



SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Seznam zpracovatelů oznámení



Oznámení zpracoval:

Ing. Petr Mynář

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
MŽP č.j.: 44520/ENV/06

Datum zpracování oznámení: 25. 9. 2009

Seznam osob, které se podílely na zpracování:

Jméno a příjmení	Bydliště	Telefon
Ing. Petr Mynář	Brno	603 223 591
Mgr. Edita Ondráčková	Brno	604 381 681

Ilustrační foto na titulní straně: Vyřez z ortofotomapy dotčeného území s vyznačením rozsahu záměru

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft.
Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 11, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

Obsah

Titulní list	
Seznam zpracovatelů oznámení	1
Obsah	2
Přehled zkratk	4
Úvod	5
ČÁST A (ÚDAJE O OZNAMOVATELI)	6
A.1. Obchodní firma	6
A.2. IČ	6
A.3. Sídlo	6
A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele	6
ČÁST B (ÚDAJE O ZÁMĚRU)	7
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
B.I.1. Název a zařazení záměru	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	7
B.I.3. Umístění záměru	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	9
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru	10
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	14
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	14
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů	15
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	16
B.II.1. Půda	16
B.II.2. Voda	16
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	17
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	17
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	17
B.III.1. Ovzduší	17
B.III.2. Odpadní voda	18
B.III.3. Odpady	18
B.III.4. Ostatní	19
ČÁST C (ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)	20
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	20
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	21
C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	21
C.II.2. Ovzduší a klima	21
C.II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	24
C.II.4. Povrchová a podzemní voda	26
C.II.5. Půda	26
C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje	27
C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy	29

C.II.8. Krajina	32
C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky	32
C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura	33
C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí	34
ČÁST D (ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)	35
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI	35
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	35
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	35
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky	37
D.I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu	38
D.I.5. Vlivy na půdu	40
D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	41
D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	41
D.I.8. Vlivy na krajinu	43
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	43
D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	44
D.I.11. Jiné ekologické vlivy	44
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	45
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	45
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	45
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	47
ČÁST E (POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)	49
ČÁST F (DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)	50
F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE	50
F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE	50
ČÁST G (VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)	51
ČÁST H (PŘÍLOHY)	54
Příloha 1 Mapové a situační přílohy:	
Příloha 1.1 Přehledná situace silnice I/53, umístění záměru	
Příloha 1.2 Situace záměru	
Příloha 1.3 Ortofotomapa dotčeného území, ekologické vztahy	
Příloha 2 Doklady:	
Příloha 2.1 Vyjádření příslušných stavebních úřadů z hlediska územního plánu	
Příloha 2.2 Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.	

Přehled zkratk

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (<i>fr.</i> Accord Dangereuses Route)
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BaP	benzo(a)pyren
BPEJ	bonitovaná půdně-ekologická jednotka
ČGS	Česká geologická služba
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
EIA	posouzení vlivů na životní prostředí (<i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
EVL	evropsky významná lokalita
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
ISPROFIN	Informační systém programového financování
k.ú.	katastrální území
MK	místní komunikace
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
n.m.	nad mořem
NEL	nepolární extrahovatelné látky ("ropné látky")
N	kategorie odpadu nebezpečný
NRBK	nadregionální biokoridor
NV	Nařízení vlády
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
O	kategorie odpadu ostatní
ORL	odlučovač ropných látek
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PK	pozemní komunikace
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
p.t.	pod terénem
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
TKO	tuhý komunální odpad
ÚSES	územní systém ekologické stability
ZPF	zemědělský půdní fond

Úvod

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV

je vypracováno ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb. (dále jen zákon). Slouží jako podklad pro provedení zjišťovacího řízení podle § 7 zákona.

Oznámení je zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona.

Předkládaný záměr byl v předchozím období předmětem zjišťovacího řízení záměru "Silnice I/53 Lechovice - Pohořelice". Závěr zjišťovacího řízení, vydaný Krajským úřadem Jihomoravského kraje (č.j. JMK 101325/2007 ze dne 4. 10. 2007), byl takový, že záměr nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Protože v rámci další projekční přípravy byly v záměru navrženy dílčí změny (týkající se zejména řešení křižovatek, které jsou nově navrženy jako mimoúrovňové), je záměr předkládán znovu do zjišťovacího řízení v podobě dle nového projekčního řešení. Záměr však prakticky odpovídá předchozímu řešení, je umístován do identického prostoru a předpoklady posouzení možných vlivů se tak oproti původnímu záměru významně nemění. Stejná je kategorie komunikace (S11,5/80), je zachováno dvoupruhové šířkové uspořádání, identické jsou prognózované intenzity dopravy, obdobné je i prostorové řešení záměru (směrové, výškové a šířkové uspořádání), nový je však návrh mimoúrovňových křižovatek.

Vyjádření, shromážděná v předchozím zjišťovacím řízení, byla použita jako podklad pro zpracování tohoto oznámení a zohledněna při posouzení možných vlivů a návrhu opatření. Stejně tak zůstávají v platnosti i cílené studie, zpracované v rámci oznámení, které bylo podkladem pro předchozí zjišťovací řízení (týká se zejména hlukové a rozptylové studie, které jsou beze zbytku platné i pro nové řešení).

ČÁST A

(ÚDAJE O OZNAMOVATELI)

A.1. Obchodní firma

Ředitelství silnic a dálnic ČR

A.2. IČ

65993390

A.3. Sídlo

Na Pankráci 546/56
145 05 Praha 4

A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Tomáš Vyhlídal
investiční referent

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Brno
Šumavská 525/33
656 09 Brno

tel.: 549 133 457

e-mail: tomas.vyhliidal@rsd.cz

ČÁST B

(ÚDAJE O ZÁMĚRU)

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název a zařazení záměru

Název záměru

Silnice I/53 Lechovice - Miroslav.

Zařazení záměru

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., je záměr zařazen následovně:

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

Dle §4 uvedeného zákona patří pod odstavec (1) písmeno b) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je rekonstrukce silnice I/53 v úseku Lechovice - Miroslav v těchto parametrech:

třída silnice:	I
celková délka:	cca 7,1 km
návrhová kategorie:	S11,5/80
šířkové uspořádání:	dva jízdní pruhy

Úprava se týká stávající silnice a jejího bezprostředního okolí. V rámci záměru dojde k modernizaci směrového, šířkového a výškového uspořádání silnice na stávající trase a k rekonstrukci souvisejících objektů (křižovatky, autobusové zastávky, dotčené inženýrské sítě a odvodnění).

B.I.3. Umístění záměru

Záměr je umístěn následovně:

Kraj	Okres	Obec	Katastrální území
Jihomoravský	Znojmo	Oleksovice	k.ú. Oleksovice
		Čejkovice	k.ú. Čejkovice u Znojma
		Mackovice	k.ú. Mackovice
		Miroslav	k.ú. Miroslav

Prostor a okolí záměru v uvedených katastrálních územích jsou pro účely zpracování tohoto oznámení nazývány tzv. dotčeným územím.

Rozsah dotčeného úseku silnice I/53 je zřejmý z následujícího obrázku:

Obr.: Umístění záměru (M 1 : 100 000)



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

Charakterem záměru je rekonstrukce stávající silnice I/53 v úseku Lechovice - Miroslav v délce cca 7,1 km.

Záměr je součástí úprav silnice I/53 mezi Znojmem a Pohořelicemi. Cílem je homogenizace celého úseku v kategorii S11,5/80 a úprava nivelety silnice dle platných projekčních norem tak, aby byly splněny bezpečnostní požadavky a zároveň bylo dosaženo přiměřeného komfortu dopravy. Řešená stavba je součástí souboru staveb, navržených v souvislosti s opravou silnice I/53 v úseku Znojmo - Pohořelice:

Stavba I Znojmo - Lechovice (km 4,100 - 11,292)
(stavba byla v období 01 - 04/2009 řešena ve stupni DÚR)

Úsek mezi stavbami I a II (km 11,292 - 16,004) je řešen v rámci samostatné stavby obchvat Lechovice.

Stavba II Lechovice - Miroslav (km 16,000 - 23,100, dl. 7100 m)
(ISPROFIN č. 3271126320)

Stavba III Miroslav - Branišovice (km 23,100 - 28,300, dl. 5200 m)
(ISPROFIN č. 3271126321)

Stavba IV Branišovice - Pohořelice (km 28,300 - 36,100, dl. 7800 m)
(ISPROFIN č. 3271126322)

Zároveň se záměrem (stavba II) je tedy předkládán záměr rekonstrukce silnice I/53 v úsecích Miroslav - Branišovice (stavba III) a Branišovice - Pohořelice (stavba IV). Spolu s těmito úseky tvoří záměr ucelený tah mezi Lechovicemi a Pohořelicemi. Je proto připravován v kontextu uceleného tahu, jehož tvoří dílčí etapu. Stejně tak je i hodnocen z hlediska vlivů na životní prostředí¹.

Mezi uvedenými úseky silnice nedochází ke kumulaci vlivů resp. spolupůsobícímu účinku na životní prostředí. Všechny úseky jsou rekonstrukcí stávající (existující) silnice, nedochází proto ani k nárůstu intenzit dopravy oproti stavu bez realizace záměru.

V dotčeném území dále nejsou připravovány jiné komunikační stavby resp. jiné aktivity, které by mohly vést ke kumulaci vlivů s předkládaným záměrem.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Zdůvodnění potřeby záměru

Záměr je součástí dlouhodobé koncepce investora (Ředitelství silnic a dálnic České republiky), zaměřené na zkvalitnění silniční sítě.

Silnice I/53 zajišťuje propojení dvou významných nadregionálních komunikací trasovaných ve směru sever - jih, a to silnice I/38 a silnice R52. Silnice I/53 začíná ve Znojmě na silnici I/38 a je ukončena v Pohořelicích navázáním na rychlostní silnici R52. Představuje tak důležitou spojnicí brněnské aglomerace se silnicí I/38 a tím i s městem Znojmem a významným hraničním přechodem Hatě/Kleinhaugsdorf mezi ČR a Rakouskem.

Stávající silnice I/53 mezi Znojmem a Pohořelicemi je v nevyhovujícím stavu a vykazuje dlouhodobě vysokou nehodovost. Mezi základní problémy a závady v řešeném úseku trasy patří:

- nevyhovující poloměry zaoblení lomů nivelety - nepřehledné horizonty,
- dlouhé přímé úseky podporující průjezdy vysokými rychlostmi,
- nevyhovující rozhledové poměry v křižovatkách, vyplývající z nevhodného úhlu křížení, situování stávajícího stromořadí a autobusových zastávek v prostoru rozhledových trojúhelníků křižovatek,
- nevyhovující tvary křižovatek, absence pruhů pro odbočení vlevo a pro odbočení vpravo na vedlejší komunikace, nebo naopak výskyt abnormálně velkých ploch bez určení dopravní funkce,
- umístění zastávek autobusové dopravy na silnici, to vyvolává nutnost přecházení cestujících,
- nehomogenní šířkové uspořádání,
- nevyhovující stav vozovky,
- nevyhovující připojení nemovitostí přilehlých k silnici,
- nevhodné odvodnění komunikací a přilehlých ploch,
- chybějící bezpečnostní zařízení (svodidla) podél stromořadí.

Podstatná část trasy má nevyhovující průběh nivelety, vesměs chybí rozhledy pro předjíždění a současné uspořádání křižovatek se silnicemi II. a III. třídy vytváří ve většině případů výrazné bodové závady. Na vozovce a některých mostních objektech se vyskytují poruchy, které byly částečně opravovány, ale během let se z důvodu málo únosného podloží objevily znovu. Zvláště v některých úsecích je povrch vozovky porušen podélnými i příčnými trhlinami a značnými deformacemi (vyjeté koleje).

Je proto navržena homogenizace šířkového uspořádání komunikace v celé délce na jednotnou úroveň v parametrech kategorie S11,5/80 s cílem zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy (včetně pěších) a zároveň s cílem ochrany životního prostředí v okolí komunikace.

¹ Z tohoto důvodu je záměr oznamován samostatně, a to s ohledem na ustanovení § 5, odst. (2) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který uvádí: "(...) V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku." Tato podmínka je splněna, hodnocení zohledňuje kontext uceleného tahu Lechovice - Pohořelice.

Přehled variant, vývoj řešení

Rekonstrukce je navržena ve stávající trase silnice I/53 a není proto řešena variantně.

Předkládaný záměr byl v předchozím období předmětem zjišťovacího řízení záměru "Silnice I/53 Lechovice - Pohořelice". Závěr zjišťovacího řízení, vydaný Krajským úřadem Jihomoravského kraje (č.j. JMK 101325/2007 ze dne 4. 10. 2007), byl takový, že záměr nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Nadále však probíhala jednání o kategorizaci silnice (S11,5/80 se zajištěním podmínek pro předjíždění). Na jednání na úrovni vedení Jihomoravského kraje a vedení Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Brno, byla potvrzena zvolená kategorie S11,5/80 s doplněním mimoúrovňových křížení. Návrhy, diskutované na odborných jednáních ve formě požadavků na tří- popř. čtyřpruhové uspořádání byly tímto rozhodnutím překonány. Hlavním argumentem byla přiměřenost náročnosti řešení ve vztahu ke stávajícím i očekávaným intenzitám dopravy a tím i reálná možnost výstavby záměru. Kapacitní posouzení zde prokázalo, že ani v cílovém roce 2040 nedojde k potřebě návrhu vyšší kategorie. Přesto jsou všechny mostní a jiné křížující objekty navrženy s rezervou pro umožnění uspořádání 2+1 dle ČSN 73 6101.

Protože v rámci projekční přípravy, zohledňující uvedené skutečnosti, byly v záměru navrženy dílčí změny (týkající se zejména řešení křižovatek, které jsou nově navrženy jako mimoúrovňové), je záměr předkládán znovu do zjišťovacího řízení v podobě odpovídající novému projekčnímu řešení.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Výkresová dokumentace záměru, ze které jsou zřejmé uváděné popisné údaje, je doložena v příloze 1 tohoto oznámení.

B.I.6.1. Základní návrhové parametry

Technické parametry trasy jsou navrženy s ohledem na ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Základní návrhové parametry jsou následující:

třída silnice:	I
délka úpravy:	cca 7,1 km
návrhová kategorie:	S11,5/80
šířkové uspořádání:	dva jízdní pruhy
směrodatná rychlost:	$v_s = 90$ km/h
zajištění rozhledu:	pro předjíždění

Kapacitní posouzení prokázalo, že ani v cílovém roce 2040 nedojde k potřebě návrhu vyšší kategorie. Všechny mostní a jiné křížující objekty jsou navrženy s rezervou pro umožnění uspořádání 2+1 dle ČSN 73 6101.

Úpravy silnic II. a III. třídy jsou v řešeném úseku navrženy v kategorii S7,5/50. Přeložky stavbou přeložených připojení polních cest jsou navrženy v kategorii P4,0/30.

B.I.6.2. Technický popis

Začátek úpravy navazuje na konec úpravy obchvatu Lechovic v km 16,000.

Využitím terénních podmínek a splněním předpisů pro návrh nivelety budou křižovatky se silnicemi III/41311 - III/3974 a silnice II/379 řešeny jako mimoúrovňové. Stávající silnice III/3794 v úseku od I/53 po připojení polní cesty bude zrušena a přeložena do trasy polní cesty. Tím dojde k vstřícnému propojení se silnicí III/41311 na Oleksovice. Hospodářský provoz bude v dotčené oblasti zajištěn mimo rámec předkládané stavby úpravou stávajících polních cest mezi Mackovicemi a Čejkovicemi.

Konec úpravy je situován do km 23,100 v prostoru Kašence.

B.1.6.3. Směrové a výškové uspořádání

Silnice I/53 je v řešeném úseku navržena v kategorii S11,5/80. Technické parametry trasy jsou navrženy s ohledem na ustanovení ČSN 73 6101 (Projektování silnic a dálnic), čl. 8.3 pro pojíždění směrodatnou rychlostí 90 km. Přehled návrhových parametrů je uveden v následující tabulce.

Tab.: Přehled hlavních parametrů řešených pozemních komunikací

Komunikace	Kategorie	Základní šířka [m]	R směrový min. [m], (dostředný sklon [%])	Podélný sklon max. [%]	R výškový vypuklý min. [m]	R výškový vydutý min. [m]	Zákl. příčný sklon [m]
I/53	S11,5/80	10,5	750 (5,5)	3,5	37 000	8 000	2,5
II., III. třída	S7,5/50	6,5	50	6,0	500	500	2,5
Polní cesty	P4,0/30	3,0	30	-	-	-	2,5

B.1.6.4. Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání odpovídá návrhové kategorii S11,5/80 dle ČSN 736101 (Projektování silnic a dálnic):

jízdní pruh:	2 x 3,50 m	
vodící proužek:	2 x 0,25 m	
zpevněná krajnice:	2 x 1,50 m	
šířka zpevnění celkem:		10,50 m
nezpevněná krajnice:	2 x 0,50 m	1,00 m
celkem volná šířka komunikace mezi bezpečnostním zařízením:		11,50 m

B.1.6.5. Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena ve složení (orientační údaje):

asfaltový koberec mastixový:		40 mm
postřík spojovací		
asfaltový beton pro ložní vrstvu vozovky:		80 mm
postřík spojovací		
asfaltový beton pro podkladní vrstvu vozovky:		100 mm
postřík infiltrační		
mechanicky zpevněné kamenivo:		200 mm
šterkodrt':	min.	180 mm
celkem konstrukce vozovky:	min.	600 mm

B.1.6.6. Odvodnění

Odvodnění vozovky komunikace je zajištěno příčným a podélným vyspádováním krytu do navržených příkopů. V zářezích budou příkopy doplněny trativody. V násypch bude provedeno protažení podsypné vrstvy k hranici svahu násypu. Příkopy a trativody budou svedeny do stávajícího systému odvodnění (recipient resp. vsakování). Pláň pod vozovkou bude mít příčný sklon min. 3 %.

Podrobný návrh technických prvků odvodnění bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

B.1.6.7. Křižovatky

Pro návrh křižovatek na trase obchvatu jsou limitující požadavky ČSN 73 6102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích).

Současná stavební úprava křižovatek neobsahuje řešení odbočovacích pruhů pro směr vlevo, odbočující vozidla tak z hlediska plynulosti a bezpečnosti dopravy vytvářejí vážnou překážku. Protože stávající silnice

I/53 zajišťuje téměř bezvýhradně i dopravní obsluhu všech přilehlých nemovitostí (polních pozemků), jsou kromě jízd pomalých vozidel i problematická odbočování na vjezdy k nemovitostem, realizovaná v minimálních rychlostech - dochází k častým dopravním nehodám naražením vozidel zezadu. Navrhovaná úprava tyto závady odstraňuje.

Tam, kde to při křížení I/53 se stávajícími silnicemi a účelovými komunikacemi terénní podmínky umožňují, jsou navržena mimoúrovňová křížení. V úseku záměru jde o mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Oleksovice a Mackovice. Na všech ostatních křižovatkách, kde nebude navrhována mimoúrovňová křižovatka, je v souladu s ustanovením ČSN 73 6102 uvažováno s vybavením všech dopravně významných křižovatek samostatnými odbočovacími pruhy pro odbočení vlevo a s vyjížděcími klíny pro odbočení vpravo. Toto řešení umožní odbočování, aniž by došlo k významnému snížení plynulosti provozu na silnici I/53.

B.1.6.8. Mostní objekty

V úseku záměru se nachází tyto mostní objekty:

Most přes silnici III/41311, km 16,190

Most je součástí MÚK Oleksovice. Je navržen jako třípolový s rozpětími polí 13,0 + 20,0 + 13,0 m. Ve druhém poli je převáděna silnice III/41311. Nosná konstrukce mostu je tvořena deskou z předpjatého betonu, případně předpjatými prefabrikovanými nosníky spřaženými se železobetonovou deskou. Šířka mostu je 15,35 m. Opěry jsou masivní, vnitřní podpěry členěné, založení mostu je hlubinné.

Podjezd pod silnicí II/397, km 18,992

Most je součástí MÚK Mackovice. Most je navržen jako spojitá konstrukce z předpjatého betonu o třech polích, rozpětí jednotlivých polí jsou 15,0 + 22,0 + 15,0 m. Nosná konstrukce mostu je tvořena deskou z předpjatého betonu. Šířka mostu je 15,65 m. Opěry jsou masivní, vnitřní podpěry členěné, založení mostu je hlubinné.

Alternativní řešení vzpěradlovou konstrukcí z předpjatého betonu o třech polích, rozpětí jednotlivých polí 11,8 + 17,0 + 11,8 m. Nosná konstrukce mostu je tvořena deskou z předpjatého betonu.

B.1.6.9. Obslužná zařízení

V roce 2010 je uvažováno na Znojemsku se zavedením systému integrované hromadné dopravy. Navržený systém hromadné dopravy uvažuje se zajištěním autobusů do obcí, v tahu silnice I/53 budou až na obec Kašelec a dočasně Branišovice všechny stávající zastávky zrušeny.

V dotčeném úseku se nevyskytují žádné čerpací stanice pohonných hmot.

Se zřízením ostatních obslužných zařízení silnic jako jsou čerpací stanice, parkoviště a odpočívky není v řešeném úseku uvažováno. Na stávajícím silničním tělese se vyskytují rozšířené plochy, které by mohly být považovány za odstavné plochy či odpočívky. S jejich obnovením není uvažováno, všechny nepotřebné zbytkové plochy bývalého silničního tělesa budou rekultivovány.

B.1.6.10. Bezpečnostní zařízení

V řešeném úseku budou použita silniční svodidla a směrové sloupky, osazené dle platných předpisů. Svodidla budou umístěna především v úsecích lemovaných stromořadím a na náspech. Podrobný návrh umístění bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

B.1.6.11. Přeložky inženýrských sítí

Stavba vyvolá přeložky elektrifikační a plynárenské sítě, telekomunikačních a vodárenských zařízení. Detaily budou dořešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

V dotčeném úseku se nachází tyto sítě:

- I/53, km 18,972, přeložka místního kabelu O2
- I/53, km 19,031, přeložka vtl plynovodu
- I/53, km 19,152, přeložka nadzemní vn
- I/53, km 22,592, přeložka vodovodu
- I/53, km 22,601, přeložka místního kabelu O2, přeložka vn
- I/53, km 22,938, přeložka vodovodu
- III/3974, km 0,396, ochrana vtl plynovodu
- II/397, km 0,152, ochrana vtl plynovodu

B.I.6.12. Vegetační úpravy

Svahy nového zemního tělesa budou ohumusovány, osety travní směsí (nízko rostoucích trav) a budou osázeny autochtonními keři a dřevinami, jejich účelem bude začlenění nového silničního tělesa do krajiny a k zabránění eroze svahů. Vegetační úpravy rovněž přispívají ke zlepšení biologických poměrů v okolí komunikace.

V rámci realizace záměru budou ponechány stávající stromové výsadby podél silnice, které nebudou v prostorové kolizi s rekonstruovaným tělesem silnice. Alespoň jedna strana stromořadí tak zůstane zachována.

B.I.6.13. Příprava a provádění

Návrh harmonogramu přípravy a výstavby vychází z předpokladů, dohodnutých v průběhu projednávání s dotčenými obcemi a správci silniční sítě:

- s ohledem na aktuálnost a platnost územně plánovací dokumentace je uvažováno s realizací ve výhledu cca 10 let,
- předpokládá se, že celá trasa bude realizována v období 2013 - 2020,
- roční stavební náklady se budou pohybovat ve výši max. 800 mil. Kč.

Z hlediska provádění je navrženo soubor staveb realizovat v tomto sledu:

1. etapa Znojmo - Lechovice
2. etapa Lechovice - Miroslav
3. etapa Branišovice - Pohořelice
4. etapa Miroslav - Branišovice

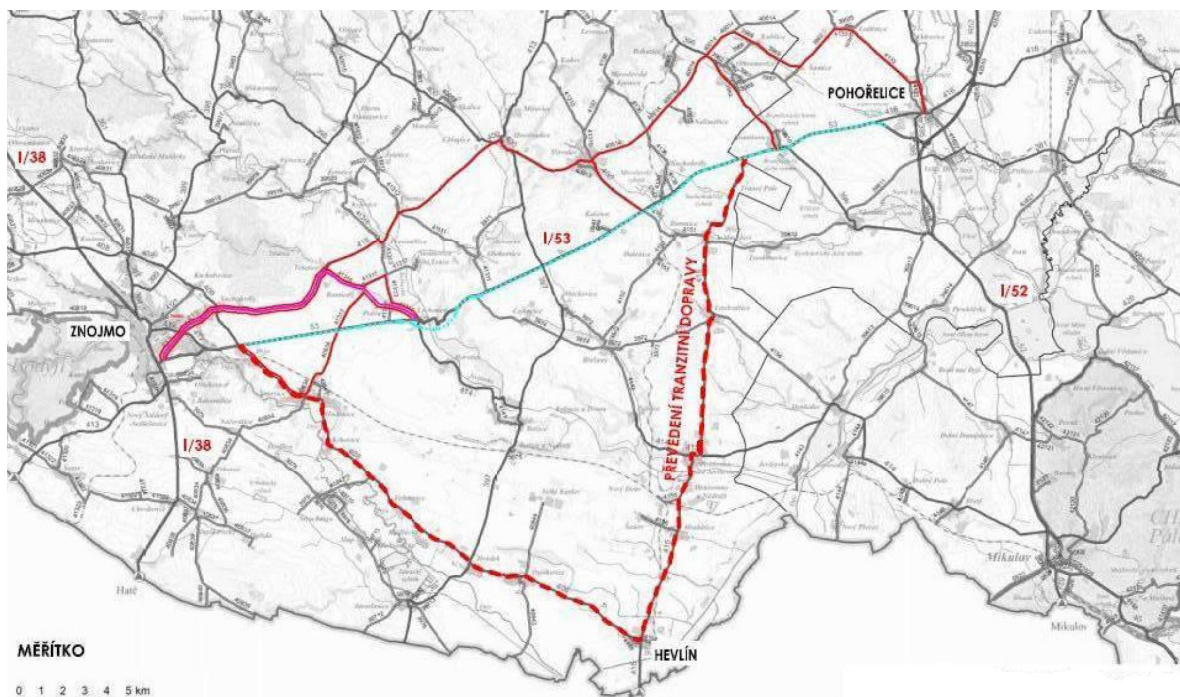
Nejdůležitějším a investičně i časově nejnáročnějším úsekem je 4. etapa, která je navržena tak, aby umožnila provádění stavebních prací pokud možno při zachování provozu na stávající silnici a s ohledem na minimalizaci ztrát v oblasti připojovacích úseků na stávající stav.

Stavba bude vyžadovat v některých fázích totální uzavírku. V ostatních fázích výstavby by mělo být pokračováno za provozu, s využitím jednosměrného provozu stavenišť a možností převedení opačného směru objížděkami. Generelně se uvažuje, že tranzitující provoz těžké nákladní dopravy bude odkloněn širším okolím buď na silnici I/52-R52 nebo po silnici II/396. Ve směru Brno - Znojmo se nabízí trasa přes Loděnici - Miroslav - Hostěradice a dále po silnici II/413 nebo na Lechovice. Tato možnost by ale měla být využívána pouze ve zvláštních situacích a po dobu nezbytně nutnou. Ve směru Znojmo - Brno se uvažuje s lokálními objízdny trasami přes Tasovice - Hodonice nebo dále Čejkovice - Mackovice s možností využití silnice II/396 na Trnové Pole. Dopravní situace na silnicích nižšího řádu, které jsou využívány především k zajištění regionální dopravní obsluhy, by tedy neměla být výstavbou záměru negativně ovlivněna.

Dokončovací práce by měly být realizovány již za plného provozu z rozšířené vozovky tak, že bude střídavě využíváno cca 6,0 m šířky pro provoz v obou směrech a cca 4,5 m šířky (včetně případných oddělovacích elementů) jako pracovní prostor dodavatele stavby.

Možné objízdny trasy jsou zřejmé z následujícího obrázku.

Obr.: Schéma objízdných tras



B.I.6.14. Rekultivace

Všechny nepotřebné zbytkové plochy stávajícího silničního tělesa I/53 resp. navazujících komunikací budou odstraněny a rekultivovány.

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

Předpokládaný termín zahájení: po roce 2012
Předpokládaný termín dokončení: do roku 2020 (celý tah I/53)

B.I.8. Vyčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčeny jsou následující územně samosprávné celky:

kraj:	Jihomoravský	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno tel.: 541 651 111
obce:	Městys Oleksovice	Městys Oleksovice Oleksovice 69 671 62 Oleksovice tel.: 515 271 413
	Obec Čejkovice	Obec Čejkovice Čejkovice 671 65 Čejkovice tel.: 515 277 203

Obec Mackovice

Obec Mackovice
Mackovice
671 78 Jiřice u Miroslavi
tel.: 515 277 114

Město Miroslav

Město Miroslav
Náměstí Svobody 1
671 72 Miroslav
tel.: 515 333 201, 515 333 202

B.I.9. Vyčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů

Záměr podléhá zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). V rámci tohoto zákona budou v průběhu přípravy záměru probíhat řízení o vydání těchto správních rozhodnutí:

- územní rozhodnutí (rozhodnutí o umístění stavby),
- stavební povolení.

Záměr se nachází ve správním obvodu těchto stavebních úřadů:

Úřad městyse Prosiměřice
(pro k.ú. Oleksovice)

Úřad městyse Prosiměřice
Stavební úřad
Prosiměřice 197
671 61 Prosiměřice
tel.: 515 271 432
fax: 515 271 512

Městský úřad Hrušovany nad Jevišovkou
(pro k.ú. Čejkovice u Znojma, Mackovice)

Městský úřad Hrušovany nad Jevišovkou
Stavební úřad
Náměstí Míru 22
671 67 Hrušovany nad Jevišovkou
tel.: 515 229 101
fax: 515 229 101

Městský úřad Miroslav
(pro k.ú. Miroslav)

Městský úřad Miroslav
Stavební úřad
Náměstí Svobody 1
671 72 Miroslav
tel.: 515 333 201, 515 333 202
fax: 515 333 608

Záměr se nachází ve správním obvodu více stavebních úřadů. Proto ve smyslu § 13, odst. (5) stavebního zákona provede řízení a vydá rozhodnutí nejbližší společně nadřízený stavební úřad, tj.:

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Krajský úřad - Jihomoravský kraj
Odbor územního plánování
a stavebního řádu
Žerotínovo náměstí 449/3
601 82 Brno
tel.: 541 651 362
fax: 541 651 369

Ten také může (ve smyslu § 13, odst. (5) stavebního zákona) stanovit, že řízení provede a rozhodnutí vydá některý ze stavebních úřadů, v jehož správním obvodu se má stavba uskutečnit.

Rozhodnutí o příslušném stavebním úřadu bude provedeno následně.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Trvalý zábor: cca 70 000 m², z toho:

ZPF: cca 70 000 m²
PUPFL: 0 m²

Realizace záměru si vyžádá trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF). Jeho rozsah je dán plochou mimo těleso stávající komunikace (její šířka v koruně je variabilní - cca 7 až 8 m). V rámci záměru dojde k homogenizaci šířkového uspořádání komunikace v celé délce na jednotnou úroveň šířky v koruně silnice 11,5 m, což generelně předpokládá rozšíření o cca 3,5 m. Do celkové plošné bilance byly zahrnuty rovněž plochy určené pro výstavbu nově navržených mimoúrovňových křižovatek.

Protože není k dispozici výčet dotčených pozemků (záborový elaborát), je konzervativně předpokládáno, že celý zábor se bude dotýkat ZPF, a to vzhledem k tomu, že v kontaktním území silnice se nachází zemědělsky obdělávané plochy.

plocha stávající komunikace: cca 65 000 m²

Kategorizováno jako ostatní plocha, způsob využití ostatní komunikace.

Dočasný zábor: cca jednotky tisíc m²
(rozsah záboru dosud nebyl stanoven)

Dočasný zábor po dobu výstavby se předpokládá na dobu cca 2 let. Přednostně se předpokládá zábor ostatních funkčních ploch, pozemky ZPF budou využity pouze doplňkově, využití lesních pozemků (PUPFL) je vyloučeno.

Dotčené katastrální území: Oleksovice (710121)
Čejkovice u Znojma (619019)
Mackovice (689718)
Miroslav (695378)

B.II.2. Voda

Pitná voda: bez nároků (bezobslužný provoz)

Požární voda: bez nároků (mobilní zdroj)

Ostatní (technologická) voda: bez nároků

Výstavba: pitná voda: spotřeba nespecifikována (běžná)

Pitná voda bude spotřebována při zabezpečování osobní hygieny stavebních dělníků - relativně malá množství - v řádu jednotek m³ denně. Voda pro hygienické potřeby bude zajišťována obvyklým způsobem (dovoz cisternou, případně napojení objektů na existující rozvody vody), a to podle charakteru a umístění staveništního zařízení (dočasné objekty zařízení staveniště, mobilní sociální zařízení, aj.). Pro pitné účely se předpokládá dovoz balené vody.

ostatní (technologická) voda: spotřeba nespecifikována (běžná)

Příprava betonových směsí, zvlhčování betonu, mytí povrchu vozovky před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky apod. Užitková voda pro tyto účely bude na staveniště dovážena v cisternách případně budou využity existující rozvody, výroba betonových směsí (doposud neurčena) bude disponovat vlastním zdrojem.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie:	bez nároků
Zemní plyn:	bez nároků
Ostatní:	bez nároků
Výstavba:	nespecifikováno

Stavební a konstrukční materiály, množství běžné, jednorázově, bez nároků na pravidelný odběr.
Bilance zemních prací je přibližně vyrovnaná (resp. mírně deficitní), nevznikají významné nároky na transport výkopové zeminy resp. násypového materiálu.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Doprava:	provoz:	bez nároků
	výstavba:	cca desítky nákladních vozidel/den
Ostatní:		bez významných nároků

Záměr je (resp. bude) přímou součástí dopravní infrastruktury území, neklade na ni žádné dodatečné nároky. Charakterem záměru je rekonstrukce stávající silnice I/53, která z dopravního hlediska vykazuje řadu závad. Nedochozí tedy k vzniku nové dopravní trasy, která by převzala dopravní zatížení z jiných komunikací. Intenzity dopravy na silnici I/53 po realizaci záměru budou odpovídat stávajícímu stavu resp. trendu.

Záměr nevyvolává bezprostřední nároky na realizaci dalších komunikačních staveb ani bezprostřední zvýšení celkového počtu vozidel, pohybujících se po komunikacích.

Stávající a očekávané intenzity dopravy v území jsou uvedeny v kapitole C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura (strana 33 tohoto oznámení).

Stavební doprava v období výstavby (do cca 2 let) bude variabilní v závislosti na prováděných pracích a bude se pohybovat v řádu nejvýše několik desítek nákladních vozidel za den.

Přeložka bude budována v kontaktu se stávající silnicí, v některých fázích výstavby se předpokládá uzavírka a z ní vyplývající objízdná trasa.

Záměr nemá významné nároky na odběr energií a médií.

Jednotlivé sítě, dotčené výstavbou, budou uvedeny do původního stavu resp. do stavu vyžadovaného jejich správci.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Bodové zdroje:	bez výstupů
----------------	-------------

V souvislosti se záměrem nevznikne žádný bodový zdroj znečištění ovzduší.

Liniové zdroje: Přehled emise pro dílčí úseky záměru je proveden v následující tabulce:

úsek	tuhé látky [kg/km.den]	SO ₂ [kg/km.den]	NO _x [kg/km.den]	CO [kg/km.den]	org. látky [kg/km.den]
6-2076	0,480	0,054	5,057	7,484	1,621
6-2080	0,606	0,065	6,209	9,115	2,001

Liniový zdroj znečištění ovzduší představuje automobilová doprava, využívající záměr. Uvedené hodnoty vychází z prognózovaných intenzit dopravy na jednotlivých sčítacích úsecích (viz kapitola C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura, strana 33 tohoto oznámení, rok 2020), parametrů komunikace a emisních faktorů dle MEFA 02.

Plošné zdroje (výstavba):

proměnné

Při zásazích do terénu bude docházet k emisi prашných částic. Emitované množství není specifikováno (bude velmi proměnné v závislosti na klimatických podmínkách), jsou navržena všeobecná opatření pro omezení emise. Doba emise bude omezená. Dalším zdrojem emisí budou motory stavebních strojů a mechanismů a vozidel obsluhujících stavbu.

B.III.2. Odpadní voda

Provoz:

splaškové vody:

nejsou produkovány

srážkové vody: stávající stav:

cca 55 000 m³/rok

stav po rekonstrukci:

cca 74 000 m³/rok

Množství odpadních vod ve skutečnosti do konečného recipientu neodteče v celém objemu, část srážek se odpaří či zasákne. Za srážkové odpadní vody se považují vody, jejichž zdrojem jsou atmosférické srážky (dešťové, sněhové) a které budou odvedeny ze zpevněného povrchu komunikace a přílehlých svahů a násypů.

Výstavba:

splaškové vody:

řádově jednotky m³/den

Předpokládá se využití mobilních WC a sociálních zařízení, vybavených bezodtokými jímkami.

srážkové vody:

nespecifikováno

Množství srážkových odpadních vod bude s postupem výstavby narůstat až dosáhne objemů obdobných jako ve fázi provozu. Na rozdíl od období provozu není předpokládáno její znečištění (zejména solemi při zimní údržbě), takže její jakost nebude změněna (§ 38 zák. č. 254/2001 Sb., vodní zákon) a proto není považována za odpadní vodu.

technologické vody:

spotřeba nspecifikována (běžná)

Jde o vodu použitou pro výrobu betonu, skrápění apod.

B.III.3. Odpady

Provoz, údržba:

skupina 20 Komunální odpady

Jde převážně o odpady z údržby zeleně (20 02 01 Biologicky rozložitelný odpad) a z čištění komunikací a silničního pozemku (20 03 01 Směsný komunální odpad, 20 03 03 Uliční smetky). Kategorie O. Produkce pravidelná, množství v řádu cca desítek tun za rok.

skupina 17 Stavební a demoliční odpady
skupina 15 Odpadní obaly

Jde o odpady z oprav komunikace, konstrukčních prvků resp. dopravního značení (17 03 Asfaltové směsi, dehet, 17 04 Kovy, 17 05 Zemina, kamení a vytěžená hlušina, 17 09 Jiné stavební a demoliční odpady, 15 01 Obaly). Kategorie převážně O, výjimečně N (zejména zbytky nátěrových hmot resp. absorpční činidla). Produkce nepravidelná a málo častá, množství nspecifikováno.

Problematika odpadového hospodářství za provozu záměru je spolehlivě řešitelná v rámci platné legislativy, tj. v režimu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpady budou tříděny a shromažďovány dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem. Původcem odpadu bude správce komunikace, odpady budou zneškodňovány oprávněnou osobou.

Výstavba:

skupina 17 Stavební a demoliční odpady
skupina 15 Odpadní obaly
skupina 20 Komunální odpady

Jde o odpady z výstavby komunikace a jejího příslušenství (17 01 Beton, cihly, tašky a keramika, 17 02 Dřevo, sklo a plasty, 17 03 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu, 17 04 Kovy, 17 05 Zemina, kamení a vytěžená hlušina, 17 09 Jiné stavební a demoliční odpady, 15 01 Obaly). Kategorie převážně O, výjimečně N (zejména zbytky nátěrových hmot resp. absorpční činidla). Produkce jednorázová (po dobu výstavby), množství v řádu cca tisíců tun (výkopová zemina a kamení) resp. desítek tun (ostatní).

Záměr vykazuje vyrovnanou bilanci resp. mírný bilanční deficit násypového materiálu, nebudou proto vyvolány nároky na ukládání významnějšího množství výkopové zeminy a kamení (s výjimkou materiálů nevhodných pro použití do násypu).

Problematika odpadového hospodářství při výstavbě je spolehlivě řešitelná v rámci platné legislativy, tj. v režimu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpady budou tříděny a shromažďovány dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem. Původcem odpadu bude prováděcí firma, odpady budou zneškodňovány oprávněnou osobou.

B.III.4. Ostatní

Hluk:	doprava:	nespecifikováno
	Pozn.: Hlukové parametry dopravního proudu na veřejných komunikacích nejsou výpočtově určeny hlukovými emisemi jednotlivých vozidel, ale skladbou a intenzitou dopravního proudu. Bližší údaje o dopravním hluku viz. kapitola D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky (strana 37 tohoto oznámení).	
	v průběhu výstavby:	do $L_A = 90$ dB/5 m (špičkově krátkodobě) do $L_A = 75$ dB/5 m (průměrně) jen v denním období mezi 7:00 až 21:00 v nočním období bez stavební činnosti
Vibrace:		nejsou produkovány
	Potenciální vibrace vznikající na komunikaci při provozu silniční dopravy jsou utlumeny v podloží na zanedbatelné hodnoty již v bezprostředním okolí místa jejich vzniku (do vzdálenosti nejvýše v řádu jednotek metrů od zdroje) a nešíří se do širšího okolí. Totéž se týká i o období provádění stavebních prací (stavební doprava a technologie). Při bourání starých vozovek nelze vyloučit použití těžkých bouracích kladiv, i v tomto případě však vznikající vibrace nebudou významné. Případné využití trhacích (střelných) prací při výstavbě bude respektovat technická i hygienická omezení (ČSN 73 0036 Seismické zatížení staveb, Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).	
Zařízení:	ionizující zařízení:	zdroje nejsou používány
	elektromagnetické zařízení:	zdroje nejsou používány
Další fyzikální nebo biologické faktory:		nejsou používány

B.III.5. Doplňující údaje

Výstavba ani provoz záměru nebude produkovat žádné další významné výstupy do životního prostředí. Součástí záměru nejsou ani významné terénní úpravy nebo zásahy do krajiny.

Záměr nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Vytváří pouze běžně akceptovaná rizika vzniku dopravních nehod, oproti současnému stavu přitom dochází k omezení tohoto rizika.

ČÁST C

(ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)

C.I.

VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Dotčené území se nenachází v území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny. To prakticky znamená:

- V dotčeném území se nenachází žádné zvláště chráněné území (ZCHÚ) ani není dotčené území součástí žádného zvláště chráněného území. Dotčené území neleží v národním parku nebo chráněné krajinné oblasti, v dotčeném území nejsou vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky. Nejbližším ZCHÚ je přírodní památka (PP) Oleksovické vřesoviště (cca 1,2 km severně), území nebude záměrem dotčeno.
- Dotčené území není součástí přírodního parku.
- Dotčené území není součástí území vyhlášeného jako Natura 2000. Nejbližším územím soustavy Natura 2000 je evropsky významná lokalita CZ0623041 Jevišovka, vzdálena cca 1500 m, nebude záměrem dotčena.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, ani do VKP ze zákona.
- V dotčeném území se vyskytují prvky územního systému ekologické stability. Blíže viz kapitola C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy (strana 29 tohoto oznámení) a příloha 1.3 Ortofotomapa dotčeného území, ekologické vztahy.

Dotčené území (území působnosti stavebních úřadů Prosiměřice, Hrušovany nad Jevišovkou a Miroslav) není dle sdělení č. 8 odboru ochrany ovzduší MŽP ČR, uveřejněném ve věstníku MŽP částka 6 z června 2009, zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO).

Dotčené území se vyhýbá hustě obydleným územím a zastavěným oblastem.

Trasa záměru nekříží žádný vodní tok.

V dotčeném území se nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Dotčené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V dotčeném území nebyly zjištěny střety s aktivními ložisky nerostných surovin, chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory, evidované v rozsahu map ložiskové ochrany.

V dotčeném území nebyly zjištěny staré ekologické zátěže, které by vyžadovaly sanační zásah.

Záměru není v konfliktu s hmotným majetkem. Možnost archeologického nálezu v průběhu zemních prací není jednoznačně vyloučena.

V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost záměru. Podrobnější údaje viz příslušné kapitoly části C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území (strana 21 tohoto oznámení a strany následující).

C.II.

STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Silnice I/53 prochází mimo zastavěná území, bez průchodu obytnými oblastmi. Do kontaktu s obytnou zástavbou se dostává ve městě Miroslav, místní část Kašenec. Silnice zde prochází po okraji zastavěné oblasti, kde se nachází několik obytných domů. Celkový počet zde bydlících obyvatel lze odhadnout v řádu několika jednotek.

Zdravotní stav obyvatel ani další sociodemografické údaje nebyly pro účely zpracování tohoto oznámení zjišťovány.

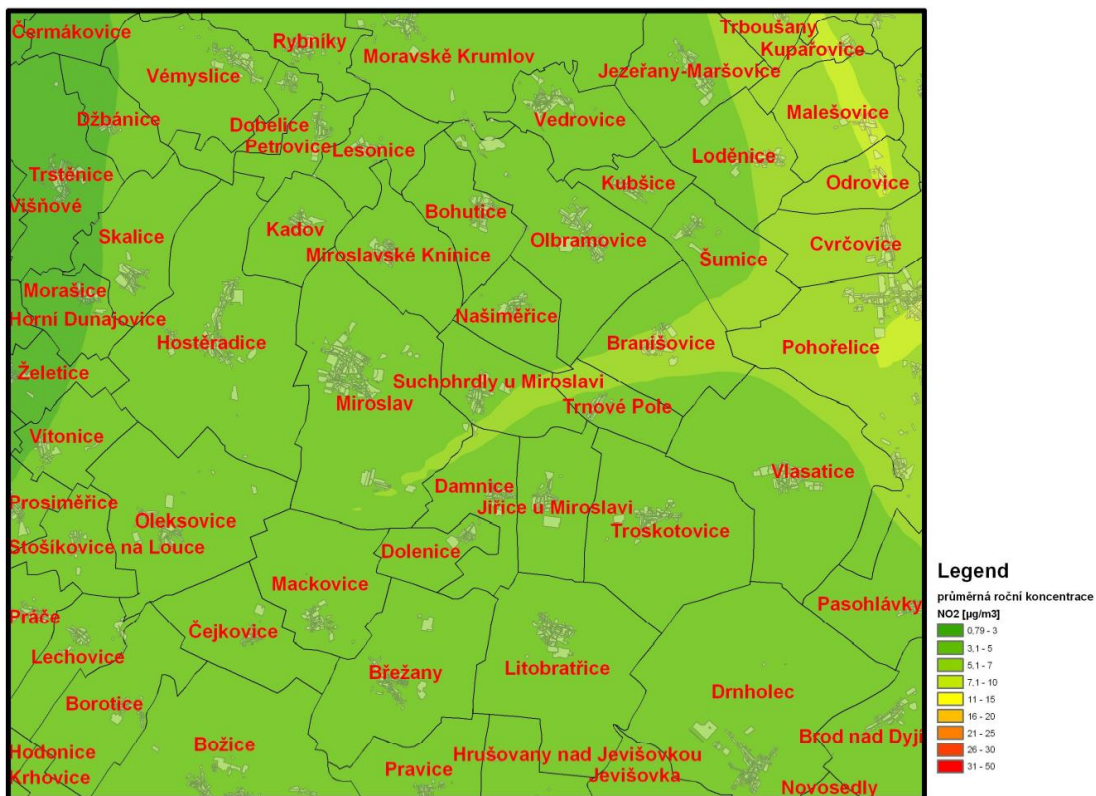
C.II.2. Ovzduší a klima

Kvalita ovzduší

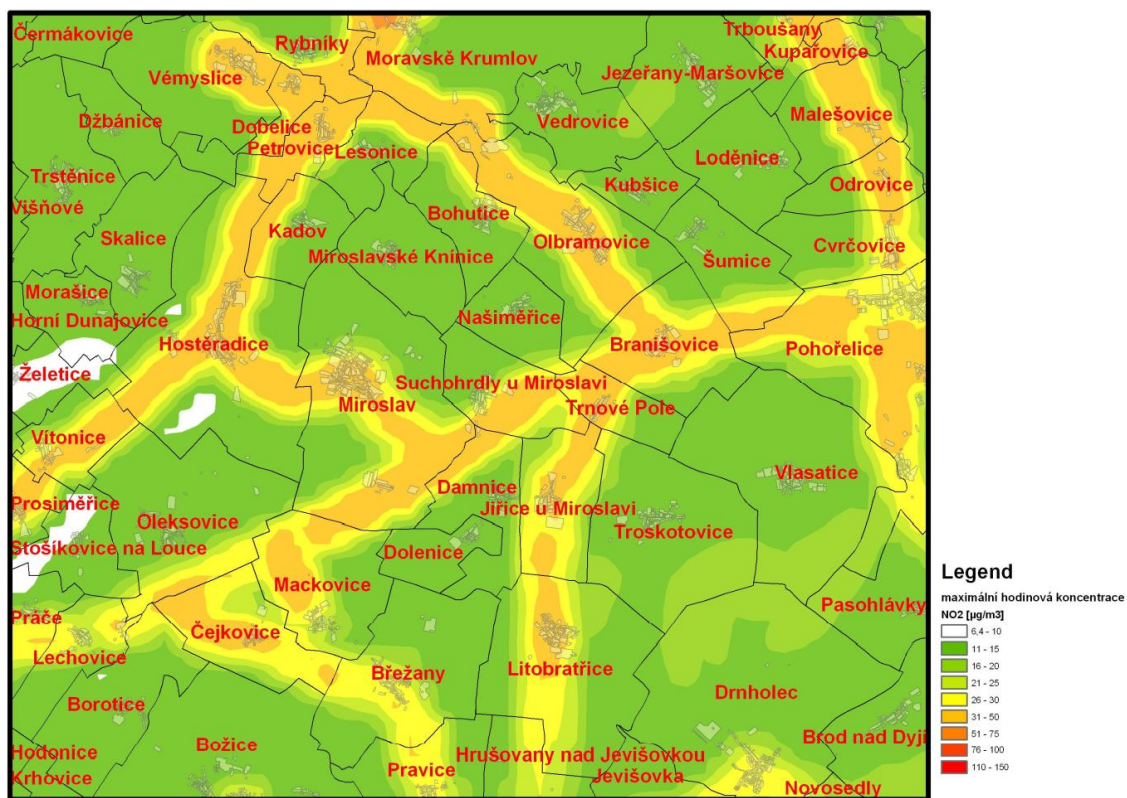
Dotčené území spadá pod působnost stavebních úřadů Prosiměřice, Hrušovany nad Jevišovkou a Miroslav a není dle sdělení č. 8 odboru ochrany ovzduší MŽP ČR, uveřejněném ve věstníku MŽP částka 6 z června 2009, zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO).

V blízkosti hodnoceného záměru se neprovádí soustavné sledování kvality ovzduší, pro popis imisní zátěže území tedy vycházíme z rozptylové studie, zpracované v rámci Krajského programu snižování emisí (Integrovaný krajský program snižování emisí znečišťujících látek Jihomoravského kraje, ČHMÚ, 2004). Pole koncentrací je zřejmé z následujících obrázků.

Obr.: Oxid dusičitý (NO₂), průměrná roční koncentrace

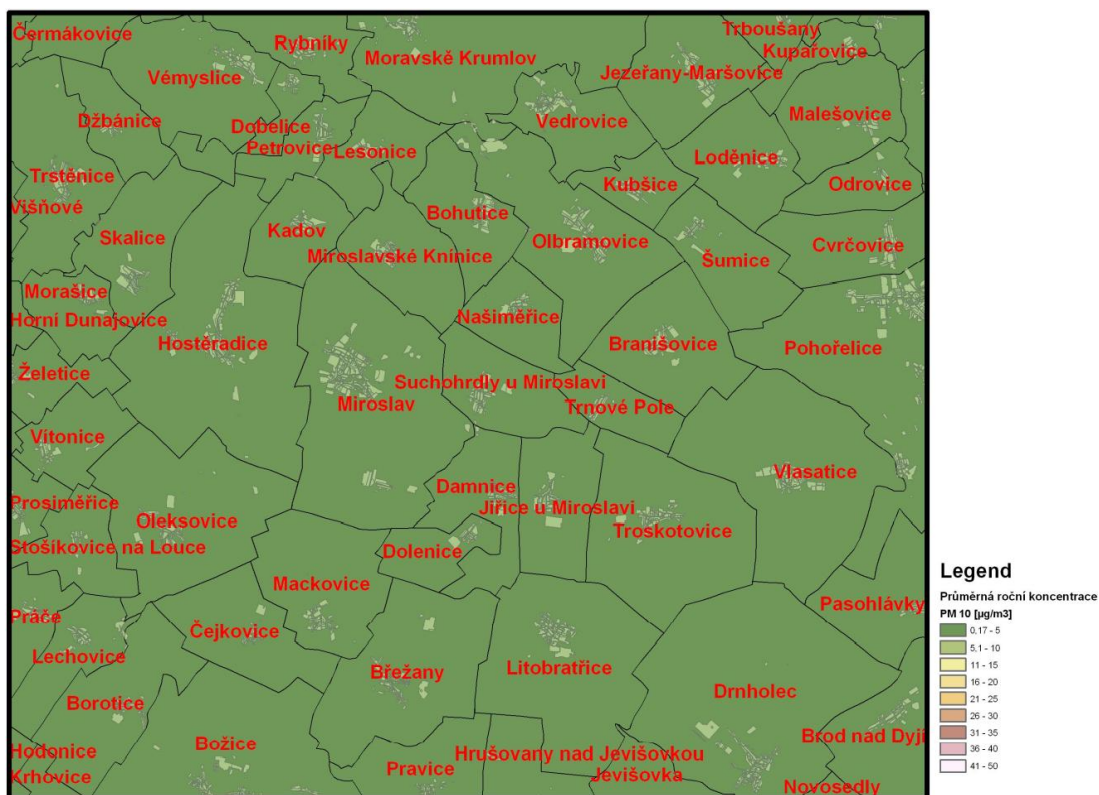


Obr.: Oxid dusičitý (NO₂), maximální hodinová koncentrace

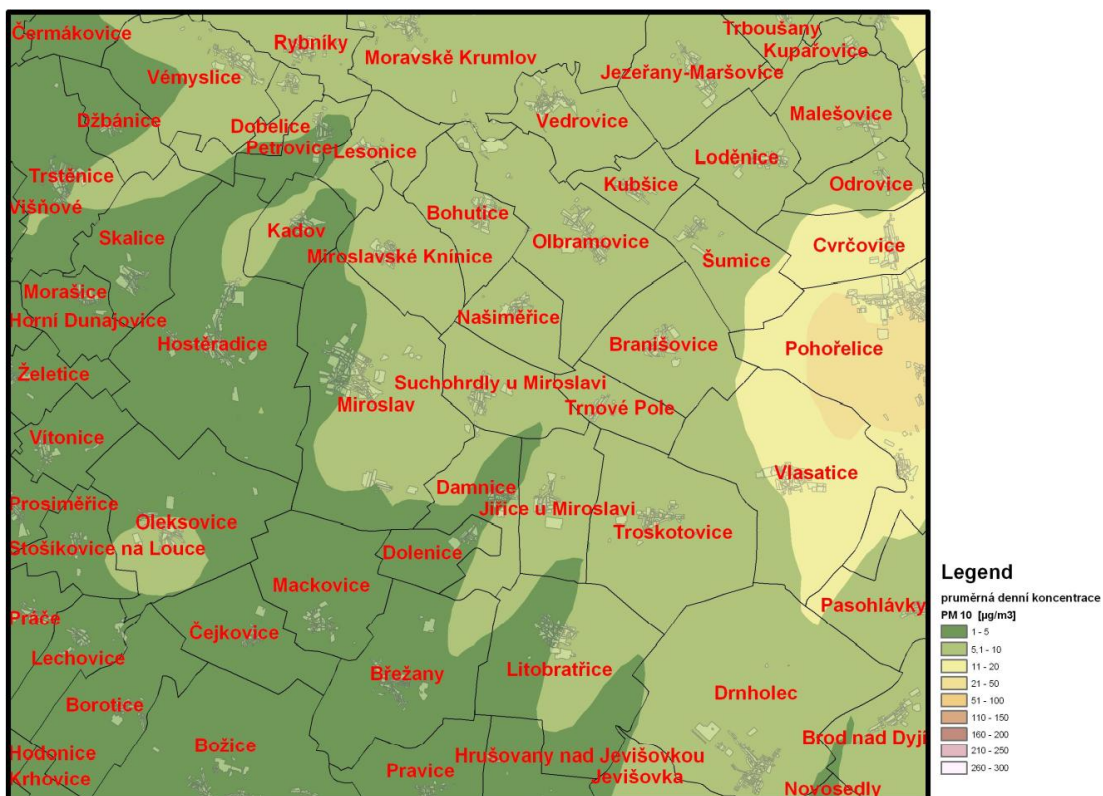


Imisní zátěž NO₂ v prostoru záměru se pohybuje u ročních průměrných koncentrací v rozmezí 3 - 5 µg/m³, u maximálních hodinových koncentrací pak v rozmezí 20 - 50 µg/m³ (s maximem v blízkosti silnice I/53).

Obr.: PM₁₀, průměrná roční koncentrace



Obr.: PM₁₀, průměrná denní koncentrace



Imisní zátěž v prostoru záměru se pohybuje u ročních průměrných koncentrací v rozmezí 0,2 - 5 µg/m³, u maximálních 24hodinových koncentrací pak v rozmezí 1 - 10 µg/m³.

Klimatické faktory

Z klimatického hlediska leží lokalita v klimatické oblasti T4, tedy v teplé oblasti s následující charakteristikou:

T4 - velmi dlouhé léto, velmi teplé a velmi suché, přechodné období velmi krátké, s teplým jarem a podzimem, zima krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Další údaje shrnujeme v následující tabulce:

Tab.: Charakteristika klimatické oblasti T4

Počet letních dnů	60 až 70
Počet dnů s průměrnou teplotou 10° a více	170 až 180
Počet mrazových dnů	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	19 až 20
Průměrná teplota v dubnu	9 až 10
Průměrná teplota v říjnu	9 až 10
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více	80 až 90
Srážkový úhrn ve vegetačním období	300 až 350
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50
Počet dnů zamračených	110 až 120
Počet dnů jasných	50 až 60

Vlastní trasa záměru se nachází v dobře provětrávané poloze rovinaté krajiny.

C.II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Záměr se nachází mimo zastavěná území a představuje opravu resp. rekonstrukci existující silnice ve stávající trase. Ke kontaktu s chráněným venkovním prostorem dochází v Kašenci (část města Miroslav), kde silnice prochází po okraji zastavěné oblasti, kde se nachází několik obytných domů.

Stávající hluková situace je zde následující:

Tab.: Současná (rok 2005) a budoucí (rok 2020) hluková situace v Kašenci - bez provedení záměru

Bod	Výška [m]	Limit (den/noc) LAeq [dB]	Intenzity roku 2005		Intenzity roku 2020	
			Den LAeq [dB]	Noc LAeq [dB]	Den LAeq [dB]	Noc LAeq [dB]
1	2	60/50	68,1	64,0	69,0	65,1
2	2	60/50	61,7	57,6	62,6	58,6
3	2	60/50	58,2	54,1	59,1	55,2
4	2	60/50	63,5	59,4	64,4	60,4

Umístění výpočtových bodů je zřejmé z následujícího obrázku:

Obr.: Situace v Kašenci, umístění výpočtových bodů



Jednotlivé referenční (výpočtové) body jsou umístěny 2 metry před fasádami domů a od trasy silnice jsou vzdáleny 5 až 25 metrů.

Z tabulky je zřejmé, že bez provedení záměru je v nejbližším nebo nejvíce dotčeném chráněném venkovním prostoru resp. chráněném venkovním prostoru staveb základní limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc) překročen. Limity korigované pro tzv. starou hlukovou zátěž $L_{Aeq,T} = 70/60$ dB (den/noc) jsou potom rovněž překročeny, a to v noci ve výpočtovém bodě 1.

Dále je zřejmé, že vlivem očekávaného růstu intenzit dopravy na silnici I/53 (bez provedení záměru) dojde k časovému horizontu k roku 2020 ke zvýšení hladin hluku v referenčních bodech o cca 0,9 až 1,1 dB, a to za předpokladu, že se nezmění další parametry (např. hlukové emise vozidel).

Hlukové limity jsou dány nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, takto:

Hygienický limit pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích činí $L_{Aeq,T} = 60$ dB v denní době (6:00 - 22:00) a $L_{Aeq,T} = 50$ dB v noční době (22:00 - 6:00). Pro případ staré (tj. historicky vzniklé) hlukové zátěže z dopravy činí hygienický limit $L_{Aeq,T} = 70$ dB v denní době (6:00 - 22:00) a $L_{Aeq,T} = 60$ dB v noční době (22:00 - 6:00). Tento limit (korigovaný pro starou hlukovou zátěž) zůstává zachován i po položení nového povrchu vozovky, popřípadě rozšíření vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Další závažné fyzikální nebo biologické faktory, které by bylo nutno zohlednit, nebyly zjištěny.

C.II.4. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Z regionálně-hydrologického hlediska spadá posuzovaný záměr do následujících povodí:

- hlavní povodí řeky Dunaj 4-00-00,
- dílčí povodí 4-14-13 Jevišovka a Dyje od Jevišovky po Svatku,
- dílčí povodí 4-16-04 Jihlava od Rokytne po ústí a Svatka od Jihlavy po ústí.

Dotčená drobná povodí:

- 4-14-03-043 Jevišovka od Únanovky po Příční potok
- 4-14-03-046 Břežanka nad Úbickým potokem,
- 4-16-04-020 Miroslavka nad Suchým potokem.

Trasa záměru nekříží žádný vodní tok.

Podzemní voda

Hydrogeologicky náleží území do rajónu č. 2241 Dyjsko-svratecký úval. Rajón je součástí hydrogeologických struktur průlinových podzemních vod neogenních sedimentů vněkarpatských a vnitrokarpatkých pánví.

V závislosti na geologické stavbě a litologické složení je zde možno vymezit struktury infiltračních oblastí s volným režimem podzemních vod a struktury dílčích artéských pánví s napjatými zvodněmi. Sedimenty spodního miocénu, vyskytující se v této oblasti, představují vhodné kolektory s dobrou průlinovou propustností, jejichž mocnost kolísá často kolem 100 m i více. Pelitická souvrství mohou v jejich nadloží a podloží mohou dosahovat mocností až několik set metrů. Mají zde funkci počevních i stropních izolátorů. Většinu neogenních ker rajónu charakterizuje tlakový oběh podzemní vody s negativní, řidčeji pozitivní piezometrickou úrovní. Převážně jemnozrnné písky uprostřed převládajících jííl představují průlinové kolektory různých mocností, se samostatným odvodněním i infiltračním územím. V daném profilu zpravidla existuje více horizontů podzemní vody s napjatou hladinou. Velmi obtížně lze vymezit příslušné oblasti infiltrace pod kvartérem a mimořádně ztížená je infiltrace do písčítých poloh pokleslých ker.

Podzemní voda v kvarterních sedimentech je v případě menších vodotečí vázána na spodní část písčitojilovitých náplavů (resp. fluviálních uloženin) ve výplni údolních niv, které jsou zpravidla v přímé spojitosti s povrchovým tokem. Její úroveň lze při vodotečích předpokládat v hloubkách řádově jednotkách metrů. V případě kvartérních eolických sedimentů (spraše a sprašové hlíny), které tvoří svrchní, slabě průlinově propustný kryt, spočívající v průměrných mocnostech několika metrů na neogenních uloženinách, lze hovořit spíše o hydrogeologickém poloizolátoru až izolátoru, významně objemově omezující a časově zpomalující infiltraci srážkových vod do podloží. Úroveň hladiny podzemní vody lze v tomto prostředí očekávat v hloubce až několika desítek metrů pod úrovní terénu.

Podzemní voda je typu Ca-Mg-HCO₃, s mineralizací 0,3 - 1 g/l.

Dosud provedenými průzkumými pracemi nebyla hladina podzemní vody zastižena.

Dotčené území se nenachází v chráněné oblasti s přirozenou akumulací vod. Přimo do trasy komunikace nezasahují žádná pásma hygienické ochrany vod.

C.II.5. Půda

Pozemky dotčené záměrem jsou klasifikovány, popř. využívány, především jako orná půda nebo trvalý travní porost. Jelikož se jedná o liniový záměr o délce několika kilometrů, zastoupení půdních typů bude různorodé. V celé dané oblasti se obecně nachází cenné půdy, které jsou řazeny především do I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Převládajícím půdním typem jsou černozemě na spraši.

Plánovaná rekonstrukce v podstatě kopíruje těleso stávající komunikace, nároky na zábor půdy vznikají jejím rozšířením a doplněním o křižovátku v prostoru Miroslav-Kašenec a mimoúrovňové křižení Oleksovice a Mackovice.

C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Geomorfologické poměry

Území výstavby leží oblasti Západních vněkarpatských sníženin, celku Dyjsko-svratecký úval, podcelku Drnholecká pahorkatina.

Geologické poměry

Z hlediska regionálně-geologického členění České republiky spadá zájmová oblast do karpatské předhlubně, která je vyplněna především neogenními sedimenty. Stavba karpatské předhlubně je tektonicky ovlivněna starým systémem tektonických linií směru SV - JZ a SZ - JV, které se v různém čase různě podílely na tvorbě dílčích depresí a elevací. Marinní transgrese zasahovaly do této oblasti již před neogénem zvláště prostřednictvím tektonicky predisponovaných příčných příkopů (vranovického a nesvačického).

Neogenní usazeniny karpatské předhlubně jsou v zájmovém území většinou překryty kvarténními pokryvnými zeminami, které jsou reprezentovány především sprašemi a sprašovými hlínami pleistocénního stáří (würmské zalednění). V oblasti vodních toků se vyskytují fluvialní a deluviofluvialní převážně hlinitopísčité sedimenty.

Nejmladšími zeminami v zájmové oblasti jsou antropogenní navážky. Jelikož je úsek trasy veden téměř výhradně v místě stávající silnice I/53 (kromě plánovaných křižovatek), která se bude upravovat a rozšiřovat, mezi navážky jsou počítány i konstrukční vrstvy a násypová tělesa stávající komunikace.

V území byl proveden předběžný inženýrsko-geologický průzkum (Geostar, 2008). Geologická stavba podloží byla zkoumána v následujících úsecích:

- geologické poměry v úseku trasy km 16,004 - 17,500,
- geologické poměry v úseku trasy km 17,500 - 21,400,
- geologické poměry v úseku trasy km 21,400 - 24,165.

V úseku km 16,004 - 17,500 byly provedeny 4 průzkumné sondy. Vrtnými pracemi byly pod asfaltovou vrstvou a vrstvou makadamu (mocnost do hloubky 0,6 - 1,2 m) zastíženy kvarténní jíly písčité a písky hlinité. Mocnost kvarténních jílu a písku dosahuje od hloubky cca 1,4 - 1,9 m pod povrchem terénu. Pod kvarténními jíly a písky se vyskytují kvarténní fluvialní sedimenty do hloubky až 2 m (báze vrtů).

V úseku km 17,500 - 21,400 bylo provedeno 18 průzkumných sond. Pod vrstvou navážky, zahrnující i konstrukční vrstvy vozovky (mocnost navážky dosahuje 0,35 - 1,6 m), byly zastíženy kvarténní hlíny s prachovito-písčitou příměsí, jíly plastické a jíly písčité náležející vrstvě podorniční (0,5 - 2,7 m pod povrchem terénu). Místa byly navrtány reliktní fluvialní, příp. deluviofluvialní šterky jílovité nebo sprašové hlíny charakteru písku jílovitého. Pod kvarténními sedimenty se vyskytují neogenní vrstevnaté plastické jíly (většinou "trojbarevné" hnědo-zeleno-žluté) místy s polohami sádrovce (5 - 10 cm) podřadně doplněné neogenními písky o celkové mocnosti 1 - 3 m (báze vrtů).

V úseku km 21,400 - 24,165 bylo provedeno 11 průzkumných sond. Vrtnými pracemi byly pod vrstvou navážky (mocnost navážky dosahuje až 1,3 m) zastíženy kvarténní hlíny jílovité a jílovito-písčité a v jejich přímém podloží sprašové hlíny charakteru jílu, příp. jílu písčitého. Mocnost kvarténních sedimentů dosahuje průměrně do hloubky 2,0 m. Pod kvarténními sedimenty byly průzkumnými sondami zastíženy neogenní plastické jíly žlutošedé až "trojbarevné".

Výsledky získané v předběžné etapě inženýrsko-geologického průzkumu ukazují na jednoduché inženýrsko-geologické a hydrogeologické poměry. V úseku km 17,500 - 21,400 by měla být věnována zvýšená pozornost sádrovcovým polohám.

Staré ekologické zátěže

Dle dostupné databáze SEKM (seznam ekologicky kontaminovaných míst) není v širším zájmovém území evidována žádná lokalita s ověřeným znečištěním horninového prostředí.

Nerostné suroviny a přírodní zdroje

Podle databází spravované ČGS - Geofondem ČR nebyly v dotčeném území zjištěny střety s aktivními ložisky nerostných surovin, chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory, evidované v rozsahu map ložiskové ochrany.

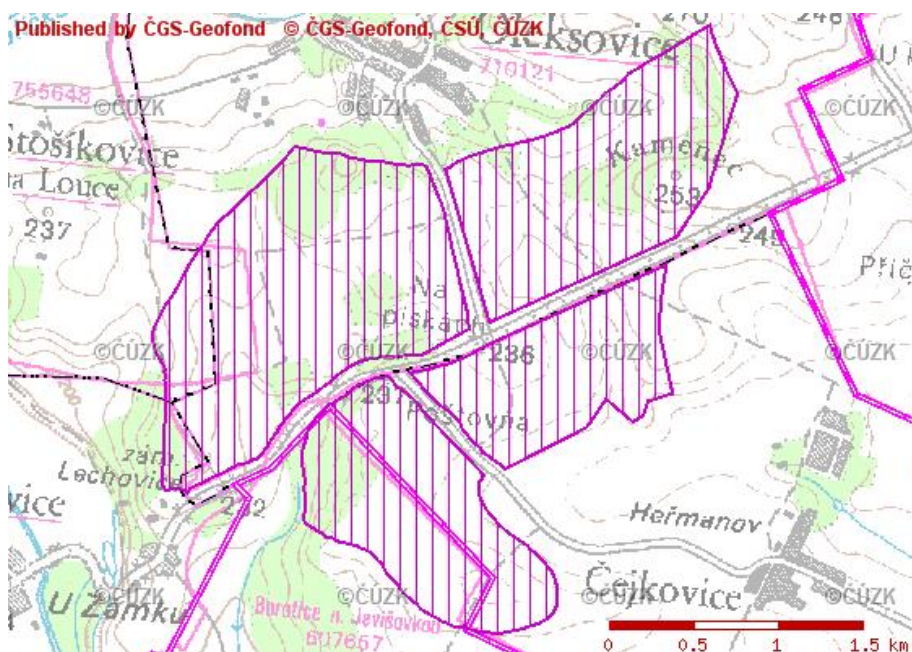
Trasa projektovaného záměru se dotýká území evidovaného jako prognózní zdroj nevyhrazeného nerostu, a to od začátku řešeného úseku až po cca km 20,7.

Bližší informace o identifikované ploše jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab.: Ložiska a prognózní zdroje - Ložiska nevyhrazených nerostů plocha

identifikační číslo	subregistr	číslo ložiska	název	těžba	surovina	organizace
320610201	D	3206102	Podyjí-Jevis.5.Oleksovice	dřívější povrchová	šterkopisky	neuvejena

Obr.: Lokalizace ložiska



Tektonické poměry a přirozená seismicita oblasti

Z hlediska seismicity náleží zájmová oblast dle ČSN 730036 "Seismická zatížení staveb" a její přílohy č. 1 k oblastem s intenzitou do 6° MSK-64, u nichž není nutné při návrhu stavebních konstrukcí uvažovat účinek zemětřesení. Stavby v popisovaném území z hlediska přirozené seismicity horninového prostředí nevyžadují žádná zvláštní opatření.

C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy

Biogeografická charakteristika území

Dotčené území spadá do Lechovického bioregionu (4.1a). Tvoří jej intenzivně zemědělsky obdělávané odlesněné plošiny a úvaly na spraších.

Bioregion leží v termofytiku ve východní části fyto geografického okresu 16. Znojensko-brněnská pahorkatina.

Dominantním je kolinní vegetační stupeň (Skalický).

V potenciální přirozené vegetaci se velkoplošně v území vyskytovaly dubohabřiny, zejména teplomilné panonské (*Primulo veris-Carpinetum*), při rozhraní mezi hercynikem a panonskou oblastí se okrajově prolínaly i s hercynskými černýšovými dubohabřinami (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Na extrémnějším vysychavých stanovištích je možno předpokládat potenciální výskyt teplomilných doubrav, snad i se zastoupením dubu šípáku.

Dominantní zastoupení zaujímaly zřejmě teplomilné doubravy *Quercetum pubescenti-roboris* ze svazu *Aceri tatarici-Quercion*, řidčeji se objevovalo i *Corno-Quercetum* (svaz *Quercion pubescenti-petraeae*) a *Potentillo albae-Quercetum* ze svazu *Quercion petraeae* a zřejmě i jiné.

Na tvrdých podkladech okrajů a výstupů krystalinika se místy vyskytuje přirozená náhradní vegetace trávniků svazů *Festucion valesiacae* a *Koelerio-Phleion phleoidis*, vzácně na třetihorních usazeninách neogénu i *Cirsio-Brachypodium pinnati*. Vzácně je přítomna vegetace teplomilnější řady vlhkých luk svazu *Calthion*. V nedávné minulosti zde existovaly i fragmenty halofilních a subhalofilních společenstev.

Fauna bioregionu je součástí panonské části Moravy s dozríváním výskytu zástupců pontické a mediteránní oblasti směrem východním svahům Českého masivu. Vyznívá zde např. rozšíření kudlanky nábožné, pakudlanky jižní nebo pestrokřídlece podražcového, z plazů například ještěrky zelené. Rozsáhlé agrocenózy s teplým suchým klimatem v bioregionu byly donedávna charakteristické výskytem dropa velkého, vyskytují se zde linduška úhomí a dytik úhomí. Dyje má charakter podhorské řeky, patří do parmového pásma s prvky pásma cejnového, Jevišovka do lipanového pásma, ostatní drobné vodní toky náležely do pstruhového pásma, dnes jsou však prakticky bez ryb. V periodických tůních ve zbytcích luhů přežívala žábřonožka *Pristicephalus carnuntanus*.

Současný stav krajiny je dán výskytem úrodných povětšinou černozemních půd. Proto jednoznačně dominují agrocenózy na rozsáhlých scelených honech. V pásu předhůří Českomoravské vrchoviny na jižních a jihovýchodních svazích byly odedávna příznivé podmínky pro pěstování vinné révy. Zde jsou plochy orné půdy členěny vinohrady a také sady.

Flora a fauna

V území dotčeném výstavbou zcela převažují agrocenózy - plochy pro pěstování jednoletých, popř. víceletých kulturních plodin. Rozsáhlé plochy zemědělsky využívaných pozemků jsou místy rozčleněny liniovými krajinnými prvky - alejemi stromů podél komunikací, melioračními pásy stromů a větrolamy. Jiné využití v území není, nevyskytují se zde tedy žádné přirozené vegetační formace, zasluhující pozornost z hlediska druhové ochrany. Trvalá vegetace u zmíněných liniových krajinných prvků má spíše charakter úzkých pásů s převahou ruderalních druhů v bylinném patře.

Pro účely zpracování tohoto oznámení byl proveden biologický průzkum zájmového území. Průzkum byl proveden v období srpen - září 2009.

Silnici (I/53) lemují v celé její délce oboustranná stromořadí a ústí zde okrajové části melioračních pásů stromů. Stromořadí jsou v tomto úseku silnice tvořeny především stromy ořešáku královského (*Juglans regia*) a trnovníku akát (*Robinia pseudacacia*). Z dalších druhů dřevin vyskytujících se ve stromořadí je zastoupena lípa srdčitá (*Tilia cordata*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), javor mléč (*Acer platanoides*). Stromořadí jsou v určitých místech poměrně ve špatném stavu, je zde řada zcela suchých nebo silně prosychajících neudržovaných stromů. Stromy jeví známky napadení houbovou chorobou padlí. Místy se

nacházejí relativně mladé výsadby dřevin, zejména na levé (ve směru staničení, tj. severní) straně, ovšem i tyto dřeviny jeví známky prosychání. Po obou stranách silnice, zejména však na pravé (ve směru staničení, tj. jižní) straně jsou ve stromořadí rozsáhlé proluky.

Kromě zmíněných dřevin v alejích byly pozorovány v bezprostředním okolí záměru tyto dřeviny: javor stříbrný (*Acer saccharinum*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), šeřík obecný (*Syringa vulgaris*), bez černý (*Sambucus nigra*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), dub (*Quercus sp.*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). Většina těchto dřevin, včetně výše zmíněných tvořících stromořadí, byla nalezena v melioračních pásech dotýkajících se komunikace. V místech odvodňovacích kanálů pak byly navíc nalezeny topol černý (*Populus nigra*), vrba bílá (*Salix alba*), břiza bělokorá (*Betula pendula*).

Z bylinného patra se zde nachází ruderalní travní společenstva a společenstva rostlin zemědělský monokultur. Ze zástupců lze zde byly nalezeny běžné druhy typické pro danou lokalitu: pelyněk černobílý (*Artemisia vulgaris*), locika kompasová (*Lactuca serriola*), turan roční (*Erigeron annuus*), brukev řepka olejka (*Brassica napus*), čekanka obecná (*Cichorium intybus*), čičorka pestrá (*Securigera varia*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), kakost luční (*Geranium pratense*), tolce vojtěška (*Medicago sativa*), hadinec obecný (*Echium vulgare*), jetel plazivý (*Trifolium repens*), jetel rolní (*Trifolium arvense*), komonice bílá (*Melilotus alba*), mák vlčí (*Papaver rhoeas*), škarda (*Crepis sp.*), ostrožka stračka (*Consolida regalis*), merlík bílý (*Chenopodium album*), zemědým lékařský (*Fumaria officinalis*), barborka obecná (*Barbarea vulgaris*), svlačec rolní (*Convolvulus arvensis*), řebříček obecný (*Achillea millefolium*), mochny (*Potentilla sp.*), smetanka lékařská (*Taraxacum officinale*), heřmáněk vonný (*Matricaria suaveolens*), kopretina bílá (*Leucanthemum vulgare*), lebedy (*Atriplex sp.*), rozrazil rezevitek (*Veronica chamaedrys*), rdesno ptačí (*Polygonum aviculare*), lopuch plstnatý (*Arctium tomentosum*), kokoška pastuší tobolka (*Capsella bursa patoris*). V zamokřených územích (okolí toků a vodotečí, protínajících komunikaci) pak byl nalezen pryskyřník plazivý (*Ranunculus repens*), mochna husí (*Potentilla anserina*), rdesno blešík (*Persicaria lapathifolia*). Ze zástupců trav zde jsou hojně zastoupeny běžné druhy typické pro antropogenně ovlivněné ekosystémy: sveřep (*Bromus sp.*), pýr plazivý (*Elytrigia repens*), jilek vytrvalý (*Lolium perenne*), ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), lipnice smáčkutá (*Poa compressa*), srha říznáčka (*Dactylis glomerata*), bojíněk luční (*Phleum pratense*), psárka luční (*Alopecurus pratensis*).

Fauna zájmového území odpovídá charakteru kulturní zemědělské krajiny a je poměrně chudá. Při průzkumu bylo v blízkosti záměru pozorováno jen řídké osídlení živočichy.

Z ptáků byly nalezeny druhy - bažant obecný (*Phasianus colchicus*), skřivan polní (*Alauda arvensis*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), káně lesní (*Buteo buteo*). V místech, kde se komunikace přibližuje k lidským sídlům, byly pak pozorovány druhy běžně se vyskytujícího ptactva: vrabec domácí (*Passer domesticus*) rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*), kos černý (*Turdus merula*), drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), sýkora koňadra (*Parus major*), sýkora babka (*Parus palustris*).

Ze savců pak byly pozorovány tyto druhy: zajíc polní (*Lepus europaeus*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), jezek západní (*Erinaceus concolor*), jezek východní (*Erinaceus europaeus*), hraboš polní (*Microtus arvalis*).

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území jsou, dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., území přírodovědecky či esteticky velmi významná, se stanovenými podmínkami ochrany. Kategorie zvláště chráněných území jsou národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) a přírodní památky (PP).

V dotčeném území záměru se nenachází žádné z kategorie ZCHÚ. Nejbližším chráněným územím je PP Oleksovické vřesoviště, vzdálena cca 1,2 km a nebude realizací záměru dotčena.

Významné krajinné prvky

V zákoně (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako

významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

V dotčeném území se nevyskytují žádné významné krajinné prvky.

Územní systém ekologické stability

Ze zákona (zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, §3, odst. a) je územní systém ekologické stability definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Pro popis ÚSES zájmového území se vycházelo z mapových podkladů ÚSES dotčených obcí a měst, případně jejich územních plánů. V některých případech jsou územní plány zpracovány pouze pro zastavěnou část obce a nezahrnují celý katastr.

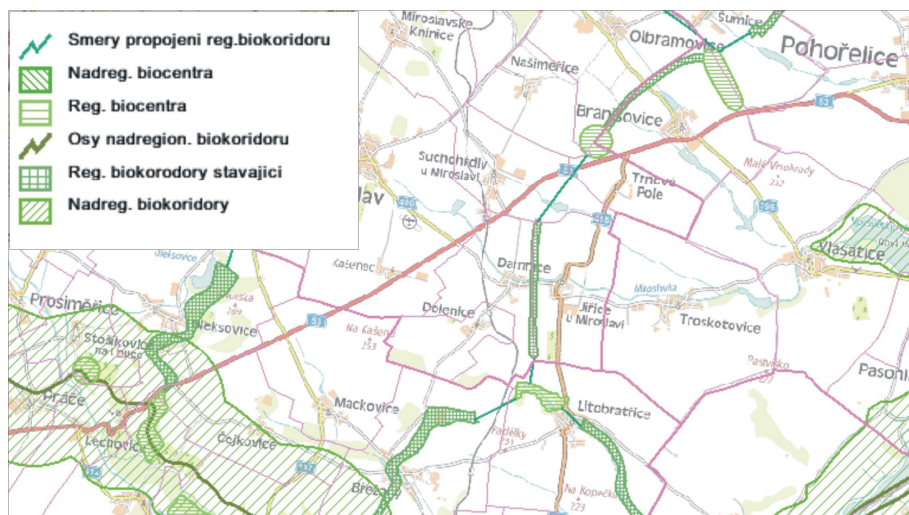
- plán místního ÚSES Lechovice, Práče, Löw, spol. s.r.o., srpen 1994
- ÚP obce Čejkovice, Ing.arch. L. Brožek, Brno
- generel místního ÚSES obce Oleksovice, Ing. M. Plocková, květen 1997
- generel místního ÚSES Kašenec, Urbanistické středisko srpen 1994

Dotčenými prvky místního územního systému ekologické stability jsou lokální biokoridory spojující lokální biocentra v území (jejich umístění je zřejmé z Přílohy č. 1.3):

- lokální biokoridor LBK 1, částečně funkční, km 18,1
- lokální biokoridor LBK, funkční, km 19,6
- lokální biokoridor LBK 15, navržený, km 20,8

Záměr zasahuje do okrajové (nárazníkové) zóny nadregionální biokoridoru NRBK Jevišovka, viz následující obrázek.

Obr.: Schéma umístění regionální a nadregionálního systému ekologické stability



Lokality soustavy Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnice 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Nejbližším územím soustavy Natura 2000 je evropsky významná lokalita CZ0623041 Jevišovka, vzdálena cca 1,5 km, která nebude záměrem dotčena.

C.II.8. Krajina

Dotčené území, kterým silnice I/53 prochází, a jeho širší okolí, reprezentuje víceméně plochou, téměř bezlesou, zemědělsky intenzivně využívanou krajinu. Z hlediska krajinářsko-typologického reprezentuje krajinný makrotyp CZ 17.2. - pravěké sídelní krajiny panonika, mezotyp 17.2.1 polní krajiny panonika. Představuje staré sídelní území zemědělsky využívané již od neolitu s převážně kontinuálním osídlením.

Vlastní prostor proponovaného záměru je vymezen úsekem silnice mezi Lechovicemi a Miroslaví. Je tvořeno rozsáhlými scelenými bloky orné půdy. Ty jsou rozděleny prakticky jen větrolamy a poměrně řídkou sítí polních cest a také silnicí I/53.

Krajinná mozaika širšího území je velmi hrubá. V základu ji tvoří rozsáhlé zorněné plošiny na šterkopískových terasách. Rozsáhlejší lesní komplexy chybí, drobnější remízy jsou na výraznějších svazích terasových stupňů podél údolí Jevišovky v okolí Lechovic. Dál směrem k Miroslaví je krajina prakticky zcela bezlesá. Trvalé travní porosty jsou zastoupeny jen v drobnějších fragmentech. Plošný podíl krajinné zeleně je v území velmi malý, tvořený převážně vícedruhovými větrolamy. Rozsáhlé bloky orné půdy jsou členěny polními cestami, nebo větrolamy. Lechovice jsou známá vinařská obec, v jejich okolí se rozprostírají vinohrady. Kulturní dominantou, jež se výrazně pohledově uplatňuje především z protilehlého svahu západně od Lechovic (již mimo území v tomto úseku rekonstrukce) je malebný klášterní barokní kostel v Lechovicích.

Sídla jsou kompaktní, většinou tvořená protáhlými ulicemi a návěsními, s řadovou zástavbou. Venkovská sídla jsou střední velikosti, převažuje zemědělská výroba (a v rámci něj pak pomístně i specifické obory jako vinohradnictví, ovocnářství i zelinářství), doplněná drobnou průmyslovou výrobou a řemesly. Významným sídlem je blízké historické město Znojmo, jehož panorama vzhledem k jeho poloze vytváří v širším kontextu výraznou kulturní dominantu.

C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky

Hmotný majetek

V ploše dotčené záměrem se nevyskytují žádné budovy ani jiný hmotný nemovitý majetek.

Architektonické a historické památky

Dotčené území neleží v památkově chráněném území a nenacházejí se zde nemovité kulturní památky, podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Nejbližší situované památky podle výše uvedeného zákona jsou uvedeny v následující tabulce. Tyto památky však leží mimo dosah vlivu záměru.

Tab.: Památkově chráněné objekty

Obec	Památky	Číslo rejstříku
Lechovice	kostel Navštívení P. Marie	21074 / 7-6508
	pohřební kaple Kúbecků	10574 / 7-8636
	zvonička na návsi	48824 / 7-8223
	výklenková kaplička - poklona při silnici	48826 / 7-8225
	sousoší Nejsvětější Trojice na návsi	40901 / 7-6510
	pomník padlých I. světové války	11426 / 7-8709
	sousoší na hřbitově	48825 / 7-8224
	venkovská usedlost čp. 90	48825 / 7-8224
	Lechovice zámek	29548 / 7-6503
Kašelec	zvonička	48807 / 7-8206
	krucifix při silnici při odbočce k hospodářským objektům	48806 / 7-8205

Archeologická naleziště

Dotčené území není územím archeologického zájmu. Při zásazích do terénu však nelze (vzhledem k latenci případných nalezišť) předem vyloučit odkrytí archeologických nálezů.

C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura

Základní silniční komunikační osu území tvoří silnice I/53, dotčeným územím procházející přibližně ve směru jihozápad - severovýchod. Jde o státní silnici 1. třídy, nadmístního i nadregionálního významu, vedoucí v úseku Znojmo (I/38) - Pohořelice (I/52) v celkové délce 38,303 km. Zajišťuje dopravní obsluhu přilehlých měst a obcí a jejich napojení na vyšší komunikační síť (I/38, I/52) a na správní a kulturní centra (Znojmo, Brno). Silnice má dvoupruhové uspořádání a prochází svojí historicky vzniklou trasou, původně jde císařskou (tereziánskou) silnicí s přímým směrovým vedením, s výjimkou průjezdu Lechovicemi. Na silnici se vyskytuje řada dopravních závad, což je důvodem pro její připravovanou rekonstrukci.

Na silnici I/53 dále navazuje v dotčeném území řada krajských silnic 2. a 3. třídy, využívaných pro místní a regionální dopravní obsluhu. Jejich stavební a provozní stav je při zajištění údržby podmíněčně vyhovující.

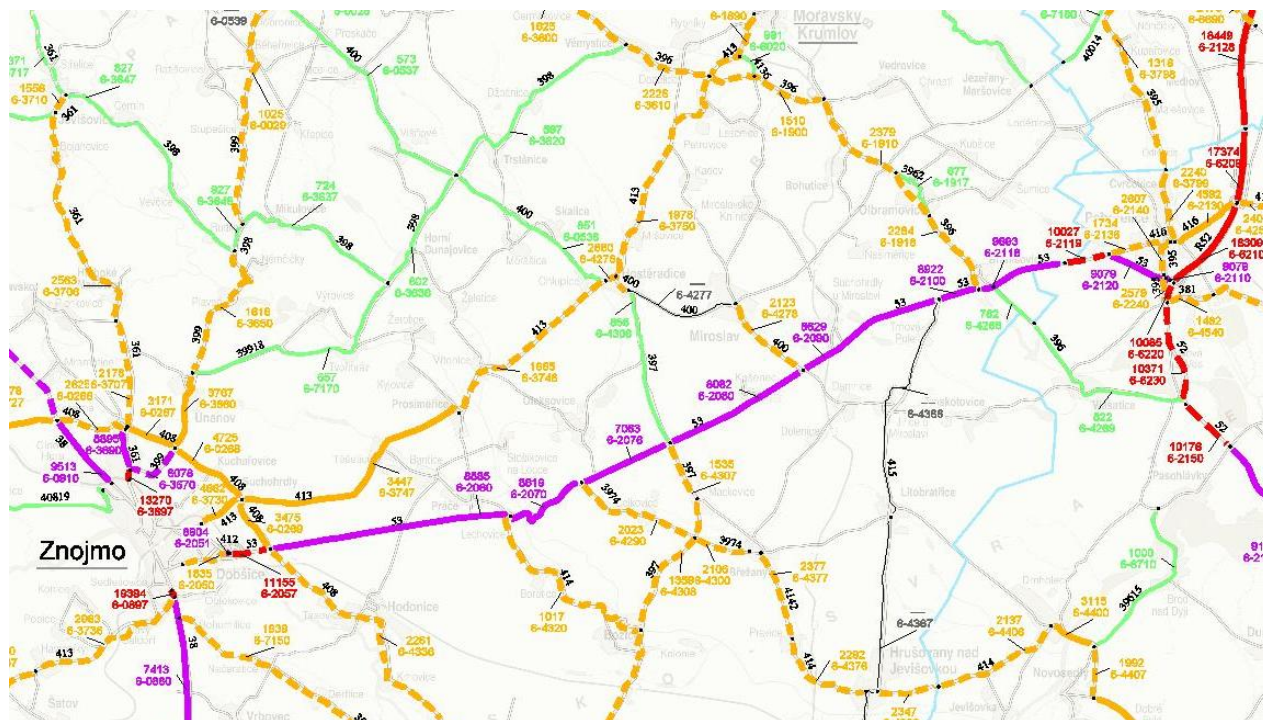
Schéma silniční sítě v dotčeném území je zřejmé z následujícího obrázku.

Obr.: Schéma silniční komunikační sítě širšího dotčeného území



Stávající intenzity dopravy na komunikacích dotčeného území (dle sčítání ŘSD ČR, 2005) jsou následující:

Obr.: Intenzity dopravy na komunikacích dotčeného území, čísla sčítacích profilů (ŘSD ČR, 2005)



Tab.: Intenzity dopravy na silnici I/53, rok 2005 (vozidel/24 h)

Sčítací profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
6-2076	2303	4740	20	7063
6-2080	2886	5181	15	8082
6-2090	2746	5855	28	8629
6-2100	2859	6037	26	8922
6-2118	3303	6364	26	9693
6-2119	2892	7111	24	10027

Prognóza intenzit dopravy k roku 2020 je následující:

Tab.: Intenzity dopravy na silnici I/53, rok 2020 (vozidel/24 h)

Sčítací profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
6-2076	3500	6541	28	10100
6-2080	4429	7150	21	11600
6-2090	4174	8080	39	12339
6-2100	4391	8331	36	12758
6-2118	5020	8782	36	13861
6-2119	4396	9813	34	14339

Dále se v dotčeném území vyskytuje řada účelových komunikací a polních cest.

V území je dostupná hromadná autobusová doprava (je připravováno zavedení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje) a vyskytují se zde pěší a cyklistické trasy. Železniční trať prochází dotčeným územím v okolí Miroslavi, jde o jednokolejnou železniční trať č. 244 Střelice - Moravské Bránice - Hrušovany nad Jevišovkou.

Dostupná je veškerá další nezbytná technická infrastruktura.

C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí

Nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny.

ČÁST D

(ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)

D.I.

CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Zdravotní vlivy a rizika

Záměrem nedochází ke změně stávající trasy, jde o rekonstrukci stávající silnice. Dopravní vlivy proto nejsou vnášeny do nového, doposud nedotčeného území. Nedochází ani ke změně těchto vlivů.

Trasa silnice I/53 prochází v naprosté většině mimo obce a obydlená území. K užšímu kontaktu s obytnými oblastmi dochází v Kašenci. V tomto prostoru jsou vlivy silnice řešitelné v rámci příslušných hygienických předpisů. Z tohoto důvodu lze očekávat i přijatelně nízké vlivy na obyvatelstvo.

V průběhu výstavby (provádění záměru), nelze vyloučit objízdne trasy po okolních komunikacích. Tento vliv bude dočasný a poměrně krátkodobý, nelze očekávat významné negativní vlivy na obyvatelstvo a jejich zdraví.

Sociální a ekonomické důsledky

Nejsou očekávány významné sociální a ekonomické důsledky.

Počet dotčených obyvatel

Záměr se dotýká cca několika jednotek obyvatel (3 domky), žijících v okrajové části Kašence, přiléhající ke stávající silnici I/53.

Vlivy v průběhu výstavby

V průběhu výstavby mohou být na omezenou dobu obtěžováni rušivými vlivy obyvatelé výše zmíněných jednotlivých domků. Totéž se týká i případných vlivů na objízdnych trasách.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

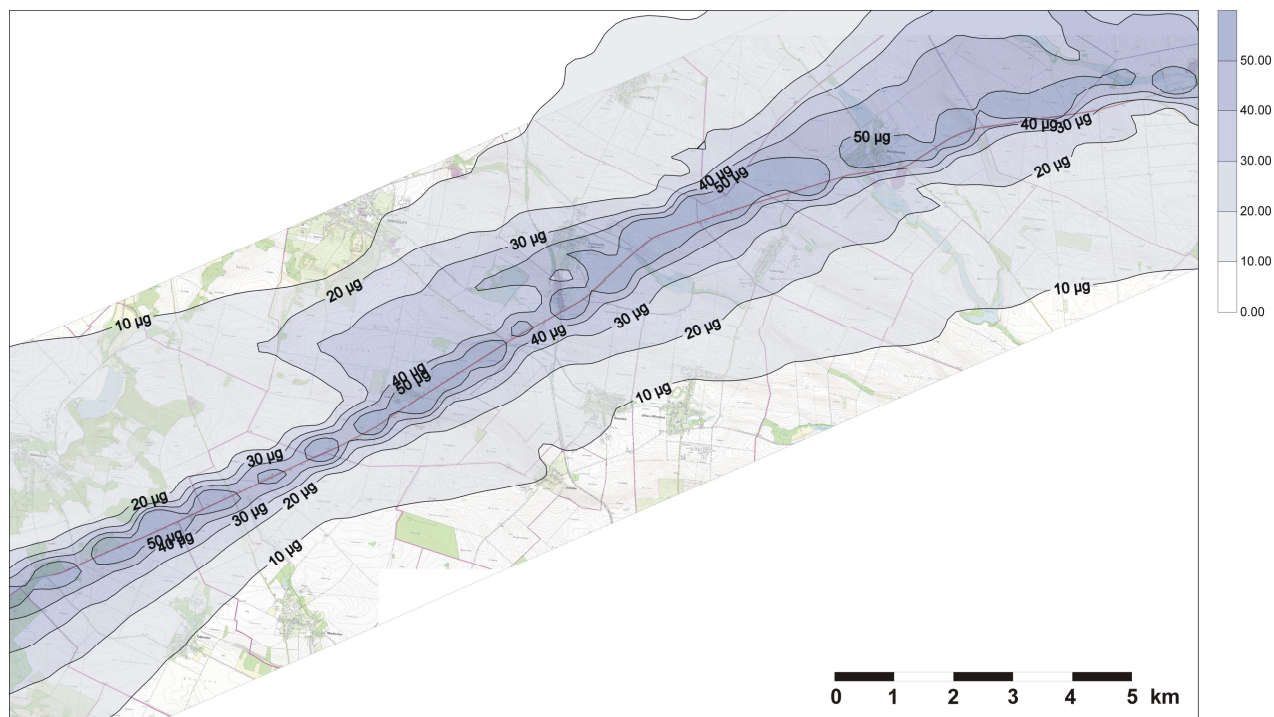
Vlivy na kvalitu ovzduší

Vliv provozu na imisní situaci bude ovlivněn provozem automobilové dopravy. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající silnici, nedojde ke změně intenzit dopravy vůči stavu bez realizaci záměru. Lze očekávat

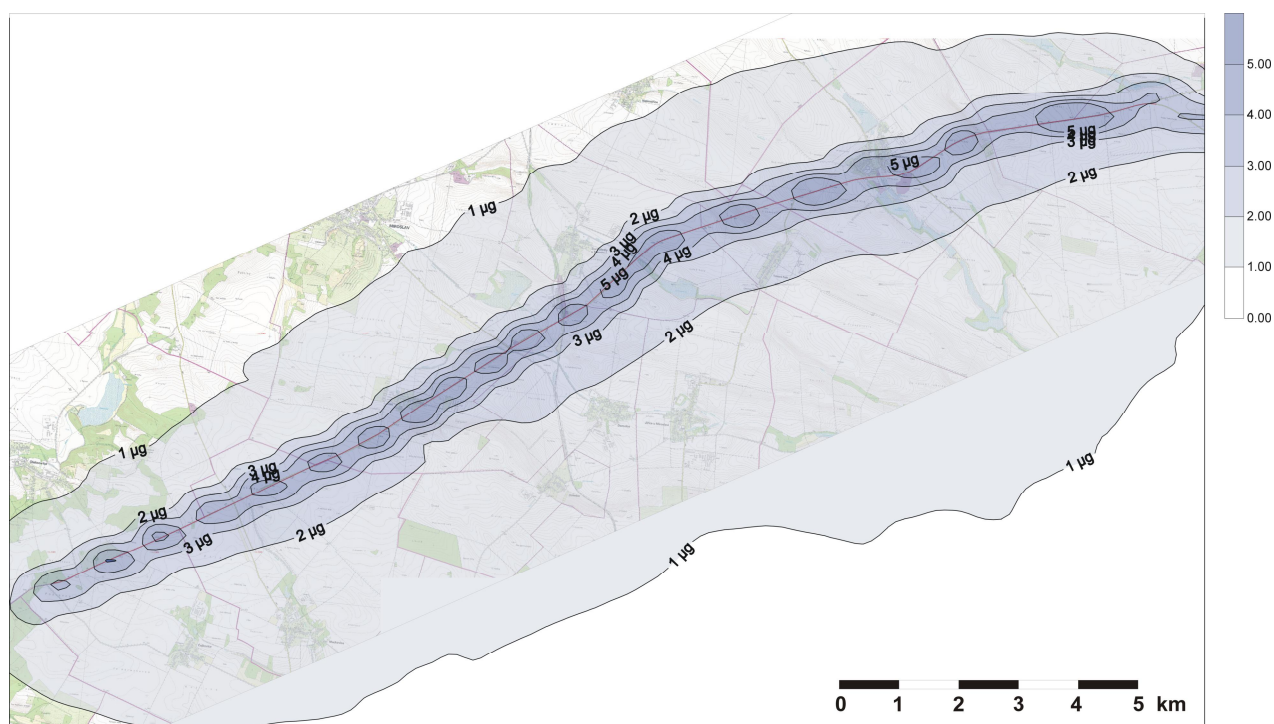
pouze nevýznamnou změnu emise škodlivin v důsledku možných drobných odchylek v režimu jízdy. Imisní situace dotčeného území tak nebude vlivem záměru ovlivněna - pokud vůbec, tak pozitivním způsobem v důsledku zlepšení plynulosti jízdy.

Pro vyhodnocení imisní zátěže oxidu dusičitého v důsledku provozu vozidel na silnici I/53 v úseku Lechovice - Pohořelice byla zpracována rozptylová studie, jejíž výsledky jsou uvedeny dále.

Obr.: Příspěvek maximální hodinové koncentrace NO_2 [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]



Obr.: Příspěvek průměrné roční koncentrace NO_2 [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]



Předpokládaný podíl imisní zátěže vyvolaný provozem hodnocené silnice bude u krátkodobého maximálního zatížení v nejbližším okolí silnice dosahovat u oxidu dusičitého do $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 25% hodnoty imisního limitu ($LV_{1h}=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Dále od komunikace budou dosahovány hodnoty do $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a méně ($LV_{1h}=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Průměrné roční koncentrace imisní zátěže vyvolané provozem silnice budou dosahovat do $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 13% hodnoty imisního limitu ($LV_r=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Vlivy na klima

S ohledem na technické řešení, rozsah stavby a konfiguraci terénu záměr významně neovlivní makroklimatické jevy, způsobované sluneční radiací, ani jinak nezmění místní klimatické charakteristiky.

Vlivy v průběhu výstavby

Vlivy stavební dopravy a stavební technologie na kvalitu ovzduší budou nízké, dočasné a celkově málo významné.

Významnější se jeví možnost vzniku emise prachu, jednak v důsledku stavebních (zemních) prací, jednak v důsledku vynášení materiálu ze staveniště a jeho následné víření. Zkušenost ukazuje, že tyto vlivy jsou v některých nepříznivých klimatických obdobích problémem všech staveb a posuzovaný případ pravděpodobně nebude výjimkou. Jde ovšem o vliv spíše obtěžující než ohrožující. Relativně osamocená poloha staveniště, bez úzkého styku s obytnou zástavbou, je v tomto případě výhodou.

Omezit znečištění je možno použitím opatření, které omezí vynášení materiálu ze staveniště a jeho víření do ovzduší (očista vozidel, zakrývání dopravovaných sypkých substrátů, očista komunikací, neprovádění zemních prací v nepříznivých obdobích, omezení doby volného skladování sypkých materiálů, skrápění povrchu staveniště resp. dalších). Tato opatření jsou zároveň doporučena v rámci návrhu opatření (viz kapitola D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, strana 45 tohoto oznámení).

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy hluku

Pro kvantifikaci vlivů hluku byla vypracována hluková studie, jejíž výsledky jsou shrnuty níže.

Záměr se dotýká chráněného venkovního prostoru resp. chráněného venkovního prostoru pouze v obci Kašenec (místní část města Miroslav).

Tab.: Srovnání hlukové situace v Kašenci bez provedení záměru a s provedením záměru

Bod	Výška [m]	Limit (den/noc) LAeq [dB]	Stávající stavební stav (rok 2020)		Navrhovaný stavební stav (rok 2020)	
			Den LAeq [dB]	Noc LAeq [dB]	Den LAeq [dB]	Noc LAeq [dB]
1	2	60/50 (70/60)	69,0	65,1	69,0	65,1
2	2	60/50 (70/60)	62,6	58,6	62,6	58,6
3	2	60/50 (70/60)	59,1	55,2	59,1	55,2
4	2	60/50 (70/60)	64,4	60,4	-	-

Pozn.: Poloha výpočtových bodů je zřejmá ze situace v kapitole C.II.3. Hluková situace ev. další fyzikální a biologické charakteristiky (strana 24 tohoto oznámení).

Dům, ke kterému je vztažen výpočtový bod 4, je navržen v rámci záměru k asanaci. Při realizaci záměru proto nejde o chráněný prostor.

Je zřejmé, že realizace záměru nevede ke změně dopravně-hlukové situace. Navržené řešení záměru nemění stávající uspořádání území, nedochází tedy v žádném případě ke zhoršení stávající hlučnosti. Dochází spíše ke zlepšení (z důvodu lepší kvality vozovky).

V obci Kašenec dochází k překročení základního limitu $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc) a očekávané hladiny hluku se pohybují i v úrovni resp. nad úroveň korigovaného limitu pro tzv. starou hlukovou zátěž¹ ($L_{Aeq,T} = 70/60$ dB (den/noc)).

K překročení dochází v bodech, které bezprostředně sousedí se silnicí, je proto vyloučeno situaci řešit protihlukovou stěnou, která by významně zhoršila osvětlení a oslunění objektů (jde o jižní stranu) a zamezila přístupu a příjezdu k objektům.

V úvahu proto připadají pouze opatření typu individuálních úprav na objektech pro omezení vlivu hluku ve vnitřním prostoru staveb (např. nová okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností, úprava určení objektů (např. změna na provozovny) nebo úprava dispozic objektů tak, aby k silnici byly orientovány servisní prostory bytů - chodby, kuchyně, koupelny apod.). Tato opatření by však musela být konzultována s příslušnou KHS resp. s majiteli objektů. V každém případě jde o problém cca tří objektů bezprostředně sousedících se silnicí, ve vzdálenějších objektech je situace řešitelná v rámci platných limitů.

Vlivy vibrací

Potenciální vibrace v důsledku provozu vozidel jsou utlumeny v podloží na zanedbatelné hodnoty již v bezprostředním okolí jejich vzniku (do vzdálenosti nejvýše několika metrů). Jejich negativní vliv na stavby resp. na obyvatelstvo je proto vyloučen.

Vlivy záření a dalších fyzikálních resp. biologických faktorů

Vlivy neionizujícího nebo ionizujícího záření resp. dalších faktorů jsou vyloučeny.

Vlivy v průběhu výstavby

Hluk v období výstavby je s ohledem na umístění staveniště mimo chráněnou zástavbu řešitelný, doporučena jsou tato opatření:

- v noční době (tj. mezi 22:00 až 6:00) bude úplně vyloučena stavební činnost,
- v brzkých ranních a večerních hodinách (tj. od 6:00 do 7:00 a od 21:00 do 22:00) bude úplně vyloučen provoz stavební dopravy a hlučných stavebních mechanismů (buldozery, nakladače, kompresory, hydraulická a/nebo elektrická kladiva případně jiné) v blízkosti obytných objektů.

D.I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu

Vlivy na odvodnění území

Realizací záměru dojde ke zpevnění části ploch dříve volných a k odvedení části srážkových vod. Celkem bude z tělesa komunikace odvedeno cca 74 000 m³ srážkové vody za rok, což oproti stávajícímu stavu představuje nárůst o cca 19 000 m³.

Atmosférické srážky (dešťové, sněhové) budou (stejně jako doposud) odvedeny ze zpevněného povrchu komunikace a přilehlých svahů a násypů. Předpokládá se zasakování, popř. zaústění srážkové vody do recipientu (trasa záměru přímo nekříží žádný vodní tok). Detailní návrh systému odvodnění bude řešeno v následných stupních projektové dokumentace. Dle výsledků předběžného inženýrsko-geologického průzkumu je však převážná většina zemin (až na výjimky) v trase komunikace pro zasakování nevhodná (Geostar 2008). Průzkum doporučuje se v následující podrobné etapě zaměřit na ověření vhodných zemin pro zasakování vody ve vybraných úsecích trasy.

¹ Použití takto korigovaného limitu je přípustné, protože charakterem záměru je (ve smyslu nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) "položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru".

Vliv na charakter odvodnění můžeme s ohledem na rozsah záměru a velikost povodí hodnotit jako nevýznamný.

Vlivy na kvalitu povrchových vod

Výstavbou a provozem záměru nebudou produkovány žádné splaškové a technologické odpadní vody.

Srážkové vody odtékající z komunikace mohou být znečištěny zejména v zimním období rozpuštěnými solemi (chlorid sodný, případně vápenatý), v průběhu roku pak při standardním provozu stopově ropnými látkami z úkapů z motorů, otěrem z pneumatik, úlety z přepravovaných hmot, dále stopovými kovy (Zn, Ni, Pb, Cu) aj.

Jako nejvýznamnější škodlivinu, vzhledem ke koncentraci, lze charakterizovat soli používané k zimní údržbě vozovek. Toto znečištění je charakteristické pro všechny recipienty, do kterých jsou odváděny vody z komunikací, které jsou v zimním období udržovány solením. Ve skutečnosti však nedochází k úplnému odvedení solí od tělesa komunikace do recipientu. Část solí se rozpráší do širšího okolí ve formě aerosolu či v krystalické podobě a je tak mimo odvodňovací systém komunikace. Část solí, která by mohla být odplavena, ulpívá na povrchu rostlin a půdy nebo se vsakuje s vodou do půdy a horninového prostředí. Odtud se uvolňuje do povrchových vod při následujících srážkách, část solí postupně migruje do vod podzemních.

Vliv záměru na kvalitu povrchových vod lze označit za běžný, popisované skutečnosti platí obecně a nejde tedy o specifikum předkládaného záměru.

Vlivy na kvalitu podzemní vody, ovlivnění hydrogeologických charakteristik

K ovlivnění hydrogeologických charakteristik horninového prostředí bezprostředně dotčeného záměrem může docházet v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody.

V území je předpokládána úroveň hladiny podzemní vody v hloubce řádově několik desítek metrů, v prostředí neogenních sedimentů. Výstavbou budou ovlivněny svrchní polohy horninového prostředí (antropogenní navážky, sprašové sedimenty) převážně kvartérního stáří. Vyjimečně bude zasahováno do neogenního podloží, většinou při zakládání mostních konstrukcí. Nepředpokládáme tedy, že úroveň podzemní vody bude při výstavbě zastižena. V této části trasy, vzhledem nízkým hodnotám koeficientu filtrace, lze vliv na hydrogeologické poměry označit jako nevýznamný, hydrogeologické charakteristiky nebudou narušeny.

Významnější riziko pro znečištění podzemních vod však mohou představovat dopravní nehody, při níž by mohlo dojít k úniku nebezpečných látek do půdního a horninového prostředí. Míra tohoto rizika však nepřekračuje riziko stávající a zlepšením transportních podmínek (kvality dopravní cesty) je naopak snižováno.

Vlivy na vodní zdroje

Trasa záměru nezasahuje do stávajících vymezených ochranných pásem zdrojů pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou.

Vlivy v průběhu výstavby

Vliv na charakter odvodnění oblasti v průběhu výstavby je možno považovat za zanedbatelný. Množství (kvantita) jímaných srážkových vod (změna charakteru odvodnění) bude s postupem výstavby narůstat, až dosáhne objemů obdobných jako ve fázi provozu. Na rozdíl od období provozu však nepředpokládáme její znečištění (zejména solemi při zimní údržbě). Riziko kvalitativního ovlivnění se nevymyká běžným rizikům při jakékoliv výstavbě. Pro fázi přípravy stavby bude vypracován havarijní plán, který předepsanými a zavedenými postupy minimalizuje vznik, popř. dosah možných drobných havárií a stanoví následná opatření.

Mostní konstrukce budou zakládány na pilotách. Hloubka založení bude přesně určena v dalších fázích projektové přípravy, na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu. Takovýto zásah do horninového prostředí však není významný.

D.1.5. Vlivy na půdu

Zábor půdy

Obecně jsou vlivy na půdu dány zábořem plochy půd řazené do zemědělského půdního fondu (ZPF), dále pozemkům určeným k plnění funkcí lesa (PUPFL) nebo celkově ovlivněním její kvality.

Záměr bude převážně realizován na pozemcích, které jsou vedeny jako ostatní plocha (stávající silniční pozemek). Rekonstrukce a rozšíření silnice I/53 vykazuje další prostorové nároky. Nárůst trvale zpevněné plochy (a tím i záboru ZPF) oproti původnímu stavu představuje zhruba jednonásobné navýšení. Jedná se o pozemky v blízkosti stávající silnice, a to cca od 10 m (silniční těleso) do cca 500 m (mostní konstrukce, nájezdy pro mimoúrovňová křížení, atd.). Půdy v této oblasti jsou řazeny k bonitně cennějším a jejich zábor je tedy z hlediska ochrany ZPF negativní.

K záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa nedochází.

Před výstavbou bude provedeno trvalé vynětí pozemků ze ZPF. Skrytý půdní profil na zemědělských půdách v tloušťce ornice bude použit pro ozelenění zemního tělesa resp. dle dispozice orgánu ochrany ZPF.

Stabilita a eroze půdy

Území je z hlediska geomorfologického relativně ploché. V území nehrozí výrazné eroze půdy. V průběhu výstavby a provozu nepředpokládáme ohrožení její stability.

Znečištění půdy

Půda v blízkém okolí komunikace bude zatěžována látkami, které jsou produktem spalování pohonných hmot (zejména těžké kovy, polyaromatické uhlovodíky), úniky provozních kapalin dopravních prostředků, látkami používanými k chemickému posypu a látkami, které jsou přepravovány a mohou se dostat do půdy následkem havárie.

V současné době došlo k vyloučení používání olovnatých benzínů, pohonné látky jsou kvalitnější, technický stav vozidel se postupně zlepšuje (katalyzátory), zároveň však dochází ke zvýšení intenzity dopravy. Další znečišťování půd těžkými kovy, zejména olovem, je tak podstatně omezeno, znečištění půd organickými látkami však bude v nejbližším okolí komunikací i nadále přetrvávat. Těžké kovy i polyaromatické látky se kumulují ve svrchním půdním horizontu a jejich obsah se vzdáleností od komunikace rychle klesá.

Posypové soli zatěžují půdy především kationy sodíku, které nepříznivě ovlivňují půdní reakci i půdní strukturu. Při jejich větší koncentraci v půdě dochází k poškození vegetace v okolí komunikací. Chloridový anion je z půdy snadno vyplavován a ovlivňuje kvalitu odtékajících vod. Nepříznivé dopady používání rozmrazovacích prostředků na půdy je možné omezit snížením používaného množství solí (správná volba doby a intervalů použití), způsobem aplikace (zvlhčená sůl) a odvedením srážkových vod z komunikace do vodoteče při vyšších průtocích.

Popsané vlivy ovšem představují obecný vliv všech silničních komunikací na okolní půdu a nejsou tedy jen specifickým posuzovaného záměru. V důsledku jeho výstavby a provozu tedy nevzniká žádný dodatečný negativní vliv.

Vlivy v průběhu výstavby

Pro výstavbu (zařízení staveniště a vlastní stavební práce) bude využita zejména plocha vlastního trvalého záboru komunikace. Zemědělská půda bude v průběhu výstavby využita pouze doplňkově (např. na

nezbytný pohyb mechanizace v okolí stavebních objektů), pozemky určené k plnění funkcí lesa nebudou ke stavebním pracím využívány.

Ve stadiu výstavby dále vzniká potenciální nebezpečí znečištění půd, které může být způsobeno jednak přemístěním kontaminovaných zemín (pokud budou transportovány zeminy z jiných lokalit) resp. únikem rizikových látek z používaných mechanismů. Znečištění půdy přemístěním kontaminovaných zemín je možno zamezit provedením laboratorních rozborů před jejich použitím. Při běžném využívání stavebních strojů, které jsou v dobrém technickém stavu, nedochází k závažnému vnosu cizorodých látek do půd. V případě havárie s následným únikem rizikových látek do půd bude provedeno odtěžení kontaminovaných zemín, jejich dekontaminace nebo uložení na skládku, kde je ukládání takto znečištěných zemín povoleno. Závažnější riziko kontaminace zemín v průběhu výstavby proto nevzniká.

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

Vlivy na horninové prostředí

Záměr neprochází žádnou geologicky významnou oblastí.

V souvislosti s realizací záměru nebudou hloubeny podzemní prostory. Z převážné části se rekonstruovaná vozovka kryje s vozovkou stávající. Stavebními pracemi bude zasazena pouze povrchová vrstva horninového podloží, která bude odtěžena a nahrazena vhodnější, únosnější zeminou a konstrukčními vrstvami silnice.

Vliv na horninové prostředí lze označit za nevýznamný.

Vlivy na surovinové a jiné přírodní zdroje

Přírodní zdroje ani zdroje nerostných surovin nebudou záměrem dotčeny. Nebudou poškozeny evidované geologické ani paleontologické památky.

Ostatní vlivy

Vzhledem k charakteru stavby není nutné uvažovat s její ochranou proti pronikání radonu z podloží.

Vlivy v průběhu výstavby

Veškeré výše popsané vlivy na horninové prostředí budou postupovat s průběhem výstavby od stávajícího stavu až po cílový stav. Vzhledem k očekávaným nevýznamným vlivům nelze očekávat ani významné vlivy v průběhu výstavby.

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na flóru a faunu

Nejvýznamnějším vlivem z hlediska biotické složky životního prostředí bude vliv na dřevinnou vegetaci v bezprostřední blízkosti silnice (stromořadí podél silnice, větrolamy). Přesný rozsah kácení bude definován v dalším stupni projektové dokumentace. Vliv realizace záměru na flóru lze označit za negativní. Řada dřevin v okolí záměru je však značně proschlých, ve špatném zdravotním stavu, bez jakýchkoli známek údržby a jejich odstranění je žádoucí.

Kácení zeleně je nutno provádět na základě povolení příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny ke kácení dřevin rostoucí mimo les dle § 8 zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v úplném znění. Před vlastním kácením dřevin je nutné provést inventarizaci zeleně, včetně ocenění zeleně určené k asanaci. Kácení zeleně bude provedeno v období vegetačního klidu.

Jako náhradu doporučujeme místo výsadeb klasické aleje stromů provést výsadby nepravidelných skupin keřovitých dřevin. Vhodné jsou např. hloh obecný (*Crataegus laevigata*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*), svída dřín (*Cornus mas*), ptačí zob obecný (*Ligustrum vulgare*), kalina tušalaj (*Viburnum lantana*), zimolez pyřitý (*Lonicera xylosteum*) apod. Takto koncipované výsadby mohou plnit funkci interakčního prvku rozptýlené zeleně v krajině a zároveň nebyť rizikové z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

Dopad na faunu území souvisí především do značné míry s termíny provádění stavebních prací a vlastní organizací stavební činnosti. Dřeviny je nutné kácet mimo období hnízdění ptáků (březen-srpen).

Realizací záměru dojde k likvidaci půdního edafonu v bezprostřední blízkosti komunikace, při zemních pracích. Vzhledem k populační dynamice těchto druhů je pravděpodobné, že na vhodných okolních stanovištích mohou být jejich početní ztráty nahrazeny. Ostatní organismy zasažené území při výstavbě opustí.

V době realizace stavby a při jejím vlastním provozu bude okolní fauna a flóra ovlivňována zvýšenými imisemi a hlukem. Koncentrace imisí však nebudou dosahovat kritických hodnot, jež by mohly vést k poškození rostlin a živočichů v okolí stavby.

Při zprovoznění komunikace se nepředpokládá oproti současnosti zvýšení negativních vlivů na flóru a faunu spojených se silničním provozem.

Vliv na zvláště chráněná území a významné krajinné prvky

Realizací záměru nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území ani žádné významné krajinné prvky.

Vlivy na lokality Natura 2000

Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru negativně ovlivněny.

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje vydal dne 14.9.2009 stanovisko (S-JMK 122970/2009 OŽP/Kch) dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve kterém konstatuje, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (viz příloha 2 tohoto oznámení).

Vliv na územní systém ekologické stability

Zamýšlená rekonstrukce silnice I/53 v úseku Miroslav - Lechovice je navržena ve stávající stopě, s rozšířením vozovky po obou stranách na šířku 11,5 m ve dvoupruhovém uspořádání. Tato silnice je již dnes migrační bariérou v území, která obzvláště v některých místech (křížení trasy s biokoridory) může pro mnohé druhy představovat zvýšené riziko střetů s dopravou (zejména pro terestrické druhy živočichů).

Biokoridory jsou v dotčeném území vymezeny, resp. navrženy v rozsáhlých plochách orné půdy zejména podél větrolamů. Pro zamezení střetů živočichů s dopravními prostředky by bylo vhodné umístit v exponovaných úsecích rámové propustky pod komunikací (světlost cca 100-120 cm), které umožní průchod drobných savců. Tyto propustky je možno předběžně navrhnout i v místech křížení lokálních biokoridorů, a to v km 18,1 a 19,6 (světlost alespoň cca 100 cm).

K ovlivnění lokalit biokoridorů dojde při vlastních stavebních pracích, lze očekávat zvýšenou hlučnost, prašnost (ovlivnění dočasné, po dobu realizace výstavby) a zábor území. Okolí trasy tvoří rozsáhlé plochy orné půdy, které jsou ze zoologického hlediska velmi chudé. Byl zde prokázán pouze výskyt drobných savců. Vzhledem ke skutečnosti, že se nejedná o komunikaci dálničního typu, nebude na komunikaci obecně znemožněn přístup živočichů a trasa tak bude obzvláště v nočních hodinách s menším provozem dopravy pro všechny zde žijící druhy překonatelná.

Záměr se nachází v okrajové (nárazníkové) zóně nadregionálního biokoridoru NRBK Jevišovka, k zásahu do tohoto biokoridoru však nedochází.

Vlivy v průběhu výstavby

Vlivy v průběhu výstavby jsou součástí výše popsaných vlivů.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Vlivy na ráz krajiny

Záměrem je rekonstrukce a rozšíření stávající silnice. Úprava silnice je vedena v identickém koridoru současné komunikace. Ta prochází krajinou se zcela dominantním podílem rozsáhlých ploch orné půdy.

Realizací záměru nedojde k velkoplošnému ovlivnění krajinného prostoru. Protože zde nevzniká kvalitativně nový typ využívání území, jeho současný ráz se významněji nezmění. Vlivy budou omezeny na koridor stavby, popř. místa mimoúrovňového křížení. Vzhledem k charakteru okolní krajiny a výškových parametrů komunikace a křižovatek lze proto očekávat, že narušení krajinného rázu nebude významné.

Začlenění silnice do okolní krajiny lze dosáhnout vhodnou realizací vegetačních úprav zemního tělesa silnice.

Vlivy na rekreační využití krajiny

Záměr se významněji nedotýká rekreačního využití krajiny, neovlivní ani předpokládanou návštěvnost území. Záměr neovlivňuje existující turistické ani cyklistické trasy.

Vlivy v průběhu výstavby

Vlivy na krajinu v průběhu výstavby budou celkově málo významné. V průběhu výstavby bude odkryt pracovní pás. Tím bude odstraněn vegetační pokryv a stavba tak stane v krajině přechodně dobře patrnou. Stejně tak dočasné deponování výkopové zeminy a ornice bude mít na následek vznik viditelných (avšak relativně malých) antropogenních tvarů v krajině. Tyto vlivy budou dočasné a poměrně krátkodobé.

Záměr bude materiálově vyrovnaný resp. mírně deficitní, nevznikají proto významné nároky na ukládání přebytečné výkopové zeminy na místě stavby.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Vlivy na hmotný majetek

Hmotný majetek nebude z důvodu jeho absence v lokalitě ovlivněn.

Vlivy na architektonické a historické památky

Nemovitě architektonické památky nebudou z důvodu jejich vzdálenosti od trasy záměru ovlivněny.

Vlivy na archeologické památky

Možnost archeologického nálezu v průběhu zemních prací není jednoznačně vyloučena. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude nutný archeologický dohled. V případě, kdy budou skrývkou, výkopem nebo jiným zásahem do terénu zjištěny archeologické struktury, bude nutno provést záchranný archeologický výzkum.

Vlivy v průběhu výstavby

Výše popsané vlivy se týkají zejména období provádění stavebních prací.

D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Vlivy na dopravní infrastrukturu

Záměr je stavbou dopravní, jejím účelem je optimální plnění dopravních funkcí včetně požadavků na bezpečnost dopravy. Tato podmínka je splněna návrhem technického řešení komunikace ve smyslu platných projekčních norem. Realizací záměru dojde k významnému zlepšení dopravně-bezpečnostní situace na silnici I/53.

Záměr nevede k bezprostřednímu zvýšení počtu vozidel pohybujících se po komunikacích. Nevytváří novou alternativní trasu pro realizaci jiných než v území již existujících dopravních vztahů, nebude mít proto za následek významné změny v dopravním zatížení území.

Záměr vytváří předpoklady pro provoz hromadné dopravy - integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Nedotýká se pěších ani cyklistických tras v území.

Vlivy na jinou infrastrukturu

Jiné vlivy na infrastrukturu nejsou očekávány. Sítě, dotčené záměrem, budou uvedeny do původního stavu (resp. stavu vyžadovaného jejich správci), nedochází tedy ani k rozvoji, ani k omezení technické infrastruktury území.

Vlivy v průběhu výstavby

Stavba bude vyžadovat v některých fázích totální uzavírku. Doba uzavírky bude minimalizována, předpokládá se provádění stavebních prací s využíváním jednosměrného provozu stavenišť. Dokončovací práce budou realizovány již za provozu z rozšířené vozovky tak, že bude střídavě využíváno cca 6,0 m pro provoz v obou směrech a cca 4,5 m (včetně případných oddělovacích elementů) jako pracovní prostor dodavatele stavby.

Dopravní situace na silnicích nižšího řádu, které jsou využívány především k zajištění lokální dopravní obsluhy, by tedy neměla být výstavbou záměru dlouhodobě negativně ovlivněna.

D.I.11. Jiné ekologické vlivy

Ostatní vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

Rizika vzniku havárií

Záměr nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Vytváří pouze běžně akceptovaná rizika vzniku dopravních nehod, oproti současnému stavu přitom dochází spíše k omezení tohoto rizika (z důvodu lepší kvality a dopravních parametrů komunikace).

D.II.

ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Rozsah přímých negativních vlivů je omezen na kontaktní území podél trasy záměru, nedochází k zasažení širšího území.

D.III.

ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

D.IV.

OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Základní projektová opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů spočívají v těchto oblastech:

- využití stávajícího zemního tělesa silnice I/53, minimalizace prostorových nároků,
- dodržení zákonných předpisů a norem v oblasti projekčního návrhu i v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Výsledkem procesu posouzení vlivů na životní prostředí bude dále řada zdůvodněných opatření, zaměřených na ochranu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví. Tato opatření by se měla stát součástí podmínek navazujících správních řízení (územní rozhodnutí, stavební povolení).

V rámci zpracování tohoto oznámení jsou navržena níže uvedená opatření, zahrnující zejména ta územně plánovací, technická, kompenzační případně jiná opatření, která bezprostředně nevyplývají z příslušných zákonů či předpisů stavebních, provozních, dopravních apod. Pozornost je věnována zejména těm opatřením, která se týkají konkrétní posuzované stavby a konkrétního stavu životního prostředí v dotčeném území v jeho citlivých složkách.

Opatření jsou rozdělena podle jednotlivých řešených okruhů, některá opatření však mohou věcně spadat do více okruhů - tyto případy nejsou zvlášť vyznačeny.

Obyvatelstvo

- Zařízení stavenišť nesituovat v blízkosti obytných a/nebo rekreačních objektů.
- V rámci výstavby minimalizovat zátěž obyvatel dotčeného území a okolních obcí stavební činností, objízdnými trasami a dopravou stavebního materiálu.

Ovzduší a klima

- V průběhu výstavby přijmout opatření k zamezení prašných emisí a vynášení materiálu ze stavenišť (očista vozidel, zakrývání dopravovaných sypkých substrátů, očista komunikací, neprovádění zemních prací v nepříznivých obdobích, omezení doby volného skladování sypkých materiálů, skrápění povrchu

stavenišť resp. další). Tato opatření požadovat po dodavateli stavebních a konstrukčních prací a v průběhu výstavby kontrolovat.

Hluková situace ev. další fyzikální a biologické charakteristiky

- V noční době (tj. mezi 22:00 až 6:00) úplně vyloučit stavební činnost,
- V brzkých ranních a večerních hodinách (tj. od 6:00 do 7:00 a od 21:00 do 22:00) úplně vyloučit provoz stavební dopravy a hlučných stavebních mechanismů (buldozery, nakladače, kompresory, hydraulická a/nebo elektrická kladiva případně jiné) v blízkosti obytných objektů.

Povrchová a podzemní voda

- Používat kvalitní posypovou techniku, která bude dávkovat pouze nezbytně nutné množství posypových látek.
- Věnovat zvýšenou pozornost zabezpečení svahů náspů, zářezů a mezideponií výkopků a zemin před možnými erozivními vlivy odtékajících srážkových vod.
- V následující stupni projektové přípravy ověřit výskyt vhodných zemin pro zasakování vody ve vybraných úsecích trasy.
- Zařízení stavenišť nesituovat v blízkosti vodních toků resp. vodních nádrží a/nebo vodních zdrojů. Zároveň zde neprovádět parkování a údržbu mechanismů, ani zde neskladovat závadné látky a/nebo lehce odplavitelný materiál.
- Plán organizace výstavby řešit tak, aby byly vyloučeny přejezdy i drobných vodotečí stavební technikou a dopravními prostředky.
- V období výstavby věnovat pozornost při nakládání se znečišťujícími látkami jak v prostoru zařízení stavenišť tak i přímo v prostoru výstavby. Průběžně provádět preventivní kontrolu mechanismů proti úniku ropných látek. Opravy mechanismů, jejich čištění a manipulace s ropnými látkami provádět pouze na plochách k tomu určených a náležitě k tomuto účelu vybavených. Stavenišť vybavit prostředky pro sanaci úniku pohonných hmot nebo jiných škodlivých látek.

Půda

- Skrývku kvalitnějších půd použít převážně pro ozelenění zemního tělesa silnice resp. dle dispozic orgánu ochrany ZPF, a to pouze na základě laboratorního rozboru.
- Zemní práce provádět tak, aby obnažený půdní povrch nebyl vystaven vodní erozi.
- Při skladování ornice bude zajištěna jejich ochrana (ošetření proti plevelným rostlinám, oplocení apod.).
- Před dalším využitím půdy (zemědělské využití, rekultivace, překrytí zemního tělesa) provést analýzu půdních vzorků na zjištění případné kontaminace (těžké kovy, organické látky, ale i mikrobiologické a mykologické patogenní organismy, které mohou ovlivnit úspěšnost následných výsadeb).

Horninové prostředí a přírodní zdroje

- Před realizací stavby provést inženýrskogeologický průzkum pro objasnění detailní geologické skladby v okolí stavby a základových poměrů.

Fauna, flóra a ekosystémy

- Před vlastním kácením dřevin je nutné provést inventarizaci zeleně, včetně ocenění zeleně určené k asanaci.
- Kácení zeleně umožnit pouze na základě povolení příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny ke kácení dřevin rostoucí mimo les dle § 8 zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v úplném znění.
- Kácení dřevin provádět mimo vegetační a hnízdní období (březen - srpen).
- Provést projekt vegetačních úprav. K vegetačním úpravám použít pouze autochtonní (původní) druhy krajinné zeleně a vytvořit podmínky pro jejich přirozený vývoj. Jako přirozenou bariéru větrné eroze doporučujeme umístit okolo komunikace mimo stromové výsadby i výsadbu keřového patra.

- Projekčně prověřit možnost umístění rámových propustků v trase komunikace v místech křížení lokálních biokoridorů, a to v km cca 18,1 a 19,6 (světlost alespoň cca 100 cm).
- Po dobu stavebních prací zajistit ochranu dřevin určených k zachování před poškozením kmene a kořenového systému.
- Udržovat plochy deponií a mezideponií, aby nedocházelo k rozšiřování plevelných druhů rostlin. Po ukončení stavby by měly být tyto plochy rekultivovány.

Krajina

- V projektu vegetačních úprav řešit začlenění silničních objektů (zejména mimoúrovňových křižovatek a mostů) do krajiny.
- V průběhu výstavby nevytvářet novou síť cest a pojezdových ploch, s výjimkou pojezdového pásu v trase záměru.

Hmotný majetek a kulturní památky

- V případě zjištění archeologického nálezů v průběhu zemních prací okamžitě přerušit práce a nález zajistit proti ztrátě, poškození nebo zničení. Nález ohlásit stavebnímu úřadu a orgánu státní památkové péče, případně archeologickému ústavu nebo orgánu ochrany přírody. Dále postupovat podle dispozic těchto orgánů.

Dopravní a jiná infrastruktura

- Při vytváření plánu organizace a výstavby přeložky silnice zajistit vhodné trasy pro stavební dopravu a dopravu zemních hmot, primárně v trase záměru a mimo obytnou zástavbu. Stavební dopravu směřovat na hlavní komunikační síť, vyloučit průjezd vyšších intenzit dopravy po vedlejších komunikacích obcí.
- Minimalizovat dobu uzavírky silnice I/53, dopravní omezení na komunikační síti v průběhu výstavby předem dopravně organizačně vyřešit.

Jiná opatření

- Odpady neponechávat na místě. Odpady shromažďovat dle jejich druhů a následně zneškodňovat prostřednictvím odborné firmy.

D.V.

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

V průběhu zpracování oznámení se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci očekávaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejného zdraví. Podklady pro zpracování oznámení (zejména projektové řešení záměru) obsahují všechny nezbytné informace o záměru, v rámci zpracování oznámení byly provedeny všechny nezbytné průzkumy, potřebné pro zjištění stavu území a následnou specifikaci vlivů.

Projektové řešení záměru, které je podkladem pro zpracování oznámení, je zpracováno na úrovni vyhledávací studie. To znamená na úrovni vymezující základní technické řešení záměru, zejména trasy a konstrukce záměru a jeho jednotlivých stavebních objektů. Detaily technického řešení záměru proto nejsou k dispozici a budou předmětem dalších stupňů projektové přípravy. Údaje o technickém řešení, uvedené v tomto oznámení, jsou proto pouze rámcové (což se týká zejména údajů o záborech pozemků a ploch, které nejsou založeny na podrobném záborovém elaborátu, ale na odhadu, podloženém pouze prostorovým řešením záměru), nicméně spolehlivě umožňující vyhodnocení vlivů na životní prostředí a jeho jednotlivé složky.

Výhodou uvedeného přístupu je, že v oznámení není pouze "hodnoceno" předem dané projektové řešení, ale také je "ovlivňováno" s ohledem na ochranu jednotlivých složek životního prostředí. Následně zpracovávaná projektová dokumentace tak již bude zahrnovat doporučení a opatření pro minimalizaci negativních vlivů, vyplývajících z procesu posouzení vlivů na životní prostředí.

ČÁST E

(POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)

Záměr není předložen ve více variantách.

ČÁST F

(DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)

F.I.

MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

Situační a prostorové řešení záměru je dokladováno v přílohové části tohoto oznámení. Tamtéž jsou doloženy i další nezbytné doklady.

F.II.

DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Předkládaný záměr byl v předchozím období předmětem zjišťovacího řízení záměru "Silnice I/53 Lechovice - Pohořelice". Závěr zjišťovacího řízení, vydaný Krajským úřadem Jihomoravského kraje (č.j. JMK 101325/2007 ze dne 4. 10. 2007), byl takový, že záměr nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Protože v rámci další projekční přípravy byly v záměru navrženy dílčí změny (týkající se zejména řešení křižovatek, které jsou nově navrženy jako mimoúrovňové), je záměr předkládán znovu do zjišťovacího řízení v podobě dle nového projekčního řešení. Záměr však prakticky odpovídá předchozímu řešení, je umístován do identického prostoru a předpoklady posouzení možných vlivů se tak oproti původnímu záměru významně nemění. Stejná je kategorie komunikace (S11,5/80), je zachováno dvoupruhové šířkové uspořádání, identické jsou prognózované intenzity dopravy, obdobné je i prostorové řešení záměru (směrové, výškové a šířkové uspořádání).

Vyjádření, shromážděná v předchozím zjišťovacím řízení, byla použita jako podklad pro zpracování tohoto oznámení a zohledněna při posouzení možných vlivů a návrhu opatření. Stejně tak zůstávají v platnosti i cílené studie, zpracované v rámci oznámení, které bylo podkladem pro předchozí zjišťovací řízení (týká se zejména hlukové a rozptylové studie, které jsou beze zbytku platné i pro nové řešení), nový je však návrh mimoúrovňových křižovatek.

Celkově tedy nedochází k takovým změnám v technickém řešení záměru, které by mohly vést k významným změnám ve vlivech záměru na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.

ČÁST G

(VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)

Shrnutí netechnického charakteru obsahuje ve stručné a srozumitelné formě údaje o záměru a dále závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí. Zájemcům o podrobnější údaje proto doporučujeme prostudování příslušných kapitol oznámení.

Základní údaje, umístění záměru

Na silnici I/53 mezi Znojmem a Pohořelicemi je připravována rekonstrukce, spojená s modernizací směrového, šířkového a výškového uspořádání silnice a s rekonstrukcí souvisejících objektů (křižovatky, autobusové zastávky, dotčené inženýrské sítě a odvodnění).

Stávající silnice je v nevyhovujícím stavu a vykazuje dlouhodobě vysokou nehodovost. Mezi základní problémy a závady patří:

- nevyhovující poloměry zaoblení lomů nivelety - nepřehledné horizonty,
- dlouhé přímé úseky podporující průjezdy vysokými rychlostmi,
- nevyhovující rozhledové poměry v křižovatkách, vyplývající z nevhodného úhlu křížení, situování stávajícího stromořadí a autobusových zastávek v prostoru rozhledových trojúhelníků křižovatek,
- nevyhovující tvary křižovatek, absence přídavných pruhů pro odbočení vlevo a pro odbočení vpravo na vedlejší komunikace, nebo naopak výskyt abnormálně velkých ploch bez určení dopravní funkce,
- umístění zastávek autobusové dopravy na silnici, to vyvolává nutnost přecházení cestujících,
- nehomogenní šířkové uspořádání,
- stav vozovky je vyhodnocen jako nevyhovující,
- nevyhovující připojení nemovitostí přilehlých k silnici,
- nevhodné odvodnění komunikací a přilehlých ploch,
- chybějící bezpečnostní zařízení (svodidla) podél stromořadí.

Podstatná část trasy má nevyhovující průběh nivelety, vesměs chybí rozhledy pro předjíždění a současné uspořádání křižovatek se silnicemi II.a III. třídy vytváří ve většině případů výrazné bodové závady. Na vozovce a některých mostních objektech se vyskytují poruchy, které byly částečně opravovány, ale během let se z důvodu málo únosného podloží objevily znovu. Zvláště v některých úsecích je povrch vozovky porušen podélnými i příčnými trhlinami a značnými deformacemi (vyjeté koleje).

Je proto navržena homogenizace šířkového uspořádání komunikace v celé délce na jednotnou úroveň v parametrech kategorie S11,5/80 s cílem zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy (včetně pěších) a zároveň s cílem ochrany životního prostředí v okolí komunikace.

Cílem záměru je tedy zajištění bezpečnosti a přiměřeného komfortu dopravy na silnici I/53.

Předkládaný záměr řeší úpravy silnice v úseku Lechovice - Miroslav. Navazující úseky Miroslav - Branišovice a Branišovice - Pohořelice jsou předkládány současně. Úsek Znojmo Lechovice je v přípravě (územní řízení), na úseku Lechovice - obchvat je zahajována stavba. Po realizaci uvedených staveb bude rekonstruován celý úsek silnice mezi Znojmem a Pohořelicemi.

Umístění záměru je zřejmé z následujícího přehledného obrázku:

Obr.: Umístění záměru (měřítko 1 : 100 000)



Údaje o řešení záměru

Technické parametry trasy jsou navrženy s ohledem na ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Základní návrhové parametry jsou následující:

třída silnice:	I
délka úpravy:	cca 7,1 km
návrhová kategorie:	S11,5/80
šířkové uspořádání:	dva jízdní pruhy
směrodatná rychlost:	$v_s = 90 \text{ km/h}$
zajištění rozhledu:	pro předjíždění

Kapacitní posouzení prokázalo, že ani v cílovém roce 2040 nedojde k potřebě návrhu vyšší kategorie.

Začátek úpravy navazuje na konec úpravy obchvatu Lechovic v km 16,000. Využitím terénních podmínek a splněním předpisů pro návrh nivelety budou křižovatky se silnicemi III/41311 - III/3974 a silnice II/379 řešeny jako mimoúrovňové. Stávající silnice III/3794 v úseku od I/53 po připojení polní cesty bude zrušena a přeložena do trasy polní cesty. Tím dojde k vstřícnému propojení se silnicí III/41311 na Oleksovice. Hospodářský provoz bude v dotčené oblasti zajištěn mimo rámec předkládané stavby úpravou stávajících polních cest mezi Mackovicemi a Čejkovicemi. Konec úpravy je situován do km 23,100 v prostoru Kašence.

Údaje o možných vlivech na životní prostředí

Záměr v maximální míře využívá trasy stávající (existující) silnice I/53, zábor nových ploch je tím omezen.

Jsou zajištěna taková opatření tak, aby byly zajištěny veškeré požadavky hygienických předpisů. Trasa silnice splňuje jak požadované hlukové limity, tak i limity znečištění ovzduší. V prostorech, kde se záměr dotýká stávající zástavby (Kašence) zůstane stávající situace zatížení hlukem nebo znečištění ovzduší (nedojde tedy ani ke zhoršení ani ke zlepšení). Vzhledem k bezprostřednímu kontaktu domů se silnicí přitom není možno navrhnout ochranná opatření pro snížení negativních vlivů silničního provozu (např. výstavba protihlukových stěn) tak, aby zároveň nebyl omezen přístup k domům a jejich osvětlení či oslunění. V úvahu proto připadají pouze individuální opatření na jednotlivých objektech (např. výměna oken) tak, aby byly dodrženy hygienické limity ve vnitřním prostoru objektů.

Trasa záměru nezasahuje z hlediska ochrany přírody žádné zvláště chráněné území ani žádné území Natura 2000 (evropsky významné lokality a/nebo ptačí oblasti). Prochází převážně stávající trasou silnice a ornou půdou, která není z biologického hlediska hodnotným územím. Střety s obecnou ochranou přírody

a krajiny jsou tak omezeny na kontakt s porosty podél stávající silnice (doprovodné stromořadí, větrolamy), zásah do těchto prvků bude kompenzován náhradními výsadbami. V území nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin.

Trasa nezasahuje do vymezených pásem hygienické ochrany zdrojů podzemních vod, určených pro hromadné zásobování pitnou vodou.

Záměr vyžaduje celkový zábor ploch cca 7 hektarů, jde o plochy navazující na stávající silnici I/53, většinou zemědělský půdní fond.

V trase záměru se nenachází žádné trvalé stavby ani historické nebo kulturní památky.

Silnice nevyvolá zvýšení celkového počtu vozidel, pohybujících se po silnici I/53, intenzita dopravy bude odpovídat stávajícímu stavu resp. trendu.

Provoz záměru nezvyšuje možnost vzniku dopravních nehod nebo jiných rizik. Naopak, vzhledem k lepším dopravním parametrům lze očekávat i úměrně nižší riziko vzniku dopravní nehody s možnými vlivy na okolí.

Shrnutí:

Hlavní důsledky stavby spočívají v rekonstrukci trasy, která zajistí bezpečnost a přiměřený komfort dopravy na silnici I/53 a zároveň zajistí dostatečnou ochranu obyvatel před negativními vlivy automobilové dopravy a minimalizuje negativní vlivy na ostatní složky životního prostředí. Ve všech sledovaných oblastech (obyvatelstvo, ovzduší, povrchová a podzemní voda, půda, fauna, flóra, ekosystémy, krajina případně jiné) jsou očekávané vlivy záměru přijatelné a řešitelné v souladu s platnými zákonnými podmínkami.

ČÁST H

(PŘÍLOHY)

Přílohy jsou zařazeny za hlavním textem tohoto oznámení.

Seznam příloh:

Příloha 1 Mapové a situační přílohy:

Příloha 1.1 Přehledná situace silnice I/53, umístění záměru

Příloha 1.2 Situace záměru

Příloha 1.3 Ortofotomapa dotčeného území, ekologické vztahy

Příloha 2 Doklady:

Příloha 2.1 Vyjádření příslušných stavebních úřadů z hlediska územního plánu

Příloha 2.2 Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

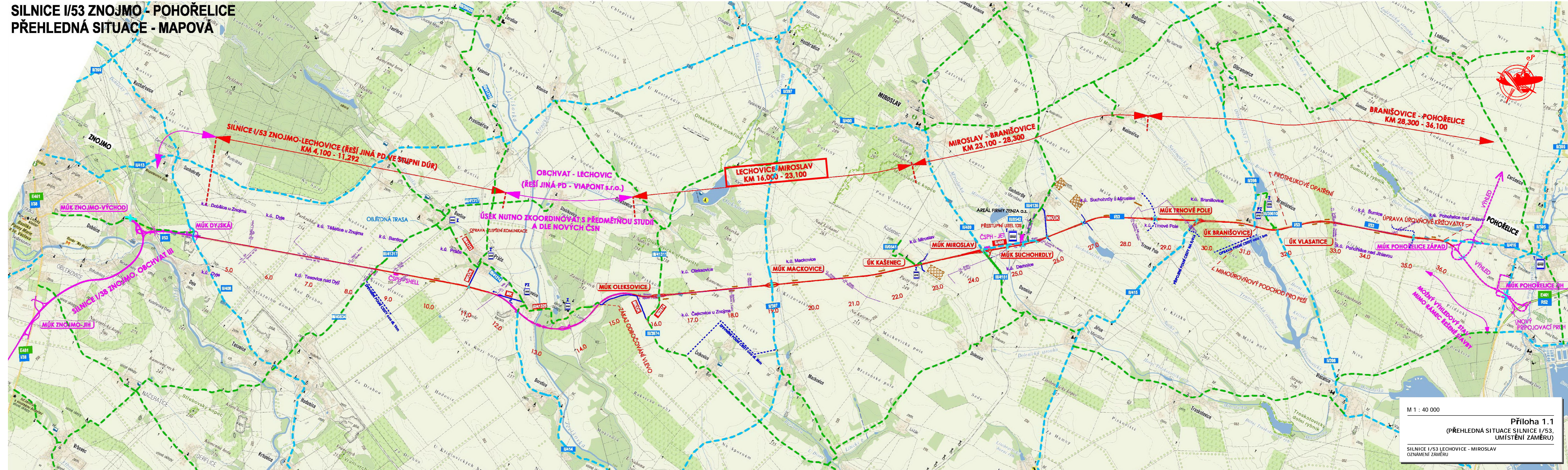
KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

Datum zpracování oznámení, podpis zpracovatele oznámení a seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení, se nachází v jeho úvodní části.

PŘÍLOHA 1

(MAPOVÉ A SITUAČNÍ PŘÍLOHY)

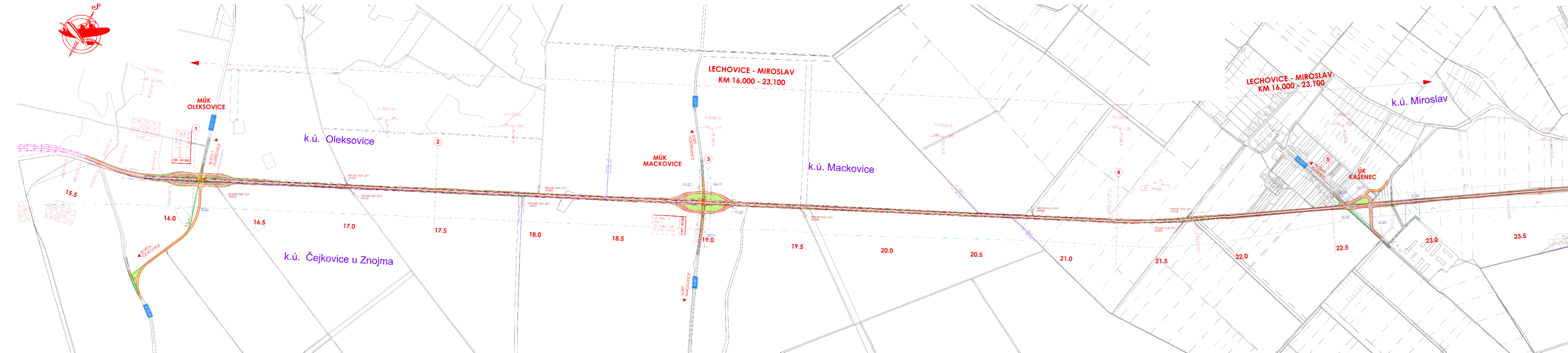
SILNICE I/53 ZNOJMO - POHOŘELICE PŘEHLEDNÁ SITUACE - MAPOVA



Příloha 1.1
(PŘEHLEDNÁ SITUACE SILNICE I/53,
UMÍSTĚNÍ ZAMĚRU)

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV
OZNAMENÍ ZAMĚRU

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV
km 16,000 - 23,100



M 1 : 10 000

Příloha 1.2
(SITUACE ZAMĚRU)

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV
OZNÁMENÍ ZAMĚRU

OVICE NA LOUCE

OLEKSOVICE

LECHOVICE-MIROSLAV
KM 16,000 - 23,100

KAŠENEC

Územní systém ekologické stability

- lokální biocentrum (LBC) - nefunkční
- lokální biocentrum (LBC) - funkční
- lokální biokoridor (LBK) - nefunkční
- lokální biokoridor (LBK) - funkční
- regionální biocentrum (RBC) - nefunkční
- regionální biocentrum (RBC) - funkční
- regionální biokoridor (RBK) - nefunkční
- regionální biokoridor (RBK) - funkční
- nadregionální biokoridor (NRBK) - nefunkční
- nadregionální biokoridor (NRBK) - funkční

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV
km 16,000 - 23,100

OVYAT - LECHOVIC
(PD - VIAPONT s.r.o.)
RDINOVAT DLE NOVÝCH ČSN

III/41311

RBK

LBC

LBK

LBC

NRBK

LBK

15.0

RBC 54
Lechovice Poštovna

NRBK 162/1

MÚK OLEKSOVICE

RBK 104

16.0

17.0

18.0

19.0

III/41311

k.ú. Oleksovice

k.ú. Čejkovice u Znojma

LBC

LBK

LBK

18.0

LBK 1

LBK

LBK

19.0

II/397

MÚK MACKOVICE

k.ú. Mackovice

LBK

20.0

LBK

LBK 1

LBC Hostěradická

LBK

21.0

LBK

22.0

23.0

24.0

LBK 15

LBK 15

21.0

22.0

LBK 15

21.0

22.0

LBC Kašenec

23.0

24.0

ÚK KAŠENEC

III/0541

k.ú. Miroslav

22.0

23.0

24.0

LBC 16 Vinohrady

23.0

24.0

LBK 4

M 1 : 10 000

Příloha 1.3
(ORTOFOTOMAPA DOTČENÉHO ÚZEMÍ,
EKOLOGICKÉ VZTAHY)

SILNICE I/53 LECHOVICE - MIROSLAV
OZNÁMENÍ ZAMĚRU

PŘÍLOHA 2

(DOKLADY)

Úřad městyse Prosiměřice, stavební úřad I. stupně
671 61 Prosiměřice 197, tel. 515 271 432

V Prosiměřicích dne 23.9.2009
Č.j. 686/09 - Šj.
Číslo spisu: 618/09
Vaše č.j.
Vyřizuje: Šprencl Josef
E-mail: stavebni@prosimerice.cz

Ing. Petr Mynář
Rekreační 7e, 635 00 Brno

Věc : Vyjádření

Úřad městyse Prosiměřice, stavební úřad I. stupně (dále jen stavební úřad) obdržel dne 2.9.2009 Vaši žádost o vyjádření z hlediska územně plánovací dokumentace na akci "Silnice I/53 Lechovice - Miroslav" v k.ú. Lechovice a Oleksovice.

Stavební úřad Vám tímto sděluje, že záměr rekonstrukce silnice I/53 Lechovice - Miroslav ve stávající trase je v souladu s platným územním plánem obce Lechovice a městyse Oleksovice. Řešení nové mimoúrovňové křižovatky (odbočka na Oleksovice) již není v souladu s platným územním plánem městyse Oleksovice. Pro vybudování nové mimoúrovňové křižovatky je nutné provést změnu územního plánu městyse Oleksovice.

S pozdravem

ÚŘAD MĚSTYSE PROSIMĚŘICE
STAVEBNÍ ÚŘAD
671 61 PROSIMĚŘICE



Ing. Šprencl Josef
vedoucí stavebního úřadu

Příloha:

Městský úřad Hrušovany nad Jevišovkou

STAVEBNÍ ODBOR

671 67 Hrušovany nad Jev., náměstí Míru 22

Č.j. 6144/2009 STU3

Hrušovany nad Jevišovkou 14. 9. 2009

Spis.č.

Vyřizuje: Zifčáková Iveta (telefon:515 200 464)

Email:zifcakova@hrusovany.cz

Ing. Petr Mynář

životní prostředí, dopravní inženýrství

Rekreační 7e, 635 00 Brno

SDĚLENÍ

Městský úřad v Hrušovanech n. Jev., stavební odbor, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., sděluje, že záměr rekonstrukce silnice I/53 Lechovice – Pohořelice (podle příložené výkresové dokumentace) v úsecích, ve kterých jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky k.ú. Čejkovice a k.ú. Mackovice, není v souladu s územně plánovací dokumentací obcí Čejkovice a Mackovice.

Dle našich informací v současné době příslušné obce zahajují projednávání změn územních plánů.

Toto sdělení se nenahrazuje rozhodnutí ani povolení.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
Hrušovany nad Jevišovkou
STAVEBNÍ ODBOR



Zifčáková Iveta

odborný zaměstnanec stavebního odboru

Doručí se:

- adresát

M Ě S T S K Ý Ú Ř A D M I R O S L A V

odbor výstavby a životního prostředí

Nám. Svobody 1, 671 72 Miroslav

SPIS. zn.: SPIS/3420/2009-Po
Číslo jednací.: 3991/2009-Po
Oprávněná úř.osoba: Polach Vl.
Tel.: 515 333 201, 515 266 462
E-mail: polach@mesto-miroslav.cz
Fax: 515 266 468

Datum: 14.10.2009
Vypraveno dne: 14.10. 2009

Z Á V A Z N Ě S T A N O V I S K O

Odbor výstavby a životního prostředí Městského úřadu v Miroslavi, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. f) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), po posouzení žádosti, kterou dne 1.9.2009 podal

Ing. Petr Mynář, IČ 47384107, Rekreační č.p. 7, 635 00 Brno 35,

(dále jen "žadatel"), ve věci:

žádost o vyjádření k dokumentaci - silnice I/53

,

vydává podle ustanovení § 149 odst. 1 a § 136 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů toto **závazné stanovisko**:

Z hlediska souladu s územně plánovací dokumentace města Miroslav:

Z předložených podkladů, které tvoří přílohu k výše uvedené žádosti je zřejmé, že stavba „Silnice I/53 Lechovice- Miroslav“ bude umístěna mimo zastavěné území města Miroslav tudíž je součástí Územního plánu města Miroslav. Město Miroslav v současné době pořizuje změnu územního plánu číslo 2, která je ve fázi I. etapy – projednání návrhu zadání změny (v termínu od 12. 10. 2009 do 11. 11. 2009), který lokalitu pro umístění výše uvedené stavby má navrženou jako plochy dopravní infrastruktury, tudíž stavba je v souladu se záměry územní plánovací dokumentace města Miroslav. Dále Vám sdělujeme , že vzhledem k platnosti zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu platnost od 01. 01. 2007 je příslušným správním orgánem ve věci územního plánování Městský úřad Moravský Krumlov , odbor výstavby a územního plánování , Klášterní 125, 671 71 Moravský Krumlov, tudíž posouzení vašeho záměru s územními plány obcí Damnice, Suchohrdly u Miroslavi a Trnové Pole přísluší tomuto orgánu.

Vedoucí odboru výstavby a životního prostředí
Městského úřadu Miroslav
Vladimír P O L A C H

Obdrží:

1. Ing. Petr Mynář, Rekreační č.p. 7, 635 00 Brno 35

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor životního prostředí
Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

Ing. Petr Mynář
Rekreační 7e
635 00 Brno

Č.j.	SpZn	Vyřizuje/linka	V Brně
JMK 122970/2009	S – JMK 122970/2009 OŽP/Kch	Ing.Krchňavý/515218693	14.9.2009

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru „Rekonstrukce silnice I/53 Lechovice – Miroslav, Miroslav – Branišovice a Branišovice - Pohořelice“ na lokalitě soustavy Natura 2000

Krajský úřad Jihomoravského kraje, **odbor životního prostředí**, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), **vyhodnotil** na základě Vaší žádosti doručené dne 1. září 2009, **možnosti vlivu výše uvedeného záměru na lokalitě soustavy Natura 2000 a vydává**

s t a n o v i s k o

podle § 45i odstavce 1 zákona v tom smyslu, že **hodnocený záměr**

n e m ů ž e m í t v ý z n a m n ý v l i v

na žádnou evropsky významnou lokalitu vymezenou národním seznamem nebo vymezenou ptačí oblast.

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací zcela mimo území prvků soustavy Natura 2000 a svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany.

Ve smyslu § 90 odst. 1 zákona se toto stanovisko nevydává v režimu, na který se vztahují obecné předpisy o správním řízení. Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Krajský úřad Jihomoravského kraje
odbor životního prostředí
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

-9-

JUDr. Pavel Nesvatba
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
70888337	CZ70888337	515218693	515218654	marek.krchnavy@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz