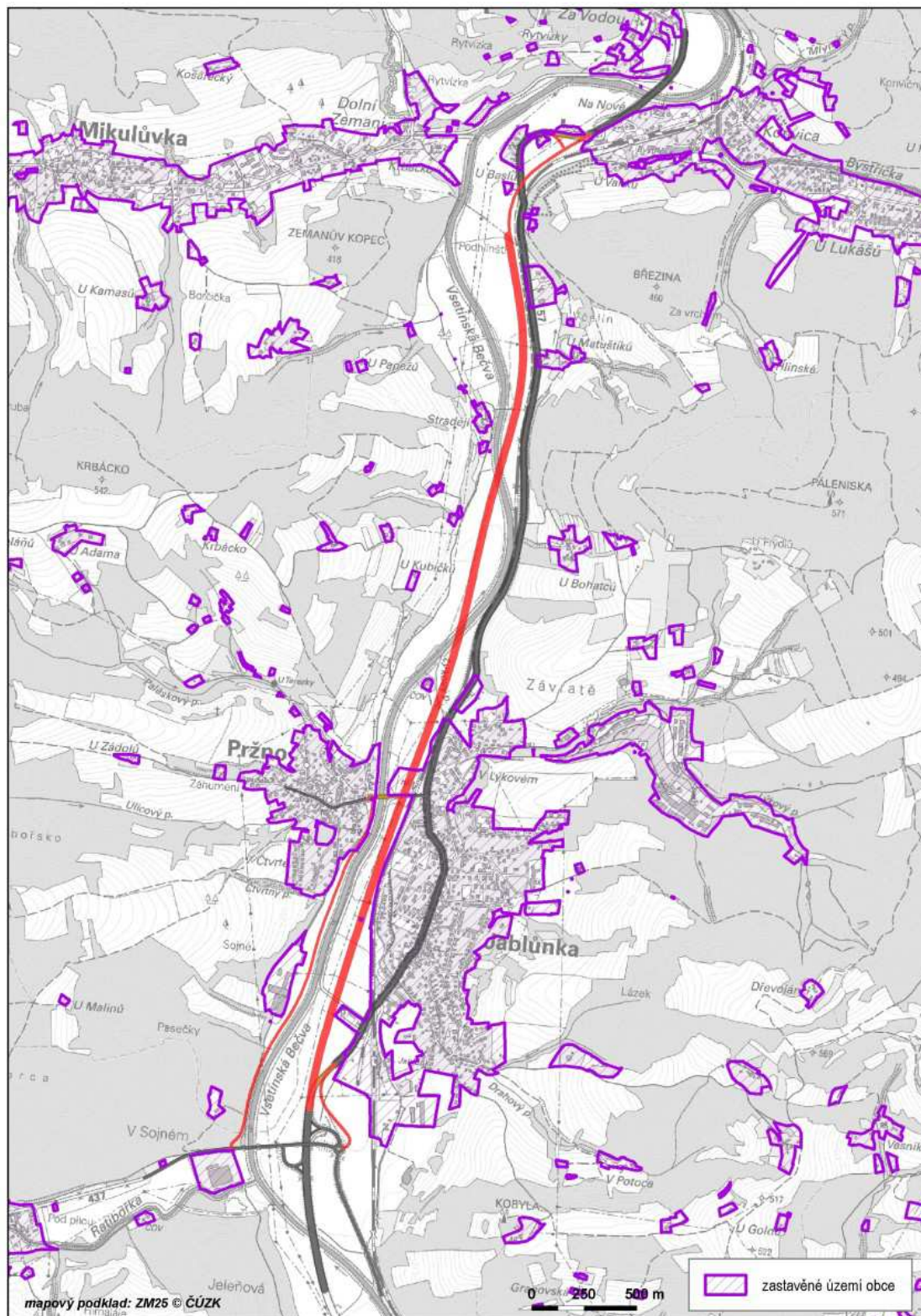
Při variantě Aktivní dojde k významnému snížení imisních příspěvků, na průtahu obcí Jablůnka až na poloviční hodnoty, oproti stávajícímu stavu. Je to dáno převedením významné části dopravního proudu na novou komunikaci s plynulým provozem, za současného snížení provozu na stávajících úsecích, doprovázeným významně lepší plynulostí provozu. Mírné zvýšení imisních příspěvků ve vazbě na novou komunikaci není v nejbližších vybraných výpočtových bodech významné. Výpočtová maxima se ve variantě Aktivní přesunou do oblasti MÚK Ratiboř a budoucí MÚK Bystřička, ve srovnání s variantou Nulovou jsou však významně nižší.

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

**Obrázek 4:** Trasování záměru ve vztahu k zastavěnému území obce (dle platné ÚPD)



## 6. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

V rámci zpracování 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 2050 pro dvě modelové situace – varianta Nulová (stav bez výstavby) a varianta Aktivní (stav po výstavbě).

Výpočet byl proveden na 3 096 referenčních bodech pro variantu Nulovou a 4 105 bodech pro variantu Aktivní, pokrývajících území 3 x 6 km.

V zájmovém území je v současnosti překračován imisní limit pro roční koncentraci benzo[a]pyrenu a denní koncentraci PM<sub>10</sub>.

Nejvyšší imisní příspěvky jsou ve variantě Nulové dosahovány ve vazbě na průtah silnice I/57 obcí Jablůnka, ve variantě Aktivní dochází v tomto prostoru k významnému snížení vypočtených hodnot, na méně jak polovinu předchozích hodnot. Maximální příspěvky jsou pak ve variantě Aktivní dosahovány v prostoru MÚK Ratiboř a budoucí MÚK Bystřička, ale oproti variantě Nulové jsou významně nižší.

Mírné zvýšení imisních příspěvků ve vazbě na novou komunikaci není v nejbližších vybraných výpočtových bodech významné.

Lze konstatovat, výpočet provedený v rámci Rozptylové studie potvrdil jednak stávající vysoké zatížení intravilánu Jablůnky a na druhou stranu významný přínos nové komunikace na zlepšení imisní situace. Navýšení imisních příspěvků podél nové komunikace je vzhledem k plynulému provozu zcela minimální.

Přímé porovnání dosažených výsledků se stávající úrovní znečištění v posuzovaném území je problematické a nelze je provést prostým součtem vypočtených a uváděných hodnot, neboť imisní příspěvky z automobilové dopravy na stávajících silničních úsecích jsou již v současné době součástí hodnot imisního pozadí. Lze však konstatovat, že vypočtené hodnoty imisního příspěvku korespondují s uváděnými a naměřenými hodnotami imisního pozadí, s ohledem na podíl silniční dopravy na celkových hodnotách Nejvyšší hodnoty imisního pozadí jsou dosahovány v intravilánu Jablůnky a lze konstatovat, že po realizaci posuzovaného záměru zde dojde ke snížení celkového množství emitovaných znečišťujících látek z dopravy a k jejich rozložení do širšího území, při významném snížení maximálních hodnot.

Je třeba konstatovat, že zpracování Rozptylové studie nebylo bráno v potaz předpokládané zlepšení dynamické skladby vozového parku v následujících letech.

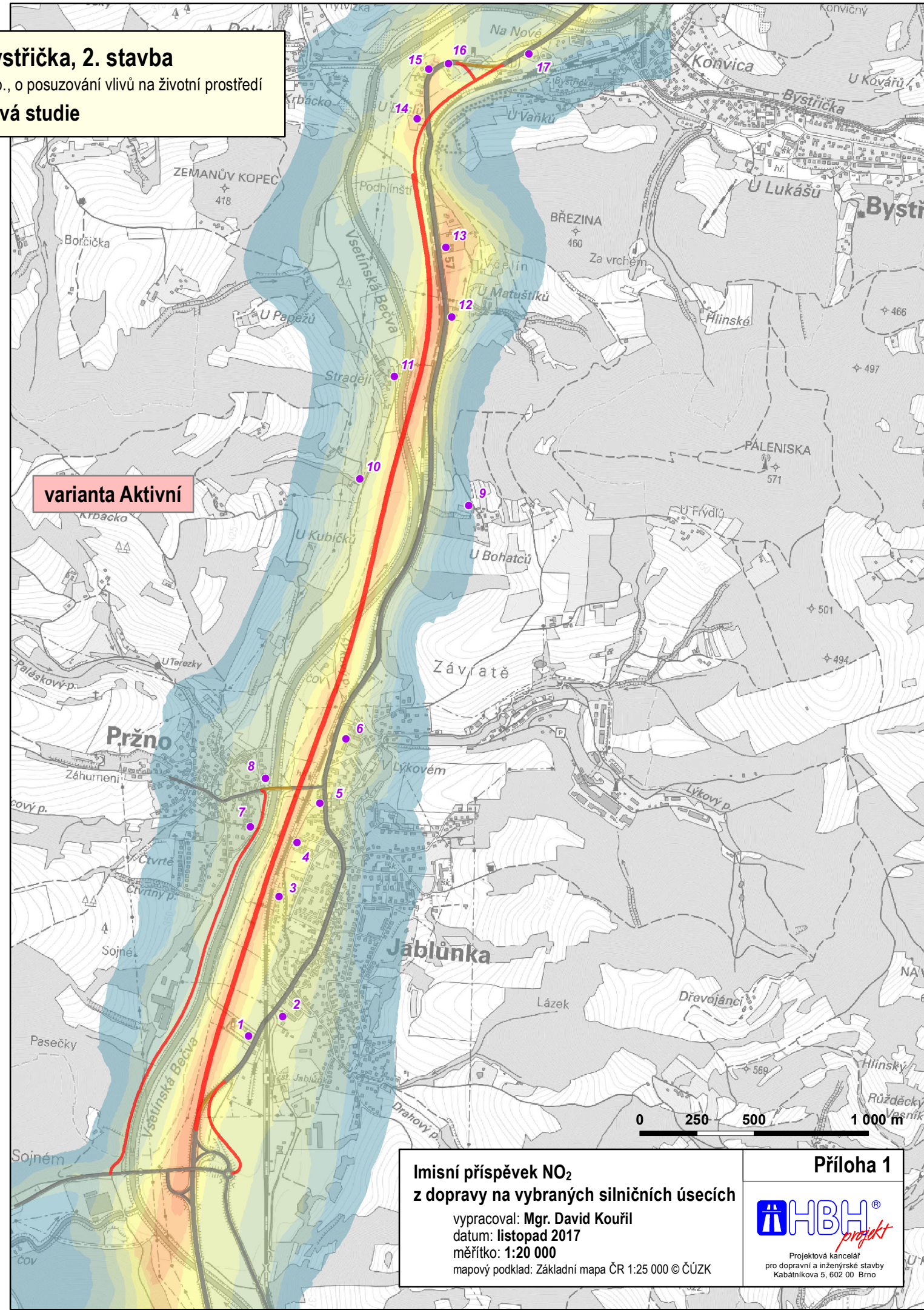
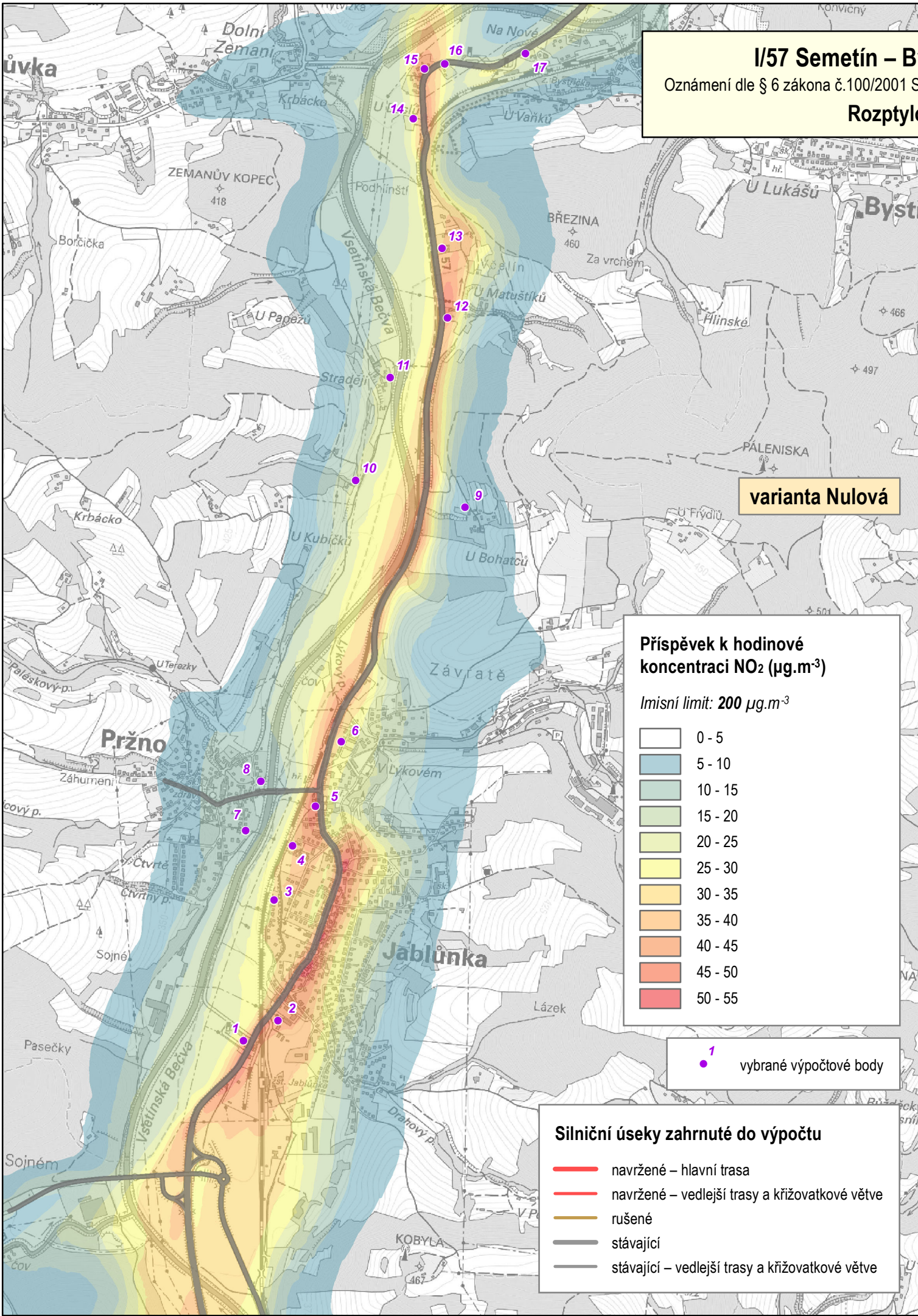
Posuzovaný záměr nenaplnuje dikci odst. 5 § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a nevyžaduje tedy návrh a realizaci kompenzačních opatření.

## 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](http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika)
- [4] [http://www.idea-envi.cz/produkty\\_symos.html](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 stavební povolení **I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba.** HBH Projekt, prosinec 2015.
- [8] Aktualizace intenzit dopravy **Silnice I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba.** HBH Projekt, červen 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](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](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html)

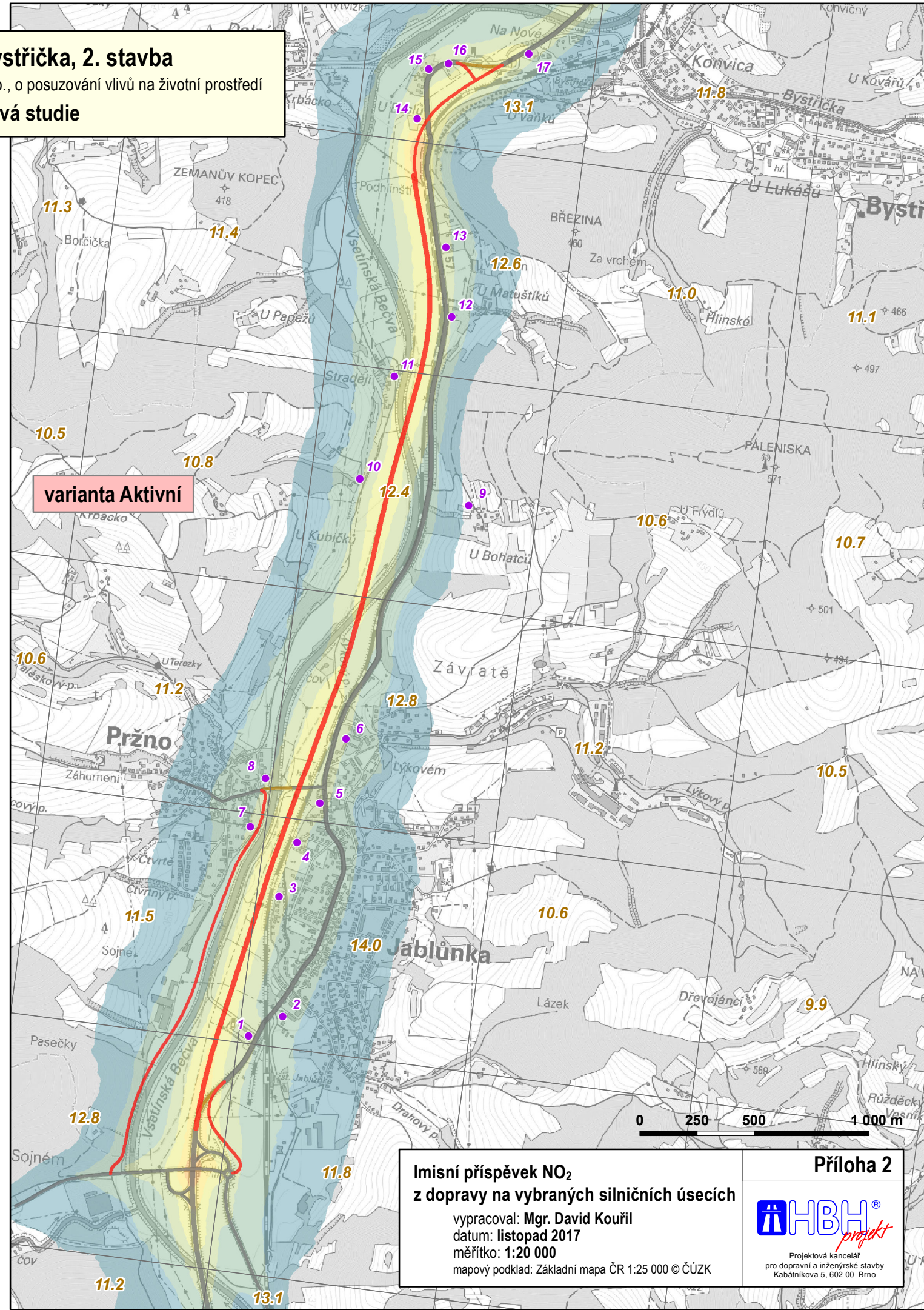
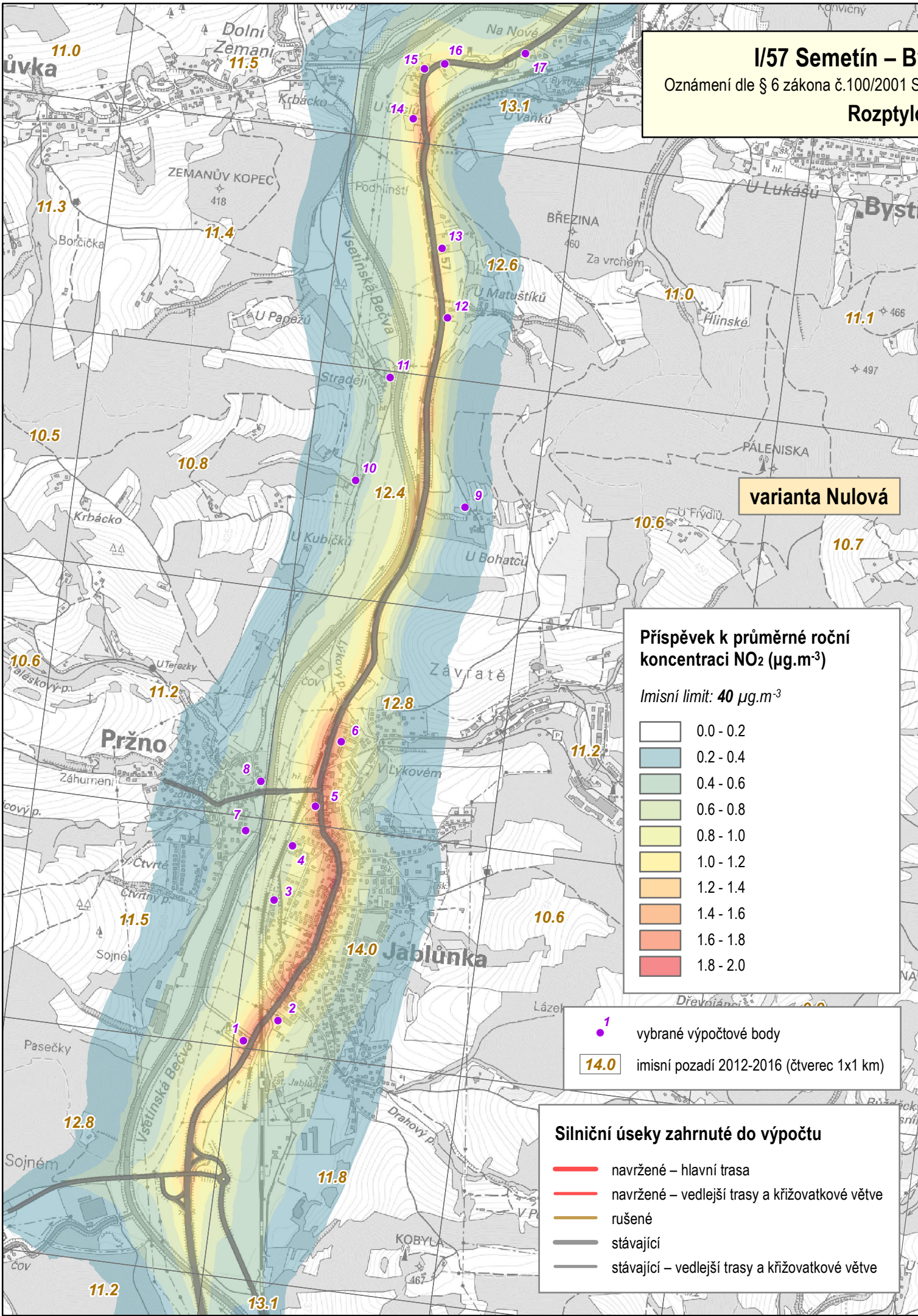


**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
**Rozptylová studie**



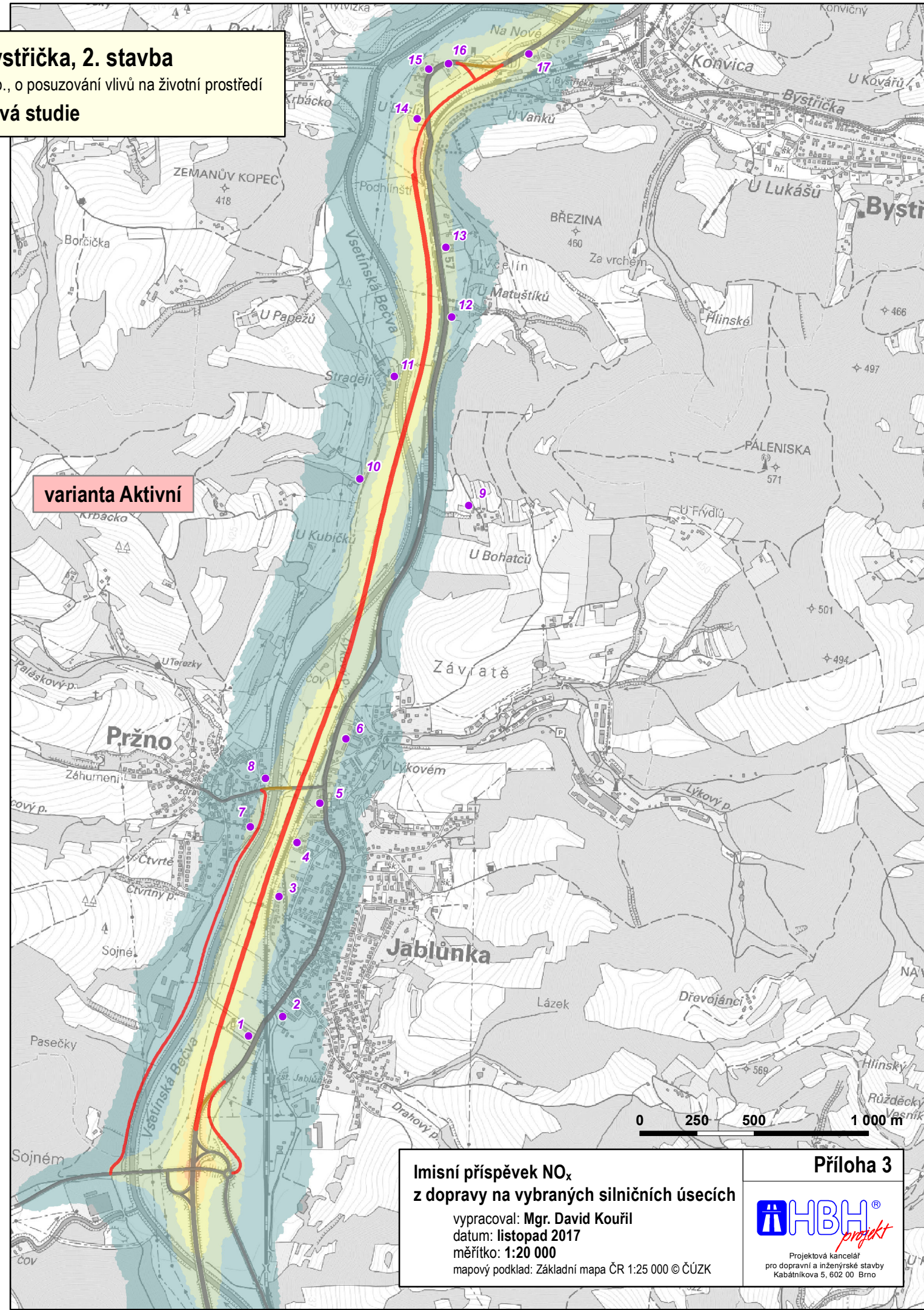
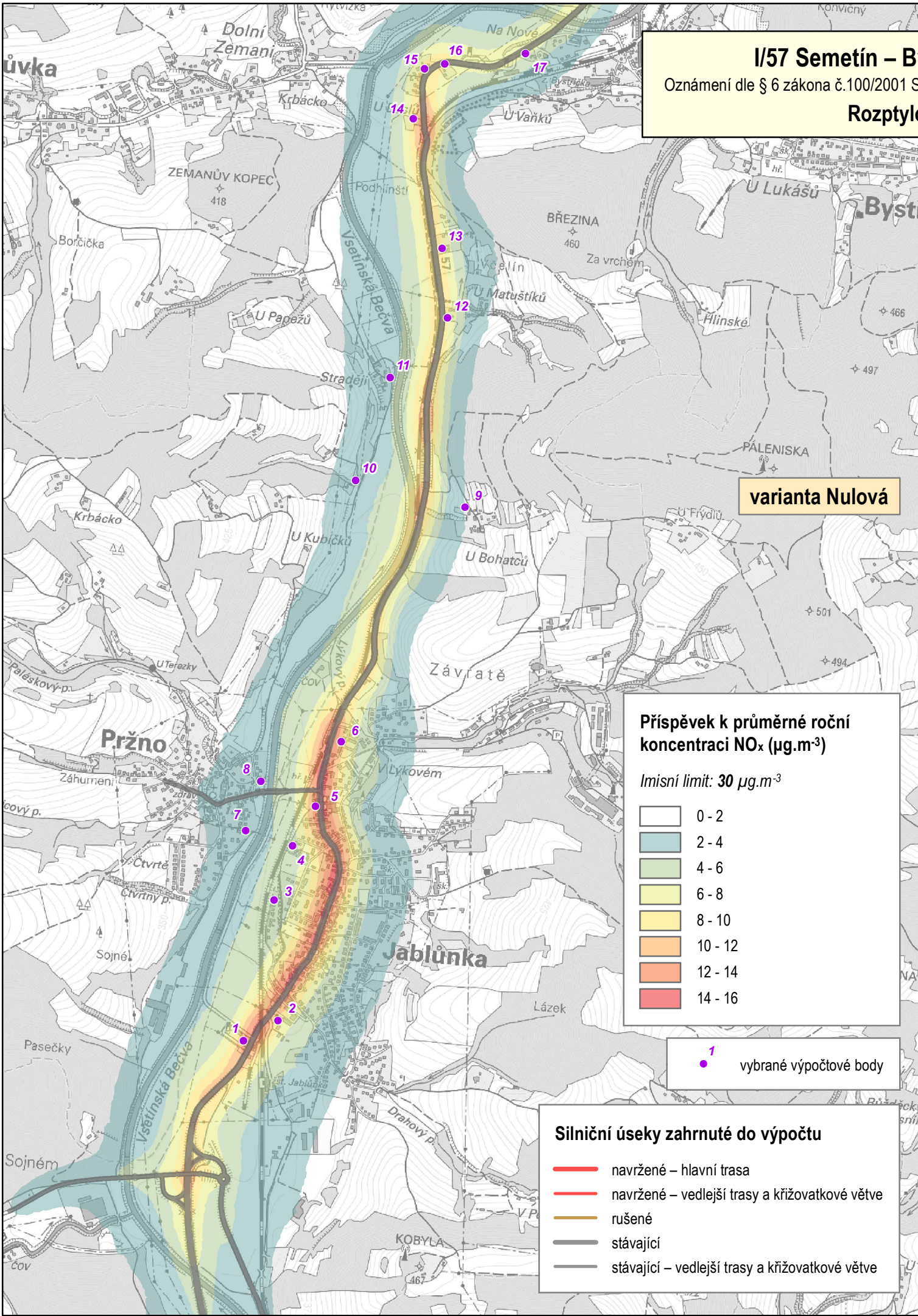


**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
**Rozptylová studie**





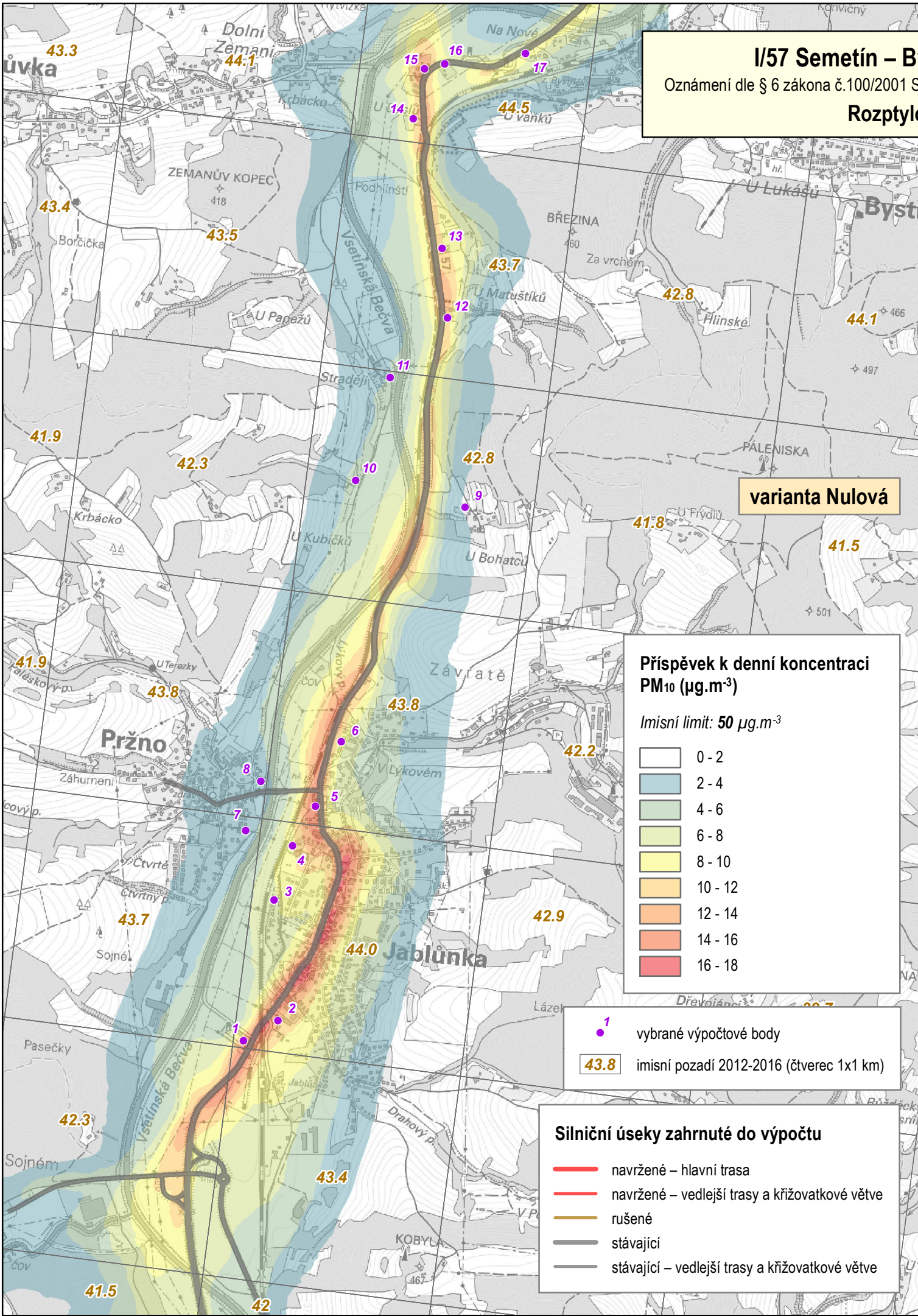
**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
**Rozptylová studie**



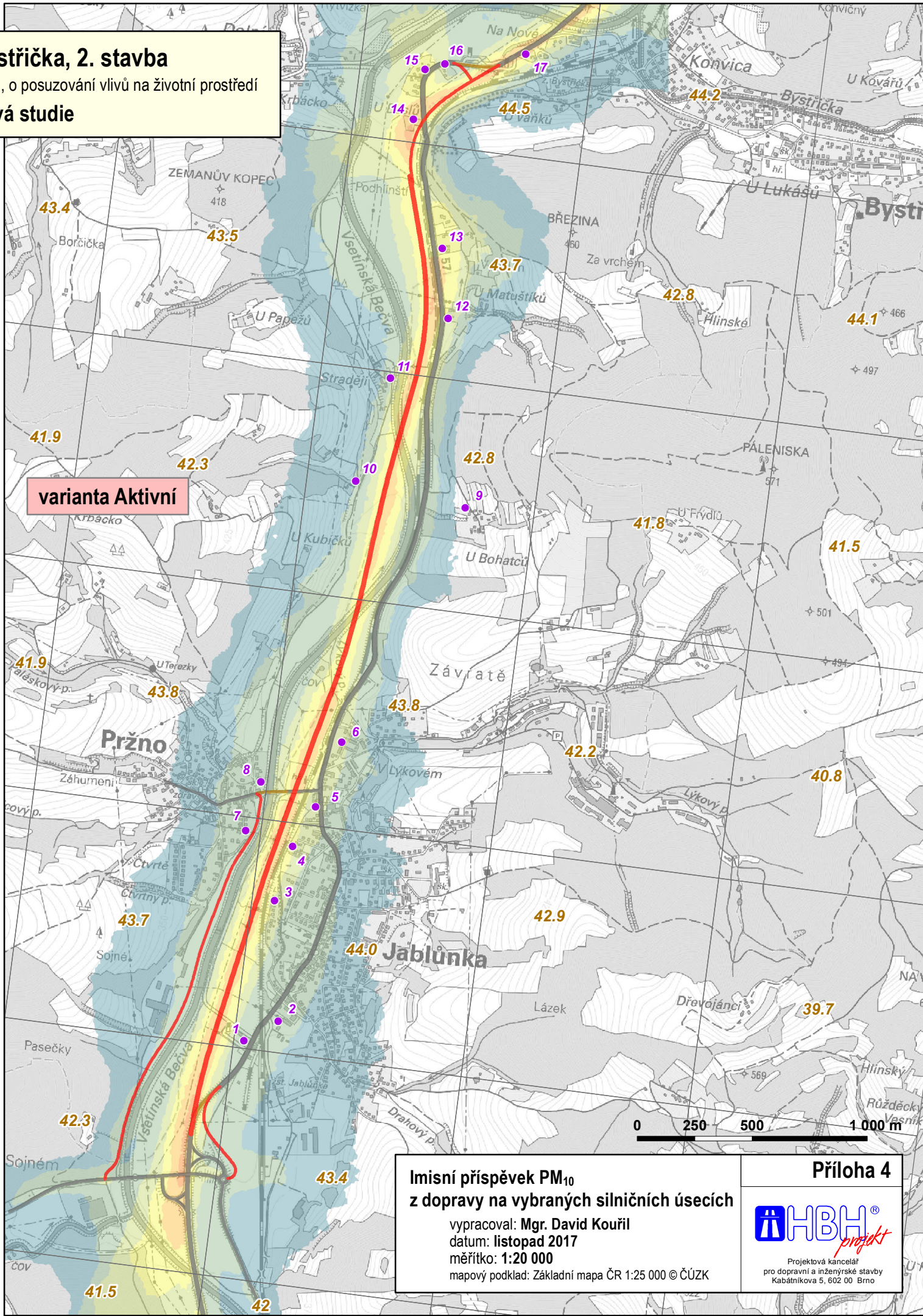
**Imisní příspěvek NO<sub>x</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích**  
 vypracoval: Mgr. David Kouřil  
 datum: listopad 2017  
 měřítko: 1:20 000  
 mapový podklad: Základní mapa ČR 1:25 000 © ČÚZK



**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
**Rozptylová studie**



**varianta Nulová**



**varianta Aktivní**

**Příspěvek k denní koncentraci PM<sub>10</sub> (µg.m<sup>-3</sup>)**

Imisní limit: 50 µg.m<sup>-3</sup>

- 0 - 2
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 10
- 10 - 12
- 12 - 14
- 14 - 16
- 16 - 18

- 1 vybrané výpočtové body
- 43.8 imisní pozadí 2012-2016 (čtverec 1x1 km)

**Silniční úseky zahrnuté do výpočtu**

- navrhované – hlavní trasa
- navrhované – vedlejší trasy a křižovatkové větve
- rušené
- stávající
- stávající – vedlejší trasy a křižovatkové větve

**Imisní příspěvek PM<sub>10</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích**

vypracoval: Mgr. David Kouřil  
 datum: listopad 2017  
 měřítko: 1:20 000  
 mapový podklad: Základní mapa ČR 1:25 000 © ČÚZK

**Příloha 4**

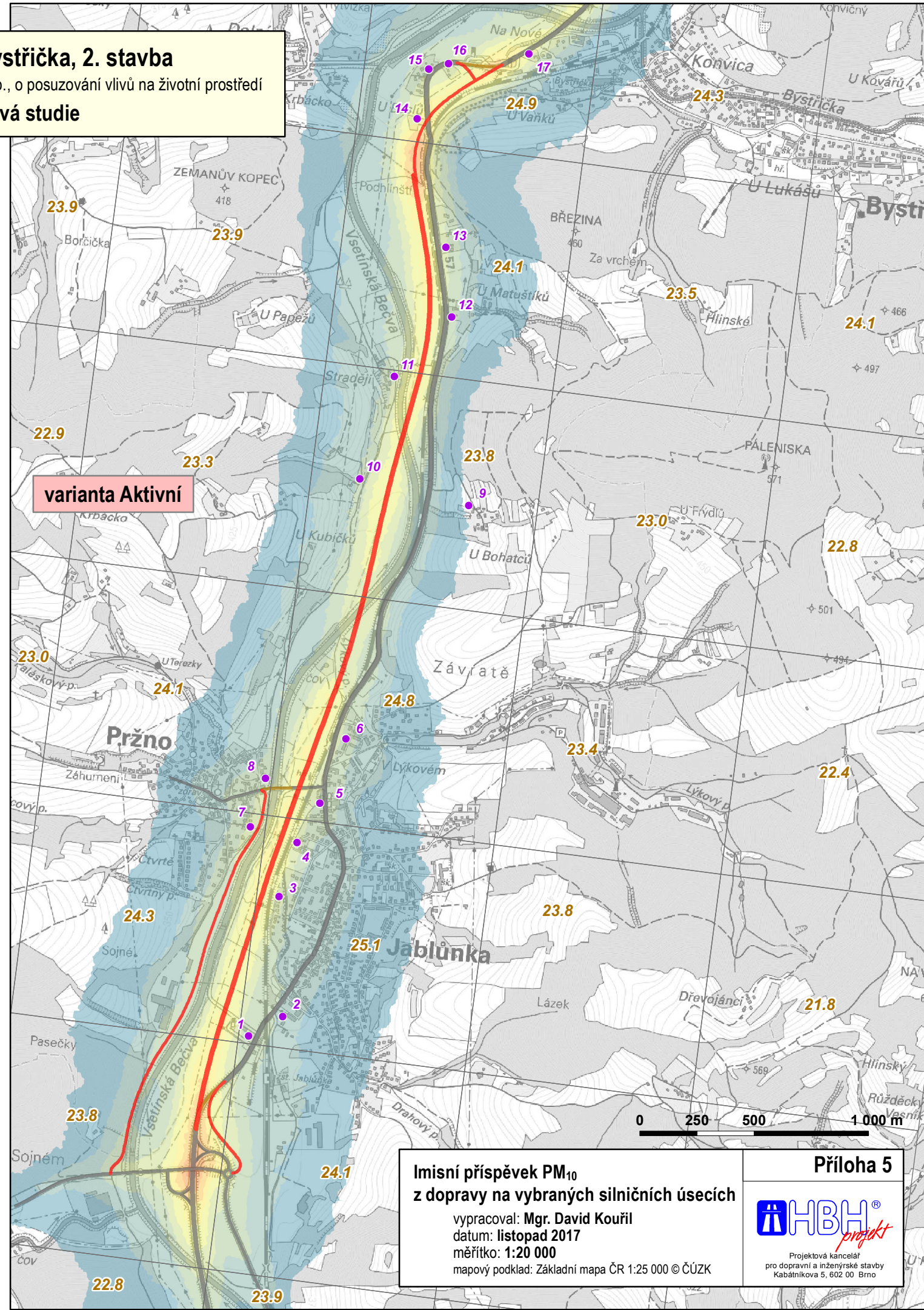
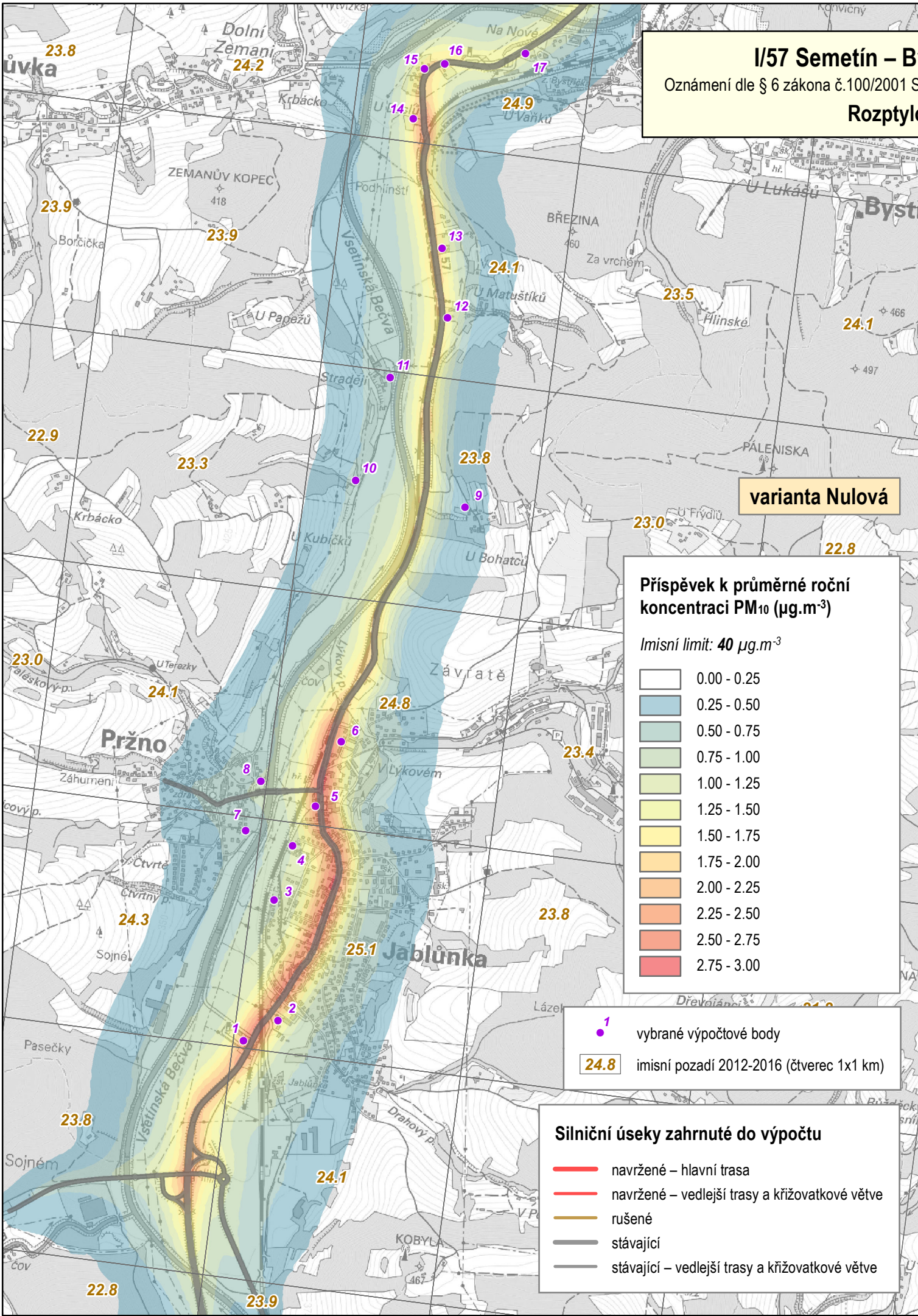
**HBH** projekt

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





**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
 Oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
**Rozptylová studie**





## I/57 SEMETÍN – BYSTRČKA, 2. STAVBA

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

# HLUKOVÁ STUDIE

**ZHOTOVITEL:**

HBH PROJEKT SPOL. S R. O., BRNO  
KABÁTNÍKOVA 216/5, 602 00 BRNO



**OBJEDNATEL:**

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR  
NA PANKRÁCI 546/56, 140 00 PRAHA 4 – NUSLE



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

LISTOPAD 2017

## OBSAH

---

<b>1. Zadání hlukové studie .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Hodnocené území a způsob výpočtu .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Limitní hladiny hluku a intenzity dopravy .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Výsledky výpočtů .....</b>	<b>14</b>
4.1 Situace varianta Nulová (bez realizace) .....	14
4.2 Situace varianta Aktivní (po realizaci) – bez protihlukových stěn .....	14
4.3 Situace varianta Aktivní (po realizaci) – s protihlukovými stěnami.....	14
<b>5. Závěry .....</b>	<b>15</b>
<b>6. Seznam použitých podkladů .....</b>	<b>16</b>

## PŘÍLOHY

---

**Příloha 1:** Situace varianta Nulová

**Příloha 2:** Situace varianta Aktivní – bez protihlukových stěn

**Příloha 3:** Situace varianta Aktivní – s protihlukovými stěnami

## 1. ZADÁNÍ HLUKOVÉ STUDIE

Předložená Hluková studie byla zpracována v rámci akce **I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba** jako samostatná příloha oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pro tento záměr.

Účelem hlukové studie je posouzení hlukového zatížení území a hlukového zatížení chráněného venkovního prostoru staveb v okolí plánované stavby a posouzení účinnosti navrhovaných protihlukových opatření.

V rámci hlukové studie byly posouzeny dvě varianty:

- **varianta Nulová** – stav bez realizace přeložky silnice I/57
- **varianta Aktivní** – stav po realizaci přeložky silnice I/57

Pro obě modelové situace byly pro možnost porovnání použity intenzity dopravy pro výhledový rok 2050.

### 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.  
Kabátníková 216/5, 602 00 Brno  
Zpracoval:             Ing. Vladimír Kryl     v.kryl@hbh.cz  
                              tel.:604 557 694

## 2. HODNOCENÉ ÚZEMÍ A ZPŮSOB VÝPOČTU

Zájmové území je vymezeno podél celého úseku stavby „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“.

**Obrázek 1:** Zájmové území



Silnice I/57 tvoří severojižní páteřní komunikaci spojující významná hospodářská centra Opavu, Fulnek, Nový Jičín, Valašské Meziříčí a Vsetín. V současné době je úsek Valašské Meziříčí-Vsetín nejzatíženějším úsekem celé trasy. Výstavba kapacitní směrově dělené komunikace se stane novou dopravní osou urbanizovaného území a po dokončení plného celého tahu od Vsetína přes obchvat Valašského Meziříčí a s pokračováním R35 dojde ke kapacitnímu napojení nejenom silnici I/48, ale jejím prostřednictvím také na D1.

Přeložka silnice I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba je úsekem, který bezprostředně navazuje na již realizovanou 1. stavbu, která byla uvedena do provozu 22. června 2009. Silnice I/57 je navržena jako rychlostní komunikace, ale dopravně bude zatím značena jako silnice I. třídy. Teprve po zprovoznění většího úseku bude silnice přeznačena.

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z provozu na posuzovaných komunikacích byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byla vložena trasa komunikace, okolní silniční sítě a okolní zástavba. Pro digitální model terénu byla použita data ze zaměření území a data ZABAGED. Okolní zástavba byla modelována včetně výšek jednotlivých domů a počtu jejich podlaží.

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.).

Výpočtové rychlosti byly zadávány jako max. povolené rychlosti na jednotlivých úsecích komunikací.

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 nejbližších chráněných staveb v okolí plánované stavby takto:

1	Jablůnka 208	11	Pržno 2
2	Jablůnka 280	12	Pržno 204
3	Jablůnka 299	13	Pržno 139
4	Jablůnka 308	14	Jablůnka 374
5	Pržno 210	15	Pržno 84
6	Pržno 215	15	Pržno 84
7	Pržno 196	16	rekreační území
8	Jablůnka 309	17	rekreační území
9	Jablůnka 490	18	Bystřička 4
10	Jablůnka 137	19	Bystřička 60

Výpočtové body jsou umístěny **před fasádou jednotlivých objektů orientovanou k trase navrhované komunikace**. Nejistota výpočtu je do +2 dB (je tedy na straně bezpečnosti výpočtu).

### 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.

**Tabulka 1:** Korekce dle druhu chráněného prostoru

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 vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné 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 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

pro noc od 22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 50$  dB

**pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích v chráněném venkovním prostoru (např. území pro rekreaci a sport):**

pro den od 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

pro noc od 22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

**hygienický limit staré hlukové zátěže**

pro den od 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 70$  dB

pro noc od 22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

Hygienický limit s korekcí na starou hlukovou zátěž byl použit pro zástavby podél stávající silnice I/57.

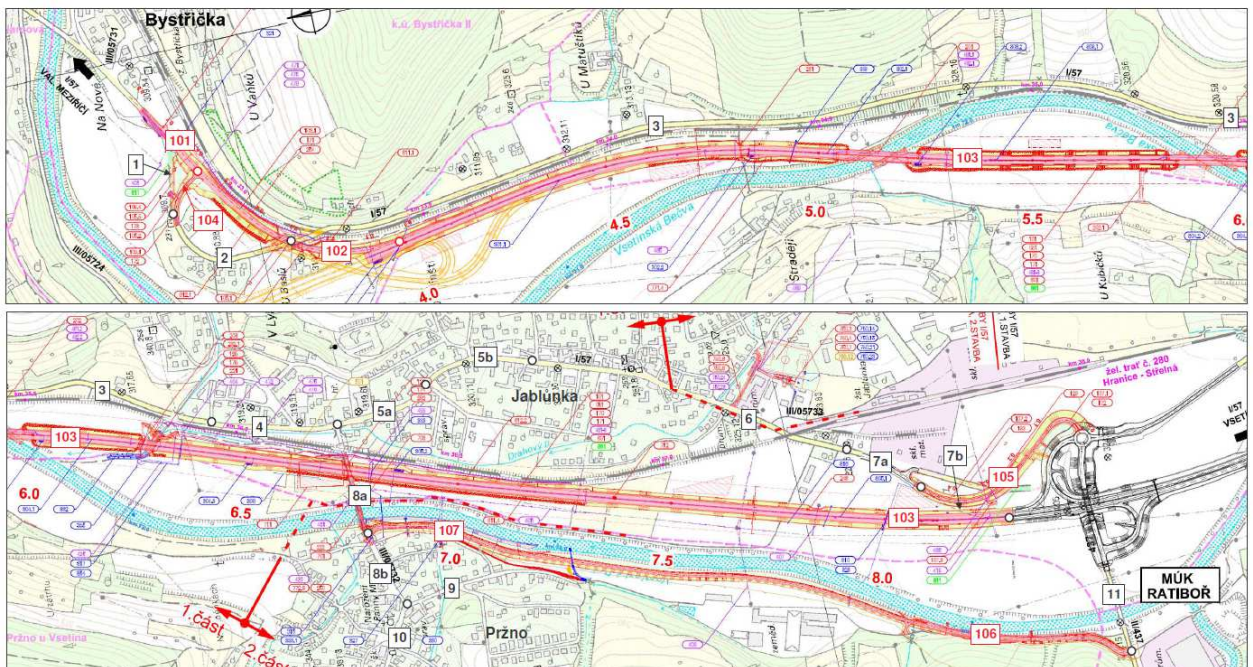
Hygienický limit na území pro rekreaci a sport byl použit pro oblast lokality „U Vaňků“ (km 3,900 vlevo), kde se nachází objekty pro rekreaci a sport, v jejichž okolí jsou v katastru nemovitostí evidovány pozemky typu „ostatní plocha“:

**Obrázek 2:** Lokalita U Vaňků



Intenzity dopravy byly převzaty z dopravní studie [5]. Jako výpočtový rok byl použit rok 2050.

**Obrázek 3:** Úseky pro intenzity dopravy



I/57, Semetín - Bystřička, 2. stavba

Schéma umístění úseků stávajícího a výhledového stavu komunikační sítě

4 úsek stávající silniční sítě



**Intenzity dopravy v denní době (RPI<sub>den</sub>) bez realizace stavby I/57, Semetín-Bystřička**  
(voz/16h)

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok								
		2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	
<b>Stávající komunikační síť</b>										
1	LV	9 746	10 916	12 183	13 060	13 839	14 619	15 301	15 886	
	TV	1 869	1 906	1 962	2 037	2 093	2 131	2 168	2 187	
	celkem	11 615	12 822	14 145	15 097	15 932	16 750	17 469	18 073	
2	LV	9 600	10 752	12 000	12 864	13 632	14 400	15 072	15 648	
	TV	1 861	1 898	1 954	2 028	2 084	2 122	2 159	2 177	
	celkem	11 461	12 650	13 954	14 892	15 716	16 522	17 231	17 825	
3	LV	9 600	10 752	12 000	12 864	13 632	14 400	15 072	15 648	
	TV	1 861	1 898	1 954	2 028	2 084	2 122	2 159	2 177	
	celkem	11 461	12 650	13 954	14 892	15 716	16 522	17 231	17 825	
4	LV	9 600	10 752	12 000	12 864	13 632	14 400	15 072	15 648	
	TV	1 861	1 898	1 954	2 028	2 084	2 122	2 159	2 177	
	celkem	11 461	12 650	13 954	14 892	15 716	16 522	17 231	17 825	
5a	LV	10 210	11 435	12 763	13 681	14 498	15 315	16 030	16 642	
	TV	1 888	1 926	1 982	2 058	2 115	2 152	2 190	2 209	
	celkem	12 098	13 361	14 745	15 739	16 613	17 467	18 220	18 851	
5b	LV	10 210	11 435	12 763	13 681	14 498	15 315	16 030	16 642	
	TV	1 888	1 926	1 982	2 058	2 115	2 152	2 190	2 209	
	celkem	12 098	13 361	14 745	15 739	16 613	17 467	18 220	18 851	
6	LV	9 785	10 959	12 231	13 112	13 895	14 678	15 362	15 950	
	TV	1 901	1 939	1 996	2 072	2 129	2 167	2 205	2 224	
	celkem	11 686	12 898	14 227	15 184	16 024	16 845	17 567	18 174	
7a	LV	9 785	10 959	12 231	13 112	13 895	14 678	15 362	15 950	
	TV	1 901	1 939	1 996	2 072	2 129	2 167	2 205	2 224	
	celkem	11 686	12 898	14 227	15 184	16 024	16 845	17 567	18 174	
7b	LV	9 785	10 959	12 231	13 112	13 895	14 678	15 362	15 950	
	TV	1 901	1 939	1 996	2 072	2 129	2 167	2 205	2 224	
	celkem	11 686	12 898	14 227	15 184	16 024	16 845	17 567	18 174	
8a	LV	724	811	905	970	1 028	1 086	1 137	1 180	
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67	
	celkem	781	869	965	1 032	1 092	1 151	1 203	1 247	
8b	LV	724	811	905	970	1 028	1 086	1 137	1 180	
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67	
	celkem	781	869	965	1 032	1 092	1 151	1 203	1 247	
9	LV	237	265	296	318	337	356	372	386	
	TV	26	27	27	28	29	30	30	30	
	celkem	263	292	323	346	366	386	402	416	
10	LV	486	544	608	651	690	729	763	792	
	TV	30	31	32	33	34	34	35	35	
	celkem	516	575	640	684	724	763	798	827	
11	LV	4 512	5 053	5 640	6 046	6 407	6 768	7 084	7 355	
	TV	582	594	611	634	652	663	675	681	
	celkem	5 094	5 647	6 251	6 680	7 059	7 431	7 759	8 036	

Pozn. Kategorie LV zahrnuje osobní automobily a motocykly. Kategorie TV všechna ostatní vozidla. Kategorizace vozidel odpovídá členění používanému od celostátního sčítání dopravy v roce 2010.

**Intenzity dopravy v denní době (RPI<sub>16h</sub>) po realizaci stavby I/57, Semetín-Bystřička**  
(voz/16h)

Část 1

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok							
		2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050

**Stávající komunikační síť**

1	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
2	LV	1 422	1 593	1 778	1 905	2 019	2 133	2 233	2 318
	TV	71	72	75	77	80	81	82	83
	celkem	1 493	1 665	1 853	1 982	2 099	2 214	2 315	2 401
3	LV	1 422	1 593	1 778	1 905	2 019	2 133	2 233	2 318
	TV	71	72	75	77	80	81	82	83
	celkem	1 493	1 665	1 853	1 982	2 099	2 214	2 315	2 401
4	LV	1 422	1 593	1 778	1 905	2 019	2 133	2 233	2 318
	TV	71	72	75	77	80	81	82	83
	celkem	1 493	1 665	1 853	1 982	2 099	2 214	2 315	2 401
5a	LV	2 257	2 528	2 821	3 024	3 205	3 386	3 543	3 679
	TV	102	104	107	111	114	116	118	119
	celkem	2 359	2 632	2 928	3 135	3 319	3 502	3 661	3 798
5b	LV	2 257	2 528	2 821	3 024	3 205	3 386	3 543	3 679
	TV	102	104	107	111	114	116	118	119
	celkem	2 359	2 632	2 928	3 135	3 319	3 502	3 661	3 798
6	LV	1 952	2 186	2 440	2 616	2 772	2 928	3 065	3 182
	TV	128	131	134	140	143	146	148	150
	celkem	2 080	2 317	2 574	2 756	2 915	3 074	3 213	3 332
7a	LV	1 833	2 053	2 291	2 456	2 603	2 750	2 878	2 988
	TV	117	119	123	128	131	133	136	137
	celkem	1 950	2 172	2 414	2 584	2 734	2 883	3 014	3 125
7b	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
8a	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
8b	LV	679	760	849	910	964	1 019	1 066	1 107
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67
	celkem	736	818	909	972	1 028	1 084	1 132	1 174
9	LV	243	272	304	326	345	365	382	396
	TV	27	28	28	29	30	31	31	32
	celkem	270	300	332	355	375	396	413	428
10	LV	464	520	580	622	659	696	728	756
	TV	30	31	32	33	34	34	35	35
	celkem	494	551	612	655	693	730	763	791
11	LV	5 235	5 863	6 544	7 015	7 434	7 853	8 219	8 533
	TV	639	652	671	697	716	728	741	748
	celkem	5 874	6 515	7 215	7 712	8 150	8 581	8 960	9 281

Pozn. Kategorie LV zahrnuje osobní automobily a motocykly. Kategorie TV všechna ostatní vozidla. Kategorizace vozidel odpovídá členění používanému od celostátního sčítání dopravy v roce 2010. Údaje uvedené pro rok 2016, jsou pouze hypotetické a odpovídají úrovni mezioblastních vztahů v tomto období.

**Intenzity dopravy v denní době (RPI<sub>16h</sub>) po realizaci stavby I/19 Starý Pelhřimov obchvat  
(voz/16h)**

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
		2016							

**Nové úseky komunikační sítě**

101	LV	9 746	10 916	12 183	13 060	13 839	14 619	15 301	15 886
	TV	1 869	1 906	1 962	2 037	2 093	2 131	2 168	2 187
	celkem	11 615	12 822	14 145	15 097	15 932	16 750	17 469	18 073
102	LV	8 172	9 153	10 215	10 950	11 604	12 258	12 830	13 320
	TV	1 785	1 821	1 874	1 946	1 999	2 035	2 071	2 088
	celkem	9 957	10 974	12 089	12 896	13 603	14 293	14 901	15 408
103	LV	8 172	9 153	10 215	10 950	11 604	12 258	12 830	13 320
	TV	1 785	1 821	1 874	1 946	1 999	2 035	2 071	2 088
	celkem	9 957	10 974	12 089	12 896	13 603	14 293	14 901	15 408
104	LV	1 576	1 765	1 970	2 112	2 238	2 364	2 474	2 569
	TV	78	80	82	85	87	89	90	91
	celkem	1 654	1 845	2 052	2 197	2 325	2 453	2 564	2 660
105	LV	1 842	2 063	2 303	2 468	2 616	2 763	2 892	3 002
	TV	116	118	122	126	130	132	135	136
	celkem	1 958	2 181	2 425	2 594	2 746	2 895	3 027	3 138
106	LV	739	828	924	990	1 049	1 109	1 160	1 205
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67
	celkem	796	886	984	1 052	1 113	1 174	1 226	1 272
107	LV	739	828	924	990	1 049	1 109	1 160	1 205
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67
	celkem	796	886	984	1 052	1 113	1 174	1 226	1 272

**Intenzity dopravy v noční době (RPI<sub>dn</sub>) bez realizace stavby I/57, Semetín-Bystřička**  
(voz/8h)

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok							
		2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050

**Stávající komunikační síť**

1	LV	697	781	871	934	990	1 046	1 094	1 136
	TV	235	240	247	256	263	268	273	275
	celkem	932	1 021	1 118	1 190	1 253	1 314	1 367	1 411
2	LV	688	771	860	922	977	1 032	1 080	1 121
	TV	234	239	246	255	262	267	271	274
	celkem	922	1 010	1 106	1 177	1 239	1 299	1 351	1 395
3	LV	688	771	860	922	977	1 032	1 080	1 121
	TV	234	239	246	255	262	267	271	274
	celkem	922	1 010	1 106	1 177	1 239	1 299	1 351	1 395
4	LV	688	771	860	922	977	1 032	1 080	1 121
	TV	234	239	246	255	262	267	271	274
	celkem	922	1 010	1 106	1 177	1 239	1 299	1 351	1 395
5a	LV	725	812	906	972	1 030	1 088	1 138	1 182
	TV	235	240	247	256	263	268	273	275
	celkem	960	1 052	1 153	1 228	1 293	1 356	1 411	1 457
5b	LV	725	812	906	972	1 030	1 088	1 138	1 182
	TV	235	240	247	256	263	268	273	275
	celkem	960	1 052	1 153	1 228	1 293	1 356	1 411	1 457
6	LV	702	786	878	941	997	1 053	1 102	1 144
	TV	239	244	251	261	268	272	277	280
	celkem	941	1 030	1 129	1 202	1 265	1 325	1 379	1 424
7a	LV	702	786	878	941	997	1 053	1 102	1 144
	TV	239	244	251	261	268	272	277	280
	celkem	941	1 030	1 129	1 202	1 265	1 325	1 379	1 424
7b	LV	702	786	878	941	997	1 053	1 102	1 144
	TV	239	244	251	261	268	272	277	280
	celkem	941	1 030	1 129	1 202	1 265	1 325	1 379	1 424
8a	LV	48	54	60	64	68	72	75	78
	TV	5	5	5	5	6	6	6	6
	celkem	53	59	65	69	74	78	81	84
8b	LV	48	54	60	64	68	72	75	78
	TV	5	5	5	5	6	6	6	6
	celkem	53	59	65	69	74	78	81	84
9	LV	17	19	21	23	24	26	27	28
	TV	3	3	3	3	3	3	3	4
	celkem	20	22	24	26	27	29	30	32
10	LV	32	36	40	43	45	48	50	52
	TV	3	3	3	3	3	3	3	4
	celkem	35	39	43	46	48	51	53	56
11	LV	322	361	403	431	457	483	506	525
	TV	57	58	60	62	64	65	66	67
	celkem	379	419	463	493	521	548	572	592

Pozn. Kategorie LV zahrnuje osobní automobily a motocykly. Kategorie TV všechna ostatní vozidla. Kategorizace vozidel odpovídá členění používanému od celostátního sčítání dopravy v roce 2010.



**Intenzity dopravy v noční době (RPI<sub>8h</sub>) po realizaci stavby I/57, Semetín-Bystřička**  
(voz/8h)

Část 1

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok							
		2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050

**Stávající komunikační síť**

1	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
2	LV	91	102	114	122	129	137	143	148
	TV	6	6	6	7	7	7	7	7
	celkem	97	108	120	129	136	144	150	155
3	LV	91	102	114	122	129	137	143	148
	TV	6	6	6	7	7	7	7	7
	celkem	97	108	120	129	136	144	150	155
4	LV	91	102	114	122	129	137	143	148
	TV	6	6	6	7	7	7	7	7
	celkem	97	108	120	129	136	144	150	155
5a	LV	143	160	179	192	203	215	225	233
	TV	9	9	9	10	10	10	10	11
	celkem	152	169	188	202	213	225	235	244
5b	LV	143	160	179	192	203	215	225	233
	TV	9	9	9	10	10	10	10	11
	celkem	152	169	188	202	213	225	235	244
6	LV	119	133	149	159	169	179	187	194
	TV	11	11	12	12	12	13	13	13
	celkem	130	144	161	171	181	192	200	207
7a	LV	119	133	149	159	169	179	187	194
	TV	11	11	12	12	12	13	13	13
	celkem	130	144	161	171	181	192	200	207
7b	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
8a	LV	0	0	0	0	0	0	0	0
	TV	0	0	0	0	0	0	0	0
	celkem	0	0	0	0	0	0	0	0
8b	LV	31	35	39	42	44	47	49	51
	TV	5	5	5	5	6	6	6	6
	celkem	36	40	44	47	50	53	55	57
9	LV	11	12	14	15	16	17	17	18
	TV	2	2	2	2	2	2	2	2
	celkem	13	14	16	17	18	19	19	20
10	LV	21	24	26	28	30	32	33	34
	TV	3	3	3	3	3	3	3	4
	celkem	24	27	29	31	33	35	36	38
11	LV	371	416	464	497	527	557	582	605
	TV	62	63	65	68	69	71	72	73
	celkem	433	479	529	565	596	628	654	678

Pozn. Kategorie LV zahrnuje osobní automobily a motocykly. Kategorie TV všechna ostatní vozidla. Kategorizace vozidel odpovídá členění používanému od celostátního sčítání dopravy v roce 2010. Údaje uvedené pro rok 2016 jsou pouze hypotetické a odpovídají úrovni mezioblastních vztahů v tomto období.

**Intenzity dopravy v noční době ( $RPI_{6h}$ ) po realizaci stavby I/57, Semetín-Bystřička**  
(voz/8h)

Část 2

Číslo úseku	Kategorie vozidel	Rok							
		2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050

**Nové úseky komunikační sítě**

101	LV	697	781	871	934	990	1 046	1 094	1 136
	TV	235	240	247	256	263	268	273	275
	celkem	932	1 021	1 118	1 190	1 253	1 314	1 367	1 411
102	LV	603	675	754	808	856	905	947	983
	TV	233	238	245	254	261	266	270	273
	celkem	836	913	999	1 062	1 117	1 171	1 217	1 256
103	LV	603	675	754	808	856	905	947	983
	TV	233	238	245	254	261	266	270	273
	celkem	836	913	999	1 062	1 117	1 171	1 217	1 256
104	LV	92	103	115	123	131	138	144	150
	TV	8	8	8	9	9	9	9	9
	celkem	100	111	123	132	140	147	153	159
105	LV	110	123	138	147	156	165	173	179
	TV	12	12	13	13	13	14	14	14
	celkem	122	135	151	160	169	179	187	193
106	LV	33	37	41	44	47	50	52	54
	TV	5	5	5	5	6	6	6	6
	celkem	38	42	46	49	53	56	58	60
107	LV	33	37	41	44	47	50	52	54
	TV	5	5	5	5	6	6	6	6
	celkem	38	42	46	49	53	56	58	60

## 4. VÝSLEDKY VÝPOČTŮ

### 4.1 SITUACE VARIANTA NULOVÁ (BEZ REALIZACE)

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) jsou uvedeny v grafické **Příloze 1**.

Výpočtové body jsou umístěny v chráněném venkovním prostoru staveb na fasádách orientovaných k budoucí trase plánované komunikace (viz např. výpočtový bod č. 1, který je orientován na fasádě odvrácené od stávající I/57, která je od hluku z provozu na stávající I/57 odstíněna objektem domu).

### 4.2 SITUACE VARIANTA AKTIVNÍ (PO REALIZACI)

#### – BEZ PROTIHLUKOVÝCH STĚN

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) jsou uvedeny v grafické **Příloze 2**.

Přerozdělení hlukového zatížení území odpovídá přerozdělení dopravní zátěže na modelované dopravní síti v širším okolí stavby a poklesu dopravní zátěže v intravilánu obcí na trase stávající I/57.

Z výsledků výpočtů vyplývá, že na trase stavby je nutné navrhnout protihluková opatření (protihlukové stěny).

### 4.3 SITUACE VARIANTA AKTIVNÍ (PO REALIZACI)

#### – S PROTIHLUKOVÝMI STĚNAMI

Hlukové zatížení území (noční doba) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech (denní i noční doba) pro situaci s navrhovanými protihlukovými stěnami jsou uvedeny v grafické **Příloze 3**.

**Protihlukové stěny** byly navrženy v DSP [4] na základě optimalizačních výpočtů v následujícím rozsahu (číslování protihlukových stěn je uvedeno tak, jak je uvedeno v projektové dokumentaci [4] a jsou vyznačeny v Příloze 3):

**PHS 611.1** – protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička a přeložce silnice I/57 do km 4,748 vlevo, výška 4,5m

**PHS 611.2** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 4,770 – 5,490 vpravo, výška 4 m

**PHS 611.4** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,598 – 7,297 vpravo, výška 4 m

**PHS 612.1** – protihluková stěna na větví A MÚK Bystřička v km 0,170 – 0,494 vlevo, výška 4 m

**PHS 612.2** – protihluková stěna na přeložce silnice I/57 v km 6,320 – 7,816 vlevo, výška 4 m

Na základě výsledků výpočtů lze konstatovat, že v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí trasy hodnocené stavby při realizaci navrhovaných protihlukových opatření nedojde k překračování hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Ve výpočtovém bodě č. 14, kde bylo ve variantě bez výstavby indikováno překračování hygienických limitů hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž, dojde ve variantě Aktivní ke snížení hlukového zatížení pod hygienický limit 65 dB den a 55 dB noc (dle § 12 odst. 6 věty třetí NV č. 272/2011 Sb., v platném znění).

## 5. ZÁVĚRY

### Z hlukové studie vyplývají následující závěry:

1. Ve **variantě Nulové** (bez realizace přeložky silnice I/57) lze očekávat další nárůst hlukové zátěže v čase tak, jak budou růst intenzity dopravy. Tím by došlo i ke zvyšování počtu obytných objektů v okolí stávající I/57, v jejichž chráněném venkovním prostoru staveb budou překračovány hygienické limity hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž (zejména v noční době).
2. Při **variantě Aktivní** (po realizaci přeložky silnice I/57 s navrženými protihlukovými stěnami) dojde ke snížení hlukového zatížení v chráněných venkovních prostorech staveb z provozu na trase I/57 pod hygienické limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů a k odstranění překračování hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž v okolí stávající trasy I/57.

### Návrh monitoringu hlukové zátěže

Monitorování hlukové zátěže (měření hluku) z provozu na silničních komunikacích ve vybraných výpočtových bodech je navrženo pro období:

- před výstavbou (v roce před zahájením výstavby)
- po výstavbě a zprovoznění (cca 2 měsíce po zahájení provozu, resp. později)

Měření bude prováděno jako 24hodinové. Měření se bude provádět v běžný pracovní den, tj. v úterý, středu a čtvrtek, pokud jsou pracovními dny a pokud nenavazují na den pracovního volna nebo klidu nebo státní svátek. Z hlediska ročního období bude měření prováděno v měsících duben až červen a září až říjen.

Sčítání dopravy bude prováděno po celou dobu všech měření (příp. následné sčítání dopravy ze záznamu pořízeného v průběhu měření).

Měření bude provedeno autorizovanou firmou a podle obecně platných metodik schválenými Ministerstvem zdravotnictví.

Z měřených hodnot budou vyloučeny náměry netypických a rušivých událostí a hluk nesouvisející se silniční dopravou (železniční hluk, bodové zdroje apod.).

Monitorovací body jsou navrženy ve vybraných výpočtových bodech

**Tabulka 2:** Návrh monitorovacích bodů

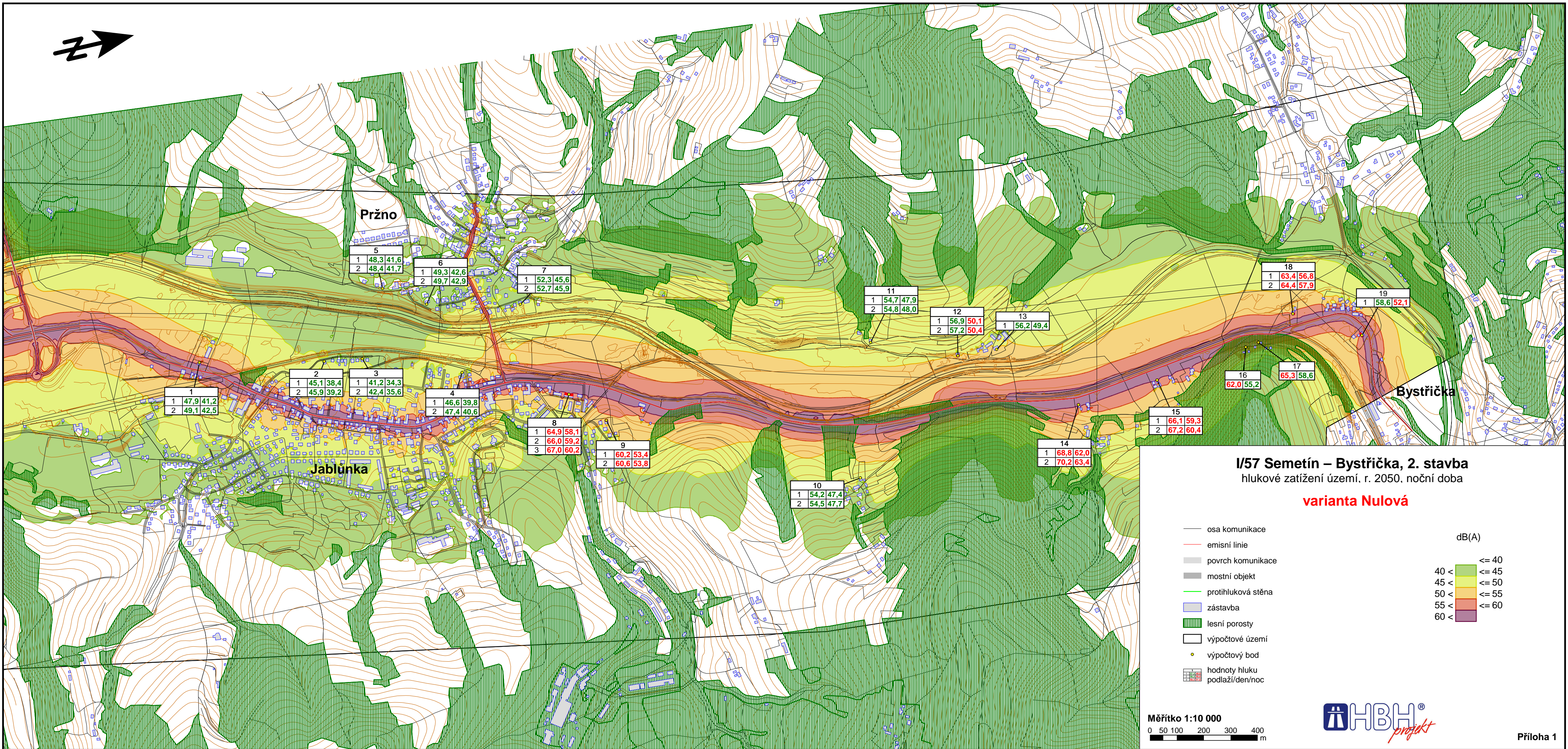
Monitorovací bod	Výpočtový bod	Specifikace
1	2	Jablunka 280
2	13	Pržno 139
3	15	Pržno 84



## 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] **I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba. DSP.** HBH Projekt spol. s r. o., prosinec 2015
- [5] **Silnice I/57, Semetín – Bystřička, 2. stavba, aktualizace intenzit dopravy.** HBH Projekt spol. s r. o., červen 2017





Pržno

5
1 48,3 41,6
2 48,4 41,7

6
1 49,3 42,6
2 49,7 42,9

7
1 52,3 45,6
2 52,7 45,9

11
1 54,7 47,9
2 54,8 48,0

12
1 56,9 50,1
2 57,2 50,4

13
1 56,2 49,4

18
1 63,4 56,8
2 64,4 57,9

19
1 58,6 52,1

1
1 47,9 41,2
2 49,1 42,5

2
1 45,1 38,4
2 45,9 39,2

3
1 41,2 34,3
2 42,4 35,6

4
1 46,6 39,8
2 47,4 40,6

8
1 64,9 58,1
2 66,0 59,2
3 67,0 60,2

9
1 60,2 53,4
2 60,6 53,8

10
1 54,2 47,4
2 54,5 47,7

14
1 68,8 62,0
2 70,2 63,4

15
1 66,1 59,3
2 67,2 60,4

16
62,0 55,2

17
65,3 58,6

Jablunka

Bystřička

### I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba hlukové zatížení území, r. 2050, noční doba

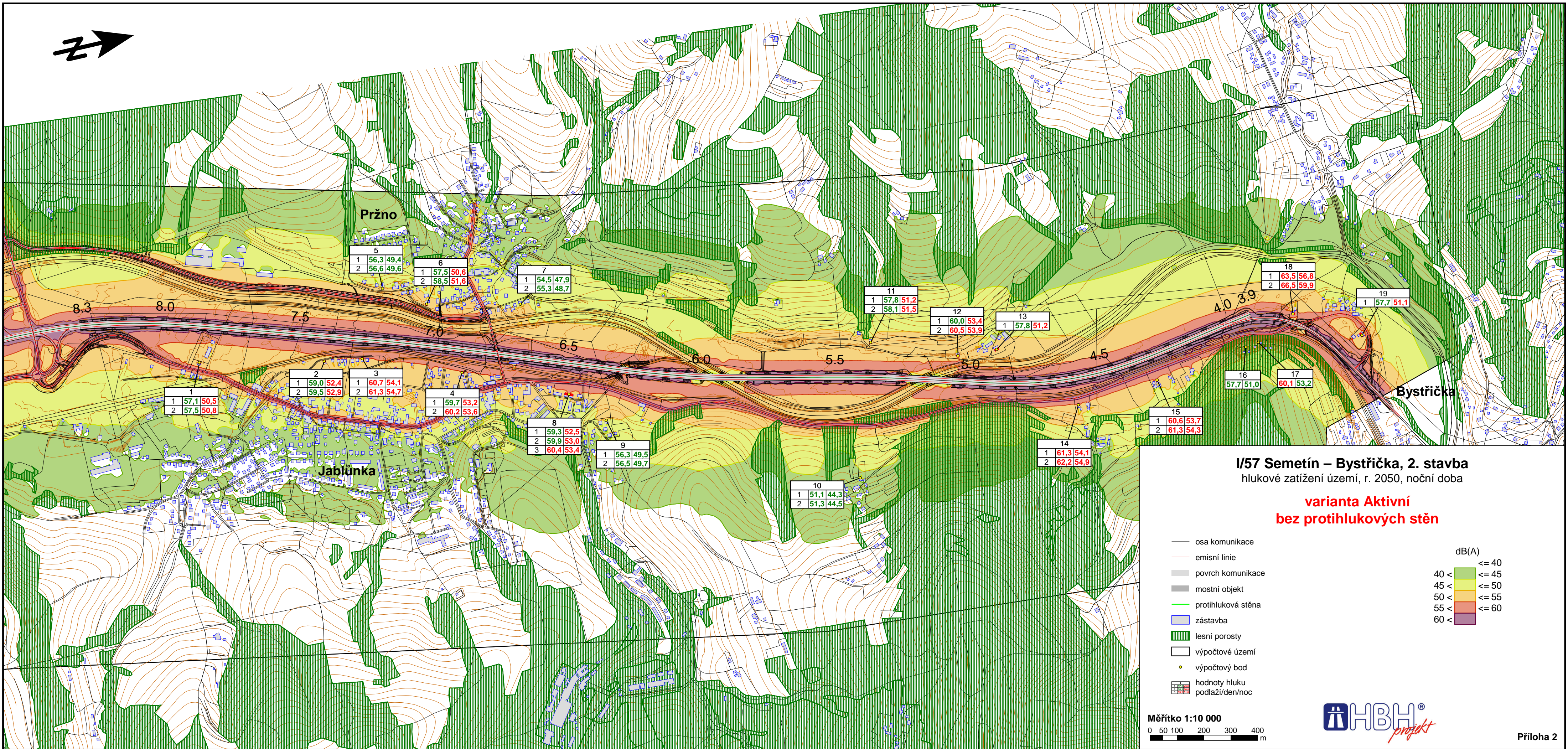
**varianta Nulová**

- osa komunikace
  - emisní linie
  - povrch komunikace
  - mostní objekt
  - protihluková stěna
  - zástavba
  - lesní porosty
  - výpočtové území
  - výpočtový bod
  - hodnoty hluku podlaží/den/noc
- dB(A)
- <= 40
  - 40 < <= 45
  - 45 < <= 50
  - 50 < <= 55
  - 55 < <= 60
  - 60 <

Měřítko 1:10 000  
0 50 100 200 300 400 m







**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
hlukové zatížení území, r. 2050, noční doba

**varianta Aktivní  
bez protihlukových stěn**

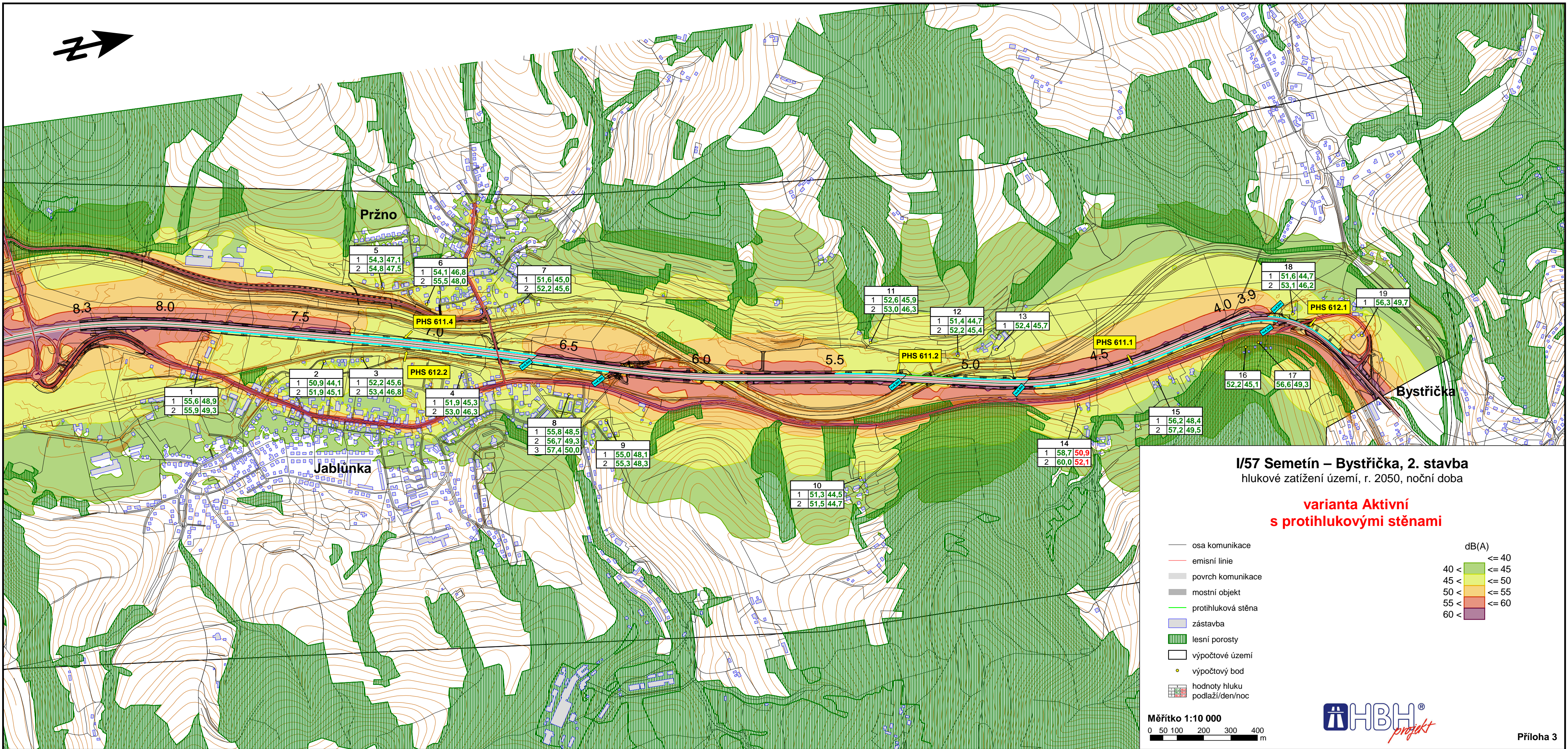
- osa komunikace
- emisní linie
- povrch komunikace
- mostní objekt
- protihluková stěna
- zástavba
- lesní porosty
- výpočtové území
- výpočtový bod
- hodnoty hluku podlaží/den/noc

dB(A)	
<= 40	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 60

Měřítko 1:10 000  
0 50 100 200 300 400 m



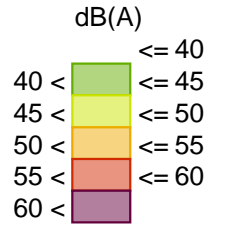




**I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba**  
hlukové zatížení území, r. 2050, noční doba

**varianta Aktivní s protihlukovými stěnami**

- osa komunikace
- emisioní linie
- povrch komunikace
- mostní objekt
- protihluková stěna
- zástavba
- lesní porosty
- výpočtové území
- výpočtový bod
- hodnoty hluku podlaží/den/noc



Měřítko 1:10 000  
0 50 100 200 300 400 m

