

**Odbor životního prostředí a zemědělství**  
Oddělení hodnocení ekologických rizik

Dle rozdělovníku

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
29. května 2023	Ing. Miroslava Janáčková	KUZL 48920/2023	KUSP 31635/2023 ŽPZE-MJ

## ROZHODNUTÍ

### - závěr zjišťovacího řízení doručované veřejnou vyhláškou

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále také jen „zákon“), a podle § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), při posouzení záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona, že záměr

#### „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a tedy nepodléhá posouzení podle zákona.

#### Identifikační údaje:

##### Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona

Záměr naplňuje dikci bodu 49. Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 voz/24 hod), kategorie II, přílohy č. 1 zákona.

##### Umístění

Kraj: Zlínský  
Místo stavby: obec Liptál, obec Jasenná  
Katastrální území: k. ú. Liptál, Jasenná na Moravě

##### Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry, variantní řešení

Záměr představuje rozšíření stávající silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná na kategorií šírku S/9,5 s doplněním stoupacích jízdních pruhů pro pomalá vozidla. Rozšíření stávajícího zemního tělesa navrženo převážně do zářezových partií. Osa komunikace je navržena tak, aby sledovala průběh stávající vozovky. V místech, kde dochází k přiblížení silnice I/69 k zástavbě, je úprava silnice I/69 navrhována na stranu silnice odvrácenou od zástavby. Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

Předmětem záměru je provedení kategorizace silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla. Technické řešení záměru je zpracována formou studie ve variantách, jejichž cílem bylo prověřit a upřesnit možnosti řešení kategorizace silnice a doplnění stoupacích pruhů na území mezi obcemi Liptál a Jasenná. Z porovnání nalezených variant řešení na provedení kategorizace vozovky s doplněním stoupacích pruhů (z hlediska technického, územního, z hlediska dopadů na životní prostředí

i z hlediska ekonomického) byla na investorem zvolena výsledná varianta (varianta č. 4) která byla předložena k posouzení vlivů na životní prostředí.

V rámci projednání variantního řešení byly dopracovány do výsledné podoby čtyři základní varianty.

**Varianta č.1** – Návrh nutné opravy vozovky ve stávajícím řešení s doplněním geotechnických opatření a lokální rozšíření koruny silničního tělesa pro zajištění stability tělesa silnice, stavební úpravy a doplnění nefunkčního odvodnění a bezpečnostních opatření v podobě náhrady a doplnění nevyhovujících svodidel. Provedení obnovy krytových vrstev vozovky s případným návrhem sanací konstrukčních vrstev vozovky a podloží.

**Varianta č. 2** – Sjednocení parametrů vozovky na normovou kategorii S 9,5, především v návaznosti na směrové a šířkové řešení trasy. Návrh řeší také úpravy autobusových zastávek a provoz pěších v území (umístění podchodu u autobusové zastávky Liptál, Lůžko a lávky pro pěší u autobusové zastávky Jasenná, Sirákov“ V rámci tohoto řešení je na vrcholu Sirákova navržen samostatný odbočovací pruh pro levé odbočení k hotelu Sirákov, vyřazovací pruh ze směru od Jasenné k hotelu není navržen.

**Varianta č. 3** – Vyhledávací studie silnice v kategorii S 7,5 se stoupacími pruhy, které budou ukončeny vždy před vrcholem Sirákova a to vždy z každé strany. Návrh řeší také úpravy autobusových zastávek a provoz pěších v území (umístění podchodu u autobusové zastávky Liptál, Lůžko a lávky pro pěší u autobusové zastávky Jasenná, Sirákov“ V rámci tohoto řešení je na vrcholu Sirákova navržen samostatný odbočovací pruh pro levé odbočení k hotelu Sirákov, vyřazovací pruh ze směru od Jasenné k hotelu není navržen.

**Varianta č. 4** – Vyhledávací studie silnice v kategorii S 9,5 se stoupacími pruhy, které budou ukončeny vždy před vrcholem Sirákova a to vždy z každé strany. Návrh řeší také úpravy autobusových zastávek a provoz pěších v území (umístění podchodu u autobusové zastávky Liptál, Lůžko a lávky pro pěší u autobusové zastávky Jasenná, Sirákov“ V rámci tohoto řešení bude na vrcholu Sirákova navržen samostatný odbočovací pruh pro levé odbočení k hotelu Sirákov, vyřazovací pruh ze směru od Jasenné k hotelu nebude navržen.

#### **Variantní řešení č.1**

Návrh nutné opravy vozovky ve stávajícím řešení s doplněním geotechnických opatření a lokální rozšíření koruny silničního tělesa pro zajištění stability tělesa silnice, stavební úpravy a doplnění nefunkčního odvodnění a bezpečnostních opatření v podobě náhrady a doplnění nevyhovujících svodidel. Provedení obnovy krytových vrstev vozovky s případným návrhem sanací konstrukčních vrstev vozovky a podloží.

Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

V rámci upravované trasy nejsou řešeny stoupací pruhy pro pomalá vozidla.

Návrh stavební úpravy je řešen včetně nejnútnejších geotechnických opatření v podobě opěrných zdí na konci úpravy u sjezdu do obce Jasenná.

Zastávky autobusu „Liptál, Lůžko“ a „Jasenná, Syrákov“ nebudou stavební úpravou řešeny, bude zachován stávající stav.

Toto navržené variantní řešení neobsahuje řešení pruhu pro levé odbočení na vrcholu sedla Sirákov.

Klady variantního řešení č.1:

- Minimalizace záborů do soukromých pozemků.
- Maximální využití stávajícího vedení silnice I/69.
- Zachování dopravní obslužnosti na stávajících pozemních komunikacích napojených na silnici I/69.
- Variantní návrh není podmíněn mimoúrovňovým převedením chodců v místech autobusových zastávek.
- Rozšíření tělesa silnice je provedeno pouze z důvodu zajištění odvedení dešťových vod a osazení zádržného zařízení.
- Geotechnická opatření v podobě opěrných zdí zajistí stávající poruchy v podloží vozovky a tělese silnice.
- Menší finanční náročnost na provedení stavební úpravy, a i na následnou údržbu.
- Navrženou úpravou dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Zápory variantního řešení č.1:

- Stavební úpravou nedojde ke kategorizaci návrhových parametrů silnice.
- Variantní řešení neřeší doplnění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla.
- Na vrcholu sedla Sirákov chybí samostatný jízdní pruh pro levé odbočení ze směru od Liptálu.
- Jedná se pouze o časově omezenou – dočasnou úpravu. Nejedná se o definitivní úpravu, v dlouhodobém horizontu.

#### **Variantní řešení č.2**

Návrh stavební úpravy řeší kategorizaci silnice na kategorii S/9,5 bez doplnění stoupacích jízdních pruhů pro pomalá vozidla. Návrh řeší úpravu šířkového řešení ve stávajícím směrovém a výškovém vedení s doplněním geotechnických opatření a lokální rozšíření koruny silničního tělesa pro zajištění stability tělesa silnice. Stavební úpravy dále zahrnují úpravu a doplnění nefunkčního odvodnění a bezpečnostních opatření v podobě náhrady nevyhovujících svodidel.

Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

Návrh stavební úpravy je řešen včetně geotechnických opatření v podobě zárubních a opěrných zdí.

Zastávky autobusu „Liptál, Lůžko“ a „Jasenná, Syrákov“ budou zachovány a upraveny do podoby autobusového zálivu v případě zastávky „Liptál, Lůžko“, kde by byl zabezpečen přechod pěších pomocí nově vybudovanu podchodu pro chodce. Pro zastávku autobusu „Jasenná, Syrákov“ se uvažuje s vybudováním točny pro autobus na stávající zpevněné ploše pod hotelem Sirákov po levé straně silnice, na pravé straně je navržen autobusový záliv.

Zajištění pohybu pěších a cyklistů na stávající turistické trase na vrcholu sedla Sirákov by bylo provedeno pomocí lávky pro pěší, která by byla zřízena v prostoru u hotelu Sirákov.

Toto navržené variantní řešení obsahuje návrh pruhu pro levé odbočení na vrcholu sedla Sirákov.

Klady variantního řešení č.2:

- Variantní řešení odpovídá potřebné kategorii pro silnici I. tř.
- Minimalizace záborů do soukromých pozemků.
- Maximální využití stávajícího vedení silnice I/69.
- Zachování dopravní obslužnosti na stávajících pozemních komunikacích napojených na silnici I/69. Umožnění levého odbočení u napojení účelových komunikací.
- Rozšíření tělesa silnice je provedeno na stranu zářezu. Menší pohledový zásah do krajiny mezi obcemi Liptál a Jasenná. Vedení v zářezu přirozeně chrání před hlukem.
- Menší finanční náročnost na provedení stavební úpravy, a i na následnou údržbu.
- Na vrcholu sedla Sirákov je navržen samostatný jízdní pruh pro levé odbočení ze směru od Liptálu.
- Navrženou úpravou dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Zápory variantního řešení č.2:

- Variantní řešení neřeší doplnění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla.
- Z důvodu návrhu odbočovacího pruhu na vrcholu Sirákova je nutné provést mimoúrovňové převedením chodců pomocí lávky pro pěší.
- Poměrně vysoké nároky na provedení geotechnických opatření v podobě opěrných a zárubních zdí.

### Variantní řešení č.3

Návrh stavební úpravy řeší kategorizaci silnice na kategorii S/7,5 s doplněním stoupacích jízdních pruhů pro pomalá vozidla. Toto variantní řešení bylo zpracováno na základě požadavku objednatele s vědomím, že navržená kategorie neodpovídá normovému požadavku na minimální kategorii silnice I. třídy, kde je požadavek min S9,5.

Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

V rámci upravované trasy byl navržen stoupací pruh pro pomalá vozidla, a to ze směru od obce Liptál v km 0,100-1,980 v délce 1880m a stoupací pruh ze směru od obce Jasenná v km 2,200-3,460 v délce 1,260m.

Z důvodu návrhu stoupacích pruhů v místech napojení účelových komunikací nebude umožněno přímé nepojení těchto účelových komunikací – levé odbočení. Řešením dopravy v případě zamezení levého odbočení je zajištění otočení vozidel pomocí závleků.

Pro otočení vozidel bude nutné zřídit novou okružní křižovatku se silnicí III/4915 v obci Liptál pro auta jedoucí z území mezi vrchem Sirákova a Liptálem ze směru od Jasenné (levá strana silnice) a chtějí pokračovat směrem na Vizovice. Pro otočení vozidel jedoucích z území mezi vrchem Sirákova a Liptálem ze směru od Liptálu (pravá strana silnice) a chtějí pokračovat směrem na Vsetín, bude vybudováno místo pro otočení na vrcholu sedla Sirákov.

Návrh stavební úpravy je řešen včetně geotechnických opatření v podobě zárubních a opěrných zdí. V místě nutných geotechnických opatřeních se uvažuje rozšíření kategorií šířky silnice o 1,0m zpevněné krajnice pro odklízení sněhu v rámci zimní údržby.

Zastávky autobusu „Liptál, Lůžko“ a „Jasenná, Syrákov“ budou zachovány a upraveny do podoby autobusového zálivu v případě zastávky „Liptál, Lůžko“, kde by byl zabezpečen přechod pěších pomocí nově vybudovanu podchodu pro chodce, jelikož není možné úrovněové převedení pěších v prostoru, kde je navržen stoupací pruh.

Pro zastávku autobusu „Jasenná, Syrákov“ se uvažuje s vybudováním točny pro autobus na stávající zpevněné ploše pod hotelem Sirákov. Zajištění pohybu pěších a cyklistů na stávající turistické trase na vrcholu sedla Sirákov by bylo provedeno pomocí lávky pro pěší, která by byla zřízena v prostoru u hotelu Sirákov. Toto navržené variantní řešení obsahuje návrh pruhu pro levé odbočení na vrcholu sedla Sirákov.

Klady variantního řešení č.3:

- Maximální využití stávajícího vedení silnice I/69.
- Navržené variantní řešení bylo provedeno s ohledem na maximální délky stoupacích pruhů, které bylo možné s ohledem na stávající území provést.
- Rozšíření tělesa silnice je provedeno na stranu zářezu. Menší pohledový zásah do krajiny mezi obcemi Liptál a Jasenná. Vedení v zářezu přirozeně chrání před hlukem.
- Na vrcholu sedla Sirákov je navržen samostatný jízdní pruh pro levé odbočení ze směru od Liptálu.
- Navrženou úpravou dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Zápory variantního řešení č.3:

- Kategorizace silnice neodpovídá požadované kategorii pro danou třídu silnice. Pro danou třídu silnice je požadována minimální kategorie S9,5.
- Zachování dopravní obslužnosti na stávajících pozemních komunikacích napojených na silnici I/69 je podmíněno nutností závlaků pro otočení vozidel (zamezení levého odbočení u napojení účelových komunikací ze strany od Liptálu). Nutnost vybudování okružní křižovatky v na silnici I/69 v obci Liptál.
- Větší nároky na zábory soukromých nemovitostí a nutnost demolice objektů v soukromém vlastnictví.
- Převedení stoupacích pruhů není provedeno přes horizont.
- Variantní návrh je podmíněn mimoúrovňovým převedením chodců v místech autobusových zastávek. U zastávky „Liptál, Lůžko“ vybudování podchodu a u zastávky „Jasenná, Syrákov“ zřízení lávky pro pěší.
- Vyšší finanční náročnost na provedení stavební úpravy, a i na následnou údržbu.
- Vysoké nároky na provedení geotechnických opatření v podobě opěrných a zárubních zdí.

#### **Variantní řešení č.4 – vítězná varianta**

Doporučené variantní řešení vycházející z provedených výrobních výborů v rámci zpracování technické studie. Návrh stavební úpravy řeší kategorizaci silnice na kategorii S/9,5 s doplněním stoupacích jízdních pruhů pro pomalá vozidla.

Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

V posuzované variantě je silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná rozšířena na kategorii S/9,5 s doplněním stoupacích jízdních pruhů pro pomalá vozidla. Rozšíření stávajícího zemního tělesa navrženo převážně do zářezových partií. Osa komunikace je navržena tak, aby sledovala průběh stávající vozovky. V místech, kde dochází k přiblížení silnice I/69 k zástavbě, je úprava silnice I/69 navrhována na stranu silnice odvrácenou od zástavby. Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány.

Výškové parametry návrhu úpravy silnice I/69 v předmětném úseku se v zásadě odvíjejí od průběhu stávající vozovky (niveleta sleduje povrch stávající vozovky).

Úsek silnice I/69 mezi obcemi Liptál a Jasenná je charakteru horské komunikace s nevyhovujícími jak směrovými a výškovými, tak i šířkovými poměry. Vrch „Sirákov“, přes který je silnice I/69 v předmětném úseku vedena tvoří značnou překážku silniční dopravy, a především dopravy nákladní, která je zde významně zastoupena.

V rámci upravované trasy byl navržen stoupací pruh pro pomalá vozidla v maximálním možném rozsahu bez převedení stoupacích pruhů přes horizont vrchu Sirákova. Z hlediska bezpečnosti není možné převedení stoupacího pruhu z důvodu nutnosti zajištění levého odbočení v prostoru vrcholu. Návrh obsahuje doplnění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla, a to ze směru od obce Liptál v km 0,100-1,980 v délce 1880m a stoupací pruh ze směru od obce Jasenná v km 2,200-3,460 v délce 1,260m.

Z důvodu návrhu stoupacích pruhů v místech napojení účelových komunikací nebude umožněno přímé nepojení těchto účelových komunikací – levé odbočení. Řešením dopravy v případě zamezení levého odbočení je zajištění otočení vozidel pomocí závlaků.

Pro otočení vozidel bude nutné zřídit novou okružní křižovatku se silnicí III/4915 v obci Liptál pro auta jedoucí z území mezi vrchem Sirákova a Liptálem ze směru od Jasenné (levá strana silnice) a chtějí pokračovat směrem na Vizovice. Pro otočení vozidel jedoucích z území mezi vrchem Sirákova a Liptálem ze směru od Liptálu (pravá strana silnice) a chtějí pokračovat směrem na Vsetín, bude vybudováno místo pro otočení na vrcholu sedla Sirákov.

Návrh stavební úpravy je řešen včetně geotechnických opatření v podobě zárubních a opěrných zdí.

Zastávky autobusu „Liptál, Lůžko“ a „Jasenná, Syrákov“ budou zachovány a upraveny do podoby autobusového zálivu v případě zastávky „Liptál, Lůžko“, kde by byl zabezpečen přechod pěších pomocí nově vybudovanu podchodu pro chodce, jelikož není možné úrovněvé převedení pěších v prostoru, kde je navržen stoupací pruh.

Pro zastávku autobusu „Jasenná, Syrákov“ se uvažuje s vybudováním pravostranného autobusového zálivu od směru z Liptálu. Ze směru od Jasenné se navrhuje zajištění autobusu do prostoru stávající zpevněné plochy, kde je umístěna zastávka autobusu a opětovně zajištění zpět na silnici I/69.

Zajištění pohybu pěších a cyklistů na stávající turistické trase na vrcholu sedla Sirákov by bylo provedeno pomocí lávky pro pěší, která by byla zřízena v prostoru u hotelu Sirákov.

Toto navržené variantní řešení obsahuje návrh pruhu pro levé odbočení na vrcholu sedla Sirákov.

Klady variantního řešení č.4:

- Variantní řešení odpovídá potřebné kategorii pro silnici I. třídy.
- Maximální využití stávajícího vedení silnice I/69.
- Navržené variantní řešení bylo provedeno s ohledem na maximální délky stoupacích pruhů, které bylo možné s ohledem na stávající území.
- Rozšíření tělesa silnice je provedeno na stranu zářezu. Menší pohledový zásah do krajiny mezi obcemi Liptál a Jasenná. Vedení v zářezu přirozeně chrání před hlukem.
- Na vrcholu sedla Sirákov je navržen samostatný jízdní pruh pro levé odbočení ze směru od Liptálu.
- Navrženou úpravou dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Zápory variantního řešení č.4:

- Zachování dopravní obslužnosti na stávajících pozemních komunikacích napojených na silnici I/69 je podmíněno nutností závleků pro otočení vozidel (zamezení levého odbočení u napojení účelových komunikací ze strany od Liptálu). Nutnost vybudování okružní křižovatky v na silnici I/69 v obci Liptál.
- Větší nároky na zaboru soukromých nemovitostí a nutnost demolice objektů v soukromém vlastnictví.
- Variantní návrh je podmíněn mimoúrovňovým převedením chodců v místech autobusových zastávek. U zastávky „Liptál, Lůžko“ vybudování podchodu a u zastávky „Jasenná, Syrákov“ zřízení lávky pro pěší.
- Vyšší finanční náročnost na provedení stavební úpravy, a i na následnou údržbu.
- Vysoké nároky na provedení geotechnických opatření v podobě opěrných a zárubních zdí.

Kumulace vlivů záměru s vlivy dalších záměrů se nepředpokládá – posuzovaný záměr nenavazuje na žádné jiné stavby a související investice.

### **Kapacita (rozsah) záměru**

Předmětem záměru je provedení kategorizace silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla. Trasa řešeného úseku silnice I/69 je navržena do prostoru mezi obce Liptál a Jasenná, pro vedení komunikace bude využito maximálně stávající těleso silnice v nezastavěném území mezi oběma obcemi. Začátek úpravy silnice I/69 je umístěn do km 0,000 provozního staničení km 7,700 (před napojením místní komunikace do obce Liptál. Konec řešeného úseku je 50m za začátkem obce Jasenná v km 4,000 provozního staničení km 11,700. Celková délka úpravy činí 4,0km.

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

Základní a zároveň zásadní opatření ke snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí jsou obsažena v platných předpisech v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, všichni dotčení účastníci přípravy záměru (investor, dotčené úřady státní správy) jsou vždy povinni postupovat v souladu s nimi.

V souladu s metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“) č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 vyplývají níže uvedené podmínky z provedení hodnocení (zejména doprovodných studií). Připomínky jsou formulovány tak, aby byly relevantní, splnitelné a konkrétní. Dle uvedeného metodického pokynu jsou eliminovány podmínky vyplývající z platné legislativy – tyto legislativní podmínky jsou zapracovány jako součást projekčního návrhu záměru, tj. součástí projektové dokumentace.

## Příprava záměru

- Z důvodu omezení vlivu na populace ptáků je nezbytné omezit navrhané kácení dřevin na minimum.
- Zvážit možnost ponechání koryta Syrákovky v okolí autobusové zastávky bez zatrubnění (které je navrženo v místě autobusové zastávky). Úpravu koryta provádět tak, aby zahloubení toku bylo co nejmenší a vyhnout se opeřování břehů a dna.
- V okolí vodních toků a vodní plochy, která slouží k rozmnožování obojživelníků, je žádoucí instalovat zábrany proti jejich vniknutí do prostoru staveniště. Fungování zábran bude pravidelně monitorováno biologickým dozorem stavby.
- Pro snížení vlivu záměru na migrující živočichy zvětšit světlost propustků tak, aby jejich dno nebylo zaplavené vodou v celé šířce. Vhodné by bylo použít místo trubních propustků propustky rámové o příčném profilu alespoň 1 x 1 m. Důležité je, aby na dně propustků byla vrstva přirozeného substrátu (zeminy). Toto opatření zlepší průchodnost pro obojživelníky a další drobné obratlovce. Zvětšení propustku převádějícího tok Syrákovka (km 1,79 dle staničení záměru) může zmírnit dopady záměru na nadregionální biokoridor. Pro větší savce se jako vhodné místo pro vybudování migračního objektu jeví křížení s potokem Jasenná, které je v současnosti řešené rámovým propustkem. Bylo by vhodné rozšířit světlost propustku, resp. nahradit jej mostním objektem, aby umožňoval migraci alespoň savců velikosti srnce. Při stávající délce propustku, která je cca 30 m, by to znamenalo zvětšit jeho profil alespoň na šířku 10 m a výšku 3 m.
- Pro zachování prostupnosti migračního koridoru a snížení rizika střetů větších savců s vozidly v rámci vymezeného biotopu VZCHDVS řešit omezení migrační průchodnosti způsobené rozšířením komunikace a výstavbou zárubní zdi. Vzhledem k tomu, že terén v tomto místě není příliš vhodný pro vybudování migračního objektu v podobě podchodu nebo nadchodu, se jako možné řešení nabízí realizace úrovnového přechodu širokého alespoň 30 m vybaveného elektronickou detekcí živočichů na vozovce a varovnou signalizací pro řidiče. Tyto systémy se používají v kombinaci s naváděcím oplocením a pruhovým značením na vozovce, které navádí přecházející zvěř anebo zlepšuje její viditelnost pro řidiče. K zabránění vstupu živočichů do prostoru mimo přechod je možné na krajnice vozovky nasypat hrubý štěrk, který je kopytníky špatně překonatelný (Luell a kol. 2003).
- Na základě stanovení rozsahu kácení v předstihu projednat s orgánem ochrany přírody povolení ke kácení dřevin a následně realizaci náhradní výsadby.
- Zpracovat návrh náhradní výsadby vč. následné péče o ni.
- V souladu s požadavky TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace, TKP 13 – Vegetační úpravy, ČSN 73 6101, kap. 13.7 – Vegetační úpravy atd. zpracovat v dalším stupni projektové přípravy projekt vegetačních úprav.
- Pro projekt využít všechny dostupné plochy, tj. zářezové a násypové svahy, vnitřní plochu okružní křižovatky Liptál, okolí ploch napojení a sjezdů atp.
- Projednat s úřadem příslušným (dle výměry odnímané plochy MěÚ ORP, tj. Vsetín a Vizovice) vydání souhlasu s vynětím půdy ze ZPF, dle zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění.
- Vzhledem k tomu, že v současném stupni projektové přípravy nebyly provedeny konkrétní návrhy řešení přeložky veřejného osvětlení a použitých svítidel, jsou požadavky dle:
  - ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky, je součástí také kapitola týkající se vzhledu a environmentálních aspektů;
  - Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Věstník MŽP, ročník XXX, listopad 2020, částka 9).

chápaný jako podmínky pro takový návrh osvětlení, který bude dostatečně eliminovat světelné znečištění tak, že výsledný vlivy na lidské zdraví, přírodu, biologickou rozmanitost, bezpečnost, ekonomiku nebo viditelnost noční hvězdné oblohy nebudou negativní ale akceptovatelné.

## Realizace – výstavba

- Kácení bude provedeno v mimovegetačním období (předpoklad září – pol. března), tedy mimo hnízdní období ptáků.
- Před zahájením kácení prohlédnout starší stromy s cílem zjistit případný výskyt dutin obsazených netopýry. Při kácení zajistit biologický dozor, který vyřeší případný nález zvláště chráněných druhů. Je např. možné kmeny vykácených stromů ponechat na lokalitě mimo zábor stavby.

- Jako kompenzační opatření za vykácené dřeviny mohou sloužit výsadby stromů a keřů v okolí komunikace, případně na místech k tomu určených. Není však vhodné zalesňovat drobné luční enklávy v okolí záměru, které zvyšují biodiverzitu území a jsou významným biotopem pro některé zvláště chráněné druhy živočichů. Návrh vegetačních úprav bude odsouhlasen orgánem ochrany přírody.
- Stromy určené k zachování a rostoucí v blízkosti staveniště chránit oplocením před mechanickým poškozením (pohmoždění kůry, větví, kmene a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciální stavebními postupy. Během stavby postupovat dle standardu AOPK ČR „Ochrana dřevin při stavební činnosti“ a dodržovat normu ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Kořenové porosty stromů nesmějí být nadměrně zamokřeny nebo zaplaveny v důsledku stavební činnosti. Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umístovány ve vzdálenosti nejméně 5.0 m od okapové linie koruny stromů a keřů (od obvodu půdorysného průměru koruny vyznačeným kapající dešťovou vodou z listů dřeviny).
- Pro zmírnění vlivu záměru na zvláště chráněné druhy rostlin je možné před zahájením stavebních prací realizovat transfery ohrožených jedinců. Vzhledem k tomu, že se jedná o orchideje, však není pravděpodobnost úspěšnosti transferů vysoká. Transfery je vhodné provádět v letních měsících, po odplození rostlin. Transfery provádět do sousedních částí biotopů, které nebudou stavbou ovlivněné.
- Vegetační plochy neznečišťovat látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy.
- Narušené plochy v okolí stavby je třeba rekultivovat výsadbou původních druhů dřevin a oset vhodnou travní směsí.
- Na plochách s výskytem vstavače mužského je třeba minimalizovat rozsah ovlivněného porostu. Jedná se o pozemky p.č. 2294/1, 2288/1 a 2269 v k.ú. Jasenná. Pro zachování populace vstavače a jeho biotopu je třeba, aby zde byl zachován stávající švestkový sad a o luční porost v jeho podrostu bylo nadále pečováno pravidelným sečením.
- Před zahájením stavebních prací je nezbytné provést transfer raků mimo ovlivněné území, který bude realizován odborně způsobilou osobou. Odchycené jedince je možné přenést do neovlivněných částí potoka Syrákovka.
- Provést skryvku ornice, při provádění skryvky je nutno zabezpečit, aby při shrnování nedošlo ve větším množství k přibírání níže uloženého horizontu. Skryvaná půda bude ukládána do deponií. Zeminu v deponiích bude nutno chránit před rozplavováním a zaplevelením. Dále bude nutné plně respektovat Plán hospodárného využití ornice.
- V blízkosti obytné zástavby vyloučit stavební práce v noci a ve dnech pracovního klidu.
- Čistit veřejné komunikace znečištěné vozidly stavby tak, aby nedocházelo ke vzniku druhotné prašnosti a ke znečišťování vozidel ostatních účastníků silničního provozu.
- Riziko střetů živočichů s vozidly je možné zmírnit realizací pachových a/nebo světelných ohradníků a zpřehledněním kritických úseků, kde silnice protíná biokoridory. Pro další snížení vlivu na místní populace lze zvážit umístění migračního průchodu, k němuž budou živočichové navedeni pomocí vegetačních úprav, případně oplocení.
- Vozidla odstavená v mimopracovní době vybavit záchytnými vanami proti případnému úkapu paliv. Zajistit dostatek sanačních materiálů pro případ havárie a v rámci prevence dbát na výborný stav techniky (strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci povrchových či podzemních vod); v průběhu stavby zamezit úniku médií, které mají charakter látek škodlivých vodám. Pro období výstavby mít zpracovaný havarijní plán pro nakládání se závadnými látkami v souladu s požadavky vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.
- Odpad bude předáván do zařízení k využívání těchto odpadů. O způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů bude vedena evidence. Neskladovat závadné a lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad na břehu ani v blízkosti toků, aby nemohlo dojít k případnému eroznímu smyvu.
- Opatření k omezení prašnosti:
  - staveništní komunikace budou průběžně udržovány, čištěny a kropeny, v suchém období budou kropeny všechny prašné plochy stavenišť;

- vozidla a mechanismy, vyjíždějící ze staveniště na veřejné komunikace, budou čištěny v čistící zóně, vybavené bezodtokovou sběrnou jímkou;
  - prašný materiál bude přepravován na uzavřených korbách (např. krytých plachtou);
  - při větrném a dlouhodobě suchém počasí nebudou prováděny terénní úpravy v blízkosti obytné zástavby – tedy ve východní části zájmové lokality;
  - v závislosti na povětrnostních podmínkách v období zvýšení prašnosti skrápět pro omezení prašnosti vybrané části staveniště vodou;
  - čistit veřejné komunikace znečištěné vozidly stavby tak, aby nedocházelo ke vzniku druhotné prašnosti a ke znečišťování vozidel ostatních účastníků silničního provozu.
- Opatření k omezení hluku:
    - bude používán pouze moderní strojový park s vyhovujícími hlukovými parametry;
    - stavební práce se budou provádět jen v pracovní dny, v době od 7 do 21 hod., noční provoz na staveništi bude vyloučen;
    - pro ověření hluku v průběhu realizace záměru provést ve vybraných místech (dle dohody s KHS) měření hluku a v případě ověření případného překračování hygienických limitů realizovat dostatečně účinná protihluková opatření, případně přijmou organizační opatření, tj. upravit režim stavebních prací, omezit provoz významných zdrojů hluku apod.
    - Doplnění PHM a maziv do vozidel a stavebních strojů (které by mohly kontaminovat půdu, případně podzemní vodu), jejich mytí a údržba budou prováděny mimo staveniště. Na staveništi nebudou skladovány žádné závadné látky. V případě úniku technických kapalin ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel je nutné neprodleně vyčistit znečištěnou zeminu, odvézt na vodohospodářsky zabezpečenou plochu a podle rozboru odebraných vzorků s ní dále nakládat v souladu s právními předpisy.

#### **Období provozu záměru**

- Pro období provozu nejsou navržena žádná specifická opatření.
- Provádět následnou péči o provedené náhradní výsadby zeleně dle podmínek uložené orgánem ochrany přírody, který dle §9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny může ve svém rozhodnutí uložit žadateli následnou péči o dřeviny až po dobu pěti let.
- V případě projevu vlivu vibrací na okolní zástavbu provést měření vibrací a dle výsledků přijmout dostatečně účinné opatření.

#### **Oznamovatel**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín IČO 65993390

#### **Zpracovatel oznámení:**

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

Datum zpracování: 12/2022

#### **Odůvodnění**

### **1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu**

#### ***I. Charakteristika záměru***

Předmětem záměru je provedení kategorizace silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla.

#### **Popis technického řešení stavby**

Projektové řešení záměru je aktuálně zpracováno formou „Technická studie“ (Vyňuchal, 03/2022). Studie byla rozpracována a na jednáních projednána v několika pracovních variantách. V rámci projednání variantního řešení byly dopracovány do výsledné podoby čtyři základní varianty, které se liší především v délkách a umístění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla.

Pro následnou projektovou přípravu a předkládané posouzení vlivů na životní prostředí byla zvolena „varianta č.4“. Základní popis variant je uveden v předcházející kapitole. Níže v této kapitole je uveden seznam a popis jednotlivých stavebních objektů zvoleného řešení.



## Seznam předpokládaných stavebních objektů

- SO 001 Demolice budov
- SO 020 Příprava území
- SO 101 Silnice I/69
- SO 102 Okružní křižovatka sil. I/69 se sil. III/4915
- SO 121 Úpravy napojení a sjezdů
- SO 134 Úpravy chodníků a nástupišť autobusů
- SO 135 Smíšená stezka pro chodce a cyklisty
- SO 201 Podchod pro pěší Liptál-Lůžko
- SO 221 Lávka pro pěší a cyklisty
- SO 251 Zárubní zeď – vpravo km 0,480-0,940
- SO 252 Zárubní zeď – vpravo km 1,600-1,750
- SO 253 Opěrná zeď – vpravo km 1,760-1,940
- SO 254 Zárubní zeď – vlevo km 1,840-2,035
- SO 255 Zárubní zeď – vpravo km 1,940-2,055
- SO 256 Zárubní zeď – vpravo km 2,065-2,320
- SO 257 Zárubní zeď – vpravo km 2,425-2,535
- SO 258 Opěrná zeď – vlevo km 2,525-2,600
- SO 259 Opěrná zeď – vpravo km 2,540-2,580
- SO 260 Zárubní zeď – vpravo km 2,580-2,925
- SO 261 Opěrná zeď – vlevo km 2,740-3,060
- SO 262 Zárubní zeď – vpravo km 3,000-3,130
- SO 263 Opěrná zeď – vlevo km 3,070-3,140
- SO 264 Zárubní zeď – vpravo km 3,140-3,495
- SO 265 Opěrná zeď – vlevo km 3,150-3,595
- SO 266 Zárubní zeď – vpravo km 3,500-3,700
- SO 267 Opěrná zeď – vlevo km 3,610-3,950
- SO 268 Zárubní zeď – vpravo km 3,710-3,865
- SO 321 Úprava toku Syrákovka
- SO 351 Přeložka vodovodu
- SO 431 Přeložky elektro – nadzemní vedení NN
- SO 432 Přeložka veřejného osvětlení – Jasenná
- SO 461 Přeložky a ochrana sdělovacího vedení
- SO 521 Přeložka plynovodu
- SO 801 Terénní a vegetační úpravy

## Popis stavebních objektů

### **SO 001 Demolice budov**

Stavební úprava si vynutí demolici budov na parcele č. st. 399; st 504 a st. 530 (KÚ Liptál). Budovy jsou v přímé kolizi se stavební úpravou silnice I/69, a je nutné jejich odstranění.

### **SO 020 Příprava území**

V rámci přípravy území budou provedeny skrývky na zemědělských a lesních pozemcích a provedeno nezbytné kácení.

### **SO 101 Silnice I/69**

Jedná se o hlavní stavební objekt celkové délky 4,000 km. Komunikace je navržena jako dvoupruhová, směrově nerozdělená s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla v kategorii S 9,5.

Návrh obsahuje doplnění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla, a to ze směru od obce Liptál v km 0,100-1,980 v délce 1880m a stoupací pruh ze směru od obce Jasenná v km 2,200-3,460 v délce 1,260m.

#### *Směrové řešení*

Návrh směrového řešení vychází maximálně ze stávající trasy silnice. Rozšíření tělesa silnice bude provedeno na stranu zářezu. Začátek úpravy silnice I/69 je umístěn do KM 0,000 provozního staničení km 7,700 (před napojením místní komunikace do obce Liptál. Konec řešeného úseku je 50m za začátkem obce Jasenná v km 4,000 provozního staničení km 11,700. Celková délka úpravy činí 4,0km. Osa směrového řešení začíná v bodě KM 0.000 v místě směrového levotočivého oblouku poloměru R1=1000m s přechodnicí L=50m (pro Vn=90Km/h), následuje přímá a na ni levotočivý oblouk R2=200m s přechodnicemi L=30m (pro Vn=60Km/h), následuje pravotočivý oblouk R3=170m s přechodnicemi L=30m (pro Vn=60Km/h), krátká

přímá a další pravotočivý oblouk  $R_4=170\text{m}$  s přechodnicemi  $L=50\text{m}$  (pro  $V_n=60\text{Km/h}$ ). Trasa pokračuje v přímé a za autobusovými základy přechází levotočivý oblouk  $R_5=400\text{m}$  s přechodnicemi  $L=30\text{m}$  a  $L=50\text{m}$  (pro  $V_n=80\text{Km/h}$ ), dále hned levotočivý oblouk  $R_6=250\text{m}$  s přechodnicemi  $L=30\text{m}$  (pro  $V_n=70\text{Km/h}$ ) a dále pravotočivý oblouk  $R_7=5000\text{m}$  bez přechodnic. Před vrcholem pokračuje pravotočivý oblouk  $R_8=300\text{m}$  s přechodnicemi  $L=30\text{m}$  (pro  $V_n=70\text{Km/h}$ ), na vrcholu krátká přímá a navazuje levotočivý oblouk  $R_9=150\text{m}$  s přechodnicemi  $L=30\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ) a hned následuje pravotočivý oblouk  $R_{10}=120\text{m}$  s přechodnicemi  $L=40\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ). Trasa pokračuje v přímé a následuje levotočivá točka  $R_{11}=50\text{m}$  přechodnicemi  $L=30\text{m}$  (pro  $V_n=30\text{Km/h}$ ) Zde by měla být rychlost omezena dopravním značením na  $V=30\text{Km/h}$ . Za touto následuje přímá a pravotočivý oblouk  $R_{12}=115\text{m}$  s přechodnicemi  $L=40\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ), následuje levotočivý oblouk  $R_{13}=165\text{m}$  s přechodnicemi  $L=50\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ), dále pokračuje pravotočivý oblouk  $R_{14}=140\text{m}$  s přechodnicemi  $L=50\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ), následuje levotočivý oblouk  $R_{15}=125\text{m}$  s přechodnicemi  $L=40\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ) a dále přímá. Trasa pokračuje pravotočivým obloukem  $R_{16}=110\text{m}$  s přechodnicemi  $L=40\text{m}$  (pro  $V_n=50\text{Km/h}$ ), levotočivý oblouk  $R_{17}=220\text{m}$  s přechodnicemi  $L=40\text{m}$  (pro  $V_n=70\text{Km/h}$ ), pokračuje přímá a v konci úpravy se nachází pravotočivý směrový oblouk  $R_{18}=400\text{m}$  s přechodnicemi  $L=60\text{m}$  a  $L=50\text{m}$  (pro  $V_n=80\text{Km/h}$ ), trasa dále navazuje na osu stávající silnice I/69 v Jasenné.

### Výškové řešení

Výškové řešení trasy vychází ze stávajícího výškového řešení silnice I/69. Maximální podélný sklon nivelety nepřesáhne 8 %. Výškové parametry návrhu úpravy silnice I/69 v předmětném úseku se v zásadě odvíjejí od průběhu povrchu stávající vozovky. (niveleta sleduje povrch stávající vozovky).

Problémový úsek v rámci řešené úpravy tvoří vrch „Sirákov“, kde je ve stávajícím stavu vrcholový zakružovací oblouk  $R=800\text{m}$ , který odpovídá rychlosti vozidel  $45\text{Km/h}$  (odvozeno od minimální potřebné délky rozhledu pro zastavení). S ohledem na navazující území v prostoru vrcholu není možné provést změnu výškového řešení.

Na zbývající části úpravy jsou již s ohledem na směrové poměry optimální hodnoty výškových oblouky zajištěny  $R$ (vrcholový),  $\text{min}=1200\text{m}$  ( $V_n=50\text{Km/h}$ ), a dále  $R$ (údoľnicový)= $1500\text{m}$  (pro  $V_n=60\text{Km/h}$ ).

Výškové řešení je zřejmé z přílohy podélný profil, který je součástí studie. Vzhledem k tomu, že průběh stávající nivelety je poměrně proměnlivý (nejednotné spády) je vhodné do budoucna zvážit v některých úsecích odstranění stávající vozovky v tloušťkách většího rozsahu a provést celkové zvednutí, resp. snížení povrchu vozovky tak, aby byl podélný spád na delších úsecích jednotný. Tato úprava by však znamenala navýšení finančních nákladů z důvodu nemožnosti využití stávající konstrukce vozovky.

### Šířkové uspořádání

Stávající šířka vozovky se v některých profilech pohybuje okolo  $7,0\text{m}$ , v obloucích okolo  $7,5\text{m}$  což odpovídá přibližně kategorii silnice S 7,5 – silnice II a III. třídy. Podle podmínek zadávací dokumentace nelze splnit požadavek návrhové rychlosti  $V_n=70\text{Km/h}$  z důvodu směrových poměrů ve stávající trase. Tato podmínka by mohla být splněna pouze v případě, že by nově upravovaná trasa silnice I/69 opustila stávající zemní těleso, což s ohledem na řešené území není možné provést.

Návrhová rychlost odpovídá tedy úrovni  $V_n=50-60\text{km/h}$ .

Navrhovaná kategorie S 9,5 / 60 je uspořádána dle ČSN 73 6101 takto:

Jízdní pruh	$2 \times 3.50 = 7.00\text{m}$
Vodící proužek	$2 \times 0.25 = 0.50\text{m}$
Zpevněná krajnice	$2 \times 0.50 = 1.00\text{m}$
<u>Nezpevněná krajnice</u>	$2 \times 0.50 = 1.00\text{m}$
Celkem volná šířka	$9.50\text{m}$

V případě přidavného pruhu pro pomalá vozidla je uspořádání následující:

Jízdní pruh	$2 \times 3.50 = 7.00\text{m}$
Vodící proužek	$2 \times 0.25 = 0.50\text{m}$
Pruh pro pomalá vozidla	$1 \times 3.25 = 3.25\text{m}$
Vodící proužek	$1 \times 0.25 = 0.25\text{m}$
Zpevněná krajnice	$2 \times 0.50 = 1.00\text{m}$
<u>Nezpevněná krajnice</u>	$2 \times 0.50 = 1.00\text{m}$
Celkem volná šířka	$13.00\text{m}$

V případě šířkového uspořádání na vrchu „Sirákov“ je u šířkového uspořádání uvažováno s pruhem pro levé odbočení šířky  $3,5\text{m}$  (směrem k hotelu „Sirákov“).

Autobusové zálivy jsou navrženy o šířce jízdního pruhu 3,5m, délka vyřazovacího klínu činí 25m a délka zařazovacího klínu 20m (15m).

Šířka nezpevněné krajnice je navržena 0,75m (při osazení směrových sloupků a do výšky násypu < 2m), v případě osazení svodidla v krajnici je 1,50m (v případě výšky násypu > 2m). Do volné (kategorijní) šířky vozovky se započítává vždy pouze 0,50m z této šířky.

Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo dle ČSN 73 6101.

Pro oblast točky  $R=50m$  platí  $dšP=0.90m$ ,  $dšL1=0.95m$  a  $dšL2=1.15m$ .

Směrové oblouky větší jak  $R=250m$  se nerozšiřují.

V případě vedení chodníku podél silnice I/69, se zbuduje chodník šířky 2,0m s bezpečnostním odstupem šířky 0,50m.

#### *Příčný sklon*

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5% střechovitý. Klopení v obloucích bude provedeno dle normových požadavků a s ohledem na nutnost odvodnění. Příčný sklon se odvíjí od návrhové rychlosti ( $V_n$ ) a od poloměrů směrových oblouků. V úseku úpravy je vzhledem k zachování stávajících směrových poměrů uvažováno s  $V_n=50-60km/h$ .

V oblasti točky v km 2,550 je uvažováno s rychlostí vozidel 30km/h a příčným sklonem  $p=6\%$ .

#### *Protihluková opatření*

V rámci technické studie nejsou navrženy žádná protihluková opatření.

#### *Odvodnění*

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem do nezpevněné krajnice. Podél komunikace jsou navrženy otevřené příkopy. Odvodnění pláně bude zajištěno příčným spádem min. 3%. V rámci stavebních prací budou veškeré stávající propustky obnoveny a popřípadě doplněny propustky nové, tak aby bylo zajištěno bezproblémové odvádění dešťových vod.

Při návrhu odvodnění se vychází ze stávajícího odvodnění silnice I/69 a nové odvodnění je navrhováno obdobně. Tj. v úsecích s podélným spádem nivelety do 5% jsou navrženy otevřené příkopy, podélně vedené souběžně se zemním tělesem silnice. Tyto jsou zaústěny do propustků a vody jsou jimi příčně přes vozovku odvedeny do souběžných stávajících vodotečí a volného terénu.

V úsecích s podélným spádem nivelety s > 5% a v místech úseků se zárubními zdmi jsou navrženy zpevněné odvodňovací žlaby.

Odvodňovací žlaby jsou doplněny o uliční vpusti, které jsou, stejně jako ve stávající trase, vyústěny příčně přes vozovku do přilehlých vodotečí a volného terénu, příčně přes vozovku.

#### **SO 102 Okružní křižovatka sil. I/69 se sil. III/4915**

Z důvodu návrhu stoupacích pruhů v místech napojení účelových komunikací nebude umožněno přímé napojení těchto účelových komunikací – levé odbočení. Řešením dopravy v případě zamezení levého odbočení je zajištění otočení vozidel pomocí závleků. Pro otočení vozidel bude nutné zřídit novou okružní křižovatku se silnicí III/4915 v obci Liptál pro auta jedoucí z území mezi vrchem Sirákova a Liptálem ze směru od Jasenné (levá strana silnice) a chtějí pokračovat směrem na Vizovice.

#### **SO 121 Úpravy napojení a sjezdů**

Z důvodu rozšíření tělesa silnice I/69 budou nutné provést úpravy na stávajících napojeníh účelových komunikací a sjezdech přímo napojených na silnici I/69. Veškeré stávající napojení místní a účelových komunikací napojujících se na silnici I/69 budou zachovány. Součástí úprav napojení bude i stavební úprava zpevněné plochy na vrcholu sedla Sirákov, kde se uvažuje s úpravou stávající autobusové zastávky.

#### **SO 131 Úpravy chodníků a nástupiště autobusů**

Součástí studie je i zachování dopravní obsluhy pro autobusovou dopravu a zajištění bezpečného pohybu chodců. V rámci stavby budou provedeny úpravy na stávajících chodnících a autobusových nástupištích dotčených stavbou. Jedná se o úpravu chodníku v prostoru zastávek autobusu „Liptál, Lůžko“, kde bude chodník dotažen do místa nově navrženého podchodu pro pěší a dále bude doplněn pravostranný chodník délky cca 250m po napojení účelové komunikace. U zastávky autobusu „Jasenná, Syrakov“ na vrcholu Sirákova jsou navrženy nové nástupiště autobusu s navazujícím chodníkem. Další vyvolanou úpravou chodníku bude předláždění pravostranného chodníku při vjezdu do obce Jasenná.

#### **SO 135 Smíšená stezka pro chodce a cyklisty**

V rámci studie je navrženo doplnění stezky pro chodce a cyklisty na vrcholu obce Sirákova. Tato stezka bude navádět pěší a cyklisty na nově navrženou lávku přemostující silnici I/69. Tato stezka je nutná z důvodu zajištění provozu na stávající turistické a cykloturistické trase procházející přes vrchol Sirákova. Délka smíšené stezky pro pěší a turisty je cca 50m.

**SO 201 Podchod pro pěší Liptál-Lůžko**

Mostní objekt převádí komunikaci pro pěší v km 1,260 pod silnicí I/69. Vybudování podchodu je nutné z důvodu převedení pěších z autobusové zastávky „Liptál, Lůžko“, přes silnici v místě, kde se navrhuje doplnění stoupacího pruhu. Návrh technického řešení podchodu pro pěší bude řešen v navazujících stupních projektové dokumentace.

Doporučení pro další stupeň PD: Je nutné provést geologický průzkum v místě nového podchodu.

**SO 221 Lávka pro pěší a cyklisty**

Mostní objekt převádí komunikaci pro pěší a cyklisty v km 2,010 přes silnici I/69. Vybudování lávky je nutné z důvodu převedení pěších z autobusové zastávky „Jasenná, Syrakov“ přes silnici v místě, kde se navrhuje převedení obou stoupacích pruhů. Tato stezka je nutná z důvodu zajištění provozu na stávající turistické a cykloturistické trase procházející přes vrchol Sirákova. Délka přemostění činí cca 36m, výška průjezdního prostoru hp min. 4,8m + 0,15m rezerva.

Návrh technického řešení lávky bude řešen v navazujících stupních projektové dokumentace.

Doporučení pro další stupeň PD: Je nutné provést geologický průzkum v místě založení lávky.

**SO 251-268 Geotechnická opatření v podobě opěrných a zárubních zdí**

V rámci technické studie byly stanoveny nezbytně nutná geotechnická opatření v podobě opěrných a zárubních zdí vyvolaných kategorizací silnice s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla.

Objemy zemních prací jsou ve studii redukovány výstavbou zárubních zdí (v zářezu). Výška zdí je uvažována do 4m, výjimečně v některých úsecích max. do výšky 8m, převážně v oblastech strmých zářezových svahů v blízkosti vozovky silnice I/69. Dále je využito opěrných zdí a to při úpravě šířkového řešení na stranu násypu a při zachycení svahů násypu v koncové části úpravy.

**SO 251 Zárubní zeď - vpravo km 0,480-0,940**

Celková délka zárubní zdi činí cca 460m, maximální výška zdi činí cca 5,0m.

**SO 252 Zárubní zeď - vpravo km 1,600-1,750**

Celková délka zárubní zdi činí cca 150m, maximální výška zdi činí cca 7,0m.

**SO 253 Opěrná zeď - vpravo km 1,760-1,940**

Celková délka opěrné zdi činí cca 180m, maximální výška zdi činí cca 4,5m.

**SO 254 Zárubní zeď - vlevo km 1,840-2,035**

Celková délka zárubní zdi činí cca 195m, maximální výška zdi činí cca 5,5m.

**SO 255 Zárubní zeď - vpravo km 1,940-2,055**

Celková délka zárubní zdi činí cca 115m, maximální výška zdi činí cca 5,5m.

**SO 256 Zárubní zeď - vpravo km 2,065-2,320**

Celková délka zárubní zdi činí cca 255m, maximální výška zdi činí cca 4,0m.

**SO 257 Zárubní zeď - vpravo km 2,425-2,535**

Celková délka zárubní zdi činí cca 110m, maximální výška zdi činí cca 6,0m.

**SO 258 Opěrná zeď - vlevo km 2,525-2,600**

Celková délka opěrné zdi činí cca 75m, maximální výška zdi činí cca 2,5m.

**SO 259 Opěrná zeď - vpravo km 2,540-2,580**

Celková délka opěrné zdi činí cca 40m, maximální výška zdi činí cca 5,0m.

**SO 260 Zárubní zeď - vpravo km 2,580-2,925**

Celková délka zárubní zdi činí cca 345m, maximální výška zdi činí cca 8,0m.

**SO 261 Opěrná zeď - vlevo km 2,740-3,060**

Celková délka opěrné zdi činí cca 320m, maximální výška zdi činí cca 2,0m

**SO 262 Zárubní zeď - vpravo km 3,000-3,130**

Celková délka zárubní zdi činí cca 130m, maximální výška zdi činí cca 7,0m.

**SO 263 Opěrná zeď - vlevo km 2,070-3,140**

Celková délka opěrné zdi činí cca 70m, maximální výška zdi činí cca 2,0m .

**SO 264 Zárubní zeď - vpravo km 3,140-3,495**

Celková délka zárubní zdi činí cca 355m, maximální výška zdi činí cca 4,5m.

**SO 265 Opěrná zeď - vlevo km 3,150-3,595**

Celková délka opěrné zdi činí cca 445m, maximální výška zdi činí cca 2,0m.

**SO 266 Zárubní zeď - vpravo km 3,500-3,700**

Celková délka zárubní zdi činí cca 200m, maximální výška zdi činí cca 4,0m.

**SO 267 Opěrná zeď - vlevo km 3,610-3,950**

Celková délka opěrné zdi činí cca 330m, maximální výška zdi činí cca 2,0m.

**SO 268 Zárubní zeď - vpravo km 3,710-3,865**

Celková délka zárubní zdi činí cca 155m, maximální výška zdi činí cca 3,5m.

**SSO 321 Úprava toku Syrákovka**

V rámci stavební úpravy silnice I/69 dojde k nutnosti provedení směrového vedení toku Syrákovka v km 1,100-1,540.

**SO 351 Přeložka vodovodu**

V rámci stavební úpravy silnice I/69 dojde k dotčení stávajících vodovodních řádů, které budou přeloženy. Podrobněji bude řešeno v navazujícím stupni PD.

**SO 431 Přeložky elektro – Nadzemní vedení NN**

Realizací stavby dojde k dotčení distribuční soustavy el. Energie. V místě dotčení budou stávající sloupy distribuční soustavy přeloženy. Střety budou řešeny přeložkami NN, které budou blíže specifikovány v navazujících stupních PD.

**SO 432 Přeložka veřejného osvětlení – Jasenná**

Realizací stavby dojde k dotčení stávajícího veřejného osvětlení podél sil. I/69 v obci Jasenná. Stávající vedení bude nahrazeno přeložkou vč. nových nasvětlovacích bodů. Podrobněji bude řešeno v navazujícím stupni PD.

**SO 461 Přeložky a ochrana sdělovacího vedení**

Realizací stavby dojde k dotčení sdělovacích kabelů a vzdušného vedení podél sil. I/69. Střety budou řešeny přeložkami. Podrobněji bude řešeno v navazujícím stupni PD.

**SO 501 Přeložka plynovodu**

K dotčení STL plynovodů dojde v prostoru stavební úpravy silnice I/69. Dotčení plynovodů bude řešeno jejich přeložkami. Podrobněji bude řešeno v navazujícím stupni PD.

**SO 801 Terénní a vegetační úpravy**

Uvažuje se s vegetačními úpravami v rozsahu zemního tělesa silnice I/69 a zemními pracemi provedenými v rámci vyvolaných stavebních objektů tohoto stavebního záměru. Dále je uvažováno s provedením náhradní výsadby zeleně v prostoru stavby.

Konkrétní návrh provedení vegetačních úprav není součástí Technické studie proveden. Samostatným projektem bude v souladu s TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace, TKP 13 – Vegetační úpravy, ČSN 73 6101, kap. 13.7 – Vegetační úpravy atd. zpracován v dalším stupni projektové dokumentace.

**Vstupy:**

***Půda***

Realizace záměru si vyžádá zábor pozemků ZPF a PUPFL.

V k.ú. Jasenná na Moravě činí dle záborového elaborátu trvalý zábor ZPF 4 262 m<sup>2</sup>.

V k.ú. Liptál dle záborového elaborátu trvalý zábor ZPF 5 521 m<sup>2</sup>.

Celkový trvalý zábor ploch zemědělského půdního fondu činí 9 783 m<sup>2</sup> (tj. 0,9783 ha).

V rámci projektové přípravy v souladu s § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu požádáno o trvalé vynětí ze ZPF. Příslušným úřadem k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu jsou do výměry 1 ha obecní úřady obcí s rozšířenou působností (tj. pro k.ú. Liptál MěÚ Vsetín a pro k.ú. Jasenná na Moravě MěÚ Vizovice).

Realizací záměru budou dotčeny následující plochy zemědělského půdního fondu:

Dotčená parc. č. v k.ú. Liptál: 1581, 1584, 1586, 1607, 1628, 1660, 1729, 1587/1, 1587/2, 1605/1, 1635/3, 1635/5, 1637/3, 1642/1, 1642/2, 1644/10, 1649/1, 1661/1, 1661/2, 1709/1, 1710/3, 1730/1, 1760/12, 1760/13 a 3766/7.

Dotčená parc. č. v k.ú. Jasenná na Moravě: 185, 186, 188, 189, 190, 192, 2243, 2244, 2245, 2269, 2295, 2299, 2300, 2305, 2307, 2310, 2311, 2312, 2336, 194/1, 198/1, 198/10, 198/14, 198/16, 2166/2, 2168/2, 2288/1, 2288/2, 2294/1, 2294/2, 2296/1, 2296/3, 2333/12, 2333/6, 2337/11, 2337/4, 2337/6, 2337/8, 2337/9 a 3149/40.

Realizací záměru budou dotčeny půdy ZPF s následujícími BPEJ:

BPEJ	třída ochrany	koeficient třídy ochrany
7 20 21	IV.	3
7 20 44	V.	3
7 41 68	V.	3
7 41 78	V.	3
7 41 89	V.	3

7 59 00	IV.	3
7 68 11	V.	3
7 71 01	V.	3

Mimo plochy zemědělského půdního fondu budou realizací záměru dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Údaje o dotčených pozemcích a rozsahu záboru:

Pozemek	Katastrální území	Trvalé odnětí PUPFL (m <sup>2</sup> )
2176část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	25
2177část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	484
2180/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	16
2180/2část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	151
2180/3část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	1 044
2235/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	2 723
2235/5část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	1 133
2293část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	14
2301část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	96
2304část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	196
2309/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	13
Obec Jasenná celkem:		5 895 m <sup>2</sup>
1249část (dle ZE)	Liptál	401
1631/3část (dle ZE)	Liptál	64
1736část (dle ZE)	Liptál	652
1739část (dle ZE)	Liptál	974
1763/22část (dle ZE)	Liptál	18
Obec Liptál celkem:		2 109 m <sup>2</sup>
Celkem:		8 004 m <sup>2</sup>

Součástí Oznámení EIA byl zpracován Komplexní výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa – Znalecký posudek č. 3909 – 21/2022 (Ing. Jan Fajkis, 08/2022), který je přílohou předloženého oznámení.

## **Voda**

### Během realizace

Během realizace stavby bude voda používána zejména pro výrobu stavebních směsí, pro čištění vozovky a pro hygienické potřeby pracovníků. Je předpokládáno, že stavební směsi budou v průběhu výstavby dováženy již připravené v domíchávačích z okolních výroben. Pro povrchovou úpravu vozovky nebude voda potřebná. Zajištění vody pro sociální účely bude záležitostí dodavatelské firmy, která bude zajišťovat stavební práce. Odběr vody se dle lokalizace realizace stavby předpokládá z místních zdrojů. Pitný režim pracovníků stavby bude zabezpečen s největší pravděpodobností dovozem balené pitné vody. Pro omezení prašnosti ze staveniště a pro čištění nájezdů ze stavby na silniční síť bude zhotovitel zajišťovat (zejména v letních měsících, a v období bez dešťových srážek) zkrápění pomocí kropícího vozu, resp. čištění komunikace mycím vozem.

### Období provozu

Během provozu bude voda používána při zimní údržbě vozovky – výroba solanky na postřik a v letním období k přímému čištění vozovky. Množství takto spotřebované vody nebylo v projektové fázi stanoveno, neboť závisí na mnoha okolnostech, zejména na meteorologických poměrech. Zdroj vody zajistí organizace provádějící údržbu silnice.

## **Surovinové a energetické zdroje**

### Období realizace

Konkrétní situování zařízení staveniště není známo, toto zajistí dodavatel stavby včetně napojení na zdroje energie zásobování vodou. Vzhledem k délce řešeného záměru lze uvažovat i o několika místech. Na stavbě bude používána zejména mobilní technika. Technologickou vodu pro výstavbu si zajistí zhotovitel stavby dovozem na staveniště v cisternách, avšak zejména dovozem hotových stavebních směsí. Potřebu elektrické energie bude zhotovitelem stavby kryta buď mobilním agregátem, případně po dohodě distributorem

napojením na elektrickou síť. Sklárky a mezisklárky materiálů pro danou stavbu bude rovněž zajišťovat dodavatel stavby v rámci obvodu trvalého, popřípadě dočasného záboru.

Přístup na staveniště bude zajištěn ze stávající silnice I/69.

Z hlediska surovin budou v rámci realizace záměru používány jednotlivé suroviny a materiály dle návrhového složení komunikace, tj. štěrk, betony, asfalty, obruby, dopravní značení, trouby propustků, svodidla atd. Objemy surovin a el. energie nebyly v současném stupni technické studie vyčísleny.

#### Období provozu:

Posuzovaný záměr není stavbou výrobního charakteru, proto nebude vyžadovat trvalý přísun surovin a materiálů. V průběhu provozu budou řešeny nároky na údržbu silnice a souvisejícího vybavení (svodidla, vodorovné dopravní značení apod.). V průběhu životnosti vozovky bude docházet k její degradaci, poruchám, výtlukům, které budou dle potřeby a stavu opravovány. V zimním období bude provozovatelem komunikace prováděn posyp vozovky kamenivem či nástřik solanky. V letním období bude prováděno mytí vozovky.

Množství surovin a materiálů nebylo pro období provozu kvantifikováno.

V řešeném úseku komunikace nebude realizováno osvětlení, tj. v průběhu provozu silnice nebude potřeba zajistit dodávku el. energie. Součástí stavby budou pouze přeložky stávajících rozvodů veřejného osvětlení.

#### **Biologická rozmanitost**

Posuzovaný záměr leží v Hostýnském bioregionu, dle geomorfologického členění je území součástí soustavy Vnějších Západních Karpat, celku Vizovická vrchovina, okrsek Rakovská pahorkatina. V širším měřítku se jedná o vrchovinu budovanou flyšovým souvrstvím. Reliéf je charakterizován zaoblenými hřbety členěnými hluboce zaříznutými údolími. V půdním pokryvu převládají kambizemě, místy oglejené. Klimaticky se jedná o mírně teplou oblast MT7, průměrná roční teplota se pohybuje kolem 8°C. Průměrné roční srážky dosahují cca 888 mm. Potenciální přirozenou vegetací v území jsou karpatské ostřicové dubohabřiny (*Carici pilosae-carpinetum*) a květnaté bučiny (*Dentario enneaphylli-Fagetum*). V zaříznutých údolích vodních toků se lokálně vyskytovaly střemchové jaseniny (*Pruno-Fraxinetum*). V přirozené náhradní vegetaci se uplatňují smilkové louky a poháňkové pastviny (*Violion caninae a Cynosurion*). V současné době zaujímají lesy asi třetinu plochy bioregionu, převládají smrkové monokultury. Původní flóra bioregionu je relativně pestrá s množstvím karpatských migrantů, fauna je reprezentována ochuzenou garniturou karpatských horských druhů, přecházející v ochuzenou faunu pahorkatin.

Podrobná charakteristika je uvedena v předloženém oznámení v kapitole B.II.4. *Biologická rozmanitost* na str. 26-30.

#### **Výstupy:**

Nejvýznamnějšími emisemi z provozu automobilové dopravy jsou emise plyných škodlivin do ovzduší a emise hluku. Pro posouzení vlivů na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci byly součástí projektové přípravy záměru zpracovány rozptylová studie (Číhala, 08/2022) a hluková studie (Damek, 08/2022), které hodnotily budoucí stav u nejbližší obytné zástavby, kde byly zvoleny referenční výpočtové body.

Jako další emise z provozu dopravy lze zvážit emise vibrací, případně látek znečišťující vodu. Šíření vibrací do větších vzdáleností v takové míře, aby mohlo dojít k ovlivnění okolních objektů, se nepředpokládá. Pro následné projekční řešení stavby je nutné upozornit na výskyt sesuvů v řešené lokalitě, které musí být zejména s ohledem na četnost opěrných a zárubních zdí zohledněno.

#### **Ovzduší**

Předmětný záměr není záměrem výrobního charakteru. Zdrojem znečišťování ovzduší je v tomto případě automobilová doprava, přičemž emise znečišťujících látek z dopravy jsou tvořeny zejména emisemi ze spalování paliva a resuspendací prachu z povrchu vozovek, dále pak vlivem otěru z pneumatik a brzd. Realizace záměru nebude představovat nové zdroje emisí, ve stávajícím i výhledovém stavu bude po silnici provozována automobilová doprava ve stávající četnosti, pouze z hlediska bezpečnosti, plynulosti a komfortu jízdy dojde po realizaci záměru k vymístění pomalu jedoucích vozidel do samostatného pruhu.

Jak již bylo výše uvedeno, součástí projektové přípravy byla zpracována rozptylová studie (Číhala, 08/2022), která modeluje emise výfukových plynů a prašnosti dle předpokládané dopravní intenzity. Rozptylová studie je součástí přílohy předkládaného oznámení.

Cílem studie je vyhodnotit imisní zátěž lokality po realizaci rozšíření silnice I/69 o stoupací pruhy. Výpočet rozptylové studie je proveden pro liniové zdroje emisí, tj. pro automobilovou dopravu, související s provozem na předmětné komunikaci.

Rozptylová studie je vypočtena ve dvou variantách:

- Nulová varianta – doprava na stávající komunikaci I/69 s předpokládanou intenzitou dopravy v roce 2030.

- Výhled – realizační varianta, výpočtový rok 2030.

Vzhledem ke stanoveným imisním limitům a stávající imisní situaci byl výpočet proveden pro následující znečišťující látky:

- NO<sub>2</sub> (hodinové a roční koncentrace),
- částice frakce PM<sub>10</sub> (denní a roční koncentrace),
- částice frakce PM<sub>2,5</sub> (roční koncentrace),
- CO (8hodinové koncentrace),
- benzen (roční koncentrace),
- benzo[a]pyren (roční koncentrace).

Emise ostatních látek jsou buď nevýznamné, nebo pro ně není stanoven imisní limit pro ochranu zdraví lidí.

Jako vstupní údaje byly použity intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020. Vzhledem k předpokládanému období realizace záměru byla data ze sčítání navýšena na výpočtový rok 2030 v souladu s aktuálně platnou metodikou TP225.

#### *Emisní parametry zdrojů*

Vliv stávající dopravy v části území je součástí stávajícího imisního pozadí. Do výpočtu je zahrnuta vyvolaná doprava, související s uvedeným záměrem. Emise vozidel na dílčích úsecích byly stanoveny programem MEFA verze 13, který slouží k výpočtu emisních faktorů motorových vozidel. Výpočtovým rokem je rok 2030, emisní kategorie vozidel je dána parametry programu MEFA. Výpočtová rychlost je 50-90 km/hod, dle jízdního pruhu. Ve stoupacích pruzích se předpokládá provoz zejména těžkých vozidel (uvažováno 100 %) a část lehkých vozidel (uvažována ¼ z počtu vozidel v příslušném směru).

Trasa byla rozdělena na úseky dle sklonu vozovky a počtu pruhů. Souhrnné emisní faktory pro jednotlivé úseky dopravy jsou uvedeny v tabulkách v předloženém oznámení v kapitole *B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí* (str.33).

#### *Resuspenze prachu (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) a BaP vznikající při provozu na komunikacích*

Pro výpočet resuspenze prachu z povrchu zpevněných komunikací byla použita „Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy“ (zveřejněná na [www.mzp.cz/cz/zneucisteni\\_ovzdusi\\_dopravy](http://www.mzp.cz/cz/zneucisteni_ovzdusi_dopravy)). Metodika je zaměřena na řešení problematiky stanovení emisí pocházejících z resuspenze z automobilové dopravy. Jedná se o modifikaci dosud používané metodiky US EPA „AP-42“. Resuspenze prachu z dopravy na silnicích je vypočtena pro intenzitu dopravy na těchto komunikacích, rozdělenou do jednotlivých jízdních pruhů. Ve výhledové variantě se tedy předpokládá provoz převážně ve třech pruzích. Resuspenze prachu z povrchu komunikací – nulová varianta – rok 2030 a emise z úseků komunikací – stav po realizaci záměru – 2030 jsou uvedeny v tabulkách v předloženém oznámení v kapitole *B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí* (str. 34).

Pro výpočet ročního rozložení imisí byla použita aktuální větrná růžice pro dotčenou lokalitu.

- Lokalita: Liptál, okres Vsetín, N 49° 16,50620', E 17° 54,59347'
- Platnost: v 10 m nad zemí, četnosti v %
- Stabilitní členění: Bubník-Koldovský (metodika SYMOS'97), teplotní gradient z hladin 10 a 350 m nad zemí
- Rychlostní členění: metodika SYMOS'97
- Období výpočtu: 1. 1. 2012 — 31. 12. 2021
- Vytvořeno: 29. 7. 2022, model CALMET Version: 6.211 Level: 060414

#### **Hluk**

##### Při realizaci záměru

Při realizaci záměru se mohou vyskytnout následující zdroje hluku s příslušnými hladinami akustického tlaku:

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| • nákladní automobily určené pro manipulaci s materiálem | L <sub>WA</sub> = 89 dB(A)      |
| • domíhávače   | L <sub>pA10</sub> = 65–80 dB(A) |
| • nakladače  | L <sub>pA10</sub> = 78–86 dB(A) |
| • kompresory   | L <sub>pA10</sub> = 70–90 dB(A) |
| • míchačky   | L <sub>pA10</sub> = 60–80 dB(A) |
| • elektrocentrála  | L <sub>pA10</sub> = 96 dB(A)    |

##### Období provozu

Jedním z nejdůležitějších negativních vlivů záměrů na životní prostředí je hluk. Stávající legislativa upravuje hlukové limity z různých zdrojů hluku (stacionární zdroje hluku, doprava na pozemních komunikacích, železniční a letecká doprava, stará hluková zátěž) pro chráněný venkovní prostor některých staveb (lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní, ostatních staveb a ostatní venkovní prostor).



Realizace záměru nebude představovat nové zdroje emisí, ve stávajícím i výhledovém stavu bude po silnici provozována automobilová doprava ve stávající četnosti, pouze z hlediska bezpečnosti, plynulosti a komfortu jízdy dojde po realizaci záměru k vymístění pomalu jedoucích vozidel do samostatného pruhu.

Pro zhodnocení vlivů záměru byla součástí posuzování vlivů zpracována hluková studie (Damek, 08/2022). Studie posuzuje situaci v současném stavu dopravní infrastruktury (bez realizace záměru) a stav výhledové dopravní infrastruktury (včetně realizace záměru) včetně vzájemného srovnání obou modelových stavů. Hluková studie je přílohou předloženého oznámení.

Jako vstupní údaje byly použity intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2016. Vzhledem k předpokládanému období realizace záměru byla data ze sčítání automaticky navýšena programem Hluk+ na výpočtový rok 2030, a to v souladu s aktuálně platnou metodikou TP225. Výpočtové rychlosti byly odvozeny dle stávajících rychlostních limitů.

Součástí hlukové studie je mimo vzájemného posouzení jednotlivých výpočtových stavů (tj. bez a včetně realizace záměru) i porovnání emitovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení HLUK+, verze 14.05 (únor 2022). Odchylku výpočtu lze očekávat v intervalu <-1.8; +1.8> dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. Všechny objekty nemohly být součástí hlukové studie modelovány, proto byly vyznačeny objekty nejbližší zástavby a objekty kolem výpočtových bodů. Hlukový model byl vzhledem k jeho morfologickému členění řešen ve 3D, tj. s vyznačením vrstevnic dle dat Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) s výškovým krokem 5 m a dále dle dat z výškového profilu trasy komunikace I/69 (s krokem 1 m). Vzrostlá zeleň nebyla v modelu explicitně vyznačena, ačkoliv se v území vyskytuje. Zeleň byla zohledněna za pomoci pohltivého prostředí.

Modelované hodnoty LAeq [dB] z automobilové dopravy jsou uvedeny v tabulce č. 8 v předloženém oznámení v kapitole *B.III.1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí* (str. 36-37). V této tabulce je uveden sumář modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době souhrnně pro jednotlivé modelované výpočtové stavy. V tabulce je rovněž uvedena změna hlukové situace po realizaci záměru.

### ***Množství odpadních vod a jejich znečištění***

Odvodnění vozovky silnice I/69 bude zajištěno příčným a podélným sklonem do nebezpečné krajnice. Podél komunikace jsou navrženy otevřené příkopy. Odvodnění pláně bude zajištěno příčným spádem min. 3%. V rámci stavebních prací budou veškeré stávající propustky obnoveny a popřípadě doplněny propustky nové, tak aby bylo zajištěno bezproblémové odvádění dešťových vod.

Pro odvodnění navržené okružní křižovatky v Liptále lze dle technické studie zvážit realizaci dešťových kanalizací. Další nové inženýrské sítě nejsou uvažovány.

Výpočet odtokového množství dešťových srážek nebyl v aktuální fázi projektové přípravy (technická studie) proveden.

Vlivem provozu silnice může být do odtékající dešťové vody vneseno znečištění způsobené brzděním vozidel (pneumatiky a brzdové kotouče), zbytky z procesu spalování v motorech, úkapy a látky pocházející z údržby cest (chloridy).

### ***Kategorizace a množství odpadů***

Při realizaci záměru a jejím následném užívání, nebo případném odstranění vzniknou odpady různých skupin a druhů, a to jak v kategorii „ostatní“ tak odpady kategorie „nebezpečný“. Zadavatel stavby je povinen postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních norem. Koncepce odpadového hospodářství stavby musí probíhat dle požadavků platné legislativy v odpadovém hospodářství, jejímž cílem je respektovat základní principy hierarchie odpadového hospodářství uvedené v § 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Z hlediska koncepčních dokumentů je při nakládání s odpady nutné respektovat strategické cíle uvedené v Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015–2024, jehož aktualizace byla schválena vládou ČR 11.5.2022. V aktualizovaném POH ČR jsou zakomponovány veškeré cíle novelizovaných

evropských směrnic, nového zákona o odpadech, zákona o výrobcích s ukončenou životností a novely zákona o obalech.

#### Odpady během výstavby

V rámci komplexu činností, které budou prováděny v souvislosti s realizací záměru lze očekávat vznik zejména stavebních a demoličních odpadů, tj. odpadů skupiny 17 xx xx dle katalogu odpadů uvedeném ve vyhlášce č. 8/2021 Sb., kterou se vydává katalog odpadů. V okrajové míře mohou vznikat i další odpady jako např. odpady skupiny 08 xx xx – odpady z používání nátěrových hmot, případně odpady skup. 15 xx xx – odpadní obaly, absorpční činidla a čisticí tkaniny.

Činnosti, při kterých mohou vznikat odpady:

- sejmutí ornice, resp. manipulace s drnovou vrstvou, zeminou, kameny
- budování zářezů a násypů
- frézování a demolice částí stávajících vozovek
- demolice stávajících objektů a částí komunikace
- přeložky stávajících inženýrských sítí
- pokládání jednotlivých vrstev komunikací
- případné řešení havarijních situací (např. únik PHM z dopravních prostředků a stavebních mechanismů) – zejména odpady skup. 13 „Odpady olejů a odpady kapalných paliv“. Případně zachycené látky vzniklé při řešení havarijních situací budou skladovány v těsných uzamykatelných sudech. Pro realizaci záměru je potřebné mít zpracován v rozsahu dle vyhlášky č. 450/2005 Sb., havarijní plán pro nakládání se závadnými látkami.

Druhy odpadů, které budou v souvislosti s výstavbou vznikat, budou zařazovány dle postupu uvedeného ve vyhlášce č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů. Očekávané množství odpadů je vyčísleno na základě předpokládaného rozsahu demolic. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů do zařízení určeného pro nakládání s odpady.

O všech vznikajících odpadech je potřebné vést evidenci. Průběžná evidence bude vedena dle požadavku § 94 zákona č. 541/2020 Sb., resp. § 26 vyhlášky č. 273/2021 Sb. Původce odpadu je povinen uchovávat průběžnou evidenci po dobu 5 let od provedení záznamu do evidence.

Rozsah údajů, které je povinná předat osoba předávající odpad do zařízení nebo obchodníkovi s odpady, je stanoven v bodě 1 přílohy č. 12 vyhlášky 273/2021 Sb. Náležitosti obsahu základního popisu odpadu jsou stanoveny v bodě 2 přílohy č. 12.

Jako kritické ukazatele sledované při opakovaných dodávkách odpadu se stanovují vlastnosti odpadu, u kterých může s ohledem na suroviny nebo technologii procesu vzniku odpadu docházet ke změnám, a které mohou ovlivnit přijetí odpadu do zařízení. Jedná se zejména o obsah biologických činitelů, obsah škodlivin v sušině nebo ve výluhu odpadu, biologickou stabilitu, výhřevnost nebo ekotoxicitu.

Kritické ukazatele se ověřují alespoň v četnosti uvedené v bodě 3 přílohy č. 12 vyhlášky 273/2021 Sb.

Při každé změně surovin nebo technologie procesu, ve kterém odpad vzniká, a při dalších změnách, které mohou ovlivnit vlastnosti odpadu rozhodné pro přijetí odpadu do zařízení, je nezbytné předat nové údaje o odpadu podle bodu 1 písm. b) a c) přílohy č. 12 k této vyhlášce nebo v případě základního popisu údaje podle bodu 2 přílohy č. 12 k této vyhlášce. Výjimku představují změny, které ovlivňují pouze vlastnosti odpadu, které jsou sledovány jako kritické ukazatele, v takovém případě postačuje ověření kritických ukazatelů.

Soustředování odpadů v místě stavby bude prováděno dle požadavku § 30 zákona, resp. § 5 vyhlášky.

Vlastní demolice bude probíhat mj. v souladu s požadavkem § 42 – Nakládání s vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby, a přílohy č. 24 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Odpady budou v průběhu stavby vznikat při vlastní výstavbě nové komunikace, při provádění demolic stávajících konstrukcí a dále při přípravě území stavby. Přehled druhů odpadů, které mohou při stavbě vznikat, je uveden v tabulce č. 11 předloženého oznámení v kapitole *B.III.3.Kategorizace a množství i odpadů* na str.40-42). Podrobné nakládání s odpady a povinnosti původce odpadů je popsáno v téže kapitole oznámení na str.42-46.

#### Odpady během provozu

V období provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě komunikace, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek
- sekání trávy a úprava zeleně
- zimní údržba

- čištění stok a dešťových vpustí
- likvidace kalů z odlučovačů ropných látek
- drobné úpravy vozovek a svahů komunikace
- odstraňování následků havárií

Množství produkovaného odpadu však není v této fázi možno stanovit.

#### Odpady vznikající v rámci odstranění stavby

V rámci odstranění stavby záměru se vznikající odpady nebudou druhově lišit od odpadů vznikajících v rámci výstavby, pouze jejich množství bude rozdílné.

#### *Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*

Z hlediska platné legislativy (zákon č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií) je závažnou havárií mimořádná, částečně nebo zcela neovladatelná, časově a prostorově ohraničená událost, zejména závažný únik nebezpečné látky, požár nebo výbuch, která vznikla nebo jejíž vznik bezprostředně hrozí v souvislosti s užíváním objektu, vedoucí k vážnému ohrožení nebo k vážným následkům na životech a zdraví lidí a zvířat, životním prostředí, nebo majetku a zahrnující jednu nebo více nebezpečných látek.

Havarijní znečištění, které může vzhledem k řešenému záměru nastat, vyplývá z možného úniku provozních kapalin (pohonných hmot a olejů), nátěrových hmot, či jiných chemikálií.

V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, umístění normných stěn, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.

Vzhledem k použitým látkám a technologiím může dojít k havarijnímu stavu např. únik provozních kapalin a pohonných hmot z dopravních prostředků případně stavebních strojů.

Následně bude nakládáno s odpady skupiny 13-Odpady olejů a odpady kapalných paliv (dle vyhl. č. 93/2016 Sb.). S látkami zachycenými při řešení nastalé havarijní situace bude nakládáno podle platné legislativy.

Výskyt havarijních situací nelze vyloučit, avšak důsledným dodržováním předpisů bezpečnosti práce a vhodnými technickými opatřeními lze jejich potenciální vliv snížit a omezit.

Silniční doprava je závislá na chování účastníků dopravy (řidiči, chodci), klimatických podmínkách a stavebně technickém stavu silnice. V rámci stavby lze ovlivnit převážně stavebně technický stav silnice. Silnice jsou standardně bezpečnostním zařízením (svodidla atd.), která zmírňují závažné havárie.

Vhodným návrhem úprav lze ovlivnit chování řidiče (přehlednost trasy, bezpečné rozhledy pro zastavení, kontinuita trasy, odvodnění). Návrh stavby je prováděn v souladu s požadavky objednatele a v souladu s platnými normami.

Zóny havarijního plánování se zlepšením parametrů silnice nezmění.

## **II. Umístění záměru**

Zájmové území pro realizaci záměru se nachází v k.ú. Liptál a Jasenná na Moravě. Okolí řešeného úseku komunikace je poměrně řídko obydleno, neboť trasa silnice prochází úseky mezi obcemi Liptál a Jasenná. V okolí komunikace se nachází první desítky rodinných domů, a to zejména v oblastech Liptál-Obora a V Lůžku – kde se nachází cca 10 usedlostí (cca km 0,9 až 1,7 staničení záměru) a dále před obcí Jasenná, kde se nachází cca 30 usedlostí (cca km 3,1 až 4,0). Předpokládá se, že v okolí záměru může trvale žít do 200 obyvatel.

#### *Územní systém ekologické stability (ÚSES)*

V zájmovém území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o nadregionální biokoridor, který je v územním plánu obce Liptál označený kódem NRBK K 149. Na území obce Jasenná tento nadregionální biokoridor pokračuje pod označením K141 a v sousedství řešeného úseku silnice I/69 je na tomto biokoridoru vymezeno lokální biocentrum č. 100139.

#### *Zvláště chráněná území (ZCHÚ)*

Do zájmového území záměru nezasahuje žádné zvláště chráněné území přírody (ZCHÚ) vymezené ve smyslu § 14 platného znění zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

#### *NATURA 2000*

Zájmové území záměru nezasahuje do vymezení žádného území soustavy Natura 2000 ani do evropsky významné lokality (EVL) nebo do ptačí oblasti (PO).

#### *Významné krajinné prvky (VKP)*

Zásahem budou dotčeny významné krajinné prvky (dále jen VKP) dané ze zákona, kterými jsou vodoteče, jejich břehové porosty a nivy a lesní porosty.

V dotčené lokalitě se nenachází žádný významný krajinný prvek registrovaný dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Památné stromy ve smyslu §46, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny se v rámci záměrem dotčeného území nenacházejí.

*Území historického, kulturního nebo archeologického významu*

Zájmové území je mimo území archeologických nálezů (UAN) I a II. UAN.

*Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území*  
Dle Systému evidence kontaminovaných míst vedených z pověření Ministerstva životního prostředí (SEKM3) se v zájmovém prostoru nachází kontaminovaná lokalita „DTS 4909 Liptál-Lůžko“. Lokalita se nachází 45 m jižně od silnice I/69 v km 1,64 staničení záměru.

Na základě předběžného průzkumu (RMT VZ, a.s., Mgr. Kupčová, 09/2013) se jedná o lokalitu, který je zatížena znečištěním z výroby a distribuce elektrické energie. Kontaminace je nadpozaďová, avšak nízká, není nutný další zásah.

*Ovzduší, klima*

Klimatické poměry

Zájmové území je součástí mírně teplé klimatické oblasti MW6 a MW2 dle Atlasu podnebí Česka, R. Tolasz, 2007.

Kvalita ovzduší

Vzhledem k charakteru záměru a posuzované lokalitě v okolí silniční sítě je imisní situace v převážné míře ovlivněna provozem automobilové dopravy na posuzovaných komunikacích. Dalším významným zdrojem znečištění ovzduší v lokalitě může být v zimním období lokální vytápění. Dle ročenky ČHMÚ „ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY V ROCE 2020“ byl v tomto roce ve Zlínském kraji překročen imisní limit pro benzo[a]pyren na 5,86 % území. Imisní limity jiných relevantních látek překročeny nebyly.

*Povrchová a podzemní voda*

Povrchová voda

Dle mapy regionu povrchových vod (Vlček, 1971) se zájmová severní část zájmového území nachází na v oblasti IV-B-5-d, v okolí obce Jasenná pak do oblasti IV-A-5-d. Obě oblasti jsou dosti vodné s nejvodnějším měsíci březnem a dubnem, retenční schopnost severní části území okality je „malá“, v okolí Jasenné pak „velmi malá“. Stupeň rozkolísanosti odtoku je v obou oblastech „velmi silně rozkolísaný“ a koeficient odtoku opět v obou oblastech „dosti vysoký“ ( $k=0,31-0,45$ ).

Zájmovým územím je severní okraj Vizovické vrchoviny na rozhraní s jižním okrajem Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Posuzované rozšíření silnice zasahuje z údolí Rokytenky (Syrákovky, povodí 4-11-01-067) přes rozvodní hřbet na Syrákově do údolí Jasenky, pravostranného přítoku Lutoninky nad Bratřejovkou (povodí 4-13-01-016).

V okolí záměru nejsou na tocích Syrákovky, Oborského potoka a Jasenky vymezeny zátopové plochy Q100, Q20 ani Q5. Záplavová území nebudou realizací záměru zasažena.

Průměrné roční úhrny srážek podle stanice Vizovice dosahují 720 mm.

Do části zájmového území zasahuje chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínské vrchy.

Plánovaný záměr zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje „Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva“. Ochranné pásmo bylo vyhlášeno 11.9.1978 pro SmVak Vsetín. Realizací záměru bude dotčeno 3 stupeň ochranného pásma.

Podzemní voda

Zájmová oblast spadá do dvou hydrogeologického rajonů základní vrstvy:

Severní část zájmového území leží v oblasti „Flyš v povodí Bečvy“ (ID 3221), jižní část území v oblasti „Flyš v povodí Moravy“ (ID 3222).

Hydrogeologické rajony svrchní ani hlubinné vrstvy nejsou v zájmové lokalitě dle dat HEIS VÚV vymezeny.

Posuzovaná lokalita náleží v ploše tří regionů mělkých podzemních vod, a to v okolí Liptálu v regionech II-G-3, II-G-4 a v oblasti Jasenné v regionu II-E-2. Jedná se o regiony:

- II-G-3: region se sezónním doplňováním zásob podzemních vod s maximálními stavy hladiny podzemní vody v měsících květen až červen a minimálními stavy v prosinec až únor. Průměrný specifický odtok dosahuje hodnot mezi 0,51 až 1,00 l.s<sup>-1</sup>.km<sup>-2</sup>.
- II-G-4: region se sezónním doplňováním zásob podzemních vod s maximálními stavy hladiny podzemní vody v měsících květen až červen a minimálními stavy v prosinec až únor. Průměrný specifický odtok dosahuje hodnot mezi 1,01 až 1,50 l.s<sup>-1</sup>.km<sup>-2</sup>.

- II-E-2: region se sezónním doplňováním zásob podzemních vod s maximálními stavy hladiny podzemní vody v měsících květen až červen a minimálními stavy v září až listopad. Průměrný specifický odtok dosahuje hodnot mezi 0,31 až 0,50 l.s<sup>-1</sup>.km<sup>-2</sup>.

## *Půda*

Dle půdní mapy České geologické služby (<http://www.geology.cz>) se zájmová lokalita nachází především v ploše slabě oglejených mesobazických kambizemí (KAa'g') v nejbližším okolí se pak nachází plochy mesobazických kambizemí (KAa'). V okolí toku Syrákovky se nachází plochy glejových fluvizemí (FLq) a v okolí toku Jasénky plochy modálních glejí (GLm).

Dle mapy pedogenetických asociací (Pelíšek, Sekaninová, Geografický ústav ČSAV Brno, 1975) leží zájmová oblast v ploše asociací hnědozemí přírodních a zemědělsky zkulturněných nížin a pahorkatin.

Stavbou budou dílčím způsobem dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu.

Realizace záměru si vyžádá zábor pozemků ZPF.

## *Geofaktory životního prostředí*

### *Geomorfologické poměry*

Zájmovým územím je severní okraj Vizovické vrchoviny na rozhraní s jižním okrajem Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Předpokládané rozšíření silnice zasahuje z údolí Rokytenky (Syrákovky, povodí 4-11-01-067) přes rozvodní hřbet na Syrákově do údolí Jasénky, pravostranného přítoku Lutoninky nad Bratřejovkou (povodí 4-13-01-016). Daná oblast náleží do klimatické oblasti MT2 (Quitt, 1971). Průměrné roční úhrny srážek podle stanice Vizovice dosahují 720 mm.

### *Stabilitní poměry a poddolování*

I při stávajících strmých odřezech se sklonem svahu dosahujícím 30 až 400 a násypem se sklonem svahu mezi cca 20 až 300 nebyly v daném prostoru zaznamenány významné poruchy stability svahů. Pouze část deformující se nezpevněné krajnice u hrany násypu byla v minulosti zabezpečena beraněnými pilotami. Lokálně byly při zaměření komunikace zaznamenány trhliny v asfaltovém krytu vozovky s opravami vyznačenými v provedeném zaměření. U paty vysokého násypu na strmém erozním svahu, v závěru údolí Jasénky dochází podle zakřivených kmenů dřevin k plíživým pohybům jílovitých zemin, vzniklých zřejmě zvětráním úlomkovitých jílovců použitých do násypu silničního tělesa. Morfologicky patrné čelo recentního sesuvu svahových sutí, vázaných na úpadovitou depresi ve vyšší části svahu nad silnicí bylo zaznamenáno pouze za hranicí provedeného zaměření. Pata nestabilního svahu zasahuje při okraji komunikace v jižní části obce Jasenná.

### *Svahové nestability/geohazardy*

Dle mapy geohazardů ČGS ([https://mapy.geology.cz/svahove\\_nestability/](https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/)) se v trase řešeného úseku silnice I/69 nachází sesuvy č. 49d, 49b, 49c, 107 a 2627.

Dle mapy seismických zón Eurokódu 8 EN 1998:2004 Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení (EN 1998) se zájmová oblast nachází ve Zlínské seismické oblasti, která je charakterizována referenčním zrychlením základové půdy  $agR = 0,08$  až  $0,1$  g.

### *Přírodní zdroje*

V zájmové oblasti se dle Surovinového informačního systému (SurlS) vedeného při České geologické službě nenacházejí žádné evidované plochy.

### *Fauna a flóra*

Plánovaná stavba se nachází v Hostýnském bioregionu (Culek 1996). Dle geomorfologického členění je území součástí soustavy Vnějších Západních Karpat, celku Vizovická vrchovina, okrsek Rakovská pahorkatina. V širším měřítku se jedná o vrchovinu budovanou flyšovým souvrstvím.

Klimaticky se jedná o mírně teplou oblast MT7, průměrná roční teplota se pohybuje kolem 8°C. Průměrné roční srážky dosahují cca 888 mm. Potenciální přirozenou vegetací v území jsou karpatské ostřicové dubohabřiny (*Carici pilosae-carpinetum*) a květnaté bučiny (*Dentario enneaphylli-Fagetum*). V zaříznutých údolích vodních toků se lokálně vyskytovaly střemchové jasaniny (*Pruno-Fraxinetum*). V přirozené náhradní vegetaci se uplatňují smilkové louky a poháňkové pastviny (*Violion caninae a Cynosurion*). V současné době zaujímají lesy asi třetinu plochy bioregionu, převládají smrkové monokultury. Původní flóra bioregionu je relativně pestrá s množstvím karpatských migrantů, fauna je reprezentována ochuzenou garniturou karpatských horských druhů, přecházející v ochuzenou faunu pahorkatin.

Vzhledem ke skutečnosti, že záměrem je úprava stávající silniční komunikace, je místo stavby v současnosti výrazně pozměněno činností člověka.

Flora a vegetace ovlivněného území

Na začátku řešeného úseku se na pravé straně komunikace ve směru staničení nachází nad stávající příkopou zapojený porost dřevin, v němž se vyskytují lípa srdčitá, dub zimní, olše lepkavá, habr obecný, trnka obecná, myrobalán, smrk ztepilý, javor mléč, javor klen, javor babyka, jasan ztepilý a třešeň ptačí. Porost je různověký s keřovým patrem, v němž se uplatňuje především zmlazení jmenovaných dřevin. V bylinném podrostu, který je limitovaný nedostatkem světla, se vyskytují kuklík městský, netýkavka malokvětá, kopřiva dvoudomá a lipnice hajní. Tento liniový porost odděluje silnici I/69 od svahové louky, která následuje nad porostem. Jedná se o mezofilní porost, který je v dolní části blíže k silnici vlhčí díky lokálním pramenům. Louka je pravidelně sečená a v minulosti byla zřejmě hnojená a dosetá produkčními druhy trav. Vyskytují se zde běžné druhy, jako jsou srha laločnatá, ovsík vyvýšený, trojštět žlutavý, psárka luční, lipnice obecná, svízel bílý, pryskyřník prudký, zvonek rozkladitý, kontryhel, krabilice zápašná, bršlice kozí noha, rozrazil rezekvítek, vratič obecný, pampeliška lékařská, pcháč zelinný, zvonek rozkladitý, kopretina bílá, třezalka tečkovaná, kostřava červená, kohoutek luční, kerblík lesní, šťovík kyselý, jitrocel kopinatý, řebříček obecný, jahodník obecný, vikev chlupatá, vikev ptačí, svízel přítula, zběhovec plazivý a kostřava luční. Na podmáčených ploškách dominuje chrastice rákosovitá a vyskytují se zde i rozrazil potoční, zblochan vzplývavý, pryskyřník plazivý, kostival lékařský, máta dlouholistá, medyněk vlnatý, rožec obecný a hrachor luční. Dle výsledků mapování biotopů (AOPK ČR) je tento porost charakterizován jako přírodní biotop T1.5 - Vlhké pcháčové louky.

Dále se podél pravého okraje silnice I/69 (km 0,4 až 1,0) nacházejí lesní porosty, které jsou obhospodařovány jako běžné produkční lesy. I když jsou tyto lesy často tvořeny převážně kulturami smrku ztepilého, podél samotné komunikace se nachází lem tvořený převážně listnatými stromy, které často pocházejí ze spontánního náletu (jasan ztepilý, topol osika, habr obecný, třešeň ptačí, javor klen, buk lesní). V jejich podrostu se nacházejí hajní druhy jako zvonek kopřivolistý a černýš hajní. Na sečených okrajích komunikace pak rostou ovsík vyvýšený, srha laločnatá, kakost luční, vikev plotní, svízel bílý, tollice dětelová, svlačec rolní, pampeliška lékařská, pomněnka rolní, mochna plazivá, lnice květel, kopřiva dvoudomá, kostival lékařský, locika kompasová, pelyněk černobýl, rmen rolní, chrastavec rolní, bodlák obecný, pastinák setý, bršlice kozí noha a kuklík městský.

Na levé straně se podél silnice I/69 od počátku řešeného úseku až do km 1,5 vyskytuje porost dřevin doprovázející břehy potoka Syrákovka. Porost je druhově poměrně pestrý, protože pod silnicí se nad korytem potoka nachází prudký svah, na kterém se uplatňuje řada stromů pocházejících ze spontánního náletu. Nalezneme zde tyto druhy: javor klen, habr obecný, dub zimní, jedle bělokora, smrk ztepilý, buk lesní, jasan ztepilý, třešeň ptačí, jilm horský, bez černý, zimolez černý, javor babyka a lýkovec jedovatý. Podél toku se pak vyskytují olše lepkavá a střemcha obecná. Také bylinný podrost je druhově bohatý, v jarním aspektu se zde vyskytují geofyty jako sasanka hajní, kokořík mnohokvětý, orsej jarní, prvosienka jarní, kopytník evropský, pitulník žlutý, hrachor jarní, mařinka vonná, dále také ostřice prstnatá, ostřice lesní, kostřava obrovská, válečka lesní, čistic lesní, popenec obecný, netýkavka malokvětá, bažanka vytrvalá, kopřiva dvoudomá a jarmanka větší. Podél toku rostou rozrazil potoční, řeřišnice hořká, tužebníček jilmový, pcháč zelinný, karbínec evropský, blatouch bahenní, pomněnka bahenní, třezalka tečkovaná, orsej jarní, violka lesní, kuklík potoční, hluchavka skvrnitá, vlaštovičník větší, šalvěj lepkavá a česnáček lékařský.

V úseku staničení km 1,0 až km 2,0 se kolem silnice I/69 nachází rozptýlená zástavba a podél komunikace se střídají sečené louky a fragmenty porostů dřevin. Místy jsou plochy na okrajích silnice podmáčené a roste zde vegetace degradovaných tužebníkových lad a pcháčových luk. Kromě tužebníku jilmového se zde setkáme s dalšími běžnými vlhkomilnými druhy rostlin: psárka luční, pryskyřník plazivý, kohoutek luční, skřípina lesní, máta dlouholistá, pcháč potoční, pcháč zelinný, ostřice chlupatá, ojediněle krvavec toten. Přítomné jsou často i nitrofilní a ruderalní druhy jako šťovík kyselý, křen selský, kopřiva dvoudomá, pampeliška

lékařská, pcháč rolní a svízel přítula. Sušší plochy a místa, kde okraje silnice navazují na svahy, jsou opět porostlá mezofilními druhy: ovsík vyvýšený, kostřava červená, škarda dvouletá, máchelka srstnatá, srha laločnatá, kopretina bílá, tomka vonná, rozrazil rezekvítek, ocún jesenní a kakost luční.

V úseku km 2,0 až 2,9 prochází trasa řešeného úseku silnice I/69 přes lesní porosty. Na pravé straně silnice se lesní porosty vyskytují až do km 3,4. Jedná se o hospodářské lesy s převahou buku lesního, přítomen je také smrk ztepilý a ojediněle modřín opadavý. Podél silnice se na světlejších místech uplatňuje zmlazení habru lesního, buku, dubu zimního, javoru kleny a vyskytují se zde i třešeň ptačí, bez černý, javor babyka, jeřáb ptačí, hloh a vrba jíva. Bylinný podrost v lese je limitovaný nedostatkem světla a nerozloženým listovým opadem buku. Na světlejších a vlhčích místech se vyskytují druhy typické pro biotop květnatých bučin: kyčelnice cibulkonosná, pryšec mandloňovitý, ostřice prstnatá, ostřice lesní, brčál menší, břečťan popínavý, strdivka nicí, šťavel kyselý, válečka lesní, papratka samičí, přeslička lesní, ostřice chlupatá, sasanka hajní, krtičník hlíznatý, ostružiník ježiník, violka lesní, skřípina lesní, brusnice borůvka, jestřábník zední, krušík

široolistý, svízel měkký, rulík zlomocný, kostřava obrovská, zvonek kopřivolistý, rozrazil lékařský, čistec lesní, vrbina hajní, mléčka zední a čarovník pařížský. Tyto druhy se ve větší míře vyskytují také podél potoka Jasenka, který silnici kříží (v km 2,56 dle staničení záměru). V lesním porostu, a to i v bezprostřední blízkosti komunikace, se roztroušeně vyskytují ohrožené orchideje, okrotice dlouholistá a okrotice bílá.

Ve zbytku trasy prochází řešený úsek rozptýlenou zástavbou horního konce obce Jasenná. Kromě druhově chudších pravidelně sečených porostů s převahou nitrofilních trav se na okrajích silnice nacházejí také porosty náletových dřevin (hloh, svída krvavá, trnka obecná, dub zimní, javor babyka, javor klen, topol osika, růže šípková, vrba jíva, bez černý) a kulturních trávníků. Vyskytují se zde druhy jako jetel prostřední, chrpa luční, chrastavec rolní, čičorka pestrá, bedrník větší, válečka lesní, kozinec sladkolistý, bělotrn kulatohlavý, kopretina bílá, jahodník obecný, podběl lékařský, třtina křovištní, vikev ptačí, kručinka barvišská, řepík lékařský, svízel bílý, turan roční, kakost luční, bojínek obecný, čekanka obecná, vratič obecný, pelyněk černobýl, lipnice obecná, sadec konopáč a štětka planá. V blízkosti silnice se také nachází menší kulturní louky, nejcennější porost se nachází na pravé straně silnice I/69 dle staničení záměru jde o úsek mezi km 3,4 až 3,6. Jedná se o starší švestkový sad, v jehož bylinném podrostu se nachází druhově bohatý trávník s následujícími druhy rostlin: válečka prapořitá, kostřava červená, tužebník obecný, kopretina bílá, svízel bílý, krvavec toten, tomka vonná, jahodník obecný, kontryhel, ovsík vyvýšený, jetel horský, třeslice prostřední, kakost luční, orlíček obecný, kakost luční, prvosenka jarní, máta dlouholistá, svízel syříšťový, rozrazil rezevktek, chrpa luční, ostřice bledavá, ostřice zední, rozchodník velký, černýš hajní, třezalka tečkovaná, šalvěj lepkavá, šalvěj luční, vítod obecný, štírovník růžkatý, kokrhel menší, jetel luční, jitrocel prostřední, jitrocel kopinatý, bedrník větší, kozí brada luční, řebříček obecný, zvonek klubkatý, z. rozkladitý, bedrník menší, srha laločnatá a oman vrbolistý. V porostu se roztroušeně vyskytuje také několik desítek jedinců silně ohroženého vstavače mužského.

Fauna ovlivněného území

Zoologický průzkum byl zaměřen na skupiny živočichů, které mohou být záměrem významněji ovlivněny. Ze savců se v okolí řešeného úseku silnice I/69 pravidelně vyskytují zajíc polní (*Lepus europaeus*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), prase divoké (*Sus scrofa*), kuny (*Martens sp.*), liška obecná (*Vulpes vulpes*) a jezevec lesní (*Meles meles*). Podle nalezených nor, kadáverů a pobytových stop lokalitu obývají také hryzec vodní (*Arvicola terrestris*), normík rudý (*Myodes glareolus*) a krtek obecný (*Talpa europaea*), rejsek obecný (*Sorex araneus*), myšice rodu *Apodemus* a ježek východní (*Erinaceus roumanicus*). Ze zvláště chráněných druhů byl zaznamenán pravidelný výskyt ohrožené veverky obecné (*Sciurus vulgaris*). Podél toku potoka Syrákovka byly nalezeny pobytové stopy silně ohrožené vydry říční (*Lutra lutra*). Z netopýrů byl zjištěn výskyt silně ohroženého netopýra vodního (*Myotis daubentonii*), který využívá úkryty ve stromových dutinách v blízkosti potoka Syrákovka.

V porostech dřevin v okolí komunikace hnízdí běžné druhy ptáků, jako jsou drozd kvíčala (*Turdus pilaris*), kos černý (*Turdus merula*), drozd brávník (*Turdus viscivorus*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), pěnice černohlavá (*Sylvia atricapilla*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), dlask tlustozobý (*Coccothraustes coccothraustes*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), sýkora koňadra (*Parus major*), sýkora modřinka (*Parus caeruleus*), budníček menší (*Phylloscopus collybita*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*), sojka obecná (*Garrulus glandarius*). V otevřenější krajině v blízkosti sídel se vyskytují konipas bílý (*Motacilla alba*), rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*), zvonohlík zahradní (*Serinus serinus*), vrabec polní (*Passer montanus*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*) a také ohrožený tuhýk obecný (*Lanius collurio*). V souvislejších lesních porostech okolo střední části řešeného úseku žijí datel černý (*Dryocopus major*), strakapoud velký (*Dendrocopos major*), žluna zelená (*Picus viridis*), čížek lesní (*Carduelis spinus*), králíček obecný (*Regulus regulus*), brhlík lesní (*Sitta europaea*) a střízlík obecný (*Troglodytes troglodytes*). V širším okolí se vyskytují také káně lesní (*Buteo buteo*), kalous ušatý (*Asio otus*), puštík obecný (*Strix aluco*) a také silně ohrožený krahujec obecný (*Accipiter nisus*) a ohrožený lejsk šedý (*Muscicapa striata*). Podél koryta Syrákovky byl pozorován konipas horský (*Motacilla cinerea*).

V okolí silnice byly zaznamenány tři druhy plazů. V ekotonech a lučních porostech v blízkosti rozptýlené zástavby obcí Liptál a Jasenná se vyskytuje silně ohrožená ještěrka obecná (*Lacerta agilis*). Okraje porostů dřevin a vlhčí části luk osidluje rovněž silně ohrožený slepýš křehký (*Anguis fragilis*). Posledním plazem, který byl v dotčeném území zaznamenán je ohrožená užovka obojková (*Natrix natrix*). Její výskyt byl zaznamenán v blízkosti opuštěného koupaliště na okraji obce Liptál a také u drobného rybníčku v lokalitě s místním názvem „V Lůžku“. Na tyto drobné vodní plochy je také vázán výskyt několika druhů obojživelníků. Bylo zde zjištěno rozmnožování skokana hnědého (*Rana temporaria*), silně ohroženého čolka obecného (*Lissotriton vulgaris*) a ohrožené ropuchy obecné (*Bufo bufo*). Z rybníčku v lokalitě s místním názvem „V Lůžku“ je udáván také

výskyt dalších silně ohrožených druhů: kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*), rosničky zelené (*Hyla arborea*) a čolka horského (*Ichthyosaura alpestris*). V potoce Jasenka byly zaznamenány larvy silně ohroženého mloka skvrnitého (*Salamandra salamandra*). V terestrické fázi života využívají tyto druhy obojživelníků vlhčí biotopy v okolí uvedených vodních ploch a vodotečí a také v porostech dřevin na místech s bohatším bylinným podrostem.

Z ryb byl v potoce Syrákovka zjištěn výskyt pstruha potočního (*Salmo trutta morpha fario*). V toku Jasénka nebyla přítomnost ryb zjištěna a jejich výskyt je nepravděpodobný, protože potok má v řešeném území charakter úzké pramenné stružky a je silně fragmentovaný příčnými prahy, které jsou pro ryby nepřekonatelné. V zájmovém území se v okolí komunikace vyskytuje řada druhů bezobratlých. Kromě běžných druhů zde byl zaznamenán ojedinělý výskyt ohrožené majky fialové (*Meloe violaceus*), jejíž vývoj probíhá v podzemních hnízdech samotářských včel. Dále se zde vyskytuje ohrožený zdobenec skvrnitý (*Trichius fasciatus*), jeho larvy žijí v trouchnivějícím dřevě a dospělci vyhledávají květy rostlin. Přímo v prostoru dotčeném stavbou se ojediněle nacházela menší kupovitá hnízda ohrožených mravenců rodu Formica. Na plochách dotčených plánovanou stavbou byla zaznamenána také přítomnost ohrožených čmeláků rodu Bombus. Ačkoli v je v daném území jejich výskyt soustředěn na luční biotop, kde sbírají potravu na květech, jejich dělnice občas zaletují za potravou také na květy ruderalních rostlin na okrajích silnice. Ze zvláště chráněných druhů motýlů byl v blízkosti silnice I/69 ojediněle pozorován ohrožený otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) a v okolí se také vyskytuje silně ohrožený modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*). Tento motýl je vázán na vlhčí louky s výskyty krvavce totenu v okolí Liptálu. Jiné ochrannásky významnější druhy terestrických bezobratlých nebyly na lokalitě zaznamenány.

Zvýšená pozornost byla věnována oživení vodních toků Syrákovka a Jasénka, které se nacházejí v blízkosti plánované stavby. V dotčeném úseku byl proveden odlov bentických druhů živočichů, determinaci provedl RNDr. Lukáš Merta, Ph.D. Společenstvo zjištěné v Syrákovce představuje pestrý vzorek taxonů vázaných na čisté oligotrofní toky. Kromě druhů uvedených v tabulce pod textem zde byl zaznamenán také početnější výskyt kriticky ohroženého raka říčního (*Astacus astacus*). Také v Jasence se vyskytují čistomilné druhy oligotrofních toků, společenstvo je však méně bohaté, což je způsobeno menší velikostí toku ve sledovaném úseku. Kromě druhů uvedených v tabulce 1 zde byl zjištěn také ojedinělý výskyt silně ohroženého střevlíka hrboletého (*Carabus variolosus*). Saprobni index obou vodotečí odpovídá v daném území kategorii oligosaprobniho stupně, do kterého jsou řazeny vody čisté, bez znečišťujících organických látek a bez antropogenního znečištění.

Výsledky průzkumu společenstev bentosu:

Taxon	Syrákovka	Jasenka
Turbellaria – ploštěnky	5	4
<i>Dugesia gonocephala</i> – ploštěnka potoční		
Stejnonožci - Isopoda		
<i>Asellus aquaticus</i> - beruška vodní	2	
Různonožci - Amphipoda		
<i>Gammarus fossarum</i> - blešivec potoční	18	3
Oligochaeta – máloštětinatci		
<i>Dero sp. Eiseniella tetraedra</i>	2	
Mollusca - měkkýši		
<i>Pisidium sp</i> – hrachovka	1	
Odonata - vážky		
<i>Calopteryx virgo</i> - motýlice lesklá	1	
Ephemeroptera - jepice		
<i>Baetis rhodani</i>		4
<i>Ecdyonurus venosus</i>	3	4
<i>Ecdyonurus sp. juv.</i>	2	
<i>Ephemera danica</i>	5	
<i>Heptagenia sp.</i>	2	2
Plecoptera - pošvatky		
<i>Leuctra sp.</i>	2	
<i>Protonemura sp.</i>	1	
Trichoptera - chrostíci		



<i>Halesus sp.</i>	2	2
<i>Hydropsyche dorsalis</i>	7	
<i>Odontocerum albicorne</i>		2
<i>Potamophylax sp.</i>	3	
<i>Rhyacophila vulgaris</i>	1	
Diptera – dvoukřídlí (ostatní)		
<i>Chironomidae - pakomárovití</i>	2	
<i>Simulium sp.</i>	3	
Coleoptera - brouci		
Hydroporus sp.	1	
<i>Celkem jedinců</i>	58	21
<i>Celkem druhů</i>	17	7
<i>Saprobní index (~)</i>	1,2	1,2

#### *Krajina*

Část dotčeného území spadající do k.ú. Jasenná je součástí přírodního parku Vizovické vrchy, který byl vyhlášen Obecně závaznou vyhláškou Okresního úřadu ve Zlíně dne 18.1.1993.

#### *Kulturní památky*

Dle databáze MonumNet Národního památkového ústavu (<http://monumnet.npu.cz>) se v dotčeném území nenacházejí žádné památkově chráněné objekty. Nejbližší řešenému záměru se nachází venkovská usedlost v Jasenné na parc. č. st. 214. Usedlost se nachází 100 m východně od silnice I/69 v km 3,45 staničení záměru.

Záměr je v souladu s platnou územně-plánovací dokumentací.

### **III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí**

#### **Vlivy na obyvatelstvo**

Obyvatelstvo bude realizací záměru ovlivněno zejména změnou hlukové situace v řešené oblasti a změnou kvality ovzduší. Pro posouzení vlivů bylo součástí projektové přípravy záměru vyhodnocen vliv chemických škodlivin (emise spalin do ovzduší) a změny fyzikálního faktoru – hluku. Jako součást oznámení EIA byla zpracována rozptylová studie (Ing. Číhala, 08/2022) a hluková studie (Ing. Damek, 08/2022), které hodnotily budoucí stav u nejbližší obytné zástavby, kde byly zvoleny referenční výpočtové body.

#### Z hlediska vlivů chemických škodlivin

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek konstatuje autor rozptylové studie, že na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek se realizace záměru projeví na imisní situaci lokality v relativně malé míře. Proti stávajícímu stavu lze předpokládat zvýšení plynulosti dopravy vzhledem k nulové variantě, i když se do budoucna předpokládá nárůst počtu vozidel. Může sice dojít k vyšším emisím (potažmo imisím) částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, avšak u ostatních znečišťujících látek byl po realizaci záměru vypočten pokles imisních koncentrací.

V případě realizace záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ se nepředpokládá překročení imisních limitů.

Kompenzační opatření se dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb. ukládá v případě, pokud by provozem stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena.

Posuzovaný záměr nedosahuje kapacity, která je uvedena v odstavci 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., tj. předpokládané intenzity dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let. Nejde navíc o umístění komunikace, ale její úpravu. V lokalitě je překročen roční imisní limit pro benzo[a]pyren, avšak realizací záměru se předpokládá pokles imisní zátěže u této znečišťující látky.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti nejsou nutná kompenzační opatření.

#### Z hlediska vlivů na hlukovou situaci

Pro ověření vlivů záměru na hlukovou situaci byla součástí projektové přípravy zpracována hluková studie (Damek, 08/2022). Účelem hlukové studie je posouzení souladu projektovaného řešení komunikace s požadavky zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp.

Ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předmětem záměru je rozšíření stávající komunikace I/69 vybudováním stoupacích pruhů pro nákladní automobily mezi obcemi Liptál a Jasenná. V současnosti se projekt nachází ve fázi technické studie.

V hlukové studii byly řešeny následující výpočtové stavy:

- STAV SHZ: modelový rok 2000, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2000.
- STAV 0: modelový rok 2030 bez realizace záměru, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2020 přepočtené dle TP 225 na modelový rok
- STAV 1: modelový rok 2030 včetně realizace záměru, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2020 přepočtené dle TP 225 na modelový rok

Výpočtové stavy jsou řešeny pro výhledový rok 2030, kdy se předpokládá, že by upravená komunikace I/69 mohla být v plném provozu.

Jako vstupní údaje byly použity intenzity dopravy z Celostátního sčítání dopravy 2020. Vzhledem k předpokládanému období realizace záměru byla data ze sčítání automaticky navýšena programem Hluk+ na výpočtový rok 2030 (záměru by již mohl být v provozu) a to v souladu s aktuálně platnou metodikou TP225. Výpočtové rychlosti byly odvozeny dle stávajících rychlostních limitů.

Pro ověření možnosti použití korekce dle sloupce 4), příloha 3, část A, tabulky č. 1 dle NV č. 272/2011 Sb. (tj. korekce pro starou hlukovou zátěž) byl zpracován samostatný výpočet hluku z provozu na řešeném úseku silnice I/69 před 1.1.2001. Pro tento modelový výpočet byly použity četnosti dopravy dle sčítání dopravy ŘSD 2000.

Součástí hlukové studie je mimo vzájemného posouzení jednotlivých výpočtových stavů (tj. bez a včetně realizace záměru) i porovnání emitovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení HLUK+, verze 14.05 (únor 2022). Odchylku výpočtu lze očekávat v intervalu  $<-1.8; +1.8>$  dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. Všechny objekty nemohly být součástí hlukové studie modelovány, proto byly vyznačeny objekty nejbližší zástavby a objekty kolem výpočtových bodů. Hlukový model byl vzhledem k jeho morfologickému členění řešen ve 3D, tj. s vyznačením vrstevnic dle dat Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) s výškovým krokem 5 m a dále dle dat z výškového profilu trasy komunikace I/69 (s krokem 1 m). Vzrostlá zeleň nebyla v modelu explicitně vyznačena, ačkoliv se v území vyskytuje. Zeleň byla zohledněna za pomoci pohltivého prostředí.

Na základě modelovaných výsledků lze konstatovat, že realizací záměru dojde v posuzovaném území, s výjimkou výpočtového bodu č. 2, ke snížení hlukové zátěže u objektů nejbližší obytné zástavby. Ke snížení dojde jednak úpravou vedení trasy silnice a jednak zásahem do sklonu vozovky. Rovněž lze předpokládat zlepšení stavu kryty vozovky.

Modelované změny jsou však malé a dle Věstníku MZ 11/2017 nelze za hodnotitelnou považovat změnu hodnot určujícího ukazatele hluku ( $L_{Aeq}$ ) v intervalu 0,1 – 0,9 dB stanovenou výpočtem toutéž výpočtovou metodou.

Z pohledu dodržení hygienických limitů jsou modelované hodnoty zejména v noční době vázány na použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Četnosti provozu dopravy jsou v řešeném úseku silnice vysoké. Na druhou stranu lze zvážit případně nadhodnocení vlivu prostředí, kdy dle kalibračního výpočtu bylo zvolen model řešený v hlukově odrazivém prostředí, který odpovídá realizovanému měření hluku, v reálném stavu se však jedná o území dominantně nezpevněné, z rozvolněnou zástavbou doplněnou četnou zelení – tedy hlukově pohltivé.

Vzhledem k tomuto rozporu se navrhuje po realizaci záměru provést dle požadavků §32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veř. zdraví, měření hluku a následně případně přistoupit k realizaci protihlukových opatření. Vzhledem k rozvolněnosti obytné zástavby a přírodnímu charakteru celého území lze kromě protihlukových stěn zvážit např. omezení rychlosti dopravy.

Dle přeložené projektové dokumentace (aktuálně ve fázi technické studie) jsou v doporučené variantě řešení záměru, která je součástí posouzení v hlukové studii, navrženy budovy na parcelách v k.ú. Liptál parc.

č. st. 399; st. 504 (výpočtový bod 2) a st. 530 (výpočtový bod 4) k demolici, neboť se nachází v trase rozšířené silnice I/69.

Protože modelované hodnoty LAeq ve výp. bodě 7 se nachází nad hodnotou 60 dB je nutné konstatovat, že realizace záměru se v tomto výp. bodě neprojeví – jedná se o stávající zátěž lokality.

Vlivy na sociálně-ekonomickou oblast představují zejména demolice tří stávajících rodinných domů. Jedná se o objekty na stavebních parcelách č. st. 399; st. 504 a st. 530 (k.ú. Liptál). Z pohledu obyvatel těchto objektů se jedná o významný negativní vliv záměru. V kontextu ostatních obyvatel v lokalitě žijících (cca 200) nebude realizace rozšíření řešeného úseku silnice znamenat významnou změnu oproti vlivu stávajícího provozu na silnici. Cílem realizace záměru je zvýšení plynulosti dopravy v řešeném úseku, což se mj. projeví i na snížení nehodovosti a faktické propustnosti lokality (např. v zimním období).

Souhrnně je vliv záměru na obyvatelstvo hodnocen **jako nevýznamný**, vzhledem ke zlepšení obslužnosti a předpokládanému snížení nehodovosti kladný, avšak pro demolice tří rodinných domů lokálně negativní.

## Vlivy na ovzduší a klima

### Vlivy na ovzduší

Pro zhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší byla zpracována rozptylová studie (Číhala, 08/2022). V rozptylové studii je provedeno vyhodnocení imisní zátěže dotčené lokality. Vyhodnocení bylo provedeno jak v síti referenčních bodů pokrývajících celé řešené území, tak ve vybraných individuálně zvolených referenčních bodech. Rozptylová studie je uvedena v příloze předkládaného oznámení.

### *Vyhodnocení vypočtených hodnot*

Realizaci záměru dojde vlivem rozložení dopravní zátěže na více pruhů k mírné změně imisní zátěže lokality, jelikož dojde k navýšení počtu pruhů a model předpokládá navýšení rychlosti vozidel (týká se osobních a části nákladních vozidel díky stoupacím pruhům pro pomalá vozidla) i zvýšení plynulosti jízdy. Maxima vypočtených imisních koncentrací byla u prachových částic vypočtena relativně vysoká, tato skutečnost je však zatížena značnou nejistotou, jelikož množství prachu na komunikaci je závislé na vysokém množství faktorů – kvalitě povrchu, skutečné tonáži a počtu náprav nákladních vozidel, rychlosti vozidel.

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

- Imise PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>

Maximální příspěvek denních koncentrací PM<sub>10</sub> byl vypočten 229 µg/m<sup>3</sup>, tj. 458 % limitu, a to pro současný i výhledový stav. Tyto vyšší imisní příspěvky jsou dané započtením sekundární prašnosti z povrchu vozovek, k těmto vyšším koncentracím však může dojít nahodile (suché období, nepříznivé rozptylové podmínky).

Ve vybraných profilech u zástavby nejbližší záměru jsou vypočteny výhledové příspěvky denních koncentrací PM<sub>10</sub> od 56,7 do 171 µg/m<sup>3</sup>. Maximum je vypočteno v severní části posuzované lokality u rodinného domu těsně u posuzované komunikace (profil č. 2), kde je vypočten i nejvyšší pokles imisí PM<sub>10</sub>. Výhledové překročení limitu 50 µg/m<sup>3</sup> zde bylo vypočteno 46x ročně, pro současný stav pak 55x ročně, tudíž je zde pozitivní vliv záměru. S ohledem na charakter denních koncentrací PM<sub>10</sub> není pravděpodobné, že dojde k překročení imisního limitu právě vlivem tohoto záměru.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> činí 35,9 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 90 % imisního limitu, a to pro současnou variantu. U výhledové varianty byl vypočten pokles maxima o 0,1 µg/m<sup>3</sup> (0,25 % limitu). Ve vybraných profilech jsou vypočteny hodnoty až 22,2 µg/m<sup>3</sup>, pokles ročních imisních příspěvků proti současnému stavu je do 2,4 µg/m<sup>3</sup>, tj. až 6 % limitu 40 µg/m<sup>3</sup>. Záměr tedy bude mít pozitivní vliv na roční imise PM<sub>10</sub>.

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub> činí 8,84 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 44,2 % imisního limitu, a to pro nulovou variantu. Výhledově byl vypočten maximální příspěvek 8,81 µg/m<sup>3</sup>, tj. snížení maxima činí 0,03 µg/m<sup>3</sup> (0,15 % limitu). Ve vybraných profilech jsou vypočteny výhledové hodnoty 1,98-5,45 µg/m<sup>3</sup>, snížení ročních imisních příspěvků proti současnému stavu je až 0,65 µg/m<sup>3</sup>, tj. do 3,3 % limitu 20 µg/m<sup>3</sup>. Při zohlednění současného imisního pozadí cca 14,5 µg/m<sup>3</sup> nedojde u obydlených objektů k překročení imisního limitu.

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

Každopádně výstavbou stoupacích pruhů reálně nepředpokládáme takovou změnu imisní zátěže, která by znamenala překročení imisních limitů pro PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v důsledku zde posuzovaného záměru.

- Imise NO<sub>2</sub>

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> v celé lokalitě byl vypočten 15,5 µg/m<sup>3</sup>, a to pro současný stav, což činí 7,8 % imisního limitu 200 µg/m<sup>3</sup>. Výhledové maximum v roce 2030 bylo vypočteno 9,1 µg/m<sup>3</sup>, tj. pokles o 6,4 µg/m<sup>3</sup> proti nulové variantě. Zde se pozitivně projeví zvýšení plynulosti provozu.

V okolí komunikací v obydlených lokalitách je maximum vypočteno v severní části posuzované lokality (profil č. 2), kde jsou vypočtena maxima 11,0 µg/m<sup>3</sup> (nulová varianta) a 6,1 µg/m<sup>3</sup> (výhled). V celé lokalitě byl vypočten pokles krátkodobých imisí NO<sub>2</sub> od 1,7 µg/m<sup>3</sup> do 4,9 µg/m<sup>3</sup>.

Maximální příspěvky průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> byly vypočteny pro nulovou variantu: 0,648 µg/m<sup>3</sup>, u realizační varianty byl vypočten maximální příspěvek 0,432 µg/m<sup>3</sup>. Změny ročních maxim se tedy pohybují až v řádu desetin µg/m<sup>3</sup>, až 0,5 % limitu. V porovnávaných profilech byl vypočten pokles ročních imisí po realizaci záměru až 0,203 µg/m<sup>3</sup>. Tyto změny činí méně až 0,5 % imisního limitu (40 µg/m<sup>3</sup>).

Případná změna krátkodobých i ročních koncentrací NO<sub>2</sub> u posuzované komunikace tedy bude z dlouhodobého hlediska bez negativního vlivu na imisní situaci lokality.

Pokud tedy uvažujeme se současným imisním pozadím NO<sub>2</sub> ve výši 7,4 µg/m<sup>3</sup>, nedojde vlivem realizace záměru k překročení imisního limitu pro roční koncentrace NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>). Pro hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> také nebude imisní limit (200 µg/m<sup>3</sup>) překročen.

- Imise CO

U oxidu uhelnatého je maximální vypočtená hodnota imisních příspěvků 148 µg/m<sup>3</sup> (při imisním limitu 10 000 µg/m<sup>3</sup>), a to pro nulovou variantu. Pro realizační variantu byl vypočten příspěvek 81,8 µg/m<sup>3</sup>, tj. pokles o 66,2 µg/m<sup>3</sup>.

Příspěvky osmihodinových koncentrací u vybrané blízké zástavby byly vypočteny v realizační variantě od 25,1 do 59,2 µg/m<sup>3</sup>, tj. méně než 1 % hodnoty imisního limitu. Pokles proti nulové variantě byl vypočten až 38,5 µg/m<sup>3</sup>.

Realizaci záměru tedy nebude překročen imisní limit pro CO (10 000 µg/m<sup>3</sup>).

- Imise benzenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzenu byl vypočten 0,044 µg/m<sup>3</sup>, tj. 0,9 % limitu, a to pro nulovou variantu. Pro realizační variantu byl vypočten příspěvek 0,038 µg/m<sup>3</sup>, tj. pokles o 0,006 µg/m<sup>3</sup>. Změna tedy činí cca 0,1 % limitu. V porovnávaných profilech byly vypočteny roční koncentrace do 0,0305 µg/m<sup>3</sup> pro nulovou variantu, výhledově byl vypočten pokles imisí od 0,0018 do 0,0048 µg/m<sup>3</sup>, tj. pokles 0,05 % limitu.

Při uvažovaném imisním pozadí 0,95 µg/m<sup>3</sup> bude výsledná roční koncentrace benzenu v posuzované lokalitě v podstatě shodná se současnou situací a neočekáváme překročení imisního limitu vlivem provozu tohoto záměru.

- Imise benzo[a]pyrenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu byl vypočten 0,158 ng/m<sup>3</sup>, tj. 15,8 % limitu, a to pro nulovou variantu. Maximální imisní příspěvek pro realizační variantu byl vypočten 0,112 ng/m<sup>3</sup>, pokles maxima tedy činí 0,046 ng/m<sup>3</sup>. V porovnávaných profilech byly vypočteny roční koncentrace do 0,12 ng/m<sup>3</sup> (nulová varianta), resp. 0,079 ng/m<sup>3</sup> (realizační varianta). Ve všech vybraných profilech byl vypočten pokles imisí benzo[a]pyrenu, a to od 0,016 do 0,041 ng/m<sup>3</sup>, tj. až 4,1 % limitu.

Při uvažovaném imisním pozadí kolem 1 ng/m<sup>3</sup> neočekáváme v obydlených lokalitách významnou změnu imisí benzo[a]pyrenu vlivem realizace tohoto záměru, s ohledem na vypočtené imisní příspěvky lze předpokládat pokles imisní zátěže z dopravy na posuzované komunikaci.

### Vlivy na klima

Při hodnocení vlivu záměru je potřebné metodicky vycházet z výkladu MŽP č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20.10.2017. Dle uvedeného výkladu je potřebné posoudit, jak je v rámci návrhu provedení záměru řešena jeho energetická náročnost a účinnost, mimo jiné s ohledem na přímé či nepřímé emise skleníkových plynů (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub> či jakékoliv jiné skleníkové plyny), využití obnovitelných zdrojů energie a opatření ke snižování emisí či zlepšení energetické, provozní či logistické efektivity.

Za přímé emise skleníkových plynů se považují nejen přímá produkce skleníkových plynů, ale také změny ve využívání krajiny a lesnické činnosti (např. odlesňování), apod. Za nepřímé emise skleníkových plynů je třeba považovat emise související se zvýšenou poptávkou po dodávané energii i zvýšení poptávky na cestování a přepravu, emise ze zpracování odpadů a čištění odpadních vod apod.

V kontextu řešeného záměru lze obecně konstatovat, že vlivy záměru na klima budou převážně mírné a nepřímé.

Realizace záměru nebude představovat přímé zvýšení produkce skleníkových plynů, nebude rovněž znamenat ani změnu využití obnovitelných zdrojů energie a opatření ke snižování emisí či zlepšení energetické, provozní či logistické efektivity (teoreticky lze očekávat drobné zlepšení vlivem zvýšení plynulosti dopravy).

Realizace záměru však bude nepřímo znamenat změny představující kácení dřevin rostoucích mimo les a kácení lesních porostů. Vzhledem ke zvýšení atraktivity silnice (zvýšení plynulosti a komfortu jízdy) lze teoreticky zvážit i zvýšení poptávky po využití komunikace motoristy.

Další ovlivnění může v těsné blízkosti záměru představovat celkové zvětšení zpevněných ploch vlivem zkapacitnění komunikace a doplnění stoupacích pruhů. Vlivem zpevnění ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru.

Při hodnocení možných vlivů záměru na klima je nutno uvažovat klima v jednotlivých prostorových měřítcích, tj. v měřítku makroklimatu, mezoklimatu, místního klimatu a mikroklimatu.

Makroklima můžeme definovat jako režim meteorologických dějů, který se vyvíjí a formuje pod vlivem interakcí mezi atmosférou a aktivním povrchem, podmíněných energetickou bilancí systému, velkoprostorovou cirkulací převládajícím charakterem aktivního povrchu. Pro makroklima jsou charakteristické víry s poloměry křivosti řádově desítky kilometrů.

Mezoklima je ovlivněno makroklimatem nebo je výsledkem vlivu činnosti člověka v měřítku měst na přízemní atmosféru a výsledkem vlivu místních klimat, která se v rozsahu mezoklimatu nacházejí. Pro mezoklima jsou charakteristické víry s poloměry křivosti řádově jednotky až desítky kilometrů.

Místní klima (topoklima) se vytváří pod vlivem morfologie, převládajícího složení a struktury biotické a abiotické složky aktivního povrchu a pod vlivem mikroklimat, která se nacházejí v jeho rozsahu. Místní klima je typické turbulentním prouděním o poloměrech křivosti řádově stovky metrů.

Mikroklima se vytváří pod bezprostředním vlivem klimageneticky stejnorodého aktivního povrchu. Jeho formování je vázáno na energetickou bilanci systému aktivní povrch – atmosféra. Horizontální rozměr mikroklimatu se odvíjí od rozlohy klimageneticky homogenního aktivního povrchu (definice upraveny podle Prošek, P. - Rein, F., 1979).

#### Posouzení možných vlivů

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. Největší změnu mikroklimatu lze očekávat v pod mostními objekty, kde je možné očekávat snížení teplot a zhoršení provětrání a lze zde také předpokládat pomalejší odtávání sněhu a tím i změnu výšky sněhové pokrývky.

Pozitivní vlivy na mikro a topoklima bude mít zatravnění nezpevněných ploch, případně doplnění výsadby doprovodné zeleně, které budou uvažovány v dalším stupni PD. Díky vegetačním bariérám, které budou řešeny také v navazující PD, lze očekávat pozitivní vlivy u poryvů větru a ozeleněním doprovodnou vegetací mírné snížení teplot v letních měsících.

Hydrometeorologické extrémy, způsobené změnou klimatu, představují určitá rizika jak v průběhu výstavby, tak i při samotném provozu komunikace. Ve vztahu k posuzovanému záměru, jsou relevantními riziky:

- přívalové deště a bouřky,
- extrémní nárazový vítr,
- extrémně vysoké teploty,
- sněhová vánice,
- ledovka,
- mlha.

S přívalovými dešti je třeba počítat na celém úseku plánované trasy. V případě bleskových povodní může dojít k zaplavení okolního terénu a eroznímu působení, které může vést až k narušení podmostí. Přívalové deště dále představují největší riziko ztráty přilnavosti pneumatik k vozovce, která může vést k dopravní nehodě a zablokování silnice.

Extrémní nárazový vítr může způsobit zatarasení cesty překážkou, jakou je spadlý strom, popřípadě způsobit dopravní nehodu náhlým vybočením automobilu, nebo převrácením kamionu. S extrémním nárazovým větrem je potřeba počítat zejména místech otevřených úseků silnice a násypů vedoucích volným terénem.

Vysoké teploty vedou k rychlému vysušování krajiny a jsou často příčinou deformace materiálů a omezování různých aktivit člověka.

V zimním období může dojít k zasypání komunikace sněhem, kdy není možné zajistit 100% sjízdnost komunikace. Trasa záměru je vedena v klimatickém regionu, kde možnost zasypání sněhem je méně riziková. Největší riziko vzniku ledovky a námrazy je tak lokalizováno na mostní objekty, kde dochází k většímu promrzání než na úsecích vedených v násypu. K namrzání vozovky může docházet také při výskytu mlhy, která bývá doprovázena mrholením. S výskytem mlh spojených s rizikem namrzání vozovky musíme počítat v celém úseku trasy záměru.

Ve vztahu k záměru jsou relevantní rizikové klimatické jevy vyhodnoceny v níže uvedené tabulce: Přehled možných rizik pro záměr související se změnou klimatu

Riziko	Popis	Pravděpodobnost vlivu	Závažnost dopadu	Výsledné riziko
Přivalové deště a bouřky (bleskové povodně)	Obrovské množství srážek během několika minut	3	2	6
Extrémní nárazový vítr	Okamžitá, nárazová změna rychlosti proudění vzduchu	3	2	6
Extrémně vysoké teploty (vlny veder)	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder	3	2	6
Sněhové vánice	Intenzivní sněhové srážky v krátkém období	4	3	12
Námraza a ledovka	Vlhkost ve spojení s teplotami pod bodem mrazu	4	3	12
Mlha	Změny v množství vodních par v atmosféře	3	2	6

Kde:

Stupnice pro posouzení závažnosti dopadu:

- 1 - nevýznamná
- 2 - nízká
- 3 - střední
- 4 - významná
- 5 – katastrofální

Stupnice z výsledku matice pro celkové riziko:

- 1 - 4 riziko nízké
- 5 - 9 střední riziko
- 10 - 14 vysoké riziko
- 15 - 25 velmi vysoké riziko

Stupnice pravděpodobnosti vlivu:

- 1 - zřídka
- 2 - nepravděpodobné
- 3 - možné
- 4 - pravděpodobné
- 5 - téměř jisté

Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu jsou hodnocena jako nízká a střední. Prakticky ve všech případech jsou rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření, mezi která patří:

- použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu
- zajištění dostatečně kapacitního odvodu dešťových vod i se zohledněním budoucího nárůstu výskytu a intenzity extrémních srážek spojených s bleskovými povodněmi
- větrolamy – eliminace rizika působení větru a přenosu prachu z okolních ploch do prostoru komunikace
- výsadba dřevin ve vhodné vzdálenosti podél silničního tělesa tak, aby byly minimalizovány vlivy extrémních nárůstu teploty v letním období;
- z provozních opatření je zapotřebí zajistit zejména průběžnou a dostatečnou údržbu komunikace.

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že realizace záměru se na imisní situaci lokality projeví v **relativně malé míře**. Proti stávajícímu stavu lze předpokládat zvýšení plynulosti dopravy vzhledem k nulové variantě, i když se do budoucna předpokládá nárůst počtu vozidel. U všech znečišťujících látek byl po realizaci záměru vypočten pokles imisních koncentrací.

Vlivy na klima lze očekávat lokálního charakteru, nepřímé, mírně negativní (vlivem kácení dřevin a rozšíření zpevněných ploch).

## Vlivy na hlukovou situaci

Součástí posuzování vlivů byla zpracována hluková studie (Damek, 08/2022), hluková studie je uvedena v příloze předkládaného oznámení. Cílem hlukové studie je posouzení změny v hlukové situaci, ke které dojde v řešeném území po realizaci posuzovaného záměru. Součástí hlukové studie je mimo vzájemného posouzení jednotlivých variant řešení dopravní obslužnosti území i porovnání emitovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech.

Z hlediska hlukové situace představuje automobilový provoz na řešení silnici I/69 dominantní zdroj hluku. Pro hlukový model byly použity četnosti provozu dopravy dle Celostátního sčítání dopravy 2020 ve sčítacích úsecích 7-1366 a 6-2930. Vzhledem k předpokládanému období realizace záměru byla data ze sčítání navýšena na výpočtový rok 2030 (kdy se má za to, že záměru by již mohl být v provozu) a to v souladu s aktuálně platnou metodikou TP225. Výpočtové rychlosti byly odvozeny dle stávajících rychlostních limitů.

V předkládané hlukové studii byly řešeny následující výpočtové stavy:

- STAV SHZ: modelový rok 2000, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2000.
- STAV 0: modelový rok 2030 bez realizace záměru, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2020 přepočtené dle TP 225 na modelový rok
- STAV 1: modelový rok 2030 včetně realizace záměru, informace o četnosti provozu dopravy dle CSD 2020 přepočtené dle TP 225 na modelový rok

Součástí hlukové studie je mimo vzájemného posouzení jednotlivých výpočtových stavů (tj. bez a včetně realizace záměru) i porovnání emitovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení HLUK+, verze 14.05 (únor 2022). Odchylku výpočtu lze očekávat v intervalu <-1.8; +1.8> dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. Všechny objekty nemohly být součástí hlukové studie modelovány, proto byly vyznačeny objekty nejbližší zástavby a objekty kolem výpočtových bodů. Hlukový model byl vzhledem k jeho morfologickému členění řešen ve 3D, tj. s vyznačením vrstevnic dle dat Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) s výškovým krokem 5 m a dále dle dat z výškového profilu trasy komunikace I/69 (s krokem 1 m). Vzrostlá zeleň nebyla v modelu explicitně vyznačena, ačkoliv se v území vyskytuje. Zeleň byla zohledněna za pomoci pohltivého prostředí.

Volba umístění výpočtových bodů vychází z umístění objektů obytné zástavby (venkovní chráněný prostor staveb) dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly u objektů nejbližší obytné zástavby, umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru stavby 2 m před obvodovým pláštěm uvedených domů. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v celé denní (6:00 – 22:00 hod) a celé noční (22:00 – 6:00 hod) době. Výpočty byly provedeny ve výpočtových hladinách pro různé typy objektů tak, aby byla objektivizována úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží.

Zvolené výpočtové body jsou uvedeny v předloženém oznámení v kapitole *D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)* na str. 84. Je nutno zmínit, že dle přeložené projektové dokumentace (aktuálně ve fázi technické studie) jsou v doporučené variantě řešení záměru, která je součástí posouzení v hlukové studii, navrženy budovy na parcelách v k.ú. Liptál parc. č. st. 399; st. 504 (výpočtový bod 2) a st. 530 (výpočtový bod 4) k demolici, neboť se nachází v trase rozšířené silnice I/69.

Hlukový model byl proveden za podmínek specifikovaných v hlukové studii. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vyhodnoceny ve zvolených výpočtových bodech umístěných u objektů nejbližší obytné zástavby, jakožto chráněného venkovního prostoru staveb definovaného dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky modelového výpočtu jsou uvedeny v grafické formě v hlukové studii a v tabulce č.18 v předloženém oznámení na str. 85, ve které je uveden sumář modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době souhrnně pro jednotlivé modelované výpočtové stavy. V uvedené tabulce č.18 je rovněž uvedena změna hlukové situace po realizaci záměru.

Na základě modelovaných výsledků lze konstatovat, že realizaci záměru dojde v posuzovaném území, s výjimkou výpočtového bodu č. 2, ke snížení hlukové zátěže u objektů nejbližší obytné zástavby. Ke snížení dojde jednak úpravou vedení trasy silnice a jednak zásahem do sklonu vozovky. Rovněž lze předpokládat zlepšení stavu krytu vozovky.

Modelované změny jsou však malé a dle Věstníku MZ 11/2017 nelze za hodnotitelnou považovat změnu hodnot určujícího ukazatele hluku (LAeq) v intervalu 0,1 – 0,9 dB stanovenou výpočtem toutéž výpočtovou metodou.

Z pohledu dodržení hygienických limitů jsou modelované hodnoty zejména v noční době vázány na použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Četnosti provozu dopravy jsou v řešeném úseku silnice vysoké. Na druhou stranu lze zvážit případně nadhodnocení vlivu prostředí, kdy dle kalibračního výpočtu bylo zvolen model řešený v hlukově odrazivém prostředí, který odpovídá realizovanému měření hluku, v reálném stavu se však jedná o území dominantně nezpevněné, z rozvolněnou zástavbou doplněnou četnou zelení – tedy hlukově pohlživé.

Vzhledem k tomuto rozporu navrhuji po realizaci záměru provést dle požadavků §32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veř. zdraví měření hluku a následně případně přistoupit k realizaci protihlukových opatření. Vzhledem k rozvolněnosti obytné zástavby a přírodnímu charakteru celého území lze kromě protihlukových stěn zvážit např. omezení rychlosti dopravy.

Je nutno zmínit, že dle přeložené projektové dokumentace (aktuálně ve fázi technické studie) jsou v doporučené variantě řešení záměru, která je součástí posouzení v hlukové studii, navrženy budovy na parcelách v k.ú. Liptál parc. č. st. 399; st. 504 (výpočtový bod 2) a st. 530 (výpočtový bod 4) k demolici, neboť se nachází v trase rozšířené silnice I/69.

Protože modelované hodnoty LAeq ve výp. bodě 7 se nachází nad hodnotou 60 dB je nutné konstatovat, že realizace záměru se v tomto výp. bodě neprojeví – jedná se o stávající zátěž lokality.

#### **Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky**

Vzhledem k tomu, že součástí záměru bude realizována přeložka veřejného osvětlení v Jasenné – viz SO 432 jsou v předloženém oznámení uvedeny požadavky pro omezování světelného znečištění v souladu s Metodickým pokynem (Věstník MŽP, ročník XXX, listopad 2020, částka 9, č.j. MZP/2020/130/994) odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zařazením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a to v kapitole *D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)* na str. 86-90.

Rozsah zásahu záměru představuje přeložení stávajícího osvětlení do nové trasy a nahrazení novými světelnými body. Podrobněji bude řešení specifikováno v navazujícím stupni PD. Vzhledem k rozsahu přeložky se předpokládá dotčení asi tří kusů pouličních lamp v Jasenné.

Mimo zásahu do veřejného osvětlení není záměr zdrojem světelného znečištění. V souvislosti s provozem komunikace však zdroje světla představují projíždějící vozidla.

Jako další vlivy záměru lze chápat vliv na šíření vibrací. Zdrojem vlivu je a bude provoz dopravy na předmětné komunikaci. Míra působení vlivu nebyla specifikována, ale lze předpokládat, že v místech, kde se díky rozšíření vozovky posune pohyb vozidel blíže k objektům zástavby, dojde ke zvýšení vlivu působení vibrací na tyto objekty – tedy ke zhoršení stávající situace. Protože návrh technického řešení záměru bude zohledňovat i riziko vibrací a s ohledem na to, že realizaci záměru nedojde ke zvýšení četnosti provozu dopravy, očekává se, že působení vlivu vibrací na objekty bude v obdobné míře jako v současné době.

Celkově je vliv na hlukovou situaci hodnocen jako nevýznamný, neboť ve vybraných místech dojde pouze ke drobné změně hlukové situace. Dodržení hyg. limitů je však podmíněno použitím korekce pro SHŽ.

Vlivy na další fyzikální charakteristiky (např. světelné znečištění, šíření vibrací, ionizující záření) se nepředpokládají, nebo předpokládají ve stejné míře jako v současné době (nedojde k výraznému zhoršení).

#### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Zájmovým územím je severní okraj Vizovické vrchoviny na rozhraní s jižním okrajem Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Posuzované rozšíření silnice zasahuje z údolí Rokytanky (Syrákovky, povodí 4-11-01-067) přes rozvodní hřbet na Syrákově do údolí Jasenky, pravostranného přítoku Lutoninky nad Bratřejovkou (povodí 4-13-01-016).

V okolí záměru nejsou na tocích Syrákovky, Oborského potoka a Jasenky vymezeny zátopové plochy Q100, Q20 ani Q5. Záplavová území nebudou realizací záměru zasažena.



Plánovaný záměr zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje „Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva“. Ochranné pásmo bylo vyhlášeno 11.9.1978 pro SmVak Vsetín. Realizací záměru bude dotčeno 3 stupeň ochranného pásma. Dle rozhodnutí o vyhlášení ochranného pásma jsou stanovena následující opatření:

- Všechny závody a zařízení v povodí musí být zajištěny tak, aby případná havárie neovlivnila kvalitu vodního toku Vsetínská Bečva a všech přítoků (např. nepropustné vany pod nádržemi s ropnými látkami apod.).
- V zátopových územích se nesmí skladovat ani jiné látky, které mohou při povodních ohrozit jakost vody (umělá hnojiva, hnůj, chemikálie, siláže apod.).
- Odpadní vody z infekčního oddělení nemocnice Vsetín musí být desinfikovány po oddělení kalů a musí se provádět tepelná sterilizace kalů.
- Zvláště přísně je nutno sledovat manipulace s toxickými látkami i jejich obaly (každá toxická látka musí být po dohodě s hygienickou službou likvidována včetně obalů určeným způsobem na vybraném místě), likvidace ropných produktů, vyjetých olejů a jiných kapalin a látek ohrožujících zdroj vody.
- Veškeré skládky odpadů, chlévské mrvy, siláže a postřikových látek musí být umístěny a zabezpečeny tak, aby neovlivňovaly jakost vody v tocích.
- Při dopravě ropných produktů, toxických látek a jiných škodlivých látek je nutno dbát zvláštní opatrnosti, pokud je možné vozit s sebou likvidační nebo neutralizační prostředky a v případě jakékoli havárie ihned hlásit telefonicky nebo osobně na Úpravnu vody Valašské Meziříčí a další příslušné orgány.
- V povodí je možno budovat hnojiště, silážní jímky a další nepropustné jímky na závadné látky bez přepadů do vodoteče.
- Jímky pro uskladnění kejdy a tekutých výkalů musí být vybudovány tak, aby zaručovaly uskladnění těchto látek po dobu nejméně 3 měsíců.
- Aplikace močůvky je možná jen plošným postřikem se zákazem soustředěného vylévání.
- Pesticidy k ochraně rostlin a stromů aplikovat tak, aby nebyly zasaženy plochy vodních toků.

Další opatření jsou stanovena pro přepravu závadných látek po silnici.

- Ve vymezených úsecích omezit rychlost vozidel na 40 km/hod spolu se zákazem předjíždění a zastavení. Do úseku bývalých skládek umístit po obou stranách silnice dle možnosti svodidla. Dále zde umístit orientační tabuli s vyznačením situace úpravy vody, telefonním číslem a varovným nápisem „Pozor – vodohospodářský tok! Chraňte před znečištěním“.
- Ve vymezeném úseku je možno používat pouze cisterny s pojistkou proti úniku odvětrávacím otvorem uvnitř pláště nádrže při převrácení vozidla. Vozidlo musí mít zvláštní vybavení pro případ havárie (těsnící prostředky, posypový materiál, nářadí a zařízení umožňující okamžitý zásah při lokalizaci úniku). Přepravce zajistí provedení instruktáže o nebezpečném úseku, vyškolení řidičů pro případ havárie, seznámení s telefonními čísly pro účinné a pohotové spojení.
- V povodí Vsetínské Bečvy dodržovat schválené rozvozové plány a věnovat zvláštní pozornost protihavarijním opatřením. Instruovat osádky vozidel, které přepravují látky, jež by mohly způsobit znečištění vody o hlášení havárie a její rychlé likvidaci.

Odvodnění vozovky silnice I/69 bude zajištěno příčným a podélným sklonem do nezpevněné krajnice. Podél komunikace jsou navrženy otevřené příkopy. Odvodnění pláně bude zajištěno příčným spádem min. 3%. V rámci stavebních prací budou veškeré stávající propustky obnoveny a popřípadě doplněny propustky nové, tak aby bylo zajištěno bezproblémové odvádění dešťových vod.

Pro odvodnění navržené okružní křižovatky v Liptále lze dle technické studie je nutno zvážit realizaci dešťových kanalizací. Další nové inženýrské sítě nejsou uvažovány.

Výpočet odtokového množství dešťových srážek nebyl v aktuální fázi projektové přípravy (technická studie) proveden.

Vlivem provozu silnice může být do odtékající dešťové vody vneseno znečištění způsobené brzděním vozidel (pneumatiky a brzdové kotouče), zbytky z procesu spalování v motorech, úkapy a látky pocházející z údržby cest (chloridy).

Přesto, že navržený způsob reflektuje stávající způsob odvodnění silnice, bylo by vhodné minimálně v k.ú. Liptál, kde je vymezena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínské vrchy a 3. stupeň ochranného pásma vodního zdroje „Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva“ bylo by vhodné pro následný stupeň projektové přípravy upravit způsob odvodnění komunikace tak, aby mohly být dešťové vody alespoň dílčím způsobem předčišťovány (např. zbudováním malých retencí s osazeným odlučovačem).

I přes rozměry stavby se vlivy na charakter odvodnění zájmové oblasti a na celkový odtok dešťových vod z území neočekávají.

Z hlediska povrchových toků lze jako mírně negativní vliv hodnotit úpravu směrového vedení toku Syrákovka v km 1,100-1,540, resp. v tomto úseku včleněné zatrubnění toku Syrákovky v místě pod autobusovou zastávkou Liptál-Lůžko.

V okolí záměru nejsou na tocích Syrákovky, Oborského potoka a Jasenky vymezeny zátopové plochy Q100, Q20 ani Q5. Záplavová území nebudou realizací záměru zasažena.

Z hlediska podzemních vod je dle geotechnického průzkumu (Centroprojekt Group a.s., 2016) spekulováno, že převážná část infiltrované srážkové vody zřejmě odtéká relativně mělce pod povrchem terénu a je drénována zahloubenými údolími Rokytenky a Jasenky, v nižší střední části údolí s mírně propustnými suťovitými kvarténními sedimenty, vázanými na úzké údolní dno vodotečí. V době provádění polní etapy průzkumných prací byla podzemní voda zastižena relativně mělkými sondami pouze v místě výskytu deluviofluviálních a fluviálních sedimentů, při okraji údolního dna vodotečí, kde vystupuje hladina vody po úroveň kolem 0,5 až 1 m od původního povrchu terénu a vykazuje spád k ose údolí. U paty údolního svahu a pravděpodobně i nad územím zatíženým násypem silničního tělesa zřejmě lokálně dochází po intenzivních srážkách a v období tání sněhové pokrývky ke vzduť hladiny vsakující vody, která se hromadí v propustnějších suťovitých sedimentech vázaných na svahové sedimenty u paty údolního svahu, úpadovité deprese a zřejmě i lokálně propustnější suťovité polohy při bázi silničního násypu.

Při realizaci zatrubnění toku Syrákovky v místě autobusové zastávky, avšak zejména při založení stavebního objektu podchodu pod komunikací, resp. při realizaci opěrných a zárubních zdí, je nutné počítat s možným dotčením výše popisované mělké hladiny podzemních vod.

Vlivy na povrchovou vodu jsou s ohledem na dotčení území CHOPAV a 3. st. ochranného pásma vodního zdroje jakož i vzhledem ke způsobu odvodnění bez předčištění hodnoceny jako negativní, avšak vzhledem k umístění záměru v místě stávající komunikace akceptovatelné.

Vlivy na podzemní vody lze vzhledem k jejich mělké hladině také očekávat. Vlivy lze při dodržení legislativních povinností (havarijní plán aj.) hodnotit jako nevýznamné.

## Vlivy na půdu

Realizace záměru si vyžádá zábor pozemků ZPF a PUPFL.

V k.ú. Jasenná na Moravě činí dle záborového elaborátu trvalý zábor ZPF 4 262 m<sup>2</sup>.

V k.ú. Liptál dle záborového elaborátu trvalý zábor ZPF 5 521 m<sup>2</sup>.

Celkový trvalý zábor ploch zemědělského půdního fondu činí 9 783 m<sup>2</sup> (tj. 0,9783 ha).

V rámci projektové přípravy v souladu s § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu požádáno o trvalé vynětí ze ZPF. Příslušným úřadem k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu jsou do výměry 1 ha obecní úřady obcí s rozšířenou působností (tj. pro k.ú. Liptál MěÚ Vsetín a pro k.ú. Jasenná na Moravě MěÚ Vizovice).

Pozemky ZPF dotčené realizací záměru jsou uvedeny tabulce:

BPEJ	třída ochrany	koeficient třídy ochrany
7 20 21	IV.	3
7 20 44	V.	3
7 41 68	V.	3
7 41 78	V.	3
7 41 89	V.	3
7 59 00	IV.	3
7 68 11	V.	3
7 71 01	V.	3

Realizací záměru budou dotčeny půdy třídy ochrany IV a V. Jedná se o půdy s podprůměrnou a nízkou produkční schopností s omezenou ochranou, pro zemědělské účely většinou postradatelné a využitelné pro výstavbu a jiné nezemědělské účely.

Skrývka ornice, resp. humózní vrstvy půdy bude provedena v rozsahu dle návrhu pedologického průzkumu, který bude zpracován ve vyšším stupni projektové přípravy. Vzhledem k tomu, že se dotčené pozemky se nachází v nejbližším okolí stávající komunikace charakteru horské cesty a v území četně zalesněném nejsou dotčené pozemky ZPF obdělávány a nepředpokládá se hluboká humózní vrstva půdy.

Mimo pozemky zemědělského půdního fondu dojde realizací záměru k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Součástí projektové přípravy záměru byl zpracován znalecký posudek (Ing. Fajkis,

08/2022), který je uveden v příloze oznámení. Součástí znaleckého posudku byl proveden komplexní výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa.

Údaje o dotčených pozemcích a rozsahu záboru:

Pozemek	Katastrální území	Trvalé odnětí PUPFL (m <sup>2</sup> )
2176část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	25
2177část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	484
2180/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	16
2180/2část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	151
2180/3část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	1 044
2235/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	2 723
2235/5část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	1 133
2293část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	14
2301část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	96
2304část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	196
2309/1část (dle ZE)	Jasenná na Moravě	13
Obec Jasenná celkem:		5 895 m <sup>2</sup>
1249část (dle ZE)	Liptál	401
1631/3část (dle ZE)	Liptál	64
1736část (dle ZE)	Liptál	652
1739část (dle ZE)	Liptál	974
1763/22část (dle ZE)	Liptál	18
Obec Liptál celkem:		2 109 m <sup>2</sup>
Celkem:		8 004 m <sup>2</sup>

Vlivy na půdu jsou celkově hodnoceny jako mírně negativní, neboť realizací záměru dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu IV. a V. třídy ochrany. Vlivy na záborův pozemků lesa jsou hodnoceny jako negativní, neboť budou částečně realizovány v území CHOPAV – rozsah záborů je však akceptovatelný a vliv na funkce CHOPAV se neočekává.

#### Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy na horninové prostředí ani přírodní zdroje se nepředpokládají.

Stavba bude řešena na povrchu bez nutnosti hloubkového založení. Výjimku může představovat realizace podchodu u autobusové zastávky Liptál – Lůžko, případně založení opěrných či zárubních zdí. Rozsah dotčení geoprostředí, resp. podmínky založení popisovaných objektů, bude specifikován ve vyšším stupni projektové přípravy provedením inženýrsko-geologického případně geotechnického průzkumu. Přesné požadavky na založení objektů jsou potřebné i vzhledem k výskytu ploch sesuvů.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje se neočekávají.

#### Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Pro posouzení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy byl součástí oznámení záměru zpracováno autorizovanou osobou Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Losík, 08/2022). Hodnocení závažného zásahu bylo provedeno na základě biologického průzkumu, který byl v řešené lokalitě proveden v období duben až srpen 2019 a květen až červenec 2022. V tomto období byly prováděny prohlídky lokality, vyhledávání a determinace zaznamenaných druhů rostlin a živočichů. Výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, byl doplněn o údaje z nálezové databáze ochrany přírody (ND OP AOPK ČR 2022).

Mimo hodnocení závažného zásahu (H67) byly součástí přípravy zpracovány materiály kvantifikující zásah do lesních a mimolesních dřevin:

- Znalecký posudek č. 3909-21/2022 pro výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa, Fajkis, 08/2022)
- Dendrologický průzkum (Hlaváč, Damek, 08/2022)  
Prvotní dendrologický průzkum byl proveden v listopadu 2019, v srpnu 2022 byla provedena aktualizace průzkumu ověřující změny v porostech.

Všechny materiály jsou uvedeny v příloze oznámení.

Z uvedených materiálů vyplývá:

## Posouzení vlivů na faunu a floru

### Obecně chráněné druhy rostlin a živočichů a volně žijící ptáci

Mimo zvláště chráněné druhy (samostatně uvedeno níže) byl v rámci botanického průzkumu v zájmovém území zjištěn výskyt orlíčku obecného (*Aquilegia vulgaris*), který uveden v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017) v kategorii NT – téměř ohrožený. Druh se vyskytuje roztroušeně v druhově bohatších loukách v blízkosti silnice I/69 na okraji obce Jasenná. Dotčená vegetace je však většinou tvořena běžnými druhy vyšších rostlin, které jsou ve vhodných biotopech hojně rozšířeny v okolí záměru i po celém území ČR. Plánovaný zásah neohrozí existenci jejich populací v dotčeném území.

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt několika zvláště chráněných druhů živočichů. Většina těchto druhů je zařazena do některé z kategorií ohrožených druhů také v Červeném seznamu obratlovců (Chobot & Němec 2017) a bezobratlých (Hejda et al. 2017). Ze savců je v citovaném červeném seznamu obratlovců uveden zajíc polní v kategorii NT – téměř ohrožený.

Z hlediska obecné ochrany druhů jsou významnou skupinou volně žijící druhy ptáků, u nichž jsou dle zákona chráněni všichni jedinci včetně jimi užívaných hnízd. V následující tabulce je uveden přehled zjištěných druhů ptáků v území dotčeném záměrem. Některé druhy zde hnízdí, jiné byly zaznamenány pouze při sběru potravy nebo odpočinku.

Realizací záměru nedojde k ohrožení populací planě rostoucích rostlin. Kromě několika zvláště chráněných druhů, jejichž ovlivnění je popsáno v dalších částech textu, patří přítomné druhy k široce rozšířeným taxonům, které se vyskytují i v blízkém okolí záměru v početných populacích. Realizací stavby tedy nedojde k jejich vymizení ze zájmového území a po dokončení úprav se vegetace na ovlivněných plochách částečně obnoví. Realizací záměru budou ovlivněny populace některých druhů živočichů. Kromě zvláště chráněných druhů, které jsou řešeny v následující části hodnocení, se ohrožení týká především druhů vázaných na dřeviny rostoucí podél silnice I/69, které budou částečně odstraněny. Pro ptáky bude kácení znamenat omezení hnízdních příležitostí a dojde k zásahu do jejich potravních biotopů. Nicméně díky provozu na stávající komunikaci jsou dotčené okraje silnice pro většinu druhů málo atraktivní. Přímé ovlivnění jedinců nebo užívaných hnízd je proto nepravděpodobné. Pokud budou dřeviny vykáceny v době vegetačního klidu, kdy ptáci nehnízdí, lze toto riziko zcela vyloučit. Záměr tedy nemůže vyvolat významné snížení početnosti ptáků na lokalitě ani vymizení některých druhů z okolí záměru.

Přehled ptáků zaznamenaných v okolí plánovaného záměru:

Druh	ČS 2017 <sup>1</sup>	ZCHD <sup>2</sup>	Hnízdí v dotčeném území
<i>Accipiter nisus</i> , krahujec obecný	VU	SO	NE
<i>Alauda arvensis</i> , skřivan polní	LC		NE
<i>Asio otus</i> , kalous ušatý	LC		NE
<i>Buteo buteo</i> , káně lesní	LC		NE
<i>Carduelis carduelis</i> , stehlík obecný	LC		NE
<i>Carduelis chloris</i> , zvonek zelený	LC		ANO
<i>Carduelis spinus</i> , čížek lesní	LC		ANO
<i>Coccothraustes coccothraustes</i> , dlask tlustozobý	LC		ANO
<i>Columba palumbus</i> , holub hřivnáč	LC		ANO
<i>Cuculus canorus</i> , kukačka obecná	LC		NE
<i>Cyanistes caeruleus</i> , sýkora modřinka	LC		ANO
<i>Dendrocopos major</i> , strakapoud velký	LC		ANO
<i>Dryocopus major</i> , datel černý	LC		NE
<i>Emberiza citrinella</i> , strnad obecný	LC		ANO
<i>Erithacus rubecula</i> , červenka obecná	LC		ANO
<i>Falco tinnunculus</i> , poštolka obecná	LC		NE

<sup>1</sup> Druhy zařazené do aktuálně platného Červeného seznamu obratlovců (Chobot & Němec 2017), kategorie: LC – least concern, málo dotčený, VU – vulnerable, zranitelný, NT – near threatened, téměř ohrožený = druh je blízko klasifikaci VU.

<sup>2</sup> Zvláště chráněné druhy uvedené ve vyhlášce MŽP ČR č. 395/1992 Sb. v platném znění, kategorie: O – ohrožený, SO – silně ohrožený

<i>Fringilla coelebs</i> , pěnkava obecná	LC		ANO
<i>Garrulus glandarius</i> , sojka obecná	LC		ANO
<i>Hirundo rustica</i> , vlaštovka obecná	NT	O	NE
<i>Lanius collurio</i> , tuhák obecný	NT	O	NE
<i>Motacilla alba</i> , konipas bílý	LC		ANO
<i>Motacilla cinerea</i> , konipas horský	LC		ANO
<i>Muscicapa striata</i> , lejsek šedý	LC	O	NE
<i>Parus major</i> , sýkora koňadra	LC		ANO
<i>Passer montanus</i> , vrabec polní	LC		ANO
<i>Phoenicurus ochruros</i> , rehek domácí	LC		ANO
<i>Phylloscopus collybita</i> , budníček menší	LC		ANO
<i>Phylloscopus trochilus</i> , budníček větší	LC		ANO
<i>Pica pica</i> , straka obecná	LC		NE
<i>Picus viridis</i> , žluna zelená	LC		NE
<i>Regulus regulus</i> , králíček obecný	LC		ANO
<i>Serinus serinus</i> , zvonohlík zahradní	LC		ANO
<i>Sitta europaea</i> , brhlík lesní	LC		ANO
<i>Strix aluco</i> , puštík obecný	LC		NE
<i>Sturnus vulgaris</i> , špaček obecný	LC		ANO
<i>Sylvia atricapilla</i> , pěnice černočelá	LC		ANO
<i>Sylvia communis</i> , pěnice hnědokřídla	LC		ANO
<i>Troglodytes troglodytes</i> , střízlík obecný	LC		ANO
<i>Turdus merula</i> , kos černý	LC		ANO
<i>Turdus philomelos</i> , drozd zpěvný	LC		ANO
<i>Turdus pilaris</i> , drozd kvíčala	LC		ANO
<i>Turdus viscivorus</i> , drozd brávník	LC		NE

### Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

V rámci průzkumu území a studiem nálezové databáze AOPK ČR byl v zájmovém území doložen výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Přehled zjištěných druhů je uveden v následující tabulce: Seznam zvláště chráněných druhů, které byly zjištěny v zájmovém území nebo jeho nejbližším okolí při terénním průzkumu v roce 2019

Druh	Kategorie ochrany <sup>3</sup>	Poznámka k výskytu
<b>Rostliny</b>		
<i>Orchis mascula</i> , vstavač mužský	SO	V lučním porostu v podrostu švestkového sadu na pravé straně silnice I/69 mezi km 3,4 až 3,6 dle staničení záměru.
<i>Cephalanthera longifolia</i> okrotice dlouholistá	O	Ojedinele v lesním porostu po obou stranách silnice I/69 v km 2,0 až 2,9 dle staničení záměru.
<i>Cephalanthera damasonium</i> , okrotice bílá	O	Ojedinele v lesním porostu po obou stranách silnice I/69 v km 2,0 až 2,9 dle staničení záměru.
<b>Živočichové</b>		
<i>Accipiter nisus</i> , krahujec obecný	SO	Občasný výskyt při lovu potravy, hnízdí v okolních lesích mimo záměrem ovlivněné území.

<sup>3</sup> Zvláště chráněné druhy uvedené ve vyhlášce MŽP ČR č. 395/1992 Sb. v platném znění, kategorie: O – ohrožený, SO – silně ohrožený, KO – kriticky ohrožený.

<i>Lanius collurio</i> , ťuhýk obecný	O	Ojedinele v okolí Liptálu na okrajích luk s rozptýlenou zelení. Hnízdění v blízkosti silnice I/69 nezaznamenáno.
<i>Muscicapa striata</i> , lejsek šedý	O	Zaznamenán v lesním porostu v údolí Jasenky, hnízdí mimo záměrem ovlivněné území.
<i>Hirundo rustica</i> , vlaštovka obecná	O	Vyskytuje se v okolí obcí Liptál a Jasenná, kde hnízdí v hospodářských budovách.
<i>Anguis fragilis</i> , slepýš křehký	SO	Roztroušeně v ekotonech na okrajích lesních porostů a vlhčích luk. Zaznamenán byl na katastrech obce Liptál i Jasenná.
<i>Bombus sp.</i> , čmeláci r. Bombus	O	Běžně na loukách a v ekotonech v celém území, podél okrajů silnice čmeláci pronikají i do souvislejších lesních porostů.
<i>Carabus variolosus</i> , střevlík hrbolatý	SO	Ojedinele zaznamenán v korytě potoka Jasenka.
<i>Meloe violaceus</i> , majka fialová	O	Ojedinele zaznamenána na loukách nad horním koncem obce Jasenná.
<i>Formica sp.</i> , mravenci rodu Formica	O	Roztroušený výskyt v lesních porostech a na okrajích luk. Několik kupovitých hnízd se nacházelo i v bezprostřední blízkosti silnice I/69.
<i>Trichius fasciatus</i> , zdobenec skvrnitý	O	Zjištěn ojedinele na květech bylin na loukách a při okrajích lesů nad horním koncem obce Jasenná.
<i>Phengaris nausithous</i> , modrásek bahenní	O	Ojedinele na loukách s krvavcem totenem nad horním okrajem obce Liptál. V záměrem přímo dotčeném prostoru se nevyskytuje.
<i>Bufo bufo</i> , ropucha obecná	O	Ojedinele ve vlhčích biotopech podél potoka Syrákovka. Reprodukce probíhá v menší vodní nádrži na lokalitě „V Lůžku“.
<i>Astacus astacus</i> , rak říční	KO	Prosperující populace osidluje potok Syrákovka, zaznamenáni byli jedinci různých věkových kategorií.
<i>Salamandra salamandra</i> , mlok skvrnitý	SO	Rozmnožuje se v potoce Jasenka, okolní lesní porosty využívá v terestrické fázi života.
<i>Bombina variegata</i> , kuňka žlutobíhá	SO	Výskyt udáván z vodní nádrže na lokalitě „V Lůžku“. Může se rozmnožovat i v dočasných kalužích na cestách v okolí záměru.
<i>Hyla arborea</i> , rosnička zelená	SO	Výskyt udáván z vodní nádrže na lokalitě „V Lůžku“.
<i>Ichthyosaura alpestris</i> , čolek horský	SO	Výskyt udáván i z vodní nádrže na lokalitě „V Lůžku“. Může se rozmnožovat i v dočasných kalužích na cestách v okolí záměru.
<i>Lissotriton vulgaris</i> čolek obecný	SO	Rozmnožuje se v opuštěném koupališti nad horním koncem obce Liptál. Výskyt udáván i z vodní nádrže na lokalitě „V Lůžku“.
<i>Lacerta agilis</i> , ještěrka obecná	SO	Roztroušeně na okrajích luk v blízkosti zastavěného území obcí Liptál i Jasenná. Proniká i na okraje silnice I/69.
<i>Natrix natrix</i> , užovka obojková	O	Ojedinele se vyskytuje v okolí menších vodních nádrží na katastru obce Liptál.

<i>Lutra lutra</i> , vydra říční	SO	Pobytové stopy nalezeny na březích potoka Syrákovka. Obsazená nora nebyla v dotčeném území zjištěna. Podél koryta Jasenky nebyl výskyt zaznamenán.
<i>Myotis daubentonii</i> , netopýr vodní	SO	Ojedinělý výskyt. Úkryty ve stromových dutinách v porostu podél potoka Syrákovka.
<i>Papilio machaon</i> , otakárek fenyklový	O	Ojediněle pozorován na loukách v blízkosti silnice I/69 na území obcí Liptál i Jasenná.
<i>Sciurus vulgaris</i> , veverka obecná	O	Ojediněle v lesních porostech, proniká i do okolí obou sídel.

#### Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

V rámci zásahem ovlivněného území byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Vyhodnocení vlivů zásahu na zjištěné zvláště chráněné druhy je uvedeno v následující tabulce:

Druh	Kategorie ochrany <sup>4</sup>	Popis ovlivnění	Odhad počtu ovlivněných jedinců
<b>Rostliny</b>			
<i>Orchis mascula</i> , vstavač mužský	SO	Ztráta části biotopu a riziko přímého ovlivnění některých rostlin. Riziko degradace biotopu v důsledku narušení při stavbě a nevhodném následném udržování porostu, resp. ukončení hospodaření.	50
<i>Cephalanthera longifolia</i> okrotice dlouholistá	O	Ztráta části biotopu a riziko přímého ovlivnění některých rostlin.	do 20
<i>Cephalanthera damasonium</i> , okrotice bílá	O	Ztráta části biotopu a riziko přímého ovlivnění některých rostlin.	do 20
<b>Zivočichové</b>			
<i>Accipiter nisus</i> , krahujec obecný	SO	Nevýznamný zásah do potenciálního potravního biotopu. K přímému ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Lanius collurio</i> , ťuhýk obecný	O	Nevýznamný zásah do potenciálního potravního biotopu. K přímému ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Muscicapa striata</i> , lejsek šedý	O	Nevýznamný zásah do potenciálního potravního biotopu. K přímému ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Hirundo rustica</i> , vlaštovka obecná	O	Nevýznamný zásah do potenciálního potravního biotopu. K přímému ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Anguis fragilis</i> , slepýš křehký	SO	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 20
<i>Bombus sp.</i> , čmeláci r. Bombus	O	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 5 kolonií

<sup>4</sup> Zvláště chráněné druhy uvedené ve vyhlášce MŽP ČR č. 395/1992 Sb. v platném znění, kategorie: O – ohrožený, SO – silně ohrožený, KO – kriticky ohrožený.

<i>Carabus variolosus</i> , střevlík hrbolatý	SO	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 10
<i>Meloe violaceus</i> , majka fialová	O	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 5
<i>Formica</i> sp., mravenci rodu Formica	O	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Při stavebních pracích dojde k zániku některých kolonií. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 10 kolonií
<i>Trichius fasciatus</i> , zdobenec skvrnitý	O	Nevýznamný zásah do potenciálního biotopu. K ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Phengaris nausithous</i> , modrásek bahenní	O	Nevýznamný zásah do potenciálního biotopu. K ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Bufo bufo</i> , ropucha obecná	O	Lokální zásah do terestrických biotopů, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 20
<i>Astacus astacus</i> , rak říční	KO	Lokální snížení rozlohy biotopu vyvolané úpravou potoka Syrákovka. Při realizaci záměru může dojít i k přímému ovlivnění (zranění, usmrcení) některých jedinců. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 30
<i>Salamandra salamandra</i> , mlok skvrnitý	SO	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 10
<i>Bombina variegata</i> , kuňka žlutobřichá	SO	Lokální zásah do terestrických biotopů, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 10
<i>Hyla arborea</i> , rosnička zelená	SO	Lokální zásah do terestrických biotopů, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 10
<i>Ichthyosaura alpestris</i> , čolek horský	SO	Lokální zásah do terestrických biotopů, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 10
<i>Lissotriton vulgaris</i> čolek obecný	SO	Lokální zásah do terestrických biotopů, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 20



<i>Lacerta agilis</i> , ještěrka obecná	SO	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Nelze vyloučit riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 20
<i>Natrix natrix</i> , užovka obojková	O	Plošně nevýznamný zásah do biotopu. Riziko přímého ovlivnění jedinců při stavebních pracích lze vyloučit. Životaschopnost místní populace nebude ohrožena.	do 5
<i>Lutra lutra</i> , vydra říční	SO	Lokální zásah do biotopu, místa reprodukce nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	1
<i>Myotis daubentonii</i> , netopýr vodní	SO	Nevýznamný zásah do potenciálního potravního biotopu. K přímému ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Papilio machaon</i> , otakárek fenyklový	O	Nevýznamný zásah do potenciálního biotopu. K ovlivnění jedinců nedojde.	bez vlivu
<i>Sciurus vulgaris</i> , veverka obecná	O	Lokální zásah do biotopů, užívaná hnízda nebudou ovlivněna. Realizací záměru dojde ke zhoršení migrační prostupnosti území pro tento druh.	do 5

Součástí zpracovaného biologického hodnocení jsou specifikovány návrhy opatření k vyloučení nebo zmírnění negativního vlivu. Navržená opatření jsou přejata do oznámení EIA a jsou uvedena níže v kapitole OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ tohoto rozhodnutí.

#### Posouzení vlivů na lesní porosty

Pro zhodnocení vlivů záměru na pozemky lesa byl součástí projektové přípravy zpracován znalecký posudek č. 3761 – 96/2019 pro Komplexní výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa (Ing. Fajkis, 08/2022). Účelem posudku bylo zpracování náležitostí dle §1, písm. e, f, g, h Vyhlášky MZeČR č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a o podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Znalecký posudek je uveden v příloze předkládaného oznámení. Součástí posudku byly provedeny komplexní výpočty škod na produkčních funkcích lesa (Vyhláška MZeČR č. 296/2018., kterou se mění vyhláška č. 55/1999 Sb., o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích) Samostatnou součástí znaleckého posudku byl výpočet poplatků za odnětí lesních pozemků. Vzhledem k planosti novely výpočtu byl samostatný výpočet proveden pro trvalé odnětí pro rok 2019 a samostatně pro rok 2020. V následných letech bude muset být výpočet aktualizován.

Součástí přípravy záměru bylo mimo posouzení lesních dřevin provedeno i posouzení na mimolesní dřeviny – byl zpracován dendrologický průzkum, jehož součástí byla provedena inventarizace kácené zeleně. Prvotní dendrologický průzkum byl pro záměr „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ proveden v listopadu 2019 na podkladu Technické studie 09/2019. Předkládaná aktualizace průzkumu byla provedena v srpnu 2022 na podkladu Technické studie 03/2022. Při terénní pochůzce byly ověřovány přírůsty dřevin určených v prvotním průzkumu, ve kterém bylo při pochůzkách lokalitou provedeno určení druhu dřeviny a u stromů pak změřen obvod kmene ve výšce 130 cm nad zemí, zjištěn průměr koruny a výška stromu. U keřového porostu byla změřena plocha, kterou daný porost zabírá a jeho výška. Dále pak byla zhodnocena vitalita a zdravotní stav všech dřevin.

Dendrologický průzkum je uveden v příloze předkládaného oznámení.

V zájmové lokalitě byl ověřen převažující výskyt lípy malolisté (*Tilia cordata*) a buku lesního (*Fagus sylvatica*). V menší míře pak výskyt javorů (sp. *Acer*) a jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*).

Z hlediska výskytu solitérních dřevin je potřebné upozornit výskyt lip malolístých s velkými obvody kmene. Jedná se o dvě místa:

- severní strana silnice I/69 v km 0,16 – 0,38 staničení záměru. Jedná se o dřeviny č. 72-99 dle dendrologického průzkumu.
- jižní strana silnice I/69 v km 0,55 – 0,60 staničení záměru. Jedná se o dřeviny č. 126-131 dle dendrologického průzkumu.

Dle inventarizace kácené zeleně je v k.ú. Liptál je navrženo ke kácení 272 soliterních stromů, z nichž některé jsou vícekmenné. Dále je navrženo k mýcení 13 699 m<sup>2</sup> zapojených porostů (keře a skupiny stromů s obvodem kmene do 80 cm).

V k.ú. Jasenná na Moravě je navrženo ke kácení 162 soliterních stromů, z nichž některé jsou vícekmenné. Dále je navrženo k mýcení 11 432 m<sup>2</sup> zapojených porostů (keře a skupiny stromů s obvodem kmene do 80 cm).

Při terénní obchůzce v 08/2022 bylo ověřeno, že některé dřeviny byly v mezidobě skáceny, v tabulce dřevin aktualizovaného dendrologického průzkumu byla tato skutečnost uvedena.

Ve vyšší úrovni projektové přípravy (aktuálně Technická studie), kdy budou precizovány zábory stavby, bude potřebné dendrologický průzkum opětovně aktualizovat a na základě skutečného stavu dřevin provést přesnou inventarizaci kácené zeleně. Následně bude vyčíslena hodnota kácených dřevin a porostů podle metodiky AOPK ČR (aktuálně Ing. Kolařík a kol., Praha 2022 – viz <https://ocenovanidrevin.nature.cz>). Konečná hodnota a forma náhrady bude stanovena rozhodnutím příslušného odboru životního prostředí na základě žádosti o povolení ke kácení dřevin.

Vzhledem k současnému stupni projektové dokumentace (technická studie) a předpokládanému realizačnímu roku (2030) bude nutno dendrologický průzkum, resp. inventarizaci kácené zeleně v budoucnu aktualizovat. Rozsah kácené a mýcené zeleně odpovídá současnému záboru stavby.

#### Migrační prostupnost územím

Realizace záměru ovlivní migrační průchodnost řešeného úseku silnice I/69 jednak samotným rozšířením stávající dvoupruhové komunikace o stoupací pruh, a především výstavbou geotechnických opatření v podobě opěrných a zárubních zdí. Zatímco opěrné zdi budou omezovat vstup živočichů na komunikaci, zárubní zdi budou živočichům bránit v opuštění prostoru komunikace. Ovlivnění budou živočichové všech kategorií s výjimkou skupin schopných aktivního letu. Druhy kategorií D a G budou moci v omezené míře využívat jako bezpečné migrační průchody propustky pod komunikací, k nimž je v některých úsecích budou navádět opěrné zdi. V úsecích se zárubními zdmi však budou vystaveni riziku pádu na vozovku. Ostatní druhy živočichů budou moci silnici překonávat pouze v místech, kde opěrné a zárubní zdi nejsou navrženy, případně se mohou na komunikaci dostat skokem ze zárubní zdi nebo v místech napojení lesních cest a místních komunikací. Tato místa však určitou možnost migrace poskytnou pouze tam, kde na druhé straně silnice I/69 bude rovněž následovat průchodné místo. Výstavba zárubních zdí také omezí funkci stávajících propustek jako migračních průchodů pro drobné živočichy. Propustky budou ústít šachtami na okraji komunikace pod zárubní zdi, takže neumožní přechod komunikace.

V úseku, kde silnice I/69 kříží biotop VZCHDVS, je na jeho jedné polovině navržena zárubní zeď SO 251 dlouhá cca 460 m, která zcela omezí možnost přechodu pro velké i střední savce. Migrační průchodnost biotopu VZCHDVS bude zachována jen částečně na začátku tohoto úseku včetně místa, kde byl při terénním průzkumu zjištěn užívaný přechod zvěře navázaný na lesní cestu v údolí bezejmenného pravostranného přítoku Syrákovky. K omezení však dojde i na úseku bez zárubní zdi, protože silnice zde bude rozšířena o stoupací pruh a dá se zde očekávat i zvýšení rychlosti projíždějících vozidel. Již v současnosti je tento úsek pro přechody větších savců málo vhodný, protože na levé straně silnice je prostupnost terénu omezena prudkým svahem nad korytem Syrákovky a také svodidly, která jsou a budou na levém okraji komunikace. Plánovaný záměr tedy ohrozí funkci migračního koridoru.

Dle metodiky AOPK ČR (Hlaváč a kol. 2021) jsou záměry ve vymezených migračních koridorech biotopu VZCHDVS, které by mohly ohrozit migrační funkce koridoru, považovány za škodlivý zásah do přirozeného vývoje ZCHD. Posouzení, zda plánovaná změna funkčního využití ploch může ohrozit migrační funkce koridoru, náleží příslušnému orgánu ochrany přírody. Takovéto záměry podléhají udělení výjimky z § 50 ZOPK. Také v místě, kde je koridorem silnice I/69 přerušen nadregionální biokoridor NRBK K 149, resp. K141, bude po realizaci záměru migrační průchodnost oproti současnému stavu zhoršena, protože na pravé straně komunikace budou vybudovány zárubní a opěrná zeď, které se budou stýkat v místě napojení místní komunikace. V místě přerušení biokoridoru se nachází propustek, kterým pod silnicí protéká Syrákovka. Potok je zde nedaleko od pramene, takže má charakter drobné stružky a je převeden pouze malým rámovým propustkem, který neumožňuje migraci větších druhů savců. Větší savci přicházející podél biokoridoru od severu, tedy budou moci přes silnici přejít pouze v místě napojení místní komunikace. Jedinci přicházející

od jihu, pak budou muset překonat svodidla, která se zde již nyní nacházejí, ale opuštění vozovky na druhé straně silnice pro ně bude složitější, protože bude možné opět pouze v místě napojení místní komunikace.

Pro snížení vlivu záměru na migrující živočichy je ve zpracovaném H67 navrženo zvětšit světlost propustků tak, aby jejich dno nebylo zaplavené vodou v celé šířce. Vhodné by bylo použít místo trubních propustků propustky rámové o příčném profilu alespoň 1 x 1 m. Důležité je, aby na dně propustků byla vrstva přirozeného substrátu (zeminy). Toto opatření zlepší průchodnost pro obojživelníky a další drobné obratlovce. Zvětšení propustku převádějícího tok Syrákovka (km 1,79 dle staničení záměru) může zmírnit dopady záměru na nadregionální biokoridor. Pro větší savce se jako vhodné místo pro vybudování migračního objektu jeví křížení s potokem Jasenná, které je v současnosti řešené rámovým propustkem. Bylo by vhodné rozšířit světlost propustku, resp. nahradit jej mostním objektem, aby umožňoval migraci alespoň savcům velikosti srnce. Při stávající délce propustku, která je cca 30 m, by to znamenalo zvětšit jeho profil alespoň na šířku 10 m a výšku 3 m.

Pro zachování prostupnosti migračního koridoru a snížení rizika střetů větších savců s vozidly v rámci vymezeného biotopu VZCHDVS je ve zpracovaném H67 navrženo vyřešit omezení migrační průchodnosti způsobené rozšířením komunikace a výstavbou zárubní zdi. Vzhledem k tomu, že terén v tomto místě není příliš vhodný pro vybudování migračního objektu v podobě podchodu nebo nadchodu, se jako možné řešení nabízí realizace úrovnového přechodu širokého alespoň 30 m vybaveného elektronickou detekcí živočichů na vozovce a varovnou signalizací pro řidiče. Tyto systémy se používají v kombinaci s naváděcím oplocením a pruhovým značením na vozovce, které navádí přecházející zvěř anebo zlepšuje její viditelnost pro řidiče. K zabránění vstupu živočichů do prostoru mimo přechod je možné na krajnice vozovky nasypat hrubý štěrk, který je kopytníky špatně překonatelný (Luell a kol. 2003).

Navržená opatření jsou z Hodnocení (H67) převzata a uvedena níže v kapitole OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ tohoto rozhodnutí.

#### Celkové zhodnocení

Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny pro záměr „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ bylo provedeno na základě informací o záměru obsažených v technické studii, kterou vypracovala společnost DOPRAVOPROJEKT Ostrava, a.s. a z průzkumu dotčeného území, který byl proveden ve vegetační sezóně roku 2019.

Ze zjištěných skutečností o současném stavu dotčeného území a o výskytu přírodních biotopů a cenných druhů vyplývá, že realizace záměru vyvolá přímé zásahy do přírodních biotopů lesních porostů bučin a květnatých luk, které však budou jen maloplošné ve srovnání s celkovou rozlohou těchto biotopů v okolí záměru. Na většině trasy budou přímo ovlivněny jen stávající okraje silnice, které hostí jen nereprezentativní rostlinná společenstva a nejsou vhodná pro výskyt většiny významnějších živočišných druhů. Rozsah přímo dotčeného území je relativně malý díky navrženým zárubním zdem, jejichž použití umožňuje zmenšení plochy narušených svahů na okrajích silnice. Toto řešení však přináší zhoršení migrační prostupnosti upravovaného úseku pro živočichy. Dalším výraznějším vlivem, který záměr vyvolá, bude úprava části koryta potoka Syrákovka, které bude částečně zatrubněno (v místě autobusové zastávky). Dojde tak k omezení ekologických funkcí toku. Při realizaci záměru dojde také k ovlivnění řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které se v daném území vyskytují. K ovlivnění zvláště chráněných území nedojde.

Před zahájením stavby je nutné požádat orgán ochrany přírody o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a k zásahu do významných krajinných prvků, kterými jsou lesní porosty, vodní toky a jejich nivy.

Pro snížení negativních vlivů, byla navržena opatření, jejichž realizace sníží vliv záměru na migrační průchodnost území a také zajistí, že plánovaný záměr nebude představovat významný zásah do dochovaného přírodního charakteru území, nesníží jeho význam pro přítomné vzácné, a zvláště chráněné druhy. Navržená opatření jsou mimo biologické hodnocení uvedena v níže v kapitole OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ tohoto rozhodnutí.

Celkově lze hodnotit vlivy na faunu a ekosystémy hodnotit jako **mírně negativní, akceptovatelný** za provedení hodnotné náhradní výsadby a dodržení navržených podmínek v kapitole OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ tohoto rozhodnutí a biologickém hodnocení.

#### **Vlivy na chráněné části přírody a krajiny**

##### *Zvláště chráněná území*

Realizací záměru nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ani žádné území Natura 2000 – dle části čtvrté uvedeného zákona (tj. evropsky významné

lokality ani ptačí oblasti). Stanovisko orgánu ochrany přírody – Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je uvedeno v příloze předkládaného oznámení (čj. KUZL 62058/2022 ze dne 26.7.2022). Dle uvedeného stanoviska nemůže mít předkládaný záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

#### *Územní systém ekologické stability*

V zájmovém území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o nadregionální biokoridor, který je v územním plánu obce Liptál označený kódem NRBK K 149. Na území obce Jasenná tento nadregionální biokoridor pokračuje pod označením K141 a v sousedství řešeného úseku silnice I/69 je na tomto biokoridoru vymezeno lokální biocentrum č. 100139.

Část prvků územního systému ekologické stability je vymezená jako stávající – funkční, jedná se o plochy přírodě blízkých společenstev krajinné zeleně, doprovodné zeleně vodních toků nebo o pozemky určené k plnění funkcí lesa, případně o extenzivně využívané trvalé travní porosty, které jsou stabilizovány. Část ÚSES je navrhována pro doplnění biokoridorů a biocenter v plochách intenzivně využívané zemědělské půdy, která zde bude převáděna dle potřeby do ploch extenzivně využívaných trvalých travních porostů a krajinné zeleně.

Ekologicko-stabilizační funkce dotčených prvků ÚSES, kterými jsou nadregionální biokoridor NRBK K 149, resp. K141 a lokální biocentrum č. 100139 budou v souvislosti s plánovaným záměrem významně částečně oslabeny. Lokální zásah do přírodních stanovišť sice výrazně nesníží biologickou rozmanitost těchto prvků ÚSES, ale rozšířením silnice a výstavbou zárubních zdí dojde v místě křížení silnice I/69 a NRBK ke zhoršení migrační dostupnosti pro živočichy.

#### *Významné krajinné prvky*

Zásahem budou dotčeny významné krajinné prvky (dále jen VKP) dané ze zákona, kterými jsou vodoteče, jejich břehové porosty a nivy a lesní porosty.

Vodní tok Syrákovka bude stavbou dotčen především v úseku, kde dojde k jeho zatrubnění a úpravě koryta (v místě autobusové zastávky). Dojde k oslabení ekologicko-stabilizační funkce toku a schopnost jeho obnovy bude zejména v zatrubněném úseku potlačena. V ovlivněné části toku budou zhoršené podmínky pro živočichy vázané na vodní prostředí, včetně zvláště chráněných druhů (rak říční).

V úseku km 0,82 kde je plánovaný propustek dojde k lokálnímu rozšíření násypu silnice, který vyvolá zásah do porostů v bezprostřední blízkosti koryta Syrákovky. Toto lokální ovlivnění významně neovlivní funkce toku, bude však znamenat riziko zásahu do biotopu kriticky ohroženého raka říčního. Potok Jasenka bude ovlivněn pouze lokálně v místě křížení se silnicí I/69.

Lesní porosty budou stavbou dotčeny jen okrajově a vzhledem k jejich relativně velké rozloze nebude realizace záměru znamenat významné oslabení jejich funkcí coby významných krajinných prvků.

V dotčené lokalitě se nenachází žádný významný krajinný prvek registrovaný dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Památné stromy ve smyslu §46, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se v rámci záměrem dotčeného území nenacházejí.

#### *Krajina*

Část dotčeného území spadající do k.ú. Jasenná je součástí přírodního parku Vizovické vrchy, který byl vyhlášen Obecně závaznou vyhláškou Okresního úřadu ve Zlíně dne 18.1.1993. Z hlediska vlivu na krajinný ráz lze konstatovat, že stavba nevytváří nový dominantní prvek v území (jedná se o stávající silnici), přesto že se dotýká významných krajinných prvků (zejména les a vodní toky) zachovává jejich funkci, nezasahuje do zvláště chráněných území ani kulturních dominant krajiny. Vzhledem k již stávající silnici I/69 nebude záměr představovat významné narušení stávajícího měřítka a vztahů v krajině. Rozšíření stávajícího zemního tělesa je navrženo převážně do zářezových partií. Osa komunikace ve výhledovém stavu je navržena tak, aby sledovala průběh stávající vozovky. V místech, kde dochází k přiblížení silnice I/69 k zástavbě, je úprava silnice I/69 navrhována na stranu silnice odvrácenou od zástavby.

Výškové parametry návrhu úpravy silnice I/69 v předmětném úseku se v zásadě odvíjejí od průběhu stávající vozovky (niveleta sleduje povrch stávající vozovky).

V šířkovém uspořádání dojde k zásadním změnám, kdy se vozovka rozšíří na kategoriální šířku S/7,5 a přidáním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla z obou stran vrchu „Syrákovka“.

Vzhledem k charakteru záměru, kdy dochází pouze k úpravě stávající silniční komunikace a skutečnosti, že zásah nebude patrný v krajinném měřítku, je možné vyloučit ovlivnění estetické hodnoty území. Plánované vegetační úpravy v okolí rozšíření komunikace mohou vhodně začlenit objekt do přírodního rámce.

## Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizace posuzované varianty č. 4 řešeného záměru předpokládá demolici stávajících budov na parcelách č. st. 399; st 504 a st. 530 (KÚ Liptál), který se nachází v trase rozšířené silnice I/69).

Demolice stávajících objektů představuje negativní vliv záměru na hmotný majetek, který však bude převážen kladným vlivem na hmotný majetek celkové stavby a obslužnosti území. Z pohledu obyvatel dotčených objektů se však jedná o významně negativní vliv. Bohužel objekty se nachází v příliš malé odstupové vzdálenosti od řešené komunikace.

Mimo demolic budou součástí záměru realizovány prvky s vlivem na hmotný majetek ryze kladným – např. podchod u autobusových zastávek, lávka pro pěší a cyklisty na vrcholu Syrákova, nové sjezdy na místní komunikace, obnova propustků, realizace zárubních a opěrných zdí atd. Tyto investice budou mít vliv nejen plynulost provozu, dopravní kapacitu komunikace ale i na celkovou životnost silnice.

Ochrana kulturních památek a území s archeologickými nálezy:

- Dle dat Státního archeologického seznamu ČR nezasahuje řešený úsek silnice I/69 do žádného Území s archeologickými nálezy (UAN).
- Dle dat Národního památkového ústavu nejsou dle Ústředního seznamu kulturních památek v přímém dotčení trasy žádné kulturní památky, národní kulturní památky, památkové rezervace ani jejich ochranná pásma.

Kulturní památky se v řešeném území nenacházejí a nebudou tedy řešenou stavbou dotčeny. Řešené území není součástí městské památkové zóny.

Stavba zasahuje do následujících ochranných pásem inženýrské sítě:

- vodovody
- telekomunikace (sdělovací vedení)
- elektrické rozvody (VN, NN, VO)
- plynovody (STL)
- ochranné pásma silnic I., II. a III. třídy

Vliv na kulturní památky bude nulový, neboť se v řešeném území nenacházejí. Vlivy na hmotný majetek lze hodnotit i přes drobné demolice jako celkově pozitivní, neboť realizací stavby dojde k realizaci důležité dopravní stavby.

## Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

V předkládaném oznámení záměru bylo na základě dostupných podkladů provedeno posouzení vlivů záměru „I/69 Liptál-Jasenná, stoupací pruhy“ na jednotlivé složky životního prostředí.

Lze konstatovat, že tím, že záměr navazuje na stávající silnici I/69 jejím doplněním o stoupající pruhy nepředstavuje takový zásah jako by byla novostavba silnice. Přesto nelze vliv zanedbat, neboť lokalita, do které je záměr umístěn je v mnoha ohledech cenná. Níže je uvedena stručná rekapitulaci očekávaných vlivů:

*Vlivy na obyvatelstvo* jsou představovány především působením chemických zplodin (znečištění ovzduší) a působením hluku – tyto dvě složky jsou posouzeny samostatně níže. Dalším závažným vlivem je demolice tří rodinných domů, které se nachází v kolizi s řešenou stavbou. Realizací záměru dojde ke zlepšení obslužnosti území, zvýšení plynulosti dopravy, předpokládá se snížení nehodovosti apod.

*Vlivy na ovzduší* byly posouzeny v rozptylové studii, která je uvedena v příloze oznámení. Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že realizace záměru se na imisní situaci lokality projeví v relativně malé míře. Proti stávajícímu stavu lze předpokládat zvýšení plynulosti dopravy vzhledem k nulové variantě, i když se do budoucna předpokládá nárůst počtu vozidel. Může sice dojít k vyšším emisím (potažmo imisím) částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> avšak u ostatních znečišťujících látek byl po realizaci záměru vypočten pokles imisních koncentrací. *Vlivy na klima* se ani v lokálním měřítku neočekávají.

*Vlivy na hlukovou situaci* byly zhodnoceny v hlukové studii, která je uvedena v příloze oznámení. Celkově je vliv hodnocen jako nevýznamný, neboť ve vybraných místech dojde ke drobnému zlepšení situace a ve vybraných místech k drobnému zhoršení situace. Ve vybraných místech je dodržení hygienického limitu podmíněno použitím korekce pro starou hlukovou zátěž. Protihluková opatření nebyla v hlukové studii navržena.

*Vlivy na další fyzikální charakteristiky* (např. šíření vibrací, ionizující záření) se nepředpokládají.

*Vlivy na povrchovou vodu* jsou s ohledem na dotčení území CHOPAV a 3. st. ochranného pásma vodního zdroje jakož i vzhledem ke způsobu odvodnění bez předčištění hodnoceny jako negativní, avšak vzhledem k umístění záměru v místě stávající komunikace akceptovatelné.

*Vlivy na podzemní vody* lze vzhledem k jejich mělké hladině také očekávat. Vlivy lze při dodržení legislativních povinností (havarijní plán aj.) hodnotit jako nevýznamné.

*Vlivy na půdu* jsou celkově hodnoceny jako mírně negativní, neboť realizací záměru dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu IV. a V. třídy ochrany. Vlivy na záborů pozemků lesa jsou hodnoceny jako negativní, neboť budou částečně realizovány v území CHOPAV – rozsah záborů je však akceptovatelný a vliv na funkce CHOPAV se neočekává.

*Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje* se neočekávají. Ložiska surovin (vyhrazených i nevyhrazených) se v okolí řešeného záměru nenacházejí. Horninové prostředí bude dotčeno při realizaci podchodu u mezi autobusovými zastávkami Liptál-Lůžko, resp. při realizaci opěrných a zárubních zdí. Rozsah ovlivnění a podmínky založení bude stanoven po provedení podrobného inženýrsko-geologického průzkumu. Přesné požadavky na založení objektů jsou potřebné i vzhledem k výskytu ploch sesuvů.

*Vlivům na faunu, floru a ekosystémy* byla věnována zvýšená pozornost. Součástí projektové přípravy byl zpracován biologický průzkum, hodnocení závažného zásahu (H67) a dále dendrologický průzkum, jehož součástí byla i inventarizace kácené zeleně a také byl zpracován znalecký posudek pro výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa. Všechny dokumenty jsou uvedeny v příloze oznámení.

Na základě provedeného hodnocení byly vlivy hodnoceny jako mírně negativní, akceptovatelné za provedení hodnotné náhradní výsadby a dodržení navržených podmínek a hodnocení závažného zásahu (H67). V rámci průzkumných prací byl v lokalitě ověřen výskyt zvláště chráněných druhů, pro které bude potřebné zajistit ve vyšším stupni projektové přípravy výjimku z ochranných podmínek. Realizací záměru je předpokládáno četné kácení a mýcení dřevin, a to jako těch rostoucích mimo les, tak i porostů určených k plnění funkcí lesa. Návrh náhradní výsadby nebyl součástí stávající projektové přípravy (technická studie) proveden.

V zájmovém území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o nadregionální biokoridor, který je v územním plánu obce Liptál označený kódem NRBK K 149. Na území obce Jasenná tento nadregionální biokoridor pokračuje pod označením K141 a v sousedství řešeného úseku silnice I/69 je na tomto biokoridoru vymezeno lokální biocentrum č. 100139.

Plánovaná stavba je také v územním střetu s biotopem vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (VZCHDVS), kterými jsou vlk, rys, medvěd a los. Situace biotopu, resp. komentář v ovlivnění migrační prostupnosti území je uveden v je uvedena v Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Losík, 08/2022), které je uvedeno v příloze oznámení.

*Zvláště chráněné části přírody vč. lokality soustavy Natura 2000* nebudou realizací záměru dotčeny, neboť se v lokalitě nenachází.

*Vlivy na krajinu*, resp. její ráz se nepředpokládají. Předmětem záměru je provedení kategorizace stávající silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná na normovou kategorii S/7,5 a doplnění stoupacích pruhů pro pomalá vozidla. Z hlediska vlivu na krajinový ráz lze konstatovat, že stavba nevytváří nový dominantní prvek v území (jedná se o stávající silnici), přesto že se dotýká významných krajinových prvků (zejména les a vodní toky) zachovává jejich funkci, nezasahuje do zvláště chráněných území ani kulturních dominant krajiny. Vzhledem k již stávající silnici I/69 nebude záměr představovat významné narušení stávajícího měřítka a vztahů v krajině. Rozšíření stávajícího zemního tělesa je navrženo převážně do zářezových partií. Osa komunikace ve výhledovém stavu je navržena tak, aby sledovala průběh stávající vozovky. V místech, kde dochází k přiblížení silnice I/69 k zástavbě, je úprava silnice I/69 navrhována na stranu silnice odvrácenou od zástavby. Výškové parametry návrhu úpravy silnice I/69 v předmětném úseku se v zásadě odvíjejí od průběhu stávající vozovky (niveleta sleduje povrch stávající vozovky).

*Vliv na kulturní památky* bude nulový, neboť se v řešeném území nenacházejí. Realizací záměru nebudou dotčeny ani plochy ÚAN (území s archeologickými nálezy).

*Vlivy na hmotný majetek* lze hodnotit i přes drobné demolice jako celkově pozitivní, neboť realizací stavby dojde k realizaci důležité dopravní stavby. Nelze však pominout již zmíněné demolice tří rodinných domů v k.ú. Liptál.

### **Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice se nepředpokládají.

### **OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ**

Základní a zároveň zásadní opatření ke snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí jsou obsažena v platných předpisech v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, všichni dotčení účastníci přípravy záměru (investor, dotčené úřady státní správy) jsou vždy povinni postupovat v souladu s nimi.

V souladu s metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“) č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 vyplývají níže uvedené podmínky z provedeného hodnocení (zejména doprovodných studií). Připomínky jsou formulovány tak, aby byly relevantní, splnitelné a konkrétní. Dle uvedeného metodického pokynu jsou eliminovány podmínky vyplývající z platné legislativy – tyto legislativní podmínky jsou zapracovány jako součást projekčního návrhu záměru, tj. součástí projektové dokumentace.

## Příprava záměru

- Z důvodu omezení vlivu na populace ptáků je nezbytné omezit navrhované kácení dřevin na minimum.
- Zvážit možnost ponechání koryta Syrákovky v okolí autobusové zastávky bez zatrubnění (které je navrženo v místě autobusové zastávky). Úpravu koryta provádět tak, aby zahloubení toku bylo co nejmenší a vyhnout se opeřování břehů a dna.
- V okolí vodních toků a vodní plochy, která slouží k rozmnožování obojživelníků, je žádoucí instalovat zábrany proti jejich vniknutí do prostoru staveniště. Fungování zábran bude pravidelně monitorováno biologickým dozorem stavby.
- Pro snížení vlivu záměru na migrující živočichy zvětšit světlost propustků tak, aby jejich dno nebylo zaplavené vodou v celé šířce. Vhodné by bylo použít místo trubních propustků propustky rámové o příčném profilu alespoň 1 x 1 m. Důležité je, aby na dně propustků byla vrstva přirozeného substrátu (zeminy). Toto opatření zlepšuje průchodnost pro obojživelníky a další drobné obratlovce. Zvětšení propustku převádějícího tok Syrákovka (km 1,79 dle staničení záměru) může zmírnit dopady záměru na nadregionální biokoridor. Pro větší savce se jako vhodné místo pro vybudování migračního objektu jeví křížení s potokem Jasenná, které je v současnosti řešené rámovým propustkem. Bylo by vhodné rozšířit světlost propustku, resp. nahradit jej mostním objektem, aby umožňoval migraci alespoň savců velikosti srnce. Při stávající délce propustku, která je cca 30 m, by to znamenalo zvětšit jeho profil alespoň na šířku 10 m a výšku 3 m.
- Pro zachování prostupnosti migračního koridoru a snížení rizika střetů větších savců s vozidly v rámci vymezeného biotopu VZCHDVS řešit omezení migrační průchodnosti způsobené rozšířením komunikace a výstavbou zárubní zdi. Vzhledem k tomu, že terén v tomto místě není příliš vhodný pro vybudování migračního objektu v podobě podchodu nebo nadchodu, se jako možné řešení nabízí realizace úrovnového přechodu širokého alespoň 30 m vybaveného elektronickou detekcí živočichů na vozovce a varovnou signalizací pro řidiče. Tyto systémy se používají v kombinaci s naváděcím oplocením a pruhovým značením na vozovce, které navádí přecházející zvěř anebo zlepšuje její viditelnost pro řidiče. K zabránění vstupu živočichů do prostoru mimo přechod je možné na krajnice vozovky nasypat hrubý štěrk, který je kopytníky špatně překonatelný (Luell a kol. 2003).
- Na základě stanovení rozsahu kácení v předstihu projednat s orgánem ochrany přírody povolení ke kácení dřevin a následně realizaci náhradní výsadby.
- Zpracovat návrh náhradní výsadby vč. následné péče o ni.
- V souladu s požadavky TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace, TKP 13 – Vegetační úpravy, ČSN 73 6101, kap. 13.7 – Vegetační úpravy atd. zpracovat v dalším stupni projektové přípravy projekt vegetačních úprav.
- Pro projekt využít všechny dostupné plochy, tj. zářezové a násypové svahy, vnitřní plochu okružní křižovatky Liptál, okolí ploch napojení a sjezdů atp.
- Projednat s úřadem příslušným (dle výměry odnímané plochy MěÚ ORP, tj. Vsetín a Vizovice) vydání souhlasu s vynětím půdy ze ZPF, dle zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění.
- Vzhledem k tomu, že v současném stupni projektové přípravy nebyly provedeny konkrétní návrhy řešení přeložky veřejného osvětlení a použitých svítidel, jsou požadavky dle:
  - ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky, je součástí také kapitola týkající se vzhledu a environmentálních aspektů;
  - Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Věstník MŽP, ročník XXX, listopad 2020, částka 9).

chápaný jako podmínky pro takový návrh osvětlení, který bude dostatečně eliminovat světelné znečištění tak, že výsledný vlivy na lidské zdraví, přírodu, biologickou rozmanitost, bezpečnost, ekonomiku nebo viditelnost noční hvězdné oblohy nebudou negativní ale akceptovatelné.

## Realizace – výstavba

- Kácení bude provedeno v mimovegetačním období (předpoklad září – pol. března), tedy mimo hnízdní období ptáků.
- Před zahájením kácení prohlédnout starší stromy s cílem zjistit případný výskyt dutin obsazených netopýry. Při kácení zajistit biologický dozor, který vyřeší případný nález zvláště chráněných druhů. Je např. možné kmeny vykácených stromů ponechat na lokalitě mimo zábor stavby.
- Jako kompenzační opatření za vykácené dřeviny mohou sloužit výsadby stromů a keřů v okolí komunikace, případně na místech k tomu určených. Není však vhodné zalesňovat drobné luční enklávy v okolí záměru, které zvyšují biodiverzitu území a jsou významným biotopem pro některé zvláště chráněné druhy živočichů. Návrh vegetačních úprav bude odsouhlasen orgánem ochrany přírody.
- Stromy určené k zachování a rostoucí v blízkosti staveniště chránit oplocením před mechanickým poškozením (pohmoždění kůry, větví, kmene a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciální stavebními postupy. Během stavby postupovat dle standardu AOPK ČR „Ochrana dřevin při stavební činnosti“ a dodržovat normu ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Kořenové porosty stromů nesmějí být nadměrně zamokřeny nebo zaplaveny v důsledku stavební činnosti. Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umístovány ve vzdálenosti nejméně 5.0 m od okapové linie koruny stromů a keřů (od obvodu půdorysného průměru koruny vyznačeným kapající dešťovou vodou z listů dřeviny).
- Pro zmírnění vlivu záměru na zvláště chráněné druhy rostlin je možné před zahájením stavebních prací realizovat transfery ohrožených jedinců. Vzhledem k tomu, že se jedná o orchideje, však není pravděpodobnost úspěšnosti transferů vysoká. Transfery je vhodné provádět v letních měsících, po odpození rostlin. Transfery provádět do sousedních částí biotopů, které nebudou stavbou ovlivněné.
- Vegetační plochy neznečišťovat látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy.
- Narušené plochy v okolí stavby je třeba rekultivovat výsadbou původních druhů dřevin a oset vhodnou travní směsí.
- Na plochách s výskytem vstavače mužského je třeba minimalizovat rozsah ovlivněného porostu. Jedná se o pozemky p.č. 2294/1, 2288/1 a 2269 v k.ú. Jasenná. Pro zachování populace vstavače a jeho biotopu je třeba, aby zde byl zachován stávající švestkový sad a o luční porost v jeho podrostu bylo nadále pečováno pravidelným sečením.
- Před zahájením stavebních prací je nezbytné provést transfer raků mimo ovlivněné území, který bude realizován odborně způsobilou osobou. Odchycené jedince je možné přenést do neovlivněných částí potoka Syrákovka.
- Provést skryvku ornice, při provádění skryvky je nutno zabezpečit, aby při shrnování nedošlo ve větším množství k přibírání níže uloženého horizontu. Skryvaná půda bude ukládána do deponií. Zeminu v deponiích bude nutno chránit před rozplavováním a zaplevelením. Dále bude nutné plně respektovat Plán hospodárného využití ornice.
- V blízkosti obytné zástavby vyloučit stavební práce v noci a ve dnech pracovního klidu.
- Čistit veřejné komunikace znečištěné vozidly stavby tak, aby nedocházelo ke vzniku druhotné prašnosti a ke znečišťování vozidel ostatních účastníků silničního provozu.
- Riziko střetů živočichů s vozidly je možné zmírnit realizací pachových a/nebo světelných ohradníků a zpřehledněním kritických úseků, kde silnice protíná biokoridory. Pro další snížení vlivu na místní populace lze zvážit umístění migračního průchodu, k němuž budou živočichové navedeni pomocí vegetačních úprav, případně oplocení.
- Vozidla odstavená v mimopracovní době vybavit záchytnými vanami proti případnému úkapu paliv. Zajistit dostatek sanačních materiálů pro případ havárie a v rámci prevence dbát na výborný stav techniky (strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci povrchových či podzemních vod); v průběhu stavby zamezit úniku médií, které mají charakter látek škodlivých vodám. Pro období výstavby mít zpracovaný havarijný plán pro nakládání se závadnými látkami v souladu s požadavky vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech



nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

- Odpad bude předáván do zařízení k využívání těchto odpadů. O způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů bude vedena evidence. Neskladovat závadné a lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad na břehu ani v blízkosti toků, aby nemohlo dojít k případnému eroznímu smyvu.
- Opatření k omezení prašnosti:
  - staveništní komunikace budou průběžně udržovány, čištěny a kropeny, v suchém období budou kropeny všechny prašné plochy stavenišť;
  - vozidla a mechanismy, vyjíždějící ze staveniště na veřejné komunikace, budou čištěny v čistící zóně, vybavené bezodtokovou sběrnou jímkou;
  - prašný materiál bude přepravován na uzavřených korbách (např. krytých plachtou);
  - při větrném a dlouhodobě suchém počasí nebudou prováděny terénní úpravy v blízkosti obytné zástavby – tedy ve východní části zájmové lokality;
  - v závislosti na povětrnostních podmínkách v období zvýšení prašnosti skrápět pro omezení prašnosti vybrané části staveniště vodou;
  - čistit veřejné komunikace znečištěné vozidly stavby tak, aby nedocházelo ke vzniku druhotné prašnosti a ke znečišťování vozidel ostatních účastníků silničního provozu.
- Opatření k omezení hluku:
  - bude používán pouze moderní strojový park s vyhovujícími hlukovými parametry;
  - stavební práce se budou provádět jen v pracovní dny, v době od 7 do 21 hod., noční provoz na staveništi bude vyloučen;
  - pro ověření hluku v průběhu realizace záměru provést ve vybraných místech (dle dohody s KHS) měření hluku a v případě ověření případného překračování hygienických limitů realizovat dostatečně účinná protihluková opatření, případně přijmou organizační opatření, tj. upravit režim stavebních prací, omezit provoz významných zdrojů hluku apod.
  - Doplnění PHM a maziv do vozidel a stavebních strojů (které by mohly kontaminovat půdu, případně podzemní vodu), jejich mytí a údržba budou prováděny mimo staveniště. Na staveništi nebudou skladovány žádné závadné látky. V případě úniku technických kapalin ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel je nutné neprodleně vytěžit znečištěnou zeminu, odvézt na vodohospodářsky zabezpečenou plochu a podle rozboru odebraných vzorků s ní dále nakládat v souladu s právními předpisy.

#### **Období provozu záměru**

- Pro období provozu nejsou navržena žádná specifická opatření.
- Provádět následnou péči o provedené náhradní výsadby zeleně dle podmínek uložené orgánem ochrany přírody, který dle §9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny může ve svém rozhodnutí uložit žadateli následnou péči o dřeviny až po dobu pěti let.
- V případě projevu vlivu vibrací na okolní zástavbu provést měření vibrací a dle výsledků přijmout dostatečně účinné opatření.

## **2. Úkony před vydáním rozhodnutí**

Krajský úřad obdržel dne 31.03.2023 oznámení záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ zpracované podle přílohy č. 3 zákona. Oznámení podal oznamovatel – Ředitelství silnic a dálnic ČR. Oznámení bylo zpracováno společností DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s. (Ing. Michal Damek). Dopis o zahájení zjišťovacího řízení (č. j. KUZL 31635/2023 ze dne 12.04.2023) rozeslal krajský úřad dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům a dne 13.04.2023 byla informace o oznámení zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Zlínského kraje a dne 24.03.2023 na úřední desce Obecního úřadu Šanov. Záměr byl rovněž zveřejněn v Informačním systému EIA pod kódem ZLK980.

## **3. Podklady pro vydání rozhodnutí**

- oznámení záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ zpracované podle přílohy č. 3 zákona; datum: 02/2023 společností AZ GEO, s.r.o. (Ing. Luboš Štancl, Mgr. Ivana Ondrašíková, Ph.D).
- Rozptylová studie č. E/6231/2022 zpracovaná Ing. Milanem Číhalem, TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA, spol. s r.o., srpen 2022
- Hluková studie zpracovaná společností TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA, spol. s r.o., srpen 2022

- Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. zpracované Janem Losíkem, srpen 2022
- Dendrologický průzkum – zpracoval Ing. Adam Hlaváč, Ing. Michal Damek (DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s.), srpen 2022
- Znalecký posudek č. 3909 – 21/2022 - Komplexní výpočet náhrad škod na produkčních funkcích lesa pro stavbu, zpracoval Ing. Jan Fajkis, srpen 2022
- ostatní přílohy oznámení EIA
- mapové přílohy a další nezbytné doklady
- vyjádření obdržena ve zjišťovacím řízení (uvedena níže)

#### 4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

Ve zjišťovacím řízení bylo k záměru doručeno celkem 7 vyjádření:

- Obec Jasenná, č. j. OUJAS213/2023-1 ze dne 10.05.2023 a č. j. OUJAS284/2023 ze dne 23.05.2023
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, č. j. KHSZL 08796/2023 ze dne 05.05.2023
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, č. j. ČIŽP/47/2023/4472 ze dne 10.05.2023
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. KUZL 38979/2023 ze dne 25.04.2023
- Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, č. j. MUVS 43521/2023 OŽP ze dne 12.05.2023
- Ing. Jana Knedlová, Ph.D. a Rudolf Knedla ze dne 12.05.2023

#### 5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení

**Obec Jasenná** uplatnila ve svém vyjádření č. j. OUJAS213/2023-1 ze dne 10.05.2023 připomínky týkající se technického řešení záměru, dne 23.05.2023 pod č. j. OUJAS284/2023 zaslala vyjádření, ve kterém své připomínky bere zpět. Krajský úřad tedy uplatněné připomínky považuje za bezpředmětné.

**Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně** nepožaduje další posuzování záměru podle zákona. Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně s ohledem na skutečnost, že hlavním cílem hlukové studie je vždy predikce očekávané hlukové zátěže působené provozem záměru u přílehlé obytné zástavby, resp. odhad budoucí akustické situace po realizaci záměru, kdy výsledky hlukové studie nelze považovat za průkaz dokládající splnění či překročení hygienických limitů hluku, uplatní v navazujícím řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, podmínku změřit skutečnou úroveň hlukové zátěže v rámci zkušebního provozu záměru, resp. stavby „I/69 Liptál + Jasenná, stoupací pruhy“, za účelem ověření, že v důsledku provozu tohoto záměru nebude v chráněném venkovním prostoru okolních staveb docházet k překračování hygienických limitů stanovených v § 12 odst. 1, 3 a příloze č. 3, část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Zároveň bude Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně požadovat v navazujícím řízení předložení řešení individuální ochrany rodinného domu Jasenná č.p. 110 (výpočtový bod VB7 hlukové studie) před hlukem.

**Vypořádání:** Jedná se o povinnosti, které vyplývají z platných právních předpisů a oznamovatel má povinnost je při realizaci záměru dodržet.

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno** upozorňuje, že v kapitole B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat (s ohledem na předpokládané trvalé odnětí z PUPFL) není mezi navazujícími řízeními uvedena potřeba rozhodnutí orgánu státní správy lesů o odnětí dotčených pozemků z PUPFL.

**Vypořádání:** Jedná se o formální nedostatek, který nemá vliv na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a výsledek zjišťovacího řízení.

Dále ČIŽP upozorňuje, s ohledem na umístění záměru v CHOPAV „Vsetínské vrchy“ a v blízkosti OPVZ III. stupně „Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva“, na nutnost zamezení případného ohrožení znečištění podzemních i povrchových vod závadnými látkami, zejména ropnými látkami, které případně mohou unikat z techniky využívané k terénním a stavebním pracím v rámci realizace záměru.

**Vypořádání:** Jedná se o povinnosti, které vyplývají z platných právních předpisů a oznamovatel má povinnost je při realizaci záměru dodržet.

ČiŽP požaduje dodržet opatření uvedená v kapitole 6 v předloženém Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., zpracovaném v srpnu 2022.

**Vypořádání:** Uvedená opatření jsou převzata jak do výrokové části rozhodnutí – jsou součástí charakteru záměru, tak do odůvodnění tohoto rozhodnutí – konkrétně do kapitoly OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNIŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ a investor má povinnost tato opatření dodržet.

**Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** (dále jen „krajský úřad“) upozorňuje:

- z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně ZPF): Orgán ochrany zemědělského půdního fondu jako dotčený orgán podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, posoudil oznámení záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ a sděluje, že nepožaduje další posuzování záměru v procesu EIA. Předmětem oznámení záměru je provedení kategorizace silnice I/69 v úseku Liptál – Jasenná s doplněním stoupacích pruhů pro pomalá vozidla. Předmětný záměr představuje dotčení resp. zábor zemědělských půd, které jsou dle BPEJ zařazeny do IV. a V. třídy ochrany. Úprava silnice se pohybuje v koridoru stávající trasy silnice I/69. S ohledem na okolnosti posuzovaného záměru (rozsah a typ záměru, bonita dotčené půdy, prostorové umístění záměru na ZPF a ostatní skutečnosti relevantní z hlediska ochrany zemědělské půdy) při uplatnění zásad ochrany zemědělského půdního fondu stanovené v § 3, 4 a 8 zákona o ochraně ZPF, nespátňuje orgán ochrany ZPF u posuzovaného záměru významný vliv na ochranu ZPF. V souladu se společným metodickým výkladem odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního orgánům ochrany zemědělského půdního fondu k některým ustanovením zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, vydaném Ministerstvem životního prostředí Ročník XXXII – září 2022 upozorňujeme, že přípustnost odnětí zemědělské půdy pro realizaci záměru je samostatně řešena v řízení dle § 9 zákona o ochraně ZPF.
- z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (zákon o lesích), ve znění pozdějších předpisů: Z hlediska zájmů chráněných ustanoveními zákona o lesích, které jsou v kompetenci krajských úřadů, nemáme k předloženému záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ připomínky. V dokumentaci je navržen trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL) o výměře 0,8004 ha, před započítáním realizace záměru musí být požádáno o odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa (§ 15, 16 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích).
- z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů: Z hlediska zájmů chráněných ustanoveními vodního zákona, které jsou v kompetenci krajských úřadů, nemáme k předloženému záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“ připomínky. Upozorňuje, že prováděním stavby ani jejím provozem nesmí dojít k negativní změně odtokových poměrů v území a ke znečištění podzemních a povrchových vod.
- z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“): Krajský úřad jako orgán ochrany ovzduší prostudoval předloženou dokumentaci a konstatuje následující: Dle předložených podkladů nedojde realizací záměru k významnému ovlivnění kvality ovzduší. Dle dokumentace je v řešené lokalitě překračován roční imisní limit pro benzo(a)pyren, ten je však překračován na většině území Zlínského kraje a zpracovatel uvádí, že příspěvky mohou být způsobeny lokálním vytápěním. Realizací záměru se však při stejném vytížení komunikace jako za stávajícího stavu předpokládá pokles imisní zátěže v souvislosti se zvýšením plynulosti dopravy. Během výstavby budou realizována opatření ke snižování prašnosti ze stavební činnosti. Z předloženého záměru, že dále vyplývá, že realizací záměru nebude umístěn vyjmenovaný stacionární zdroj dle přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší. Na základě výše uvedeného nemá z hlediska ochrany ovzduší k předmětnému záměru žádné připomínky
- z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“): Krajský úřad upozorňuje, že v dalších fázích projektové přípravy k povolovacím procesům je nutné postupovat v souladu s aktuálně platnou legislativou.

**Vypořádání:** Jedná se o povinnosti, které vyplývají z platných právních předpisů a oznamovatel je tedy povinen je při realizaci záměru dodržet.

Z hlediska ostatních složkových zákonů nemá krajský úřad připomínky.

**Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí** nepožaduje úplné posouzení záměru.

**Ing. Jana Knedlová, Ph.D. a Rudolf Knedla** uplatnili připomínky týkající se:

- napojení komunikace na místní komunikaci, která se nachází na pozemcích v soukromém vlastnictví. V současné době probíhá soudní řízení, ve kterém je řešeno vlastnické právo ke komunikaci nacházející se na pozemku p.č. st. 101/1 v k.ú. Jasenná na Moravě.  
*Vypořádání: Předmětem zjišťovacího řízení je vyhodnocení obsahu a rozsahu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, nikoliv řešení majetkoprávních vztahů.*
- v důsledku užívání mostu vozidly s vyšší tonáží hrozí jeho propadnutí  
*Vypořádání: Stavba musí být navržena a provedena v souladu s normovými hodnotami a požadavky platné legislativy. Tyto požadavky musí být respektovány jak při navrhování, tak při provádění staveb. Technické požadavky na stavby, zejména na jejich navrhování a provádění, upravují příslušné prováděcí předpisy, které má investor povinnost dodržet.*
- v minulosti byla podána stížnost na nedodržování značky zákazu vjezdu  
*Vypořádání: Dopravní přestupky nejsou předmětem zjišťovacího řízení. Dopravní přestupek lze řešit ve správním řízení, který vede místně příslušný úřad obce s rozšířenou působností.*
- navrhuji, aby byl sjezd situován pouze na obecní pozemky  
*Vypořádání: Technické řešení záměru bylo zpracováno formou studie ve variantách, jejichž cílem bylo prověřit a upřesnit možnosti řešení kategorizace silnice a doplnění stoupacích pruhů na území mezi obcemi Liptál a Jasenná. Z porovnání nalezených variant řešení na provedení kategorizace vozovky s doplněním stoupacích pruhů (z hlediska technického, územního, z hlediska dopadů na životní prostředí i z hlediska ekonomického) byla investorem zvolena výsledná varianta (varianta č. 4), která byla předložena k posouzení vlivů na životní prostředí v rámci zjišťovacího řízení. Stručný popis variant je uveden výše v kapitole Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry, variantní řešení tohoto rozhodnutí.*

Krajský úřad obdržel v rámci zjišťovacího řízení několik vyjádření k oznámení záměru „I/69 Liptál – Jasenná, stoupací pruhy“. Připomínky od dotčených správních orgánů byly převážně bez připomínek, nebo obsahovaly požadavky vyplývající z platných právních předpisů. Od veřejnosti krajský úřad obdržel jedno vyjádření, které bylo v rámci závěru zjišťovacího řízení řádně vypořádáno. Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, dle obdržených vyjádření a zjišťovacího řízení provedeného podle kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona krajský úřad s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví dospěl k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a tedy **nepodléhá posouzení podle zákona**.

### Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat ve smyslu §§ 81, 82, 83 a 86 správního řádu odvolání k Ministerstvu životního prostředí ČR s uvedením rozsahu, v jakém je rozhodnutí napadáno, namítaného rozporu s právními předpisy nebo s uvedením nesprávnosti rozhodnutí či řízení, jež mu předcházelo. Odvolání se podává u Krajského úřadu Zlínského kraje ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Podané odvolání má v souladu s ustanovením § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek. Odvolání podané jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle ustanovení § 82 odst. 1 správního řádu nepřipustné.

Do rozhodnutí lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA, česká informační agentura životního prostředí ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)), pod kódem záměru **ZLK980**, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

**Dotčené územní samosprávné celky – Zlínský kraj, obec Liptál a obec Jasennou** žádáme ve smyslu § 16 odst. 3 zákona o zveřejnění informace o tomto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. Zároveň žádáme v souladu s § 16 odst. 4 citovaného zákona o **zaslání písemného vyrozumění** o dni vyvěšení rozhodnutí na úřední desce v nejkratším možném termínu.

Datum vyvěšení: 31. května 2023

Datum sejmutí:

**Ing. Pavel Kulička**

*vedoucí oddělení hodnocení ekologických rizik*

**Rozdělovník:**

**Dotčené územní samosprávné celky:**

Zlínský kraj, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín

Obec Liptál, Liptál 331, 75631 Liptál – **ke zveřejnění**

Obec Jasenná, Jasenná 190, 76313 Jasenná – **ke zveřejnění**

**Dotčené správní úřady:**

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín

Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí, Masarykovo nám. 1007, 763 12 Vizovice

Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, Svárov 1080, 755 01 Vsetín

Obecní úřad Liptál, Liptál 331, 75631 Liptál

Obecní úřad Jasenná, Jasenná 190, 76313 Jasenná

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje, územní pracoviště Vsetín, 4. května 287, 755 01 Vsetín

ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

**Na vědomí:**

DOPRAVOPROJEKT Ostrava, a.s., Ing. Michal Damek, Masarykovo náměstí 5/5, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín – **1x oznámení**

Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy, Svárov 1080, 755 01 Vsetín

Městský úřad Vizovice, odbor stavební úřad, Masarykovo nám. 1007, 763 12 Vizovice