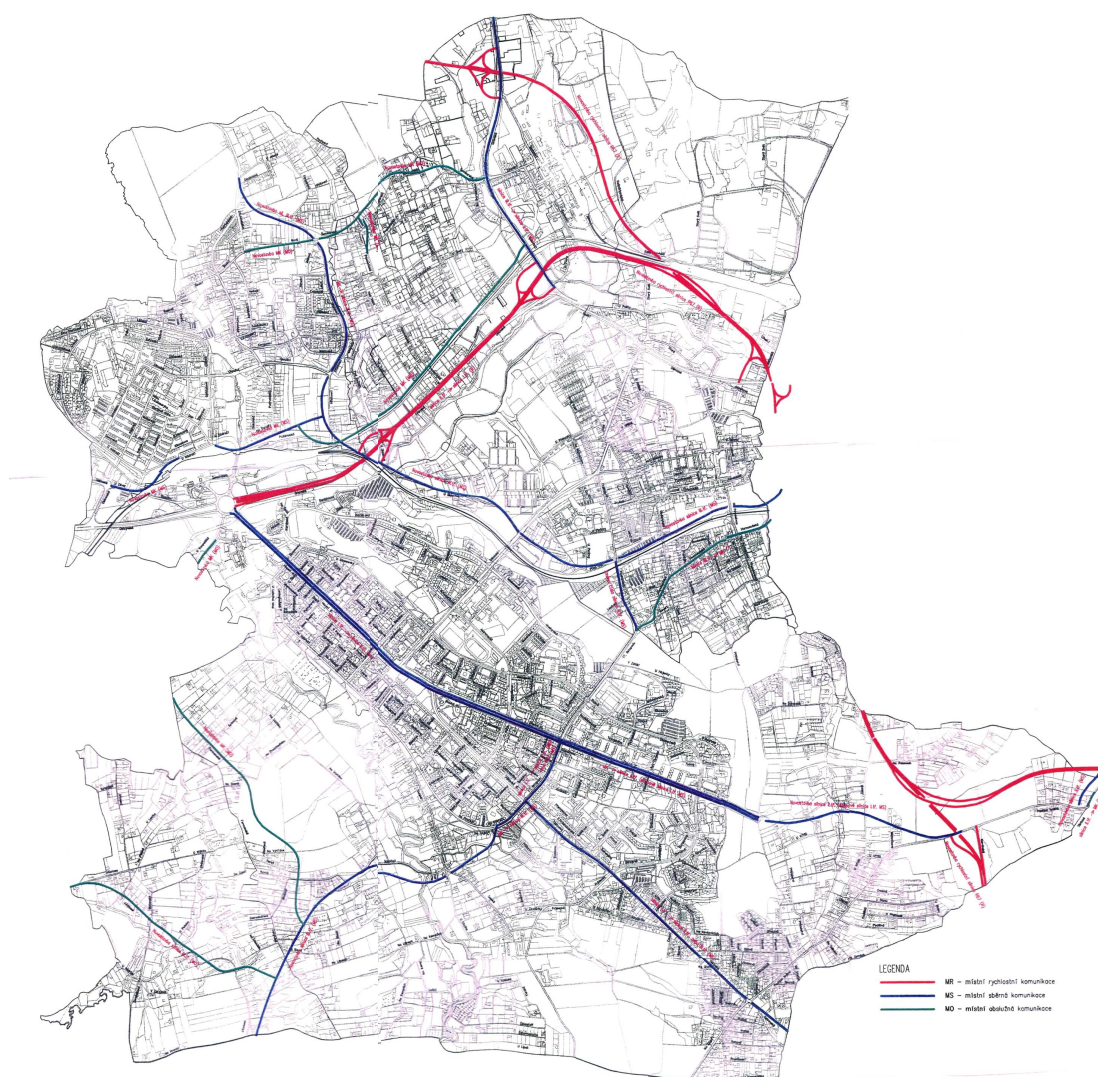


Statutární město Havířov

## KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MĚSTA HAVÍŘOVA II. ETAPA

Oznámení o hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí  
dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb.,  
163/2006 Sb. a 186/2006 Sb.



Havířov, březen 2008

**Statutární město Havířov**

**KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY  
MĚSTA HAVÍŘOVA II. ETAPA**

**Oznámení o hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí  
dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb.,  
163/2006 Sb. a 186/2006 Sb.**

Objednatel: Statutární město Havířov  
Magistrát města Havířova  
odbor územního rozvoje, odbor místního hospodářství a dopravy  
Svornosti 2, 736 01 Havířov - Město

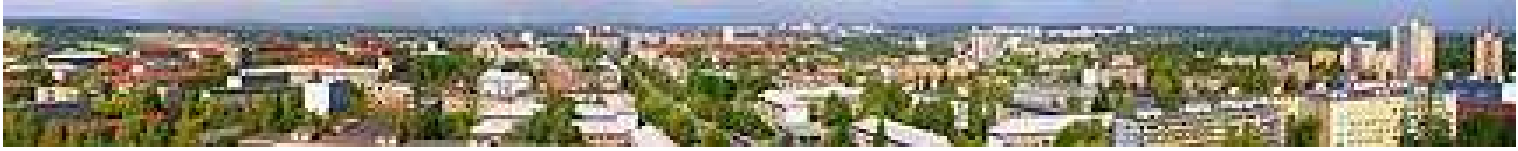
Zpracovatel koncepce:  
DHV CR spol.s r.o., Táboritská 23, 130 87 Praha 3  
Kancelář Ostrava, Holkařova 5, 702 00 Ostrava

Zpracovatel posouzení:  
Ing.Jarmila Paciorková, Selská 43, 736 01 Havířov  
číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92

Havířov, březen 2008

**OBSAH**

<b>A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI</b>	4
<b>B. ÚDAJE O KONCEPCI</b>	4
B.1 NÁZEV	4
B.2 OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ /OSNOVA)	4
B.3 CHARAKTERISTIKA KONCEPCE	7
B.4 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY	7
B.5 ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY ŘEŠENÍ	8
B.6 HLAVNÍ CÍLE	9
B.7 PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ	11
B.8 VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOSTEM KUMULACE VLIVŮ	11
B.9 PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ KONCEPCE	14
B.10 NÁVRHOVÉ OBDOBÍ KONCEPCE	14
B.11 ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ	14
<b>C. ÚDAJE O DOČENÉM ÚZEMÍ</b>	15
C.1 VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ	15
C.2 VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ DOTČENY	15
C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	16
C.4 STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	23
<b>D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ</b>	24
<b>E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE</b>	26
E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČR	26
E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE	26
E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE	27



## ÚVOD

Tento materiál je zpracován podle ustanovení § 10c zákona č.100/2001 ve znění zákona č. 93/2004 Sb., 163/2006 Sb. a 186/2006 Sb.

Předkladatelem posuzované koncepce je Statutární město Havířov. Zpracovatelem „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova II.etapa“ je DHV ČR spol.s r.o..

Zpracovatelem vyhodnocení vlivů na životní prostředí je autorizovaná osoba ve smyslu zák.č. 100/2001 Sb., číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92.

**A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI**

**NÁZEV ORGANIZACE** Statutární město Havířov, Magistrát města, Svornosti 2, 736 01 Havířov

**IČ SÍDLO** 00297488  
Magistrát města  
Svornosti 2, 736 01 Havířov

**OPRÁVNĚNÝ ZÁSTUPCE PŘEDKLADATELE**

Ing.František Chobot, primátor města

Ve věcech technických:  
Ing.arch.Karel Mokroš  
vedoucí odboru územního rozvoje  
Ing.Jana Krzyžánková  
vedoucí odboru místního hospodářství a dopravy  
Ing.Jaromír Schwazc  
tel.: 596 803 111  
e-mail: posta@havirov-city.cz

**B. ÚDAJE O KONCEPCI****B.1. NÁZEV**

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova II.etapa

Zájmové území je vymezeno hranicemi města, zahrnuje k.ú.:  
Bludovice, Dolní Datyně, Dolní Suchá, Havířov Město, Prostřední Suchá, Šumbark

**B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ (OSNOVA)**

Posuzovanou koncepcí je dokument, který formuluje strategii řízení organizace dopravy v rámci rozhodování na území města Havířova ve všech druzích dopravy.

Koncepce dopravy vychází z širších vnitrostátních i krajských souvislostí. Pozornost je zaměřena na všechny druhy dopravy a dopravní infrastruktury v úrovni města se zohledněním regionálních dopravních charakteristik.

Zároveň je potřeba vzhledem k zastaralosti Generálního dopravního plánu města (návrhové období bylo ukončeno v roce 2005) navrhovanou koncepcí zpracovat a schválit.

**Obsah koncepce:**

1. Úvod
2. Koncepce dopravy a soulad s platnou ÚPD, širší vztahy
3. Automobilová doprava
4. Železniční doprava
5. Veřejná osobní silniční doprava
6. Kombinovaná doprava

7. Vodní doprava
8. Cyklistická doprava
9. Statická doprava
10. Pěší provoz
11. Ostatní doprava
12. Bezpečnost dopravy
13. Negativní vlivy dopravy
14. Návrhy opatření na omezení negativních vlivů na ekosystémy

**Úvodní část** vymezuje základní problémové okruhy, které jsou východiskem pro podrobnější rozpracování v etapě konceptu a návrhu řešení. Uvedena je návaznost na dříve zpracované dokumentace a zdůvodnění dokumentu formulujícího strategii řízení organizace dopravy v rámci rozhodování na území města.

Uvedeny jsou veškeré použité podklady pro návrhovou část „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova“.

Vymezena je koncepce dopravy a **soulad s platnou územně plánovací dokumentací** a širší vztahy s vymezením návrhu základních tezí a průmět dopravní politiky České republiky, kraje a města do návrhu a strategie města v jednotlivých oblastech dokumentace (dopravní politika České republiky, průmět koncepce kraje, širší dopravní vztahy). Stanoven je průmět prvků dopravní infrastruktury ÚP VÚC do ÚP města Havířova a vymezena je definice konfliktů.

V části 3. až 11. jsou postupně řešeny jednotlivé typy dopravy.

Část týkající se **automobilové dopravy** charakterizuje změny organizace a regulace dopravy bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury – dopravní zklidňování, regulace na stávajících komunikacích. Vymezen je přesně specifikovaný návrh úprav, navrženy jsou úpravy přechodů pro chodce - úpravy přechodů pro chodce nevyhovující délky, přechody pro chodce přes dva a více stejnosměrných pruhů směrově dělených komunikací, včetně grafické části pro lepší orientaci.

Stanoven je návrh priorit rekonstrukce stávající komunikační sítě, modernizace dopravní infrastruktury – rozšiřování a dostavba komunikací, přestavba křižovatek pro zvýšení bezpečnosti, kapacity a omezení zdržení, rekonstrukce zastávek a přestupních uzlů, důvody pro výstavbu, možnosti etapizace, stav rozpracované projektové dokumentace, soulad s platnou územně plánovací dokumentací a u místních komunikací je stanoven odhad stavebních nákladů.

Uvedeny jsou návrhy nových prvků dopravní infrastruktury – budování nových komunikací včetně úprav souvisejících křižovatek. Vymezen je návrh změn zařazení stávající sítě do kategorie silnic, místních komunikací a účelových komunikací. V rámci dopravního zklidňování je navrženo přeřazení stávajících obslužných komunikací do kategorie obytných zón a v některých případech naopak. Stejně je vymezen návrh změn zařazení výhledové sítě silnic, místních komunikací a účelových komunikací. Z hlediska nadřazených dopravních záměrů jsou vymezeny záměry, které jsou sledovány v rámci města. Proveden je návrh kategorizace a úprav šířkového uspořádání výhledové sítě vybraných místních komunikací.

Část zabývající se **železniční dopravou** v rámci obsluhy území osobní dopravou v návaznosti na dopravu osobní – silniční - charakterizuje železniční tratě, železniční stanice a zastávky, informační systém, křížení tratí s komunikační sítí, řešena je osobní doprava. Rovněž je sledována obsluha území nákladní dopravou v návaznosti na průmyslové nebo obchodní zóny (železniční trať, vlečky).

**Veřejná osobní silniční doprava** zahrnuje zkvalitnění organizace systému. V rámci koncepce se předpokládá, že moderní veřejná doprava bude i nadále zajišťovat významný podíl přepravy na území města i v nejvýznamnějších regionálních a dálkových relacích. Vymezeny jsou zásady, které je nutné respektovat.

V rámci opatření pro udržení konkurenceschopnosti veřejné osobní dopavy je řešena organizace veřejné dopavy, integrace veřejné dopavy, vymezena je problematika vlakotramvaje Havířov – Ostrava. Samostatnou kapitolou je preference **hromadné dopavy**. V návrhu cílového řešení infrastruktury veřejné dopavy jsou řešeny zastávky veřejné dopavy (železniční a zastávky a zastávky autobusové dopavy) a komunikace pro veřejnou dopravu.

V části zabývající se **kombinovanou dopravou** je koncepcí provedeno prověření kapacitních možností současného komerčního obvodu ČD, možnosti využití vlečkové sítě OKD.

V kapitole zabývající se **vodní dopravou** je vymezeno, že se s ní v území nepočítá. Z hlediska sportovního využití je posouzeno splavování řeky Lučiny (dílčí část).

Významnou částí je **cyklistická doprava**. Vymezeny jsou základní tahy cyklistických tras s určením hlavních cílů a vazeb na ostatní druhy dopavy, trasy s turistickou funkcí a trasy s dopravní funkcí. Základní tahy cyklistických tras jsou předmětem Generelu cyklistické dopavy města Havířova, odkud je koncepcí převzato. Vymezena je výhledová síť cyklistických tras dle platné ÚPD a návrh variantních řešení odlišně od Generelu cyklistické dopavy. Řešen je návrh využití cyklistických tras pro jiné aktivity a specifikována identifikace nehodových míst s návrhem řešení zmírnění nehodovosti.

Kapitola zabývající se **statickou dopravou** charakterizuje parkoviště v návaznosti na druhy veřejné osobní dopavy, řešen je návrh na pokrytí potřeb parkování a odstavení vozidel celkem a členění podle dopravních okrsků. Proveden je výpočet potřebného množství parkovacích a odstavných stání pro výhled (dle ČSN 73 6110), výpočet podle skutečného stupně automobilizace a návrh řešení se stanovením hlavních priorit statické dopavy.

Část zabývající se **pěším provozem** řeší návrh základních pěších tras z hlediska dopravního a rekreačního významu (pěší tahy, turistické značky). Je proveden návrh na dopravní zklidnění vybraných průtahů, řešení nehodových lokalit s důrazem na lokality se zvýšenou frekvencí ohrožených skupin (předškolní a školní mládež, senioři, zdravotnická zařízení a návrh základních bezbariérových tras v návaznosti na osobní dopavy a hlavní dopravní cíle. Proveden je návrh na doplnění úprav, které jsou v souladu s hlavními pěšími tahy.

V rámci kapitoly **ostatní doprava** je řešen návrh možností pro leteckou dopavy (heliport pro leteckou záchrannou službu) a vymezení možností hlavních tahů hipotras na území města.

Část zabývající se **bezpečností dopavy** je zpracována koncepcí v souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu vydané v dubnu 2005 ve smyslu naplnění Bílé knihy evropské dopravní politiky. V souvislosti se zásadami národní strategie je proveden návrh opatření uvedených v „Národní strategii bezpečnosti provozu“ do dopravního prostředí města zaměřené na snížení počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí., opatření zaměřené na snížení počtu nehod způsobených nedáním předností v jízdě a opatření zaměřené na vytvoření bezpečného dopravního prostoru.samostatně jsou řešeny negativní vlivy dopavy včetně návrhu opatření na omezení negativních vlivů na obyvatelstvo, omezení negativních vlivů na

krajinu, se zřetelem na výskyt chráněných území, významné krajinné prvky, územní systémy ekologické stability, kácení a ořezy dřevin rostoucích mimo les, památné stromy, lesy a lesní hospodářství, zemědělský půdní fond, odpadové hospodářství, vodní hospodářství a legislativa z hlediska jednotlivých složek životního prostředí. Podrobně je věnována pozornost problematice zimní údržby na stavbách dopravní infrastruktury a je vymezen návrh opatření na omezení negativních vlivů na ekosystémy.

### **B.3. CHARAKTER KONCEPCE**

Koncepce dopravy ve svých principech a zásadách vychází ze strategie a cílů dle materiálu „Dopravní politiky ČR na léta 2005 - 2013“, z územního plánu města, je doplněna o poznatky, záměry, případně návrhy z ostatních souvisejících dokumentů. Dokumentace je rozšířena o záměry a návrhy, které vyplynou z podrobnějšího šetření a vyhodnocení jak širších souvislostí krajské a regionální problematiky, tak místní problematiky města.

Zpracovávaná koncepce by měla v cílové podobě představovat ucelený a komplexní územně technický podklad - dokument, který řeší problematiku dopravy z hlediska jejich jednotlivých dopravních oborů (silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, vodní doprava, cyklistická doprava, veřejná osobní doprava, kombinovaná doprava, statická doprava) v širších prostorových a multidisciplinárních souvislostech.

Koncepce je zaměřená na vyhodnocení a specifikaci investiční naléhavosti, časových priorit přestavby a rozvoje dopravy města s ohledem na komplexní a vyvážený rozvoj dopravy.

### **B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY**

Na území města v současné době není k dispozici materiál řešící strategii řízení a organizace dopravy pro rozhodování města ve všech druzích dopravy, který by odpovídal současným požadavkům města, předkládal ucelenou koncepci rozvoje dopravních sítí a systémů, odpovídající současnému i výhledově předpokládanému rozvoji města, jeho potřebám, vztahům i trendům. Návrhové období dosavadního Generálního dopravního plánu města vypršelo v roce 2005.

Významnou potřebou řešení koncepce je relativně hustá síť zajišťující důležité regionální i místní každodenní přepravní vztahy, jejichž kvalita, upravenost i celková úroveň jsou pro rozvoj a stabilizaci města v oblasti dopravy jednou ze zásadních podmínek.

Návrh řešení je založen na předpokladech **Dopravní politiky ČR na léta 2005 – 2013** - udržitelný rozvoj, podpora ekologicky šetrných druhů dopravy a harmonický a proporcionální rozvoj všech druhů dopravy.

Protože státní dopravní politika řeší opatření od legislativní úrovně až po jednotlivá specifická odvětví, byly do koncepce vybrána pouze opatření, která mají přímý vliv na město Havířov.

Důvodem zpracování koncepce je rovněž rozpracování krajské koncepce rozvoje dopravy do podmínek města.

Posuzovanou koncepcí je dokument, který formuluje strategii řízení organizace dopravy v rámci rozhodování na území města Havířova ve všech druzích dopravy.

Předmětný dokument je **koordinován s pořizovanou změnou č.13 ÚP města** a naváže na **I.etapu koncepce města Havířova** z roku 2006.



## B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY ŘEŠENÍ

### ZÁKLADNÍ PRINCIPY

Zpracování koncepce dopravy vychází ze zásad a principů, uplatňovaných v dokumentech:

- Generel cyklistické dopravy města Havířova, DHV ČR, 2004
- Generální dopravní plán města Havířova, UDIMO 1995
- Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013, MD ČR, 2005
- Územní plán města, urbanistické středisko Ostrava, schválen 1994, vč.změn a zadání pořizované změny č.13
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
- Podklady k evidenci komunikací (plán zimní údržby)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek a silničních komunikací
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek
- ÚPN VÚC Ostrava – Karviná
- Územní generel infrastruktury cestovního ruchu Ostrava – Karviná
- Strategický plán města (webové stránky města Havířova)
- Zásady pro tvorbu II.etapy – návrhová část – Koncept návrhu
- Výsledky celostátního sčítání dopravy na silničních komunikacích, ŘSD 2005
- Výsledky celostátního sčítání lidu, domů a bytů, ČSÚ, 2001

Pro návrhovou část byly použity rovněž podklady zahrnující **dosud zpracované** studie a projekty dopravních staveb řešící dílčí části dopravní infrastruktury města.

V právním rámci legislativy ČR jsou respektovány příslušné platné zákony, předpisy, normy a vyhlášky, z nichž jsou v oblasti dopravy zásadními:

- Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých provozů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

### POSTUP ŘEŠENÍ

- a) Přípravná fáze
- b) Analýza dosavadního stavu
- c) Situační analýza
- d) Konzultace, vyhodnocení
- e) Vypracování koncepce dopravní infrastruktury – návrhová část – koncept návrhu:  
– textová část

Součástí koncepce je grafické znázornění jednotlivých řešených problémů koncepce rozvoje. Grafická část je v rámci zpracované koncepce vypovídajícím výstupním materiálem.

Grafická část zahrnuje:

- Širší dopravní vazby
- Přípravované dopravní stavby, doplňky, problémové mapy
- Návrh změn zařazení stávající sítě komunikací do kategorie místních komunikací a účelových komunikací
- Návrh změn zařazení výhledové sítě komunikací do kategorie místních komunikací a účelových komunikací
- Návrh kategorizace šířkového uspořádání výhledové sítě vybraných místních komunikací
- Negativní vlivy dopravy
- Návrh přestavby a dostavby komunikační sítě
- Návrh etapizace přestavby a dostavby komunikační sítě
- Návrh dostavby, přestavby železniční sítě, vlečkové sítě, letecká doprava
- Ostatní doprava (kombinovaná , letecká a HIPPO stezky)
- Návrh rozvoje MHD v návaznosti na příměstskou a železniční dopravu
- Návrh hlavních tahů cyklistické dopravy
- Návrh ploch pro statickou dopravu s rozpracováním na dopravní okrsky
- Návrh hlavních tahů pěší dopravy
- Návrh hlavních tahů bezbariérových tras
- Návrh řízení dopravy SSZ
- Organizace a regulace dopravy

Součástí prací na koncepci je zpracování a projednání „Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví“ podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (SEA). Etapy konceptu (včetně SEA posouzení) a návrhu budou postupně projednány s příslušnými dotčenými orgány, institucemi a s veřejností.

## **B.6. HLAVNÍ CÍLE**

Cílem zpracovávané dokumentace, ve spolupráci se všemi dotčenými orgány a institucemi, je prověřit, zhodnotit a předložit koncepci rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova, komplexní návrh a opatření pro rozvoj a přestavbu dopravních sítí, systémů a infrastruktury na území města.

Koncepce rozvoje zahrnující jednotlivé návrhy bude podrobně rozpracována, prověřena a stabilizována. Takto připravený a projednaný dokument bude pro objednatele a příslušné subjekty zásadním podkladem pro postupnou a systematickou přípravu a následnou realizaci dílčích záměrů v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy, pojatá jako provázaný systém jednotlivých druhů doprav, koordinována s územními a funkčními limity a předpoklady, může zásadním způsobem přispět k vyváženému sociálně ekonomickému, rozvoji a stabilizaci dopravních struktur území.

### **Souhrn hlavních cílů a oblastí využitelnosti zpracované koncepce:**

- Podklad pro stanovení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města
- Územně technický podklad (po schválení závazný dokument) pro územně plánovací činnost, strategické a investiční rozhodování
- Podklad pro minimalizaci negativních vlivů dopravy a souvisejících činností na životní prostředí a kvalitu obytného prostředí s cílem zajištění trvale udržitelného rozvoje města
- Podklad pro stabilizaci, územní ochranu a postupnou přípravu staveb se zdůvodněním dopravních a územních požadavků - veřejně prospěšné stavby
- Podklad pro meziresortní koordinace investičních záměrů
- Podklad pro projektovou a investiční přípravu staveb a záměrů jednotlivých druhů doprav, jejich vzájemnou koordinaci a možnosti financování

### **Základní teze návrhu:**

- Upravit a redukovat změny ÚPnMH kategorie komunikací dle současně platných norem
- Posoudit nutnost hájení všech v ÚPnMH držených koridorů pro liniové dopravní stavby
- Upřednostnit úpravy pro zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
- Zvláštní pozornost věnovat bezpečné docházce do škol (Program bezpečná cesta do školy)
- Pokračovat v trendu zklidňování dopravy, rozšiřovat zóny 30 a obytné zóny, avšak s adekvátními stavebními úpravami
- Zřídit koncepci úprav zastávek MHD s cílem dosáhnout evropských standart s možností čerpání zdrojů z EU
- Preferovat koordinaci všech systémů hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému
- Zajistit v rámci dopravní politiky města upřednostňování ekologicky šetrných forem dopravy včetně případné restrikce v oblasti statické dopravy
- Statickou dopravu řešit koncepčně a připravovat stavby hromadných garáží, nikoliv pouze zahušťovat stávající síť parkovišť na terénu, nepřipustit snižování kvality obytného prostředí nadměrnou koncentrací parkujících vozidel
- Zajistit plán rozvoje dopravní infrastruktury dle jednotlivých druhů dopravy s výhledem na 10 let a volební období 2007 – 2010 s přesahem staveb do roku 2013 dle evropského plánovacího období
- V návaznosti na výše uvedené připravovat průběžně roční plány výstavby dopravní infrastruktury, příp. operační plány
- Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury vypracovat dle několika rozvojových scénářů
- Zajistit širokou politickou podporu a držet územní rezervu pro projektování a realizaci pro město (podstatných) esenciálních staveb (R67, nové napojení Šumbarku, prodloužení Dlouhé třídy, rozšíření ul. U Stromovky, Mánesovy, Studentské, modernizace žel.trati, úprava kapacitně přetížených uzlů, apod.).

## **B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ**

V současné době jsou konkrétní návrhy přestavby dopravní infrastruktury územně stabilizovány v rámci připravovaných staveb na regionální a místní úrovni.

V etapě konceptu jsou veškeré navrhované stavby, opatření a úpravy v rámci koncepce rozvoje dopravní infrastruktury na základě nově formované strategie a koncepce rozvoje dopravy znovu prověřeny a v nezbytných případech, doplněny a rozšířeny o nové aktuální návrhy nebo náměty.

Problematika je řešena z hlediska časového (etapy výstavby nebo úprav) nebo technického, variantní řešení geografického typu nejsou sledována.

Výsledný návrh koncepce rozvoje dopravní infrastruktury bude jedním ze zásadních podkladů pro všechny organizační složky statutárního města v rámci rozhodování na území města ve všech druzích dopravy.

## **B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ**

Koncepční dokumenty připravované v oblasti dopravy mohou mít vztah k jiným koncepcím na národní a regionální úrovni. Tento vztah je v zásadě dvojího typu:

- Dopravní koncepce musí respektovat cíle či priority, stanovené již zpracovanými koncepcemi např. v oblasti ochrany životního prostředí atd.
- Nově plánovaná opatření v dopravě naopak mohou vytvářet požadavky na změny a doplnění jiných strategických dokumentů.

### **Dopravní politika ČR**

Návrh řešení je založen na předpokladech Dopravní politiky ČR na léta 2005 – 2013:

- Udržitelný rozvoj
- Podpora ekologicky šetrných druhů dopravy
- Harmonický a proporcionální rozvoj všech druhů dopravy

Vymezeny jsou základní priority vycházející z Dopravní politiky ČR, které mají vliv na město Havířov:

- Priorita dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu
- Priorita zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- Priorita zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy
- Priorita rozvoje dopravy v regionech

### **Koncepce kraje**

Z hlediska koncepce rozvoje dopravní infrastruktury jsou pro území města sledovány

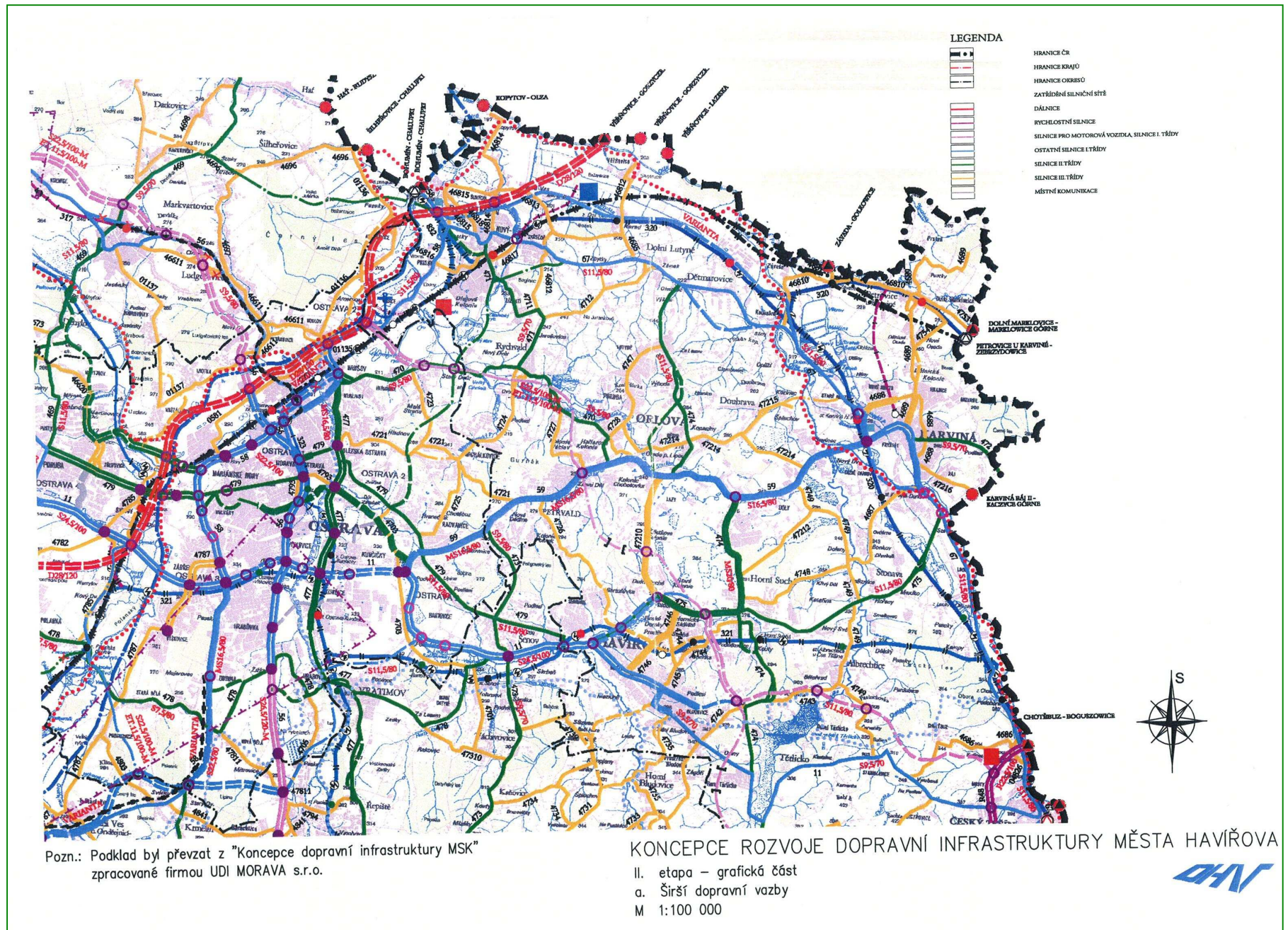
Z hlediska koncepce rozvoje dopravní infrastruktury byly na území města sledovány následující cíle:

- Komplementace tzv. Moravskoslezského kříže – vybudování přeložky silnice I/11, resp. silnice R67 v úseku Vrbice – Havířov – Třanovice s napojením na D1 a R48 v kategorii S 22,5/100-M s případnou etapovou kategorií S 11,5/100-M.

- Přeložení stávající silnice I/11 v úseku Havířov – Český Těšín do nové stopy v kategorii S 11,5/80
- Odstranění dopravně závadných úseků na silnici II/474
- Vybudování nové stopy silnice III/4726 v úseku průchodu Šumbarkem s prodloužením do Prostřední Suché
- Prodloužení Dlouhé třídy v odpovídajícím profilu do prostoru mimoúrovňové křižovatky silnice R67 a výhledové silnice I/11 v prostoru Pacalůvky
- Úprava vedení silnice III/4735 v Bludovicích
- Úprava vedení silnice III/4731 v Dolní Datyni
- Vybudování kvalitní silnice spojující Dolní Datyni s Bludovicemi a centrem města
- Homogenizace průtahu stávající a výhledové trasy silnice I/11 s vybudováním mimoúrovňových křižovatek se silnicí II/479, III/47210 a výhledovou silnicí III/4726
- Námět na přeřazení zatřídění silnice III/47210 do silnic II.třídy
- Vybudování nové železniční zastávky Havířov nemocnice
- Optimalizace železniční trati č.321 jako páteřní sítě železniční dopravy na území MS kraje s výhledovou návrhovou rychlostí trati z 80 na 100 km/h a se zvýšením nápravového tlaku
- Námět na diskutabilní zřízení vlakotramvaje v úseku Petřvald – Hranečnick s poukazem na nízkou rychlost a relativní řídké osídlení v území
- Námět na vlakotramvaj v úseku Havířov centrum – Havířov – Bludovice s dvěma možnostmi - průchod centrem a s prodloužením do oblasti Bludovic
- Námět na vybudování přestupního uzlu včetně případného přemístění autobusového nádraží do přednádraží (doplnění parkovacích stání)
- Požadavek na vybudování jednotného integrovaného dopravního systému na území kraje, tj. včetně integrace Havířova
- Vybudování krajské cyklistické trasy zvané Poslanecká spojka v úseku Jistebník – Ostrava – Havířov
- Změna stávajícího vedení trasy č.56 v jejím převedení do koridoru Olše na krajskou cyklistickou trasu č. 501, 502 v úseku Havířov – Český Těšín
- S nejbližším veřejným logistickým centrem se počítá v Ostravě nebo Bohumíně



## Situace dle Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje



### **Zásady závazné části ÚP města Havířova v oblasti dopravy**

V koncepci rozvoje dopravní infrastruktury jsou vymezeny hlavní zásady dopravy obsažené v ÚPD, resp. změně č.13 a dosud nesplněné úkoly zakotvené ve strategickém plánu města – jeho I.etapě.

Definována je dopravní infrastruktura ÚP VÚC do ÚP města Havířova.

### **B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ KONCEPCE**

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova II.etapa – návrhová část - koncept návrhu byla zpracována	09/2007
Předpokládaný termín dokončení	03/2009

### **B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ KONCEPCE**

Střednědobý horizont:	r. 2015
Cílový horizont návrhu:	r. 2020

### **B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ**

Zpracovávané Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, jeho projednání a vydání stanoviska příslušného úřadu vytváří, spolu se zohledněním připomínek a návrhů ze SEA, předpoklady ke schválení koncepce v zastupitelstvu města jako závazný dokument.

Konečná verze koncepce bude schválena zastupitelstvem Statutárního města Havířova.

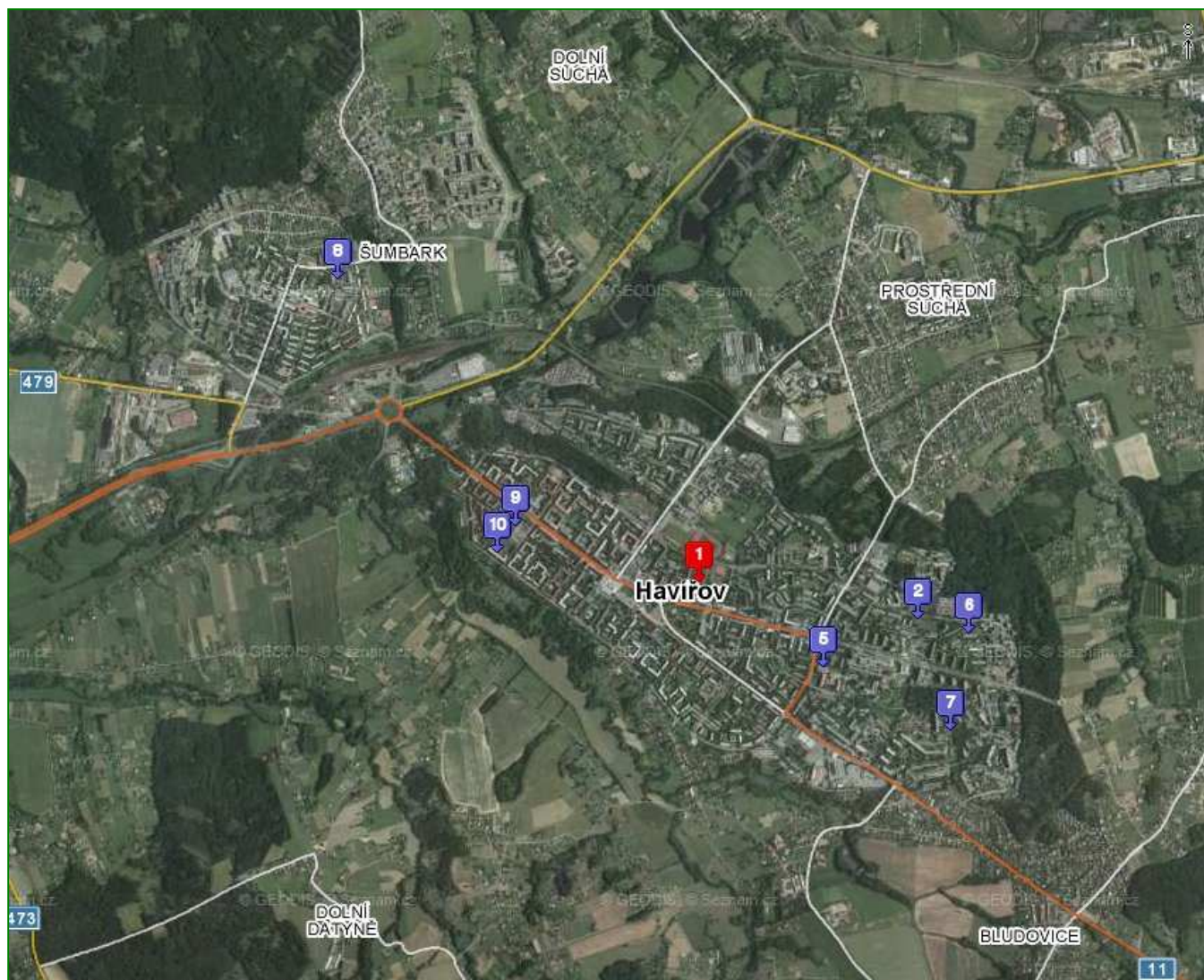


## C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Zájmové území je vymezeno hranicemi města, zahrnuje k.ú.:

Bludovice, Dolní Datyně, Dolní Suchá, Havířov Město, Prostřední Suchá, Šumbark



### C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ DOTČENY

Statutární město Havířov



### C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

#### KLIMATICKÉ POMĚRY

Město má vcelku mírné klimatické podmínky. Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 8°C a průměrné roční srážky kolem 800 mm. Převládají větry od jihozápadu a západu.

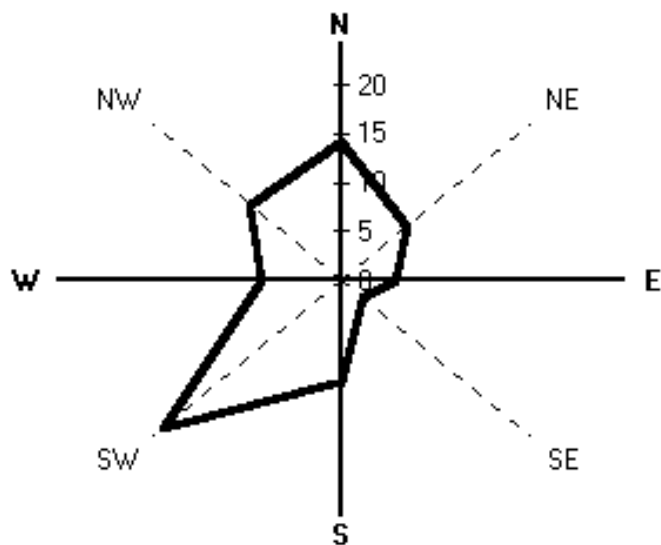
Zeměpisnou polohou, reliéfem krajiny a klimatickými faktory jsou určeny makroklimatické podmínky na území msta. Podle rajonizace klimatických oblastí (E. Quitt – klimatické oblasti Československa 1971) spadá území Havířova do mírně teplé klimatické oblasti MT10, která je charakterizována dlouhým létem, teplým a mírně suchým, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou mírnou zimou a následujícími hodnotami:

Počet letních dnů	40 – 50
Počet dnů s prům. teplotou 10°C a více	140 - 160
Počet mrazových dnů	110 – 130
Počet ledových dnů	30 - 40
Průměrná teplota v lednu	-2 - -3°C
Průměrná teplota v červenci	17 - 18°C
Srážkový úhrn ve vegetačním období 400 mm	– 450 mm
Srážkový úhrn v zimním období 200 mm	– 250 mm
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 – 60

Sluneční svit dosahuje v roce 1 800 až 2 000 hodin, roční oblačnost obnáší v průměru 64 % pokryté oblohy. Na svahových polohách se projevuje tepelná inverze a v níže položených místech se setkáváme s častějšími mlhami. Na místní výkyvy počasí a čistotu ovzduší působí vzdušné proudění.

Podklady (průměrná větrná růžice) byly získány od ČHMÚ Praha v podobě 5 tříd stability a 3 rychlostech větru pro město Havířov ve výšce 10 m nad povrchem země, jak vyžaduje zmíněná metodika v bodě 2.0.

Celková průměrná větrná růžice  
lokality město Havířov



m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Calm	Součet
1,7	8,97	5,44	3,84	2,13	6,70	10,98	4,91	6,71	20,91	70,59
5,0	5,12	2,48	0,70	0,37	3,59	9,77	1,91	4,17		28,11
11,0	0,18	0,05	0,00	0,01	0,11	0,75	0,02	0,18		1,30
Součet	14,27	7,97	4,54	2,51	10,40	21,50	6,84	11,06	20,91	100,00

### *Kvalita ovzduší*

Dle údajů z Informačního systému kvality ovzduší ČR je nejbližší lokalita s měřením koncentrací pro oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) stanice ČHMÚ č. 1068 Havířov. Měření imisí benzenu a benzo(a)pyrenu se v Havířově neprovádí.

Stanice ČHMÚ č. 1068 Havířov uvádí (rok 2006) pro oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) – maximální hodinovou koncentraci 133,9 µg/m<sup>3</sup>, 98 % kv. 71,7 µg/m<sup>3</sup> a pro oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) – průměrnou roční koncentraci 26,7 µg/m<sup>3</sup>.

Dále je v Havířově – Městě u Magistrátu města Havířova umístěna stanice (MMS 564), která je provozována Zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě, pobočka Karviná. Na této stanici je měřen prашný aerosol a některé těžké kovy.

Město je uvedeno jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší pro imise suspendované částice PM<sub>10</sub> - průměrná denní a roční koncentrace na ploše 100 % města a benzo(a)pyrenu - průměrná roční koncentrace na ploše 100 % města pro ochranu zdraví lidí.

Rozhodující vliv na kvalitu ovzduší v Havířově mají emise z velkých zdrojů ležících zejména mimo území Havířova a také emise z mobilních zdrojů v souvislosti se značnou koncentrací.

V Havířově jsou evidovány dva velké zdroje znečištění (VZZ), a to Nemocnice s poliklinikou a ekočistírna TESCO Havířov. Dle evidence středních zdrojů znečištění (SZZ) se na území Havířova nachází cca 40 SZZ. Mezi SZZ patří zejména plynové kotelny a ČS PHM. Daleko větší zastoupení mají malé zdroje znečištění (MZZ), které se také velkou měrou podílejí na znečišťování ovzduší. Mezi MZZ jsou zahrnuty rodinné domy, které svým lokálním vytápěním mají značný vliv na znečišťování ovzduší. Lokální topeniště na zemní plyn emitují oxidy dusíku a přispívají k imisní zátěži. Lokální topeniště na tuhá paliva emitují do ovzduší téměř všechny hlavní znečišťující látky. Nutno konstatovat, že z ekonomického hlediska přechází mnoho MZZ zpět na vytápění tuhými palivy, přestože město Havířov má z 90 % provedenou plošnou plynofikaci.

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci jednotlivých staveb navržených v rámci koncepce rozvoje dopravní infrastruktury mohou být práce související zejména s přesunem materiálů, pohybem stavebních mechanismů a manipulací s materiály.

Minimalizaci znečištění ovzduší lze dosáhnout zejména organizačními opatřeními - koordinací stavebních prací, snižováním prašnosti klopením, udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě. Všechna tato opatření budou v kompetenci dodavatele stavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prachu) na okolí považovat za nepodstatný.

Pro vlastní dopravní provoz jsou nejzávažnějším problémem krátkodobé a místy i dlouhodobé koncentrace oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>). U plánovaných komunikačních staveb bude při přípravě proveden rozbor situace realizací rozptylové studie pro každou stavbu s vymezením konkrétních opatření.

Úseky komunikací v husté zástavbě znamenají největší problém. Významným prvkem bude snížení dopravní zátěže, například vybudováním obchvatu Havířova. Rovněž úprava dopravního prostoru s přerozdělením (úprava počtů jízdních pruhů, pruh pro cyklisty, parkovací zálivy, mysy) je opatřením mající vliv na zmenšení emisí škodlivin do ovzduší.

## GEOLOGICKÉ POMĚRY

Město Havířov se nachází v centrální části Ostravské glacigenní pánve a jeho lokalizace byla zvolena m.j. s ohledem na geologické poměry uhlonosného karbonu – v osní části Bludovické vymýtiny, kde je povrch karbonských hornin pohřben pod více než 1000 m mocnými pokryvnými útvary. Ty jsou budovány převážně neogenními mořskými sedimenty, při povrchu terénu s nesouvislými relikty spodních vrstev slezské jednotky beskydských příkrovů. Žádným vrtem zastiženy nebyly. Nejsvrchnější část geologického profilu je budována kvarténními usazeninami.

Podle Geologické mapy jsou bazální vrstvou kvartéru fluviální štěrky hlavní terasy Lučiny, na které je vázána souvislá hladina podzemní vody.

Z hlediska geomorfologického členění náleží zájmové území:

Systém	Alpsko-himalájský
Provincie	Západní Karpaty
Subprovincie (soustava)	Vněkarpatské sníženiny
Oblast (podsoustava)	Severní Vněkarpatské sníženiny
Celek	Ostravská pánev
Podčepek	Ostravská pánev
Okrsek	Havířovská plošina

Z hlediska geomorfologického náleží širší zájmové území do okrsku Havířovská plošina, celku Ostravsko – karvinská pánev ve styku okraje uhlonosné Ostravsko – karvinské pánve s Těšínskou pahorkatinou. Podle typologického členění reliéfu (Balatka, Czudek, 1971) je zájmové území charakterizováno jako plochá pahorkatina v oblasti kvarténních struktur pleistocénního kontinentálního zalednění. Původní morfologie terénu je v současné době na některých místech zastřena modelací terénu a navážkami v důsledku intenzivní urbanizace lokality a poddolování.

## POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Z hydrologického hlediska přísluší město Havířov k povodí Lučiny, hydr. pořadí 2-03-01-062 až 2-03-01-082. Délka toku je 37,7 km, plocha povodí 197,1 km<sup>2</sup>.

Vodohospodářská bilance řeky Lučiny je ovlivňována pěti přímými přítoky, nejvýznamněji řekou Sušánkou, Šumbarský potok je pravostranným přítokem Sušánky, který je přítokem Lučiny. Na vlastním toku Lučiny dochází k nejvýraznější změně k profilu údolní nádrže Žermanice. Nad zátopou této nádrže je do Lučiny zaústěn převod vody z povodí Morávky, z nádrže jsou realizovány odběry vody pro Mittal Steel a.s. a Biocel Paskov a voda z nádrže je rovněž využívána pro rybné hospodářství Žermanice.

Na vlastní Lučině existuje celkem pět profilů, které jsou sledovány Povodím Odry, s.p., a to nad a pod nádrží Žermanice, dále pod Sušánkou, v Šenově a v profilu ústí Lučiny ve Slezské Ostravě. Kvalita toku (údaje 2006) se postupně zhoršuje, v profilu nad nádrží Žermanice je voda dle vybraných ukazatelů klasifikována II.třídou jakosti, a to jen vlivem zvýšeného

obsahu fosforu a dusičnanového dusíku. V profilech pod nádrží a pod Sušankou je řazena již do III.třídy jakosti jako znečištění. V profilu Šenov již je znát postupný nárůst znečištění z okolní zástavby a vody je vlivem vysokého obsahu fosforu klasifikována IV.třídou jakosti jako znečištěná. Podle počtu termotolerantních kolimorfních bakterií je voda v profilech nad a pod nádrží hodnocena nejlepší I.třídou jakosti, v dolním úseku toku v profilu pod Sušankou a Slezská Ostrava již III.třídou, jako znečištěná.

Na dolním toku je Lučina ovlivňována především vypouštěním vod, kterých je celkem evidováno 21.

## PŮDA

Zemědělský půdní fond tvoří pozemky zařazené v kultuře orná půda, zahrada, trvalý travní porost a půda, která má být nadále zemědělsky obdělávána, ale dočasně obdělávána není. Výstavbou nové dopravní infrastruktury dojde místy k dotčení zemědělského půdního fondu. Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře do 1 ha vydává Magistrát města Havířova, odbor životního prostředí, při záboru od 1 ha do 10 ha Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, při záboru nad 10 ha je příslušným orgánem Ministerstvo životního prostředí.

Za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu jsou předepsány odvody, tyto předepisují dotčené orgány státní správy ochrany zemědělského půdního fondu. Tyto orgány stanoví rovněž podmínky k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu (skrývky kulturních zemin, nakládání se skrytými kulturními zeminami, plány rekultivace).

K přesnějšímu určení kvality zemědělských půd slouží zařazení půd do tříd ochrany (I až V, nejlepší jsou půdy I. třídy ochrany) - dle "Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR z 1.10.1996, č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb."

Do I.a II.třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování jen podmíněně zastavitelné. Pro liniové stavby je tyto půdy možné využít. Do III.třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít i pro event.výstavbu. Do IV.třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.

V rámci jednotlivých staveb bude zpracován majetkoprávní elaborát včetně vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu, pedologického průzkum s vymezením skrývek kulturních zemin a způsobu nakládání se skrytými kulturními zeminami.

## FLÓRA A FAUNA

Podle biogeografického členění ČR náleží oblast k Hercynské podprovincii – rozhraní mezi Pooderským bioregionem, 2.4 a Podbeskydským bioregionem, 3.5 (Culek 1996). Zájmové území je součástí fyto geografické oblasti mezofytikum, fyto geografického obvodu karpatské mezofytikum a fyto geografického okresu 83. Ostravská pánev (Skalický 1988).

Podle geobotanické rekonstrukce (Neuhäuslová et al. 1998) je vegetace daného území charakterizována jako vegetace dubohabrových hájů (*Carpinion betuli*).

Aktuální stav uvedené geobotanické rekonstrukci neodpovídá. Významnou měrou se na přeměně vegetace podílí zemědělská činnost a rozvoj dopravní infrastruktury regionu. V krajině se střídají se zemědělské pozemky (louky, orná půda) a drobnější lesní remízky.

Podle zoogeografického členění náleží zájmové území do provincie listnatých lesů, v níž leží východní hranice mezi úsekem (distriktem) českým a podkarpatským. Fauna širšího regionu je poměrně bohatá, její pestrost je dána jednak zachovalostí přírodního prostředí, jednak geografickou polohou (míšení polonských, západokarpatských a hercynských prvků) (Buchar 1983, Culek et al. 1996).

Při přípravě jednotlivých záměrů dopravních staveb bude provedeno posouzení každé dotčené lokality s ohledem na sledování výskytu flory a fauny v předmětném území.

Po provedeném průzkumu přímo pro zájmovou lokalitu pak bude možné jednoznačně konstatovat, zda se v území dotčeného jednotlivými záměry nacházejí druhy flory nebo fauny chráněné ve smyslu ustanovení Zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. MŽP ČR a zda je možné stavbu realizovat bez vlivu na floru a faunu nebo jaká je nutné realizovat opatření.

Součástí staveb realizovaných zejména mimo zástavbu města bude zpracován biologický průzkum, který zahrne výčet druhů flóry a fauny determinovaných v území a v rámci biologického hodnocení bude proveden návrh opatření z hlediska omezení vlivů jednotlivých staveb na floru a faunu.

Navržené vedení dopravních tras bude procházet pozemky určenými k plnění funkce lesa nebo v ochranném pásmu lesa (50 m od hranice pozemků určených k plnění funkce lesa). Pro vydání souhlasu o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa je příslušný rozhodnout MMH – OŽP (do výměry 1 ha). Pro souhlas k vydání rozhodnutí pro stavbu v rámci které budou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa nad 1 ha je oprávněný příslušný krajský úřad.

## **KRAJINA**

Město Havířov leží na jižním okraji ostravsko-karvinské průmyslové oblasti mezi Ostravou a pohraničním městem Český Těšín. Na severu hraničí s hornickými středisky Petřvald, Orlová a Karviná, na západě s obcemi Šenov a Václavovice.

Jižní částí protéká řeka Lučina. Terénním předělem probíhajícím od západu na východ je železniční trať z Ostravy – Svinova do Českého Těšína. Nejvýznamnější komunikací procházející městem je silnice první třídy č. 11 z Ostravy do Českého Těšína. Podél ní se táhne hlavní sídlištní útvar města – výšková zástavba.

Na území města je vymezena chráněná oblast obytného souboru „Sorela” včetně jeho ochranného pásma (Regulační plán „Sorela“ - OZV č. 3/05 byl schválen zastupitelstvem města 20.6.2005).

Krajinný ráz je kategorií smyslového vnímání, je utvářen přírodními a kulturními prvky, složkami a charakteristikami, jejich vzájemným uspořádáním, vazbami a projevy v krajině.

Hodnocení krajinného rázu se týká především hodnocení prostorových vztahů, uspořádání jednotlivých prvků krajiny v určitém prostoru s ohledem na zvláštnost, působivost a neopakovatelnost tohoto prostorového uspořádání.

Každá charakteristika se navenek uplatňuje v prostorových, vizuálně vnímaných vztazích krajiny, zároveň také hodnotami vycházejícími z prostorového uplatnění estetických hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajinném systému.

Součástí významných staveb liniového charakteru včetně statické dopravy bude hodnocení krajinného rázu při přípravě těchto staveb.

## CHRÁNĚNÉ ČÁSTI PŘÍRODY A KRAJINY

Na území města Havířova se nenachází velkoplošné chráněné území. Evidováno je maloplošné chráněné území - přírodní památka Meandry Lučiny.

### Přírodní památka meandry Lučiny

Přirozeně meandrující tok s navazujícími mokřady a lužními porosty, biotop řady chráněných druhů živočichů o výměře 40,65 ha, vyhlášena 25.11.1991.

Chráněné území zahrnuje nivu řeky Lučiny v délce dva kilometry. Koryto s četnými nátržemi a výrazně členitým dnem je lemováno sérií rostlinných společenstev vodních toků, od iniciálních společenstev na náplavech řeky, přes lesní společenstva střemchových jaseňin asociace *Pruno-Fraxinetum*, až po břehové porosty s druhy dubohabrových hájů. Terénní deprese a prameniště pravobřežní šterkové terasy jsou porostlé mokřadními olšinami svazu *Alnion glutinosae*. Bylinné patro je nejpestřejší v jarním období, kdy nápadně kvete sasanka pryskyřníkovitá (*Anemone ranunculoides*), křivatec žlutý (*Gagea lutea*), zapalice žluťuchovitá (*Isopyrum thalictroides*) a prvosenka vyšší (*Primula elatior*). Naopak velmi nenápadná je pižmovka mošusová (*Adoxa moschatelina*) – ohrožený druh podle červeného seznamu severovýchodní Moravy a Slezska.

Koncepce je navržena tak, aby s výjimkou tras pro pěší a cyklisty nedošlo k dotčení přírodní památky ani jejího ochranného pásma (50 m).

### Přírodní parky

Na území města není přírodní park

### Významné krajinné prvky

Ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny je významný krajinný prvek ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utvářející její vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Významnými prvky ze zákona jsou rašeliniště, lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a ty části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Ten, kdo zamýšlí zásah do VKP, si musí opatřit závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Obecně tak již v rámci projekčních prací vyplývá pro investora povinnost volit takové technologie a stavební postupy, které v maximálně možné míře ochrání dotčené VKP, popřípadě minimalizují negativní dopady spojené se stavebními pracemi a následným užíváním staveb.

Přesnou evidenci významných krajinných prvků vede ve správním území Magistrát města Havířova, odbor životního prostředí. V rámci jednotlivých staveb bude možný zásah do významných krajinných prvků prověřena včetně možné minimalizace vstupů do těchto prvků. Místně příslušný orgán ochrany přírody vydá závazné stanovisko k zásahu do VKP dle zák.č.114/1992 Sb. v platném znění.

### Památné stromy

Na území města se nacházejí památné stromy. Tyto stromy je nutné v rámci navrhovaných staveb respektovat. Na území města je památný strom dub letní v ulici U skleníků 7 (Prostřední Suchá), dub letní na území PP Meandry Lučiny, 2 ks lípa srdčitá a 1 ks lípa evropská na p.č. 86 k.ú. Bludovice, 2 ks jasan ztepilý a 1 ks lípa velkolistá na p.č. 98/2 a 97/1

v k.ú. Bludovice, 1 ks jírovec maďal na p.č. 107/1, 1 ks dub letní na p.č. 92/1 a 6 ks jasanů ztepilých na p.č. 85, 92/3, 109/3 v k.ú. Bludovice.

### Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny je vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES je tvořen biocentry a biokoridory a je postupně navrhován ve třech navzájem provázaných hierarchických úrovních - nadregionální, regionální a lokální (místní). Na území města se nacházejí prvky územních systémů ekologické stability lokální úrovně, jejichž situování a zabezpečení průchodnosti a ekologické stability celého systému bude v rámci jednotlivých projektů liniových staveb řešeno v souladu se zák.č.114/1992 Sb.

Regionální biokoridor je veden severozápadně od města, nadregionální tah západně, jak je zřejmé z následujícího grafického znázornění:



V rámci nových staveb bude provedeno vyhodnocení možného vlivu v rámci jednotlivých staveb (konkrétní technické a stavební řešení) se zabezpečením průchodnosti v rámci prvků úsek a ekologické stability území.

### NATURA 2000

Dle Nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví seznam evropsky významných lokalit je na území města situována lokalita CZ 0813455 Mokřad u rondelu, významný z hlediska ohrožených druhů obojživelníků. Předmětem ochrany zde je čolek velký *Triturus cristatus*. Lokalita zaujímá plochu 14,8038 ha a je navržena jižně od silnice Ostrava - Havířov.

V rámci staveb dle koncepce rozvoje dopravní infrastruktury nebude tato lokalita dotčena.



## OBYVATELSTVO

Město Havířov vzniklo na jižním okraji ostravsko-karvinské průmyslové oblasti v podhůří Beskyd. Havířov byl od počátku stavěn jako nové sídlo „na zelené louce“. Byl výrazně poznamenán dobou, která formovala jeho tvářnost, stal se přehledem dobových názorů na podobu nového sídelního celku. Vznikal od začátku podle směrného územního plánu, dodržoval zásady urbanismu (semknutý půdorys, vnitřní sektorové členění).

V současné době má Havířov 89 000 obyvatel a od roku 1990 je statutárním městem.

Z hlediska vlivu dopravy na obyvatelstvo je třeba sledovat a přijmout opatření zejména z hlediska hlučnosti, prašnosti a exhalací z dopravy. Významný je i tzv. bariérový efekt komunikace.

V rámci přípravy jednotlivých staveb bude zpracována hluková studie, rozptylová studie a posouzena opatření pro omezení těchto vlivů na obyvatelstvo.

### C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Za nejvýznamnější problém je možno považovat výrazný nárůst automobilové dopravy od roku 1990. Tento faktor v jeho negativním rozměru posiluje velké zastoupení nákladní dopravy.

Koncentrace oxidů dusíku, ale i oxidu uhelnatého, uhlovodíků a přízemního ozonu v ovzduší stále stoupají. Tento trend jen mírně koriguje postupně se zlepšující technický stav vozidel. U koncentrací dusíku bývají ve městě na nejvíce zatížených dopravních tazích překračovány krátkodobé imisní limity.

Současným nárokům nevyhovuje stav dopravní infrastruktury v kraji. Pro životní prostředí a veřejné zdraví z této skutečnosti vyplývají negativní důsledky:

- poškozování zdraví obyvatel v důsledku emisí škodlivin do ovzduší a silné hlukové zátěže, zejména v blízkosti hlavních tahů
- vysoká míra imisní a hlukové zátěže okolního prostředí obecně, s vlivy na ostatní části živé i neživé přírody
- vyšší míra nehodovosti vlivem nízké plynulosti dopravy a dopravních závad

Problémy životního prostředí, které se obdobným způsobem týkají území města, představují otázku bezpečnosti provozu, emisí a hlučnosti.

Nepominutelným vlivem silničních staveb na faunu je fragmentace krajiny a vytváření bariér pro migraci živočišných druhů.

**Stav ovzduší** se v důsledku výrazného poklesu znečišťování emisemi ze stacionárních zdrojů za posledních 15 let zlepšil, zejména v položkách oxid siřičitý, polévatý prach (novější označení - suspendované částice velikostní frakce  $PM_{10}$ ). Přesto bývají limitní hodnoty pro  $PM_{10}$  překračovány. Na lokálně nevyhovující imisní situaci výrazně podílejí malé zdroje v podobě lokálních topenišť.

Havířov je uveden jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší pro imise suspendované částice  $PM_{10}$  - průměrná denní a roční koncentrace na ploše 100 % města a benzo(a)pyrenu - průměrná roční koncentrace na ploše 100 % města pro ochranu zdraví lidí.

Na základě výsledku měření bude proveden rozbor zejména u plánovaných komunikačních staveb (rozptylová studie, opatření).



Na základě intenzit výhledu byl proveden v „Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova“ orientační výpočet **hluku z dopravy**. V případě změny zátěže na úseku byly brány v potaz vyšší výpočtové hodnoty. Zpracován je výkres negativních vlivů dopravy s vymezením tříd hlukové zátěže: A – 0-55 dB, B – 56 -60 dB, C – 61-65 a D – 65 a více dB. Celkový trend je takový, že i při mírně zvyšujících zátěžích dochází ke stagnaci nebo celkovému poklesu hluku. Příčinou jsou zlepšující se parametry vozidel a stav komunikační sítě.

Stav zátěže bude podrobně řešen v rámci jednotlivých staveb souvisejících s dopravou (zejména liniové stavby, statická doprava – parkoviště a parkovací domy). Mezi následná opatření patří:

- úpravy na objektech (výměna oken, situování obytných místností do vnitrobloků)
- budování protihlukových stěn nebo valů (lze použít mimo přímý kontakt komunikace s obytnou zástavbou)
- budování vegetačních clon (nelze použít u některých komunikací vzhledem k blízkosti staveb)

Životní prostředí negativně ovlivňovala **těžba** surovin. Účinky poddolování jsou v místech severní části území ještě potřeba sledovat při přípravě staveb.

#### **D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ**

V Oznámení SEA je hlavní prostor věnován charakterizaci koncepce a charakterizaci složek životního prostředí na území města s cílem poskytnout dostatečné informace a poklady orgánům veřejné správy a dalším zainteresovaným skupinám včetně veřejnosti pro provedení zjišťovací řízení.

Obecně platným principem je, že dopravní stavby jsou v území navrhovány s cílem zlepšit kvalitu dopravní infrastruktury, tzn. zejména zvýšit rychlost a plynulost dopravy a snížit dopravní nehodovost a negativní vlivy dopravy na okolní prostředí, zejména obyvatelstvo bydlící nebo pracující v blízkosti dopravních staveb. Dopravní stavby budou budovány a budou přijata opatření pro zabezpečení snížení negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví.

Zajištění preference šetrné dopravy je rovněž významným příznivým prvkem pro území města. Souhrn priorit v oblasti preference šetrné dopravy zahrnuje výstavbu cyklistické stezky podél Hlavní třídy a Dlouhé třídy, pěší a cyklistické propojení přes velkou okružní křižovatku na Šumbark, úprava autobusových zastávek na silnici II/475, vyhrazení pravých jízdních pruhů jako autobusových ve špičkách na čtyřpruhových komunikacích, dostavba přestupního uzlu u železniční stanice, úprava železniční zastávky v Prostřední Suché, výstavba žel.zastávky u nemocnice, úpravy na přechodech u škol, nemocnice, domovů důchodců, rekonstrukce hlavních pěších tahů na bezbariérové, integrace hromadné dopravy, výstavba infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

Základním trendem ve městě (zastavěných územích) bude zklidňování dopravy, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti dopravy a obyvatel (chodců, dětí, řidičů). S tím souvisí i snaha vymanit tranzitní dopravu z centra města.. významným prvkem je zařazení městských částí do obytných zón. Takové zóny navrhovaná koncepce konkrétně vymezuje (celkem 26 zón).

Rovněž navrhované úpravy - dílčí řešení (přechody pro chodce, minimalizace šířek jízdních pruhů a pruhů pro statickou dopravu, střední dělicí ostrůvky na vjezdu do zastavěných

oblastí, v místech přechodů a pro ochranu odbočovacích pruhů, zelené plochy v parkovacích pásech, přestavba nehodových křižovatek na malé okružní) zabezpečí zlepšení vlivu dopravního provozu v území. Taková opatření lze provést přiměřeně ve všech kategoriích dopravy.

S novými stavbami je spojen zásah do krajiny, dochází k záboru půdy (zemědělské, určené k plnění funkce lesa, ostatní), případně k likvidaci lesa.

U nových dopravních staveb je možno dosáhnout dílčích zlepšení v prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy, ale i pro člověka.

### ***Vlivy na ovzduší***

Z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší představují nové komunikace na jedné straně umístění nového zdroje v území, na druhé straně ale odvedou dopravu ze stávajících silnic, které procházejí obytnou zástavbou. Přenesení emisní zátěže mimo obytné území se projeví ve snížení zátěže obyvatelstva, v řadě případů dojde rovněž k celkovému snížení imisních koncentrací, neboť otevřená krajina má obvykle vyšší potenciál rozptylu škodlivin, než území se souvislou zástavbou.

Významným prvkem je již uváděné zklidnění dopravy, bezpečnost provozu, ale rovněž zabezpečení parkovacích míst řešením statické dopravy. Tím se omezí popojíždění vozidel při vyhledávání parkovacího místa a s tím související produkci emisí.

Zajištění preference šetrné dopravy je rovněž významným přínosem z hlediska ochrany ovzduší a musí být v rámci dílčích staveb řešeno.

### ***Vlivy na znečištění vod, půdy a horninového prostředí***

Z hlediska znečištění vod a půdy představují silniční komunikace potenciální zdroj plošného (difúzního) znečištění. Riziko zhoršení jakosti vod je svázáno s odtokem srážkových vod. Znečištění je charakterizováno spíše nízkými koncentracemi a podmínkami, v nichž nelze uplatnit klasické čistírenské technologie. Vedle ploch silničních vozovek je difúzní znečištění evidováno na parkovacích plochách.

Znečištění půdy především těžkými kovy se koncentruje do zóny podél krajnice ve vzdálenosti max. 15 m, za touto hranicí koncentrace škodlivin i u velmi zatížených komunikací klesají pod limitní hodnoty. V souvislosti s postupným zlepšováním emisních parametrů u obnovovaného vozového parku je možné očekávat částečné zlepšení situace v budoucnosti.

### ***Vlivy na flóru a faunu***

Z obecných principů platí, že dopravní stavby přinášejí do území další liniové prvky infrastruktury, které zvyšují fragmentaci krajiny. To má negativní důsledky zejména pro migraci savců, ale i dalších druhů bioty (např. migrace obojživelníků).

Fragmentace stanovišť je proces, během něhož je rozlehlé stanoviště děleno na řadu menších částí. Jednotlivé fragmenty původního stanoviště od sebe zpravidla oddělují různě hodnotné plochy, mající často charakter bariéry pro některé organizmy.

V důsledku pokračující výstavby liniových staveb a dalších abiotických bariér však dochází k izolaci některých populací. Pravděpodobně nejtíživěji tento problém doléhá na druhy, jejichž relativně malý počet jedinců obývá rozsáhlá území, tedy především na druhy velkých savců. V rámci města nejsou navrženy v koncepci stavby, které by měly takový zásadní

význam. Jednotlivé dílčí úpravy dopravního řešení navrhované v rámci koncepce budou respektovat možnost omezení takového vlivu nad stávající úroveň.

Nejvýznamnější překážkou přirozeného pohybu fauny v krajině jsou pozemní komunikace a železnice. Efekt bariéry je v případě pozemních komunikací dán především jejich technickým řešením (šířka, výškové vedení oproti okolnímu terénu, svodidla, ploty, protihlukové stěny) a intenzitou dopravy (riziko střetu se zvířetem, hluková a pachová zátěž okolí).

Standardně aplikovaná metodika pro řešení těchto problémů rozlišuje silnice z hlediska dělícího účinku na území města na:

- frekventované silnice klasického typu – komunikace bez středových svodidel, konstruované pro běžné rychlosti (v ČR většina silnic I. Třídy, v Havířově I/11), dělící účinek je dán především intenzitou provozu, pro zvěř (mimo zástavbu) průchodná v dobách s nízkou intenzitou provozu
- ostatní méně frekventované komunikace – tyto komunikace jsou pro zvěř snadno překonatelné, problém nečiní vlastní konstrukce ani intenzita dopravy.

### ***Odpady***

Součástí projektů jednotlivých staveb bude řešení produkce a nakládání s odpady v důsledku stavby a produkce a nakládání s odpady po realizaci jednotlivých staveb v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury.

Původce bude dle povinností uvedených v zák.č. 185/2001 odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů, vzniklé odpady které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě k možnému využití, nelze-li odpady využít, zajistit jejich zneškodnění, kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností, shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií a zabezpečit je před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí.

Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s požadavky schváleného Programu odpadového hospodářství kraje, zejména z hlediska třídění odpadů a možnosti jejich recyklace.

## **E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

### **E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČR**

Hlavním vlivem, významným pro celý evropský prostor, je zlepšení situace v dopravě na území města.

Z hlediska možných přeshraničních vlivů na životní prostředí nemá situace v rámci území vymezeném koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova vliv. Vzhledem k charakteru koncepce se nepředpokládá dosah jejích vlivů za hranice České republiky.

### **E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE**

Grafická část zobrazuje základní informace o území a vybrané limity využití území, která jsou výchozími pro hodnocení SEA. Podrobná grafická část je součástí „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova II.etapa“.

Součástí Oznámení je:

Koncepce dopravní infrastruktury MSK – Širší dopravní vztahy, měřítko 1 : 100 000

Připravované dopravní stavby, doplňky problémové mapy, měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

Návrh změn zařazení stávající sítě komunikací do kategorie místních komunikací a účelových komunikací, měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

### **E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE**

Další informace nejsou v oznámení předkládány. Vlivy koncepce na veřejné zdraví a životní prostředí se předpokládají především pozitivní v souvislosti se zvýšením bezpečnosti dopravního provozu, řešení dopravní obsluhy území.

Koncepce přináší především opatření organizačního charakteru, konkrétní investiční aktivity, jako je úprava na komunikační síti ke zlepšení bezpečnosti, změny zařazení kategorie místních komunikací (stávající a výhledové) a návrh kategorizace širšího uspořádání, přestavby a dostavby komunikační sítě, železniční sítě, vlečkové sítě, letecké dopravy a ostatní dopravy, návrh rozvoje MHD v návaznosti na příměstskou a železniční dopravu. Současně se zabývá cyklistickou a statickou dopravou a návrhem hlavních tahů pěší dopravy, bezbariérových tras a řízením dopravy SSZ.

Koncepce řeší všechny druhy dopravy ve vymezených souvislostech a zohledňuje možné vlivy v souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury města.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů uvedených v Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury města Havířova II.etapa – návrhová část – koncept návrhu“ s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaná koncepce řeší problematiku rozvoje dopravní infrastruktury ve všech souvislostech a požadavcích vymezených dle zák.č. 100/2001 Sb. ve znění platných předpisů a lze ji

**doporučit**

**v navrhovaném rozsahu a řešení dopravní infrastruktury města**

**Oznámení bylo zpracováno:** březen 2008

Zpracovatel oznámení:        Ing.Jarmila Paciorková  
   číslo autorizace - osvědčení 15251/3988/OEP/92  
Selská 43, 736 01 Havířov  
Tel/fax 596818570, 602749482  
e-mail eproj@volny.cz

Podpis zpracovatele oznámení: .....

Podpis oprávněného zástupce předkladatele: .....

**KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MSK**  
**ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY** Měřítko 1 : 100 000

**PŘIPRAVOVANÉ DOPRAVNÍ STAVBY, DOPLŇKY PROBLÉMOVÉ MAPY**

Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

**NÁVRH ZMĚN ZAŘAZENÍ STÁVAJÍCÍ SÍTĚ KOMUNIKACÍ DO KATEGORIE  
MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ**  
Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)



**PŘIPRAVOVANÉ DOPRAVNÍ STAVBY, DOPLŇKY PROBLÉMOVÉ MAPY**

Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

**ČÁST 1****PŘIPRAVOVANÉ DOPRAVNÍ STAVBY, DOPLŇKY PROBLÉMOVÉ MAPY**

Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

**ČÁST 2****NÁVRH ZMĚN ZAŘAZENÍ STÁVAJÍCÍ SÍTĚ KOMUNIKACÍ DO KATEGORIE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ**

Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

**ČÁST 1****NÁVRH ZMĚN ZAŘAZENÍ STÁVAJÍCÍ SÍTĚ KOMUNIKACÍ DO KATEGORIE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ**

Měřítko 1:10 000 (zmenšeno)

**ČÁST 2**