

**Oznamovatel:** Olomoucký kraj  
Jeremenkova 40a  
779 11 Olomouc



**Zpracovatel:** GHC regio s.r.o.  
Dolní náměstí 22/43  
779 00 Olomouc  
e-mail: [calabek@ghcregio.cz](mailto:calabek@ghcregio.cz)  
[www.ghcregio.cz](http://www.ghcregio.cz)  
tel.: +420 774 579 973



# OLOMOUCKÝ KRAJ

## SILNICE II/150 OHROZIM OBCHVAT

DOKUMENTACE O POSOUZENÍ VLIVŮ NA ŽP  
zpracované podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
v platném znění, v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu.

**Zpracovatelé:**

**Ing. Aleš Calábek** e-mail: [calabek@ghcregio.cz](mailto:calabek@ghcregio.cz) .....  
tel.: +420 774 579 973,  
osvědčení odborné způsobilosti - autorizace  
podle Vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb. č.j. 8939/1302/OPVŽP/96

Ing. Klára Calábková .....

Olomouc, 04/2008

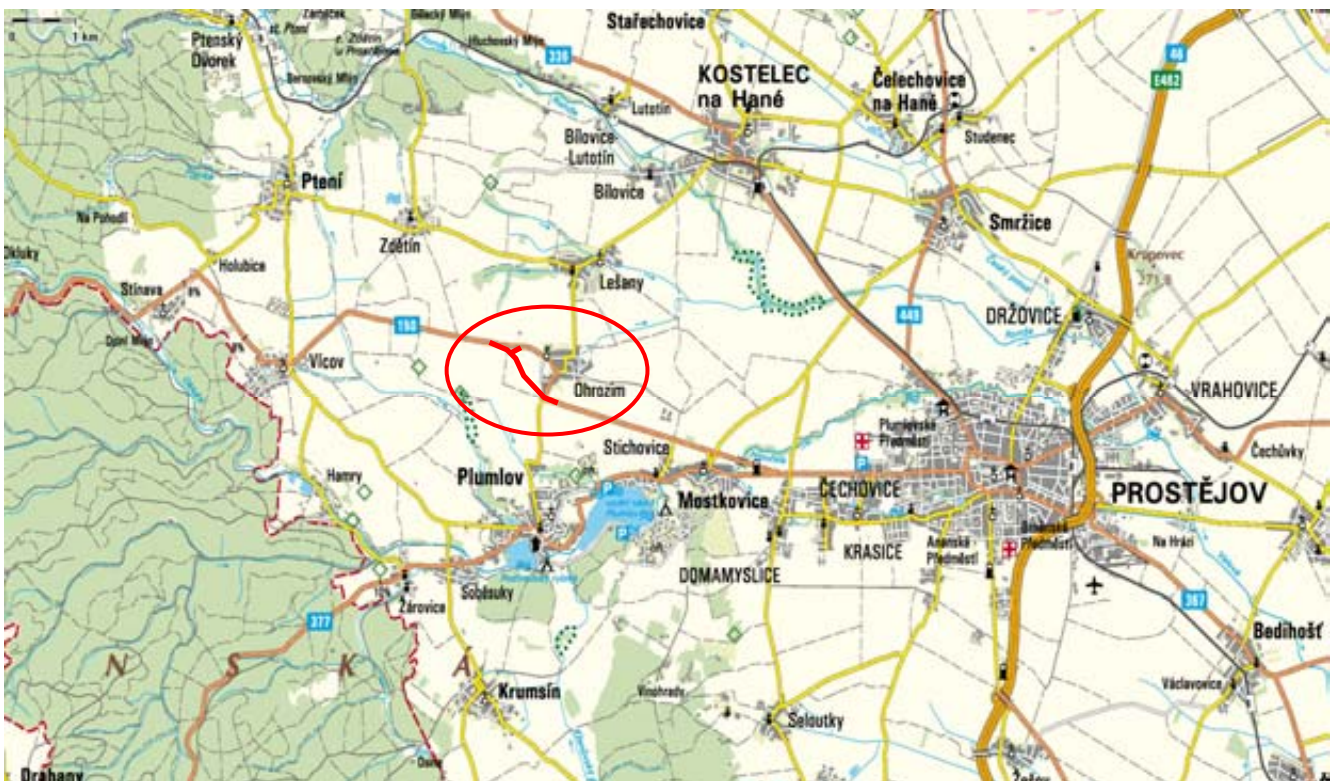
## Obsah „Dokumentace o posouzení vlivů na ŽP“:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....	4
A.1 Obchodní firma .....	4
A.2 IČ .....	4
A.3 Sídlo ( bydliště ) .....	4
A.4 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce .....	4
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....	4
B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	4
B.I.1 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1 .....	4
B.I.2 Kapacita ( rozsah ) záměru .....	5
B.I.3 Umístění záměru ( kraj, obec, katastrální území ) .....	5
B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	6
B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů ( i z hlediska životního prostředí ) pro jejich výběr, resp. odmítnutí .....	7
B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	7
B.I.7 Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	11
B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	11
B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, která budou tato rozhodnutí vydávat .....	12
B.II ÚDAJE O VSTUPECH .....	12
B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	16
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....	25
C.I VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ .....	25
C.II STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY .....	30
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	34
D.I CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBŇNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI .....	34
D.II ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....	40
D.III Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice .....	41
D.IV OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ .....	41
D.V CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTI, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ .....	43

E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....	43
F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	44
F.I	Mapové a jiné dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	44
F.II	Další podstatné informace oznamovatele.....	44
G.	VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	44
H.	PŘÍLOHY .....	48

*Obsah tohoto oznámení včetně příloh je duševním vlastnictvím firmy GHC regio s.r.o. Použití výsledků tohoto materiálu nebo jeho dílčích částí je možné pouze pro účel specifikovaný objednatelem. Veřejná publikace nad rámec smluvního určení, předání třetí osobě nebo jeho jiné využití, je vázáno na souhlas zpracovatele, firmy GHC regio s.r.o.*

Obr. Přehledná situace umístění záměru



## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

### A.1 Obchodní firma

**Olomoucký kraj**  
Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

### A.2 IČ

606 09 460

### A.3 Sídlo ( bydliště )

**Olomoucký kraj**  
Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

### A.4 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce

Statutární zástupce: RNDr. Ivan Kosatík, hejtman  
Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Kontaktní osoba: Helena Štěpánková  
Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc  
tel.: 585 508 282  
e-mail: [h.stepankova@kr-olomoucky.cz](mailto:h.stepankova@kr-olomoucky.cz)

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B.I.1 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

#### **SILNICE II/150 OHROZIM OBCHVAT**

(dále v textu „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ nebo jen „silnice“, či „Ohrozim obchvat“)

Záměr „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ je podle zákona č. 100/2001 Sb., přílohy č. 1 zařazen do:

- **kategorie II** (záměry vyžadující zjišťovací řízení)
- **bodů 9.1** – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

### B.1.2 Kapacita (rozsah) záměru

Stávající silnice II/150 (dříve I/18) prochází obcí Ohrozim a s ohledem na stále narůstající intenzitu dopravy se průtah obcí stává závažnou dopravní závadou. Jediným možným řešením je obchvat vedený po jihozápadním okraji obce. Poloha obchvatu sil. II/150 je určena napojením na přímý úsek od Vícova (pasportní staničení stávající silnice 290,437) a dalším pokračováním sil. II/150 přímým úsekem směrem k Prostějovu (pasportní staničení stávající silnice 292,381). Trasa obchvatu prochází po zemědělsky obdělávaných pozemcích a jeho **celková délka je 1.580 m. Návrhová šířka komunikace je 7,5 m (kategorie S 7,5/70).**

Komunikace původní trasy silnice II/150 vedená přes Ohrozim bude po provedení obchvatu Ohrozimí přečíslována.

Je zpracována dokumentace jako podklad pro vyřízení územního rozhodnutí (DÚR) pro řešenou stavbu. Projektová komunikace je zpracována v souladu se *Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací* vydanou MDS-OPK č.j.28345/99-120 ze dne 21.10.1999.

***Projektová dokumentace je zpracovávána na podkladě projektové dokumentace DÚR a DSP+DZS zpracované Silničním projektem Brno k této akci. Během projednávání této dokumentace došlo k podstatným změnám požadavků na tuto akci - např. změna kategorie vozovky z původní S 9,5/80 na S 7,5/70, změně průsečné křižovatky na okružní křižovatku v místě napojení silnice III/37751. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto provést novou projektovou přípravu této akce.***

### B.1.3 Umístění záměru ( kraj, obec, katastrální území )

Obec:	Ohrozim
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava
Katastrální území:	Ohrozim

Území uvažované výstavby se nachází na rozhraní Hané a Drahanské vrchoviny a je možné ho charakterizovat jako pahorkovité. Celá trasa obchvatu prochází po zemědělských pozemcích, které jsou v užívání ZD Ptení. Zájmové území náleží dle Czudkova geomorfologického členění k podsoustavě Západních vněkarpatských sníženin.

Jediným možným řešením je obchvat vedený po jihozápadním okraji obce. Poloha obchvatu sil. II/150 je určena napojením na přímý úsek od Vícova a dalším pokračováním sil. II/150 přímým úsekem směrem k Prostějovu. Trasa obchvatu prochází po zemědělsky obdělávaných pozemcích a jeho celková délka činí 1,580 km.

- **Umístění záměru v území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností**

Umístění realizace záměru výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat není omezeno:

- extrémními staveništními poměry (sesuvy, sutě, nestabilizované náplavy a písky, seismicita, poddolovaná území)
- starými zátěžemi (důlní činnost, skládky, odvaly a výsypky, intoxikace půdy)
- současným využitím území

Umístění realizace záměru je slučitelné:

- se současnými, či očekávanými aktivitami
- navržený záměr není v rozporu s rozvojovými tendencemi území.

- **Umístění záměru v území významném z hlediska stability prostředí**

Umístění realizace záměru výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat není omezeno:

- poměrnou hojností, hodnotou a regenerační schopností přírodních zdrojů (ekosystémů stabilních, stabilizujících, vysoce produkčních, autoregulačních, atd.)
- relativní jedinečností jednotlivých přírodních a civilizačních krajinných prvků (na úrovni celostátní, regionální, či lokální)
- prvky ekologické stability krajinného systému a jejich funkčností, zejména pokud jde o mokřady (jezera, rybníky, rašeliniště, údolní nivy, atd.) řeky, souvislé lesy, horské oblasti, zvláště chráněná území podle zvláštního právního předpisu (zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění) a území a oblasti klasifikované nebo chráněné podle zvláštních právních předpisů (např. zák. č. 138/1973 Sb. v platném znění)

- **Umístění záměru v území speciálního zájmu**

Umístění realizace záměru výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat není omezeno :

- místy zvláštního vědeckého významu
- hustě obydlenými oblastmi

Případné střety záměru jsou řešeny v jednotlivých kapitolách této dokumentace.

#### **B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**

Komunikace II/150 Ohrozim obchvat je součástí sledovaného úseku II/150 Prostějov – Přerov. Realizací tohoto úseku komunikace dojde k odstranění dopravní závady, ke zlepšení plynulosti provozu a v nemalé míře také přispěje k zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Ke kumulaci vlivů při navrženém řešení nebude docházet, stavba naopak přispěje ke zlepšení životních podmínek v obci Ohrozim (hluk, emise, vibrace) vyloučením tranzitní dopravy dnes projíždějící přes obec Ohrozim.

### **B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů ( i z hlediska životního prostředí ) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Stávající silnice II/150 (dříve I/18) prochází obcí Ohrozim a s ohledem na stále narůstající intenzitu dopravy se průtah obcí stává závažnou dopravní závadou. Jediným možným řešením je obchvat vedený po jihozápadním okraji obce. Poloha obchvatu sil. II/150 je určena napojením na přímý úsek od Vícova a dalším pokračováním sil. II/150 přímým úsekem směrem k Prostějovu.

Stavba je řešena pouze v jedné variantě. Z hlediska ekologické únosnosti území nebude stavba představovat významnou zátěž oproti současnému stavu. Likvidací již částečně vzrostlé zeleně dojde k oslabení plnění funkce zeleně. Eliminace se projeví po delším období nutného vzrůstu nových sazenic stromů. Lze předpokládat, že dojde k brzkému návratu k původní úrovni. Provoz stavby bude navazovat na současné využívání území bez negativních projevů.

V současném stavu rozpracovanosti projektové dokumentace nebyly shledány nedostatky, či rozpory s příslušnými zákony, vyhláškami, normami a předpisy. Navržené koncepční, technické a technologické řešení stavby odpovídá současnému stavu technického pokroku a neliší se od standardů srovnatelných se stavbami podobného typu nejen na území České republiky, ale i v ostatních členských zemích Evropské unie.

### **B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

#### **Základní charakteristiky stavby – záměru:**

Stavba řeší obchvat obce Ohrozim po jihozápadní straně obce. Jedná se o krajskou silnici II. třídy (II/150), která je v celé délce řešeného úseku navržena v kategorii S 7,5/70. Délka úpravy silnice II/150 je navržena 1.580 m. Komunikace je navržena na směrodatnou rychlost 90 km/hod.

Napojení obchvatu na dopravní infrastrukturu je řešeno dvěma křižovatkami:

- *Styková křižovatka* tvaru „T“ v km 0,422<sup>19</sup> řeší západní napojení obce Ohrozim pomocí objektu SO 103 *Připojení stávající sil. II/150* - kategorie S 7,5/60, délka úpravy 182,86 m.
- *Okružní křižovatka* v km 1,295<sup>42</sup> řeší napojení silnice III/37751 a jižní napojení obce Ohrozim pomocí objektu SO 102 *Úprava sil. III/37751* - kategorie S 7,5/60, délka úpravy 73,11 m+ 61,77 m.

Při realizaci navržených silničních objektů dochází ke křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi. Úpravy dotčených inženýrských sítí jsou řešeny v samostatných objektech stavby.

#### **Stavba je členěna na stavební objekty dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“:**

SO 001 Příprava území  
SO 101 Silnice II/150  
SO 102 Úprava sil. III/37751  
SO 103 Připojení stávající sil. II/150

SO 104 Polní cesta  
SO 110 Dopravní opatření po dobu výstavby  
SO 111 Oprava komunikace přes Ohrozim  
SO 301 Přeložka přivaděče odpadních vod DN150  
SO 302 Podchycení meliorací  
SO 351 Přeložka vodovodu Pomoraví  
SO 401 Přeložky kabelového vedení Telefonica O2  
SO 405 Přeložka veřejného osvětlení  
SO 411 Úprava vzdušného vedení VVN 110 kV  
SO 501 Přeložka VTL plynovodů  
SO 801 Vegetační úpravy  
SO 802 Technická rekultivace

### SO 001 Příprava území:

Objekt řeší přípravu území výstavby před započítáním prací na hlavních stavebních objektech. Bude provedena skrývka ornice jak na hlavních a vedlejších trasách (včetně dočasného záboru), tak i na ploše zařízení staveniště. Předpokládaná tloušťka skrývky ornice dle geotechnického průzkumu je 30 cm. Podél stávající silnice II/150 budou v dotčených úsecích vykáceny stromy a křoviny.

### SO 101 Silnice II/150:

Začátek úpravy přeložky (km 0,000) SO101 je v km 290,437 pasportu silnice II/150, konec úpravy (km 1,580) v km 292,381 pasportu silnice II/150.

Silnice je navržena v kategorii S 7,5/70. V km 0,422<sup>19</sup> bude provedena styková křižovatka tvaru „T“. V km 1,295<sup>42</sup> je navržena malá okružní křižovatka, je součástí objektu. Vnější průměr je navržen 40,0 m. Šířka jízdního pruhu okružní křižovatky je navržena v šířce 7,0 m, dlážděný vnitřní prsteneček v šířce 2,0 m.

Komunikace je navržena na směrodatnou rychlost 90 km/hod.

Konstrukce vozovky byla navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací z roku 2004 (katalogový list D1-N-1, třída dopravního zatížení III, úroveň porušení vozovky D1) v této úpravě:

- asfaltový beton střednězrný	ABS I	40 mm	ČSN 736121
- spojovací asf. postřik 0,3 kg/m <sup>2</sup> (po vyštěpení)	PS-A		ČSN 736129
- asfaltový beton hrubozrný	ABH I	60 mm	ČSN 736121
- spojovací asf. postřik 0,3 kg/m <sup>2</sup> (po vyštěpení)	PS-A		ČSN 736129
- obalované kamenivo hrubozrné	OKH I	60 mm	ČSN 736121
- spojovací asf. postřik 0,5 kg/m <sup>2</sup> (po vyštěpení)	PS-A		ČSN 736129
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm	ČSN 736126
- štěrkodrt' fr. 0-63	ŠD	min. 250 mm	ČSN 73 6126
celkem		570 mm	

Konstrukce vozovky napojení polní cesty v km 0,422<sup>19</sup> vpravo byla navržena v této úpravě:

- podrcení kamenivem fr.4/8 - 5,0 kg/m <sup>2</sup>			
- nátěr 1 vrstvý asfaltový - 2,5 kg/m <sup>2</sup>	N 1V A		
- recyklát	R	20 mm	ČSN 736121
- štěrkodrt'	ŠD	150 mm	ČSN 736126
- štěrkodrt'	ŠD	150 mm	ČSN 736126
celkem		320 mm	



Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno příčným spádem vozovky do souběžných silničních příkopů, vedené podél celého obchvatu a v K.Ú. budou napojeny do stávajících příkopů.

**Součástí objektu je zřízení protihlukového valu výšky 2,0 m vlevo silničního tělesa v km 1,072 -1,260.**

#### **SO 102 Úprava sil. III/37751:**

Objekt řeší napojení stávající silnice III/37751 na nový stav silnice II/150 (okružní křižovatku). Je tak rozdělen na dvě části. Obě části napojení jsou navrženy v přímé, propojení teoretickou osou v prostoru okružní křižovatky je řešeno dvěma protisměrnými kruhovými oblouky o R= 650 m s krátkou mezi přímou. Silnice III/37751 (SO102) je navržena v kategorii S 7,5/60.

Konstrukce vozovky je navržena ve stejném složení jako u objektu SO 101 Silnice II/150.

Odvodnění povrchu komunikace bude zajištěno oboustrannými silničními příkopy napojenými na stávající příkopy v začátku a konci úpravy a na nově navržené příkopy sil. II/150 (SO101).

#### **SO 103 Připojení stávající sil. II/150:**

Objekt řeší napojení stávající silnice II/150 vedoucí z obce Ohrozim na přeložku silnice II/150. Směrově je napojení řešeno v začátku a konci úpravy v přímé s vložením levostranného kruhového oblouku R= 100 m s přechodnicemi o L=60,0 m. Připojení napojení stávající sil. II/150 (SO103) je navržena v kategorii S 7,5/60.

Konstrukce vozovky je navržena ve stejném složení jako konstrukce vozovky u objektu SO 101 Silnice II/150. Konstrukce vozovky napojení polní cesty v km 0,041<sup>72</sup> vpravo byla navržena ve stejné úpravě jako napojení polní cesty objektu SO 101.

#### **SO 104 Polní cesta:**

Objekt řeší napojení polní cesty ze silnice III/37751. Napojení polní cesty bude přesunuto v důsledku výstavby obchvatu Ohrozimi. Směrově je polní cesta navržena od začátku úpravy pravostranným složeným kruhovým obloukem o R=250 a R=20 m, krátkou mezipřímou, levostranným kruhovým obloukem o R= 15,0 m a ukončena krátkou přímou.

Polní cesta je navržena v kategorii P 4/30.

Konstrukce vozovky polní cesty byla navržena ve stejné úpravě jako napojení polní cesty objektu SO 101.

#### **SO 110 Dopravní opatření po dobu výstavby:**

Objekt řeší přechodné dopravní značení zajišťující vedení veřejného provozu při realizaci stavby. Součástí jsou také případné úpravy zajišťující dopravní provoz během stavby.

#### **SO 111 Oprava komunikace přes Ohrozim:**

Objekt řeší povrchovou opravu stávající silnice vedenou přes obec Ohrozim. V některých úsecích uvažováno s odfrézováním obrusné vrstvy v tl. 50 mm a provedení vrstvy ABS I v tl. 50 mm. V některých více poškozených úsecích budou odfrézovány dvě vrstvy v tl. 2x50 mm a provedení nových dvou vrstev živice 2x ABS I v tl 2x 50 mm. Uvažováno také rekonstrukcí stávajících příkopových žlabů v délce 100 m.

#### **SO 301 Přeložka přivaděče odpadních vod DN150:**

Stávající tlaková kanalizace odpadních vod z areálu zemědělského družstva Vícov do ČOV v Prostějově kříží 2 x navrženou hlavní trasu silnice II/150 (SO 101). Výtlač kanalizace bude přeložen podél příkopu silnice II/150 a polní cesty (SO 104) z části v souběhu s přeložkou VTL plynovodu DN 500 tak, aby nedošlo k tomuto křížení a ke křížení s novou okružní křižovatkou.

Délka přeložky tlakové kanalizace DN 150 mm je navržena na 270,82 metrů.

### **SO 302 Podchycení meliorací:**

Objekt řeší podchycení stávajících meliorací, které budou kříženy nově navrženým obchvatem Ohrozimi Dle vyjádření Zemědělské vodohospodářské zprávy Prostějov se v trase navrhovaného obchvatu v km 0,163 - 0,586 nachází meliorované pozemky.

### **SO 351 Přeložka vodovodu Pomoraví:**

Objekt řeší přeložku stávajícího vodovodního řadu „B“ DN 100 mm (PVC), který prochází v blízkosti nově navržené okružní křižovatky a při navržených úpravách by tento řad neměl dostatečné krytí v místě nového odvodňovacího příkopu. Dále bude část přeložky vodovodu uložena pod novou komunikací do chráničky

Současně s potrubím bude přeložen paralelně vedený dosud nepoužívaný silnoproudý kabel pro připojení budoucího vodojemu Ohrozim. Kabel bude pod vozovkou rovněž uložen do chráničky, zahloubené do stejné úrovně jako vodovod.

### **SO 401 Přeložky kabelového vedení Telefonica O2:**

V místě stavby jsou podzemní vedení přístupové sítě elektronických komunikací Telefonica O2. Před navrhovanou okružní křižovatkou kříží trasu obchvatu dvě prázdné HDPE trubky pro optický kabel (oranžová se dvěma bílými pruhy a černá se dvěma bílými pruhy) a kabel TCEPKPFLE 100XN06.

Silnici II/150 kříží za navrhovanou okružní křižovatkou směr Prostějov metalický kabel TCEPKPFLE 15XN04, který propojuje RSU v Plumlově s síťovým rozvaděčem v Ohrozimi.

Před zahájením zemních prací bude provedeno vytyčení všech sítí. Kabely budou vyhledány a odkryty ručně kopanými sondami. Ochranné pásmo kabelu je 1,5m na každou stranu kabelu od jeho osy. Uložení kabelů musí být provedeno podle ČSN 33 4050 - Předpisy pro podzemní sdělovací vedení a ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení.

### **SO 405 Přeložka veřejného osvětlení:**

Objekt řeší osvětlení navržené okružní křižovatky. V prostoru okružní křižovatky se demontují tři stávající stožáry veřejného osvětlení, které zasahují do prostoru výstavby okružní křižovatky a silnice. Nové veřejné osvětlení bude provedeno svítidly SHC 150 W osazenými pomocí výložníků na ocelových osvětlovacích stožárech J10 žárově zinkovaných. Rozteč stožárů cca 30-35m. Počet nových stožárů VO celkem 13 ks, instalovaný příkon 2kW.

### **SO 411 Úprava vzdušného vedení VVN 110 kV:**

Stávající vzdušné vedení VVN 110 kV č.5594 křížuje ve dvou místech projektovanou silnici II/150 Ohrozim - obchvat. Niveleta komunikace zůstane zachována v úrovni stávajícího terénu s výškou vedení nad silnicí odpovídající ČSN - min. 7 m. Na stávajících stožárech před a za silnicí bude provedena výměna stáv. závěsů na závěsy bezpečnostní. Vodiče a zemní lano zůstanou původní. Parametry vedení a ochranné pásmo se uvedenými úpravami nemění.

### **SO 501 Přeložka VTL plynovodů:**

Úpravou komunikace dojde k dotčení vysokotlakého dálkovodu DN 500 (trasa Světlá - Lobodice) a VTL plynovodní přípojky DN 100 k regulační stanici obcí Ohrozim a Plumlov. V rámci tohoto stavebního objektu bude proveden odklon obou vedení mimo plochu, určenou pro výstavbu státní silnice. Vedení navržené přeložky respektuje hranici ochranného pásma silnice II. třídy.

### **SO 801 Vegetační úpravy**

Projekt vegetačních úprav řeší doprovodné území nově budované komunikace včetně napojení na stávající komunikace, protihlukový val a dále centrální plochu nově navržené okružní křižovatky.

Při výběru dřevin i způsobu výsadby bylo voleno řešení s nenáročnou následnou péčí, nevyskytují se zde žádné druhy vyžadující zvláštní péči, substráty, řezy, ani druhy choulostivé. Základní péče však musí být poskytována, bez ní žádná sadovnická úprava nesplní očekávání.

### **SO 802 Technická rekultivace**

Objekt řeší rekultivaci stávající silnice mezi novým napojením silnice II/150 (SO 101) a SO 103, která bude po realizaci nové trasy silnice II/150 odstraněna plocha ZS. Stávající konstrukce vozovky bude odstraněna. Odrézovaná vrstva živice bude odvezena na skládku Správy silnic OK. Podkladní vrstvy budou použity na sjezdy.

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

Předpokládaná doba výstavby je 18 měsíců. Termín zahájení realizace záměru se bude odvíjet od finančních prostředků investora, předpoklad zahájení výstavby je v roce 2009. Realizace stavby bude probíhat za plného provozu na stávající sil. II/150, bude probíhat ve třech etapách.

**1. etapa** – v této etapě bude provedena většina přeložek inženýrských sítí, vyvolaných prováděním obchvatu Ohrozimi. V této etapě bude dále prováděna část SO 101 sil. II/150 v km cca 0,260 až po navrhovanou okružní křižovatku, to je v úseku mimo stávající komunikace. Dále bude prováděn úsek SO 101 od navrhované okružní křižovatky po konec úpravy (rekonstruovaná část sil. II/150). V této etapě bude provedena polovina okružní křižovatky ze strany z.ú. Přes prostor prováděné okružní křižovatky bude veden obslužný provoz Ohrozimi včetně autobusové dopravy. Provoz bude veden po pravé polovině sil. III/37751 ve směru do Ohrozimi. Provoz bude zajištěn světelnou signalizací kyvadlově.

**2. etapa** – v této etapě bude provedena pravá polovina sil. III/37751 včetně poloviny okružní křižovatky. Obslužný provoz bude převeden na již vybudovanou levou polovinu sil. III/37751. Bude zajištěn světelnou signalizací kyvadlově stejně jako při budování pravé poloviny. Úsek sil. II/150 od okružní křižovatky po k.ú. bude v této etapě dokončen.

**3. etapa** – v této etapě bude provedeno napojení SO 101 v začátku úpravy sil. II/150 na stávající komunikaci sil. II/150 a napojení SO 103 na původní sil. II/150 ve směru do Ohrozimi. Obě napojení budou prováděna po polovinách. Provoz bude zajištěn světelnou signalizací kyvadlově.

## **B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Obec:	Ohrozim
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava
Katastrální území:	Ohrozim

Pověřený obecní úřad s rozšířenou působností:	Prostějov
Pověřený obecní úřad :	Prostějov
Stavební úřad:	Prostějov

### B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, která budou tato rozhodnutí vydávat

Další rozhodnutí pro projekt bude vydáváno formou rozhodnutí ve správním řízení:

- územní rozhodnutí o umístění stavby ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Rozhodnutí vydá věcně a místně příslušný stavební úřad; dále následné stavební povolení – vydá věcně a místně příslušný stavební úřad (Prostějov);
- souhlas k odnětí z ZPF v souladu se zákonem č. 344/1992Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění, vydává místně příslušný orgán ochrany ZPF – odb. ŽP.
- souhlas s kácením mimoletní zeleně dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění – odb. ŽP MěÚ Prostějov;
- souhlas podle ustanovení § 16 zákona č. 185/2001 Sb., v případě, že se bude jednat o nakládání s nebezpečnými odpady. Rozhodnutí vydá věcně a místně příslušný orgán odpadového hospodářství;
- stavební povolení dle § 115 zák. č. 183/2006 Sb. vydá speciální stavební úřad – silniční správní úřad Prostějov.

### B.II ÚDAJE O VSTUPECH

#### PŮDA:

#### Zemědělský půdní fond:

Ohrozim leží v bezlesé, zemědělsky intenzivně využívané krajině. Ochrana režimu povrchových a podzemních vod a ochrany půdy jsou spjité nádoby. Půda je poškozována především povrchovým splachem (odnosem ornice) a průsakem škodlivých látek (zborcení půdní struktury). Akumulační plochy jsou přesyceny dusíkem a průmyslových hnojiv, které půdy není schopna udržet popř. vegetace spotřebovat. Z těchto hledisek je navržena zonace zemědělské půdy, tj. stanovení základních regulačních zásad, popř. technických opatření k eliminaci negativních vlivů.

- a) zóna intenzivní zemědělské výroby I – zóna s kvalitní černozemí na mocných sprašových nánosech na plošinách a především v akumulacích plochách, kde nejsou rušivé procesy ( eroze, průsak ). Půdy ani vody nejsou poškozovány, rentabilita vložených nákladů na výrobu potravin je maximální.
- b) zóna podmíněně intenzivní zemědělské výroby II – plochy s vysoce propustnými půdami a akumulacích nivních polohách. Vysoké riziko průsaku reziduí do podzemních vod ( především v nivní poloze ), rentabilita vložených nákladů na výrobu je snížena, je nutno snížit dávky prům. hnojiv.

- c) zóna snížení intenzity zemědělské výroby III – plochy svahů s erodovanými černozeměmi, hnědými půdami. Půda je poškozována smyvem ornice, je poškozováno území, kam je ornice usazována. V této zóně je především nutno řešit protierozní ochranu území formou protierozních opatření ( meze, remízy atd. )
- d) zóna extenzivní zemědělské výroby IV – zóna hnědých půd, mělké ornice na plošinách a svazích, kamenitá půdy s vysokou propustností. Vhodné plochy pro pastviny, popř. zatravněné drobné sady. V této zóně jsou zahrnuty plochy pro lokální ÚSES a chráněná území přírody, dále plochy jiné ochrany ( pásma ochrany vodního zdroje I. stupně ), dále plochy , které je z různých důvodů vhodné zatravnit ( např. eroze ).

Zájmové území silnice II/150 Ohrozim - obchvat se nachází v zónách I,III,IV zemědělské výroby.

Hlavní půdní jednotky pro výpočet odvodů za vynětí ze ZPF nacházející se v zájmovém území jsou definovány ve vyhláše ze dne 12. 12. 2002, kterou se mění vyhl. č. 327/1998 Sb. takto:

10 Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na spraších, středně těžké, s mírně těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vláhovými poměry až sušší.

12 Hnědozemě modální, kambizemě modální a kambizemě luvické, všechny včetně slabě oglejených forem na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké s těžkou spodinou až středně skřetovité, vododržné, ve spodině s místním převlhčením.

26 Kambizemě modální eubazické a mezobazické na břidlicích, převážně středně těžké až středně skřetovité s příznivými vláhovými poměry.

38 Kambizemě litické, kambizemě modální, kambizemě tankerové a rankery modální na pevných substrátech bez rozlišení, v podorniči od 30 cm silně skřetovité nebo s pevnou horninou středně těžké až těžké s příznivou vododržností.

Dle pedologického průzkumu byly v zájmové lokalitě zastiženy jen hlavní půdní jednotky 10 a 12.

Pro účely výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat bude odejmuto **trvale ze ZPF 29.125 m<sup>2</sup>**. Jedná se zejména o půdy hnědozemě modální na spraších a svahových hlínách, převážně středně těžké, převážně bez skeletu, většinou s příznivými vlhkostními poměry. Dle zpracované dokumentace – Podklady k žádosti o vynětí půdy ze ZPF (AGREKO, 07/2007) – budoucí rozmístění a využití sejmuté ornice minimalizuje nevratné ztráty zemědělských ploch tím, že je zvyšována úrodnost ploch jiných, v současné době velmi málo úrodných.

#### **Pozemky určené k plnění funkcí lesa:**

Posuzovaný záměr se nedotýká pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) ani ochranného pásma lesa.

## VODA:

### Voda pitná:

Pokrytí potřeby pitné vody pro stavební dvůr a ostatní zařízení staveniště bude řešeno napojením na stávající rozvody vody v obci, popř. dovozem cisternami.

Objem spotřeby bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu nelze v tomto stupni stanovit, lze pouze konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka (dle směrnic MLVH ČSR a MZd ČSSR č. 9/1973 Sb.):

- pouze pro pití příp. mytí nádobí 5 l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování 120 l/os a směnu (pro prašný a špinavý provoz)

Po uvedení do provozu nemá stavba žádné nároky na dodávku pitné vody.

### Voda provozní (technologická):

Potřeba technologické vody při výstavbě se vztahuje na tyto činnosti:

- mytí vozidel
- zkrápění betonu
- výroba maltových směsí
- výroba betonových směsí malých objemů

Množství a záměry dodavatele stavby v otázce dodávky vody pro technologické účely nejsou v současnosti známy. Reálný je odběr vody z řeky, případně dovoz na hlavní stavební dvůr ( HSD ) a zařízení staveniště ( ZS ) v cisternách.

Předpokládána dovozová vzdálenost : do 5 km  
Předpokládaná potřeba vody: 5 - 10 m<sup>3</sup>/den.

Potřeba provozní vody po uvedení komunikace do provozu se vztahuje k čištění komunikací a kropení.

### Voda požární:

Případná potřeba požární vody v průběhu výstavby bude řešena, vzhledem k liniové stavbě a rozsahu území, podle místních podmínek a okolností. Zdrojem může být veřejný vodovod, vodoteč, ev. dovoz vody cisternami.

Po uvedení vozovky do provozu se s dodávkou požární vody neuvažuje.

## OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE:

### Vstupní suroviny:

Hlavními vstupními surovinami po dobu výstavby jsou stavební materiály. Jejich celková spotřeba není na tomto stupni přípravy stavby specifikována výkazem výměr. Předpokládá se obdobná potřeba stavebních materiálů jako u běžných staveb tohoto typu.

Provoz stavby neklade žádné mimořádné nároky na vstupní suroviny. Spotřeba materiálů a surovin bude závislá na délce a způsobu výstavby vozovky.

### Elektrická energie:

Pro stavební dvůr, příp. pro zařízení staveniště se uvažuje s přípojkou NN z distribuční sítě v prostoru stavby.

Se spotřebou elektrické energie během provozu komunikace se neuvažuje.

### Zemní plyn:

Stavba nemá nároky na dodávku zemního plynu.

### Tepelné energie:

Stavba nemá nároky na dodávku tepelné energie

## NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU:

Stavba je součástí úprav silnice II/150 v úseku Ohrozim - obchvat. Sledovaná stavba umožňuje plynulé navázání na mezilehlé silniční úseky.

Převážná část obchvatu bude prováděna mimo stávající komunikace na zemědělských parcelách mimo dopravní provoz. Tranzitní silniční doprava bude během stavby vedena po sil. II/377 a III/37349 přes Plumlov. Stávající úsek sil. II/150 od okružní křižovatky po Mostkovice bude po dobu stavby uzavřen. Dopravní obsluha Ohrozimi bude vedena z Plumlova po sil. III/37751 přes prostor budované okružní křižovatky kyvadlově řízená světelnou signalizací. Okružní křižovatka bude prováděna po polovinách. Stávající sil. II/150 z Ohrozimi do Vícova bude po většinu doby stavby průjezdná, pouze při napojení na stávající komunikace bude omezen a řízen světelnou signalizací.

V obvodu staveniště se nacházejí následující inženýrské sítě, které jsou projektem řešeny – přeložky, chráničky, atd.:

- přivaděče odpadních vod DN150
- meliorace
- vodovod Pomoraví + kabel NN
- sdělovací kabelové vedení
- veřejné osvětlení
- vzdušné vedení VVN 110 kV v SO 411

- VTL plynovody DN500 a DN100

Stávající inženýrských sítí jsou v koordinační situaci stavby zakresleny orientačně dle podkladů správců inženýrských sítí. Před zahájením stavby musí být inženýrské sítě vytýčeny a protokolárně předány zhotoviteli stavby. Při provádění prací musí být dodržována ochranná pásma sítí.

### **B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH**

#### **OVZDUŠÍ:**

##### **Technologický proces produkující znečištění:**

Spalovací procesy probíhající v motorech silničních vozidel produkují plyny, jejichž hlavním technologickým smyslem je uvést tato vozidla do pohybu. Tyto plyny, po splnění svého úkolu, jsou dále nepotřebné a vypouštějí se do ovzduší. V tomto okamžiku se však stávají znečišťující látkou.

Specifikem motorových vozidel jako zdrojů plynů znečišťujících ovzduší (emisí) je, na rozdíl od jiných zdrojů znečištění, jejich pohyb. Emise nejsou zřetelovány jenom meteorologickými podmínkami v krajině, ale i pohybem zdroje – motorového vozidla. Silnice, po níž se pohybují motorová vozidla, je považována za liniový zdroj znečištění ovzduší.

##### **Hlavní bodové zdroje znečištění ovzduší:**

Posuzovaná stavba není bodovým zdrojem znečišťování ovzduší.

##### **Hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší:**

Plošným zdrojem znečištění ovzduší se může stát ve fázi výstavby, kdy budou prováděny skryvkové a výkopové práce. V případě jejich kombinace s déletrvajícím suchem a větrným počasím mohou částičky orniční a podorniční vrstvy půdy do jisté míry způsobit znečištění ovzduší.

Pozitivní skutečností při této situaci je relativně velká vzdálenost stavby od obytných budov.

Vzhledem k proměnlivosti tohoto působení a jeho krátkodobosti nelze jeho vliv exaktně vyhodnotit. Tento stav je však časově omezen a lze jej omezit technickými opatřeními.

##### **Hlavní liniové zdroje znečištění:**

Hlavním zdrojem liniového znečištění ovzduší bude automobilová doprava na silnici.

Vedle průmyslu a energetiky je doprava největším znečišťovatelem ovzduší. Mezi různými druhy dopravy je doprava automobilová nejvýraznějším producentem různých emisí, které mají negativní vliv na kvalitu ovzduší. Ve velkých městech se výrazně podílí na celkovém znečištění.



Spalovací motory znečišťují ovzduší nedokonalým spalováním pohonné směsi, neboť produkují celou řadu polutantů: oxid uhelnatý, oxidy dusíku a síry, pevné části, dále oxid uhličitý, benzen, xylén, toluen, olovo etylendibromid aj.

Oxid uhelnatý není považován za škodlivý vůči neživé přírodě, ale má neblahý vliv na živé organismy. Zbavuje tělo kyslíku, způsobuje zpomalování reflexů a zvyšuje bolesti hlavy. Při růstu jeho koncentrace klesá úroveň hydroxylových radiálů, což má za následek vznik metanu a jiných stopových plynů. Metan velmi ovlivňuje skleníkový efekt. Mimo to oxid uhelnatý reaguje s kyslíkem na oxid uhličitý, čímž vzniká nejdůležitější skleníkový plyn.

Oxid uhličitý nemá sice vliv na lidské zdraví, ale přispívá na oteplování atmosféry. Z tohoto důvodu je považován za jednu z největších hrozeb pro životní prostředí naší planety. Průměrný vůz vyprodukuje každý rok přibližně čtyřnásobek své hmotnosti oxidu uhličitého.

Oxidy dusíku - zastřešující výraz pro oxid dusnatý a dusičitý, hrají podstatnou roli při tvorbě kyselého deště. Oxid dusičitý navíc způsobuje snižování odolnosti lidského organismu vůči virovým onemocněním, dráždění plic, bronchitidě a zápalu plic. Zvláště citlivě na něj reagují astmatici.

Uhlovodíky způsobují vznik přízemní vrstvy ozónu. Ozón v přízemní vrstvě nemůže ničit vegetaci a poškozovat množství materiálů. Ovlivňuje rovněž negativně zdraví (způsobuje dráždivý kašel, dráždění plic, očí, sliznice a bolesti hlavy). Některé uhlovodíky nejsou karcinogenní.

Ostatní emise představují CFC<sub>5</sub> a olovo. CFC<sub>5</sub> přispívá výrazně k poškozování sratosférického ozónu, který brání pronikání škodlivé ultrafialové radiace na zemi. Olovo přidáváme do paliva jako antidektonátor je vysoce toxické, zejména pro děti a těhotné ženy. V poslední době se obsah olova v benzínu snižuje a s rozšiřováním automobilů vybavených katalyzátorem klesá i jeho absolutní množství emitované do ovzduší.

Předpokládá se, že v průběhu příštích 10 – 15 let dojde u nás k úplné obnově parku automobilů. Vozidla provozovaná po roce 2005 produkují méně škodlivin, a to nejen díky používání řízených katalyzátorů, ale také díky nižší průměrné spotřebě pohonných hmot. Navíc se budou výhledově, vzhledem k předpokládanému členství naší republiky v Evropské unii, emisní limity dále snižovat (od roku 2005 EURO IV).

Možnosti snižování emisí těchto látek jsou v současnosti reprezentovány těmito hlavními proudy:

- konstrukční úpravy spalovacího motoru (počítačem řízená příprava a spalování pohonné směsi)
- řízený trojcestný (se sondou lambda) katalyzátor (vyžadující samozřejmě bezolovnatý benzín)
- zavedení náhradních zdrojů paliva (propan - butan, zemní plyn, vodík, alkoholy, elektřina, solární články) - většinou se jedná pouze o převedení zdroje emisí mimo města

## ODPADNÍ VODY:

Odpadní vody jsou v § 38 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách definovány:

*Odpadní vody jsou vody použité v obytných, průmyslových, zemědělských, zdravotnických a jiných stavbách, zařízeních nebo dopravních prostředcích, pokud mají po použití změněnou jakost (složení nebo teplotu), jakož i jiné vody z nich odtékající, pokud mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod. Odpadní vody jsou i průsakové vody z odkališť nebo ze skládek odpadu.*

### **Odpadní vody dešťové:**

Na staveništi se v podstatě vždy jedná o možnost vymývání kontaminovaného terénu dešťovou vodou. Odpadní voda ze stavby může vzniknout zcela výjimečně. Pokud vznikne, předpokládá se její vsak do terénu (do silničních příkopů nebo trativodů). Znečištění dešťové vody ze stavby se nepředpokládá. Havárie nelze předvídat. Vzhledem k blízkosti vodních toků je třeba pracovat s maximální šetrností.

Odvedení dešťových odpadních vod ze staveniště a ZS není řešeno. Tyto odpadní vody mohou být, za předpokladu, že nebude docházet k erozi a znečišťování okolí stavby, rozvedeny do okolního terénu.

Po uvedení do provozu budou dešťové odpadní vody z komunikace tvořit hlavní podíl odpadních vod z provozu na silnici. Množství těchto vod stanovuje ČSN 73 6701. Řešení odvodňovacího systému bude nutno navrhnout v dalších stupních projektové dokumentace tak, aby se zabránilo kontaminaci podzemních vod úkapy ropných produktů.

### **Odpadní vody splaškové:**

Splaškové odpadní vody budou vznikat převážně v zařízeních staveniště. V těchto místech se předpokládá realizace chemických WC, či bezodtokových žump, jejichž obsah bude pravidelně odvážen na nejbližší biologickou čistírnu odpadních vod nebo kanalizaci napojených na tuto ČOV.

Objem spotřeby bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu nelze v tomto stupni stanovit, lze pouze konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka (dle směrnic MLVH ČSR a MZd ČSSR č. 9/1973 Sb.):

- pouze pro pití příp. mytí nádobí 5 l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování 120 l/os a směnu (pro prašný a špinavý provoz)

### **Odpadní vody provozní:**

Provozní odpadní voda bude při stavbě vznikat pouze v malé míře při čištění pracovních strojů a nářadí, kropení betonu a pod. Odvádění, eventuálně likvidaci odpadních vod je třeba v projektu řešit tak, aby nedocházelo ke kontaminaci území.

### **Odpadní vody technologické:**

Technologické odpadní vody budou produkovány v minimálním množství (kropení betonu, čištění některých strojních zařízení ap.) Odvádění těchto vod je třeba řešit tak, aby nedocházelo k erozi, zanášení nebo k případné kontaminaci okolí. Po uvedení do provozu budou technologické vody produkovány pouze v případě kropení a čištění povrchu komunikace. Tyto vody budou odvedeny obdobným způsobem jako vody dešťové.

### Shrnutí:

Ve fázi realizace stavby lze předpokládat, že nebude vznikat velké množství odpadních vod. Jejich vznik bude přechodný a v době provozu stavby nebude nadále pokračovat.

V průběhu výstavby bude třeba příslušnému vodohospodářskému orgánu doložit způsob zneškodnění splaškových vod.

Veškeré nakládání s vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a souvisejícími předpisy.

### ODPADY:

Odpady budou vznikat převážně v průběhu výstavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou. Odhad druhové skladby je veden na základě odborných znalostí a zkušeností pracovníků zpracovatelské organizace.

Během výstavby i provozu záměru „**Silnice II/150 Ohrozim obchvat**“ se musí zřizovatel stavby řídit veškerými právními normami týkajícími se nakládání s odpady:

- zákon o odpadech č. 185 / 2001 Sb. v platném znění
- vyhl. MŽP č. 381 / 2001 Sb. Katalog odpadů
- vyhl. MŽP č. 41 / 2005 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady
- vyhl. MŽP č. 376 / 2001 Sb. O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů,
- a další.

Přiměřeně se na nakládání s odpady vztahuje zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a na nakládání s nebezpečnými odpady pak zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách.

### Obecné podmínky nakládání s odpady:

Původce odpadů je povinen postupovat při veškerém nakládání s odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) dle příslušných platných legislativních opatření. Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti a přednostně zajistit jejich využití před jejich odstraněním. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Dle ustanovení § 11 zákona o odpadech má přednost materiálové využití odpadu před jeho odstraněním.

Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související (nakládání s odpady) nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala. Odpady, které původce nemůže sám využít nebo odstranit v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a prováděcími právními předpisy, je povinen převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu

zřízené právnické osoby. Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví této oprávněné osoby a do té doby musí být z jeho strany zajištěno:

- třídění odpadů podle jednotlivých druhů a kategorií (zabránit mísení)
- řádné uložení odpadů, jejich zabezpečení před znehodnocením (např. deštěm), únikem (vylití, rozsypání) či odcizením.

Pokud budou při realizaci záměru, provozu či odstranění vznikat odpady kategorie ostatní v množství více než 1000 t ostatního odpadu za rok nebo kategorie nebezpečný v množství více než 10 t nebezpečného odpadu ročně, je povinností původce, aby vypracoval „Plán odpadového hospodářství“, který bude v souladu se závaznou částí Plánu odpadového hospodářství Olomouckého kraje.

Provozovatel je povinen vést evidenci odpadů.

Odpadový materiál, který má nebo může mít nebezpečné vlastnosti (N) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech s nakládání s odpady. S nebezpečnými odpady může dodavatel stavby nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu. Balení a označování nebezpečných odpadů se řídí přiměřeně zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 356/2003 Sb.). Dodavatelé stavby jsou povinni zajistit, aby nebezpečné odpady byly označeny grafickým symbolem dle zákona o chemických látkách nebo aby byly označeny nápisem „nebezpečný odpad“ pokud se jedná o jiné nebezpečné odpady. Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list, který bude připevněn buď na nádobu s tímto odpadem nebo jím bude vybaveno místo nakládání s nebezpečným odpadem.

Z hlediska potenciálního vzniku *odpadů podobných komunálním odpadům* (ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 a 3 vyhlášky č. 381/2001 Sb.) upozorňujeme na ustanovení § 17 odst. 5) zákona č. 185/2001 Sb., které umožňuje původcům takovýchto odpadů na základě smlouvy s obcí využít systému zavedeného obcí pro nakládání s komunálním odpadem. Toto ustanovení má zejména vliv na možnost třídění a shromažďování komunálních odpadů, které by bylo shodné se systémem stanoveným obcí. Smlouva musí být písemná a musí obsahovat vždy výši sjednané ceny za tuto službu.

Pokud se původce produkující výše zmíněný odpad nezapojí do systému zavedeného obcí pro nakládání s komunálními odpady, vytřídí z odpadu jeho nebezpečné a využitelné složky (druhy odpadů z podskupiny odpadu 20 01) a zbylou směs nevyužitelných druhů odpadů kategorie ostatní odpad zařadí pro účely odstranění pod katalogové číslo samostatného druhu odpadu 20 03 01 Směsný komunální odpad.

### **Odpady vznikající v rámci výstavby a provozu záměru:**

Po dobu výstavby budou vznikat odpady při zemních pracích, při realizaci základů stavby, odpady z provozu stavebních strojů a různé odpady vázané na provoz zařízení staveniště. Z hlediska zatřídění odpadů do kategorií se jedná o odpady ostatní (O) a odpady nebezpečné (N). Investor a zhotovitel stavby jsou povinni zajistit odstraňování odpadů v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a souvisejícími předpisy.

Spektrum a množství odpadů produkovaných v průběhu výstavby je v daném stupni přípravy stavby stanovena zpracovatelem projektové dokumentace, bude předmětem evidence o odpadech a

způsobech nakládání s nimi, kterou je původce (zhotovitel stavby) povinen vést (viz § 16 „Povinnosti původců odpadů“ zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění).

**Po dobu výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat je předpokládán vznik následujících odpadů:**

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie	Doporučené nakládání s odpadem
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla	N	Spalovna nebezpečných odpadů
13 01 10	Nechlorované hydraulické minerální oleje	N	Recyklace, příp. spalovna nebezpečných odpadů
13 02 05	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	N	Recyklace, příp. spalovna nebezpečných odpadů
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	Druhotná surovina
15 01 02	Plastové obaly	O	Recyklace
15 01 06	Směsné obaly	O	Skládka
15 02 02	Čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	Spalovna nebezpečných odpadů
17 01 01	Beton	O	Recyklace
17 02 01	Dřevo	O	Druhotná surovina
17 02 03	Plasty	O	Recyklace
17 03 01	Asfaltové směsi	N	Recyklace příp. skládka nebezpečných odpadů
17 04 05	Železo a ocel	O	Druhotná surovina
17 04 11	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10	O	Druhotná surovina
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O	Využití na stavbě, skládka
17 05 06	Vytěžená hlšina neuvedená pod číslem 17 05 05	O	Využití na stavbách, skládka
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	Skládka
20 03 03	Uliční smetky	O	Skládka
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Skládka

Odpady budou vznikat v místech zařízení staveniště při údržbě a opravách strojů, při přepravě materiálů na staveniště, při skladování a vydávání materiálů a budou vznikat i odpady v sociálním zázemí stavby. Nakládání s těmito odpady bude řešeno dodavatelskou firmou.

Dále bude nutné specifikovat způsob shromažďování, třídění, skladování, přepravy, využití či nezávadného odstraňování odpadů. Konkretizovat prostor pro shromažďování odpadů, nádoby pro jejich ukládání a prostředky pro přepravu.

V rámci kolaudačního řízení musí zhotovitel doložit příslušnému orgánu státní správy specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby včetně způsobu jejich odstranění.

Většina odpadů z realizace záměru bude odvezena na skládku, výkopová zemina bude použita pro terénní úpravy v rámci stavby, recyklovatelné odpady budou předány sběrným surovinám (železný šrot, papír, lepenka atd.). Odpady kategorie N je nutno ukládat do zvláště určených kontejnerů a odstraňovat je smluvně zajištěnou oprávněnou firmou.

Za provozu Silnice II/150 Ohrozim obchvat se předpokládá vznik následujících odpadů:

Katalogové číslo	Název	Kategorie	Dopor. naklád. s odpadem
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	skládka
15 01 02	Plastové obaly	O	skládka
15 01 06	Směsné obaly	O	skládka
17 03 01	Asfaltové směsi	N	Recyklace příp. skládka nebezpečných odpadů
17 04 05	Žel. šrot	O	skládka
20 02 01	Kompostovatelný odpad – odpad z údržby zeleně	O	kompostárna
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	skládka
20 03 03	Odpady komunální a jim pod. – uliční smetky	O	skládka

Odhad druhové skladby odpadů vychází z obecně platných zvyklostí a ze zkušeností ze stávajících zařízení obdobného typu.

Množství odpadů na tomto stupni přípravy projektu nebylo určeno, bude zpřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Odpady budou odstraňovány v souladu s platnou legislativou.

## OSTATNÍ:

## Hluk

### Hluk při výstavbě:

Hlukové emise, šířené do nejbližšího okolí místa výstavby „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ během výstavby, lze jen těžko přesně stanovit vzhledem k velké různorodosti jednotlivých zdrojů hluku v jednotlivých fázích realizace a víceméně neznámým parametrům stavebních mechanismů, které budou použity.

Zvýšené množství hlukových emisí je nutno očekávat zejména na počátku stavebních prací při přípravě území (skrývkové a zemní práce), odvozu odpadů a při navážení stavebního materiálu. Hladina hluku se bude měnit v závislosti na nasazení stavebních mechanismů, jejich současném provozu a místě jejich působení.

Zdroje hluku	Předpokládaná hladina hluku $L_{Aekv}$ dB /A/
Nákladní automobily	80 – 90
Autojeřáb	80 – 85
Rýpadlo	85 – 90
Buldozer	85 – 95
Kompresor + sbíječka	90 – 100
Svářecí agregát	75 – 80
Rozbrušovačka	90 – 108

Projekt organizace výstavby doporučujeme zpracovat tak, aby nedocházelo ke zbytečným časovým prodlevám a výstavba probíhala plynule. Tímto postupem bude zajištěno minimální ovlivnění obytné zástavby v okolí prašným aerosolem, exhalacemi a hlukem ze stavebních mechanismů i dopravní techniky.

### Hluk při provozu silnice:

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou určeny nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11.

Hodnoty hluku se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$ . V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ( $L_{Aeq,8h}$ ), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ( $L_{Aeq,1h}$ ). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  stanoví pro celou denní ( $L_{Aeq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $L_{Aeq,8h}$ ).

Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku  $A$ , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}}$  se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

*Korekce podle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru*

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

Poznámka: korekce uvedené v tabulce se nesčítají

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

1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku (§ 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.), s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opary vozů.

2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.

3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách a v ochranném pásmu dráhy.

4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl

do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek 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 a pro krátkodobé objízděné trasy.

Při zvážení výše uvedeného lze konstatovat, že limitními hodnotami uvažovanými při obchvatu silnice II/150 pro hluk z provozu na této silnici budou následující hodnoty:

- A = 60 dB (A) ve dne
- A = 50 dB (A) v noci

Na připravovaný projekt **Silnice II/150 Ohrozim obchvat** je zpracována hluková studie (Alfaprojekt a.s. Olomouc, 07/2007). Celá hluková studie je v příloze projektové dokumentace pro územní řízení. V tomto oznámení uvádíme ze závěrů:

### Výsledky hlukové studie:

Úkolem hlukové studie bylo zjistit míru zasažení stávajících rodinných domů plánovanou výstavbou obchvatu. Jako zdroj hluku byla brána trasa obchvatu západně od obce Ohrozim. Zatížení na uvedené komunikaci bylo zjištěno z výsledků sčítání dopravy prováděného ŘSD v roce 2005. Pro rok 2010 – předpokládaný rok zahájení provozu – byl proveden přepočítání a určení intenzit pomocí výhledových koeficientů růstu dopravy.

V zájmovém území bylo provedeno sčítání na dvou úsecích – sčítací úseky 6-1297 a 6-1300 – viz tab.:

Silnice	Sč. úsek	2005				2010			
		T	O	M	S	T	O	M	S
II/150	6-1297	636	2.035	11	2.682	720	2.487	8	3.071
II/150	6-1300	763	3.525	36	4.324	861	4.308	27	4.922

Na základě výpočtů (HLUK+, nejistota  $\pm 2$  dB) lze konstatovat, že limitní hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru stavby i v navazujícím ostatním venkovním chráněném prostoru nebudou hlukem z přeložené silnice II/150 překročeny. Výsledek vykazuje dostatečnou rezervu (i nad pásmo nejistoty) – min. 3,6 dB v noci a 9,1 dB ve dne.

Jako protihlukové opatření bude realizován val o výšce 2,0 m nad rostlý terén, délka 188 m, který povede od km 1,072 do km 1,260.

### Vibrace

Při jízdě silničních vozidel vznikají tzv. dopravní otřesy. Jejich velikost a charakter je v první řadě určen hmotou samotného vozidla, kvalitou jeho odpružení, jeho rychlostí a zrychlením, kvalitou povrchu a druhem konstrukce vozovky. Nemalý vliv mají také geologické poměry v daném místě. Dopravní otřesy se šíří podloží a působí na budovy v blízkém okolí silniční komunikace. Tyto seismické účinky se projevují maximálně do vzdálenosti několika desítek metrů od místa, kde vznikají.



### **Elektromagnetické a jiné záření**

Stavba silnice II/150 Ohrozim obchvat nebude zdrojem elektromagnetického záření, v navržených objektech nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). Rovněž nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

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

Při provádění stavby nelze vyloučit možnost poruchy stavebních strojů, či obslužných dopravních prostředků, spojené s únikem ropných látek (oleje, nafta). Pro tento účel jsou na soupravě k dispozici prostředky pro odstraňování případných úniků (sorpční materiál, koště, lopata, krumpáč, PVC pytle).

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

Pro zpracování této kapitoly byly informace čerpány z následujících pramenů:

- ❖ webových stránek organizací – Český geologický ústav, Český hydrometeorologický ústav, Katastrální úřad, Ministerstvo životního prostředí
- ❖ mapových serverů – Hydroekologický informační systém, Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.M., Česká geologická služba, Ústav pro hospodářskou úpravu lesů, Portál životního prostředí
- ❖ větrná růžice ČHMÚ
- ❖ projekt NATURA 2000
- ❖ informace Státní Báňské správy
- ❖ databáze NIS Praha (Geofond)

a další...

### **C.I VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ**

#### **ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY:**

Krajina se vytváří na základě přirozených zákonitostí. Intenzivně využívaná krajina je ochuzena o přítomnosti přírodních ploch, které mají schopnost šířit svůj pozitivní vliv na okolní hospodářské plochy.

Tento systém má svou hierarchickou úroveň, která odpovídá nárokům různých organizmů. Rozlišujeme 3 úrovně:

- Lokální
- Regionální
- Nadregionální

Systém biocenter a biokoridorů, musí pro svou funkčnost splňovat určité prostorové parametry – rozmanitost stanovišť, minimální šířky, plochy a délky, ...

Obecně platí, že výměra lokálního biocentra nemá být menší než 3 ha, délka a šířka lokálního biokoridoru má mít 2000, resp. 15 m. Pro regionální biocentra a biokoridory platí hodnoty vyšší, a to minimálně 20 ha pro biocentrum, 700 m délka a šířka 40 m pro biokoridor.

**Biocentrum existující, funkční a částečně funkční** – část krajiny, která stavem svých vnitřních podmínek umožňuje trvalou reprodukci a existenci přirozeného genofondu v území, nebo existují podmínky pro vytvoření tohoto prostředí.

**Biocentrum navržené** – část krajiny, která vyžaduje založení, v rámci parametrů územního systému, v požadované druhé skladbě dřevin nebo lučních porostů.

**Biokoridor existující, funkční a částečně funkční** – část krajiny, která stavem svých vnitřních podmínek umožňuje trvalou migraci přirozeného genofondu v území, nebo existují podmínky pro vytvoření tohoto prostředí.

**Biokoridor navržený** – část krajiny, která vyžaduje založení, v rámci parametrů územního systému, v požadované druhé skladbě dřevin nebo lučních porostů. Účelem je zajistit trvalou migraci přirozeného genofondu v území.

**Interakční prvek funkční** – segment, který propojením na biokoridory nebo biocentra umožňuje zprostředkování stabilizačního působení v intenzivně využívané prostředí. Má zpravidla polyfunkční úlohu.

**Interakční prvek nefunkční** – chybějící segment krajiny, který umožní zprostředkování stabilizačního působení prvků ÚSES ve využívaném prostředí.

Navrhovaný úsek silnice II/150 Ohrozim obchvat protíná lokální biokoridor, který je navržen v LSES. Tento biokoridor je částečně funkční a propojuje biocentrum č.1. Dzbel a biocentrum č.2. Dzbel je částečně funkční lokální biocentrum severozápadně od Ohrozimi. Nachází se zde přirozený porost ve vlhké části, na svahu převážně smrková monokultura, plošina se speciálními stepními společenstvy zarůstající borovicí. Biocentrum č.2. – jižní až jihozápadní svahy, vysychavé s polopřirozenými pastvinami, invaze akátu.

## KRAJINNÝ RÁZ:

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant.

Území je obydleno relativně hustě ve venkovském stylu v obcích, které jsou spojeny silniční sítí v relativně dobrém stavu. Stávající silnice prochází středem obce. Krajina v okolí Ohrozimi je převážně zemědělského charakteru a převahou orné půdy. Proto je žádoucí v daném území zachovat nebo rozšířit zeleň a vytvářet významné krajinné prvky pro udržení ekologické stability.

Krajinný ráz je v posuzovaném území výrazně ovlivněn intenzivní zemědělskou činností a vytváří z ekologického hlediska území nestabilní, ekosystémy v této krajině jsou destabilizovány. Plošné zastoupení zeleně je velmi nízké, pouze v travnatých páslech podél polních cest a spíše převládá zahradní zeleň v obci.

## ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ:

### Zvláště chráněná území:

Zvláštní ochrana přírody vychází ze zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a navazujících vyhlášek. Zákon rozeznává velkoplošná a maloplošná chráněná území. Území neleží v žádné CHKO ani jiném velkoplošném chráněném území. Řešená stavba se nachází v blízkosti hranice přírodní památky „Za hrnčířkou“ a přírodní rezervace „Blátka“.

V blízkosti hodnocené lokality se nachází několik chráněných území, z nichž však žádné nezasahuje přímo do zájmového prostoru:

- Přírodní památka „Za hrnčířkou“ představuje botanicky velmi cennou lokalitu teplomilné květeny, se zvláště chráněnými a hodnotnými druhy rostlin a s cennými rostlinnými společenstvy. Travnatá stráň 0,4 km jižně od silnice Ohrozim – Vícov.
- Přírodní rezervace „Blátka“ zalesněné údolí v pramenné oblasti Kelčického potoka. Horní část začíná 0,7 km severozápadně od Vincencova, dolní část končí 0,7 km jihozápadně od Vranovic.
- V zájmové oblasti se nevyskytují chráněné ložiskové území ani dobývací prostory. Stavba nezasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů.
- Stavba komunikace II/150 Ohrozim- obchvat se nedotýká záplavového území.

### Surovinové zdroje:

Území realizace záměru – Silnice II/150 Ohrozim obchvat - obchvat – není omezeno:

- ložisky nerostných surovin
- poddolovaným územím
- územím ohroženým erozí, sesuvy, lavinami
- vysokou nebo kolísavou úrovní podzemní vody, tlakem nebo agresivitou podzemní vody
- nevyhlášeným zátopovým územím
- nevhodným tvarem, či svažitostí a polohou pozemku

Obr.: Výřez z mapy ložisek nerostných surovin ČR



#### Natura 2000:

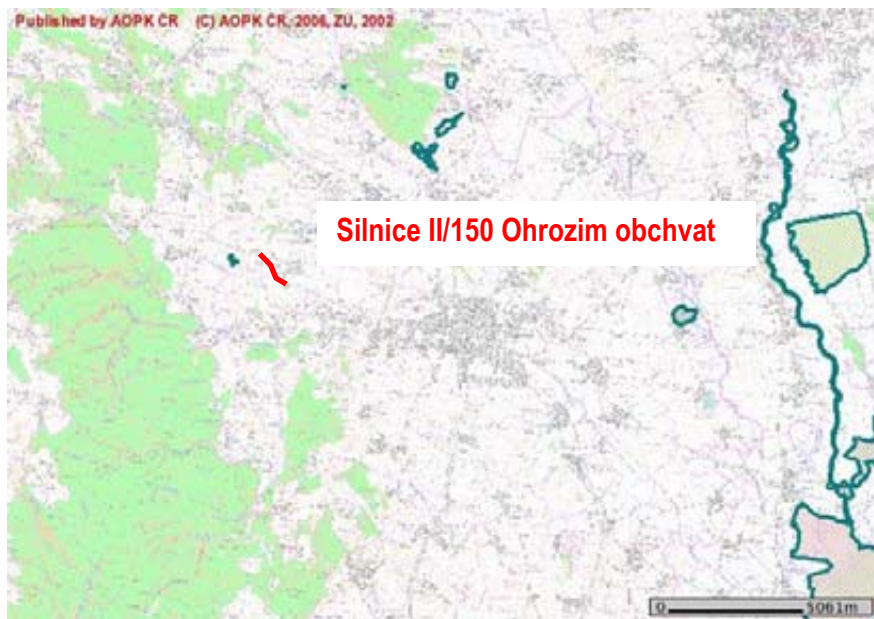
Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliníště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU. Česká republika sjednotila národní ochranu přírody s právními předpisy EU z důvodu svého členství v EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- 1) Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích)
- 2) Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Záměr výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat nezasahuje do žádného z území Evropsky významných lokalit, vyhlášených podle „směrnice o stanovištích“, ani do plochy vymezené jako Ptačí oblast na základě evropské směrnice „o ptácích“.

***K oznámení o posouzení vlivů na ŽP je doloženo vyjádření KÚ Olomouckého kraje, které uvádí, že uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.***

Obr.: Přehledná mapa umístění EVL:



#### Ochrana kulturních památek a historických hodnot území:

Řešené území je osídleno od předhistorických dob. V území se nacházejí tato území archeologický zájmu, která však přímo nezasahují do připravovaného zájmového prostoru silnice II/150 Ohrozim – obchvat.

- Čubernice – sídlištní nálezy paleolitické, neolitické výšinné sídliště
- Kopaniny – sídlištní nálezy kultury zvoncových pohárů, kultury lužických popelnicových polí
- Díly – sídlištní nálezy kultury lužických popelnicových polí
- Močilky a Hrabovec – sídlištní nálezy kultury lužických popelnicových polí a laténské
- Horka – sídlištní nálezy paleontologické, eneolitické mohylové pohřebiště – nemovitá kulturní památka
- Skyhrovy – sídlištní nálezy kultury s ker. Šňurovou

K narušení a likvidaci archeologických nálezů může docházet při zemních zásazích do současného terénu při stavební a jiné hospodářské činnosti. Z těchto důvodů na větší a rozsáhlejší zásahy včetně liniových staveb je nutno vyžádat vyjádření příslušného orgánu státní památkové péče.

#### ÚZEMÍ ZATĚŽOVANÁ NAD MÍRU ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ:

V posuzovaném území se v současnosti nenachází žádné území, které by bylo zatěžováno nad míru přípustnou příslušnými zákony (ovzduší, voda apod.).

## STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE:

Staré ekologické zátěže můžeme rozdělit do dvou skupin. Do první skupiny můžeme zařadit ty zátěže, které vznikají primárně činností člověka, jako jsou např. pozůstatky materiálů, černé skládky, opuštěné výrobní areály a plochy, kde mohlo v době provozu dojít ke kontaminaci nebezpečnými látkami apod.

Do druhé skupiny starých ekologických zátěží můžeme zařadit zátěže, které vznikají sekundární činností člověka, tedy následně jako druhotný jev antropogenní činnosti. Do této skupiny patří např. poddolovaná území, sesuvná území, území ovlivněná větrnou a vodní erozí atd. Tento typ zátěže se na posuzovaném území nenachází.

Z dostupných podkladů a materiálů předpokládáme, že v prostoru záměru realizace projektu Silnice II/150 Ohrozim obchvat se nenachází zeminy kontaminované cizorodými látkami.

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

### OVZDUŠÍ A KLIMA:

Území patří do teplé oblasti, klimatického okrsku T3 s mírnou zimou. Je charakterizováno dlouhým, suchým a teplým létem, teplým až mírně teplým jarem a podzimem a krátkou, mírnou, suchou až velmi suchou zimou. Trvání sněhové pokrývky je velmi krátké. Nejchladnějším měsícem je leden s průměrnou teplotou -2,4 °C, nejteplejším měsícem je červenec a průměrem 18,7 °C.

Dlouhodobý průměr atmosférických srážek za léta 1901 – 1950 je 557 mm (srážková stanice Prostějov). Minima se vyskytují v zimních měsících (leden, únor). Maximální srážky jsou v červenci. Srážky jsou obvykle doprovázeny bouřkovou činností.

Měsíční srážky v dlouhodobém průměru:

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	za rok
srážky v mm	26	25	31	40	58	71	84	70	46	50	43	33	557

Výpar vypočítaný podle empirických vzorců pro lokalitu Prostějov:

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	za rok
výpar v mm	2	8	27	54	86	87	81	69	47	25	8	3	496

Roční výpar tvoří asi 80% celkového srážkového úhrnu. V letních měsících výpar značně snižuje vydatné srážky a stává se výrazným prvkem vodní celkové bilance.

### Kvalita ovzduší:

Přestože hlavním zdrojem znečištění ovzduší v zájmové lokalitě je převážně automobilová doprava a v zimním období lokální topeniště, nelze očekávat zhoršení emisní podmínky v žádném běžně sledovaném parametru ( $SO_2$ ,  $NO_x$ ). Lze konstatovat, že emise se naopak mohou snížit, protože motory aut projíždějících plynule kolem obce budou pracovat ve výrazně optimálnějších podmínkách než při průjezdu obcí. Významným faktorem je také skutečnost, že liniový zdroj znečištění ovzduší se po dokončení obchvatu zcela vyhne obci.

### VODA, VODNÍ ZDROJE:

Dominantními vodními toky zájmového území je Lešenský potok, který se vlévá do potoku Romže. Zhruba 1,5 km jižně od navrhované stavby se nachází Plumlovská přehrada, z níž pokračuje dále říčka Hloučela.

Režim povrchové vody je zásadně určován morfologií terénu, svažitostí terénu, kvalitou půdy a způsobem využívání území. Pro zájmové území jsou z hlediska možných negativních projevů v území, jako je např. eroze a podobně. Pozemky vodohospodářsky citlivé jsou severozápadně a severně od obce.

Navrhovaný silniční obchvat se dotýká PHO II.b vodního zdroje pro obec Ohrozim a na okraji pásma hygienické ochrany PHO II.b. zdroje pitné vody Smržice. Stavba podléhá vydání souhlasu vodoprávního úřadu dle § 17 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Obr.: Výřez z vodohospodářské mapy zájmového území



## HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ:

### Geomorfologie a geologie:

Pro zjištění základových poměrů byl vypracován firmou Geostar s.r.o. (únor 2005) geotechnický průzkum. V Geofondu nebyly v okruhu 500 m od navrhované osy trasy obchvatu nalezeny žádné archivní vrty. V projektované trase byly vyhloubeny 4 sondy S1<sup>o</sup>- S4. Z vrtů byly odebrány vzorky na rozbor.

Zájmové území náleží dle Czudkova geomorfologického členění k podsoustavě Západních vněkarpatských sníženin. Další členění na nižší taxonomické jednotky – celky, jej řadí do Hornomoravského úvalu, níže pak k podcelku Prostějovská pahorkatina a okrsku Kojetínská pahorkatina.

Z regionálně geologického hlediska leží zájmová oblast na východním okraji kulmu Dražanské vrchoviny při pokraji se střední částí Hornomoravského úvalu tvořeného převážně terciárními a kvartérními sedimenty.

Horniny předkvartérního podkladu je stratigraficky možné zařadit do myslejovického souvrství stáří spodní karbon – blíže svrchní visé. Myslejovické souvrství je zastoupeno laminovanými břidlicemi a prachovci. V Hornomoravském úvalu je pod kvarterními útvary uložena pestrá pliocenní série terciárních sedimentů, která je tvořena písky, prachy, jíly a písčitymi štěrky. Kvartérní pokryv zájmového území je zastoupen deluvioeolitickými sedimenty, v Hornomoravském úvalu pak sprašemi.

Trasa je tvořena hlínami až jíly, pod kterými jsou uloženy spraše a sprašové hlíny, jedná se o zeminy třídy F6 Cl a F8, které patří k nebezpečně namrzavým zeminám s třídou těžitelnosti 3. Ve smyslu ČSN 72 1002 náleží do tříd VIII – X, tj. málo vhodné až nevhodné pro podloží vozovky. Ornice je tvořena hnědozemí mírně humózní o mocnosti 0,25 až 0,35 m. Jedná se vesměs o půdy s vysokými až velmi vysokými obsahy přístupných živin. Hladina podzemní vody nebyla průzkumnými pracemi zastižena. Předpokládáme, že se nachází v deluviálních a eluviálních sedimentech břidlic v podloží sprašových útvarů.

### Hydrogeologické poměry:

Z regionálně hydrogeologického hlediska patří zájmové území k hydrogeologickému rajónu 662 „Kulm Dražanské vrchoviny“. Kulmské břidlice jsou z nedostatku průlinové propustnosti a většinou sepnutých puklin velmi nízce až středně transmisivní. Propustnost závisí na tektonické pozici, kdy k soustředění puklinových vod dochází na zlomových pásmech, kterými bývá drénována síť drobných puklin (v břidlicích na menší vzdálenost než ve slepencích). Největších vydatností dosahují na okrajových zlomech prolomů s neogenní výplní.

Nadložní kvartérní deluvioeolitické sedimenty jsou pro vodu slabě až velmi slabě rozpustné.

### Seismicita:

Zájmové území se nachází v seismicky stabilní oblasti se seismicitou menší než 6°M.C.S. Výstavbou silnice II/150 Ohrozim obchvat se nepředpokládá narušení seismických charakteristik území.



## FAUNA A FLÓRA:

### Flóra:

V posuzovaném území se nachází pouze běžné druhy rostlin. Výskyt je ovlivněn již zmíněnou intenzivní zemědělskou výrobou. Prakticky celé území je využíváno polními plodinami a nevyskytují se zde žádná jiná společenstva. Skladba travnatých pásů je tak silně omezená, také používáním herbicidů proti plevelům.

Lokalita pro navrhovanou výstavbu silnice II/150 Ohrozim obchvat leží na intenzivně obdělávané zemědělské půdě. V důsledku antropogenních vlivů je patrné, že zde prakticky vymizely autochtonní druhy živočichů a rostlin. Orná půda je především využívána pro pěstování obilovin a dalších plodin. Z jiných než kulturních rostlin zde můžeme najít některé z plevelů, které se sem dostaly z okolních ploch či spolu s osivem polních kultur. I tyto plevelné druhy jsou však silně omezovány a prakticky potlačeny díky používání herbicidů či čištěného osiva, a najdeme je zejména na okrajích zemědělsky využívaných ploch a v přilehlých plochách doprovodné zeleně. Zde můžeme najít především:

- mák vlčí (*Papaver rhoeas*)
- mrkev obecná (*Daucus carota*)
- řebříček obecný (*Achillea millefolium*)
- pýr plazivý (*Agropyrum repens*)
- svlačec rolní (*Convolvulus arvensis*)
- pcháč oset *Cirsium arvense*
- hluchavka bílá (*Lamium album*)
- pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*)
- jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*)
- jílek vytrvalý (*Lolium perene*)
- jetel plazivý (*Trifolium repens*)
- srha říznačka (*Dactylis glomerata*)

### Inventarizace stromů rostoucích mimo les:

#### **Jižní okraj obce:**

Při rozšíření stávajícího stavu silnice dojde k vykácení 46 stromů v aleji kolem silnice. Jedná se převážně o starší ovocné stromy – třešně a višně.

#### **Západní připojení:**

Kvůli úpravě – rozšíření silnice, provedení odbočky do obce a rekultivace stávajícího rovného úseku bude nutno vykácet zhruba 144 stromů podél stávající komunikace. V tomto úseku se nacházejí mladší stromy – zřejmě ořechy. Jako náhrada za uvedené vykácené stromy bude provedena náhradní výsadby po obou stranách podél celého úseku nové silnice. Bude se jednat o cca 380 sazenic stromů, což je zhruba dvojnásobek vykáceného množství.

## Fauna:

V zájmové lokalitě nebyl prováděn žádný podrobný zoologický průzkum. Výskyt zvláště chráněných živočichů nebo rostlin není vzhledem k intenzivní zemědělské výrobě v dané lokalitě možný.

Posuzované území je poměrně řádné a zahrnuje běžné polní a lesní druhy. Ze savců se vyskytují ježci (*Erinaceus concolor*), dále krtek obecný (*Talpa europaea*), hraboš polní (*Microtus arvalis*), myš domácí (*Mus musculus*), myšice křovinná (*Apodemus sylvaticus*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

Z ptáků se objevují na této lokalitě např. stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), zvonohlík zahradní (*Serinus serinus*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), rehek zahradní (*Phoenicurus phoenicurus*), vrabec polní (*Passer montanus*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*) a další.

## JINÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ:

Jiné charakteristiky životního prostředí, než které byly dosud popsány v textu oznámení, jsou svým významem a rozsahem minimální a pro předkládaný záměr zanedbatelné.

## VZTAH ZÁMĚRU K ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI:

Situování stavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací – viz vyjádření Stavebního úřadu Městského úřadu v Prostějově – příloha oznámení.

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

### D.I CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI

#### VLIVY NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ:

Možné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a případné přímé nebo nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možné charakterizovat z hlediska:

- vlivu znečištěného ovzduší,
- vlivu hlukové zátěže,

- produkce odpadů,
- vlivu na sociální vztahy a psychickou pohodu.

Každá antropogenní činnost je určitým zdrojem rizika jak pro člověka, tak i životní prostředí. Zvyšující se míra zdravotních i ekologických rizik se může následovně projevit v poklesu odolnosti organismu. Cílem ochrany životního prostředí a zdraví je nalezení takového vyrovnaného systému životního prostředí a lidské činnosti, jehož cílem by byl akceptovatelný rozvoj antropogenních aktivit, kvality životního prostředí a kvality života a zdraví.

Hodnocení rizika se zabývá identifikace rizika, kvalitativní i kvantitativní charakterizací rizika, tj. komparací rizika. Je jedním ze základních vstupů do procesu řízení rizika, jehož cílem je navržení a přijetí takových opatření a přístupů, která by snížila riziko na únosnou míru a udržela je v únosné míře.

### **Vlivy na veřejné zdraví:**

#### **Hlučnost způsobená provozem záměru „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ :**

Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem hlukové zátěže v denní době nehrozí – nejbližší venkovní chráněný prostor (zástavba v obci Ohrozim) je v dostatečné vzdálenosti od řešeného obchvatu. Navíc se jedná o zlepšení stávajícího stavu, protože v současné době je veškerá doprava po II/150 vedena přes obec Ohrozim, tedy přímo v blízkosti obytné zástavby.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že provoz silnice II/150 Ohrozim obchvat nepřekročí platné limity pro denní i noční dobu (i s rezervou na nejistotu výpočtu).

#### **Imise chemických škodlivin:**

I se zohledněním stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr "Silnice II/150 Ohrozim obchvat" pro škodliviny z automobilového provozu riziko ohrožení veřejného zdraví.

Při výstavbě bude ovzduší zatěžováno prašností při zemních pracích. Množství emisí však nelze spolehlivě určit. Realizací obchvatu dojde k výraznému a podstatnému omezení prašnosti a zhoršování ovzduší z exhalací produkujících motorovými vozidly v obci.

Při provozu se rovněž jedná o zlepšení stávajícího stavu, kdy dojde k odklonění tranzitní dopravy mimo zástavbu v obci.

### **Sociálně ekonomické důsledky:**

Trasa komunikace II/150 Ohrozim - obchvat ovlivní možnosti využití ploch mezi silnicí a zastavěným územím. Tyto plochy budou mít navíc dobré předpoklady pro využití pro výrobu, služby a podnikání vůbec vzhledem k zlepšení jejich dostupnosti vybudováním plánované komunikace. Rozvoj podnikatelských ploch bude zároveň znamenat zvýšení počtu pracovních příležitostí a přísun finančních prostředků pro obec, a tím zlepšení podmínek pro možnosti rozvoje. Nejdůležitější je ovšem vymístění tranzitní dopravy ze zastavěné části obce Ohrozim.

### **VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI:**

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou určeny nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11.

Při zvážení druhu venkovního prostoru a vlivu korekcí lze konstatovat, že limitními hodnotami uvažovanými při obchvatu silnice II/150 pro hluk z provozu na této silnici budou následující hodnoty:

- A = 60 dB (A) ve dne
- A = 50 dB (A) v noci

Na připravovaný projekt **Silnice II/150 Ohrozim obchvat** je zpracována hluková studie (Alfaprojekt a.s. Olomouc, 07/2007). Celá hluková studie je v příloze projektové dokumentace pro územní řízení. V tomto oznámení uvádíme ze závěrů:

### Výsledky hlukové studie:

Úkolem hlukové studie bylo zjistit míru zasažení stávajících rodinných domů plánovanou výstavbou obchvatu. Jako zdroj hluku byla brána trasa obchvatu západně od obce Ohrozim. Zatížení na uvedené komunikaci bylo zjištěno z výsledků sčítání dopravy prováděného ŘSD v roce 2005. Pro rok 2010 – předpokládaný rok zahájení provozu – byl proveden přepoččet a určení intenzit pomocí výhledových koeficientů růstu dopravy.

V zájmovém území bylo provedeno sčítání na dvou úsecích – sčítací úseky 6-1297 a 6-1300 – viz tab.:

Silnice	Sč. úsek	2005				2010			
		T	O	M	S	T	O	M	S
II/150	6-1297	636	2.035	11	2.682	720	2.487	8	3.071
II/150	6-1300	763	3.525	36	4.324	861	4.308	27	4.922

Na základě výpočtů (HLUK+, nejistota  $\pm 2$  dB) lze konstatovat, že limitní hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru stavby i v navazujícím ostatním venkovním chráněném prostoru nebudou hlukem z přeložené silnice II/150 překročeny. Výsledek vykazuje dostatečnou rezervu (i nad pásmo nejistoty) – min. 3,6 dB v noci a 9,1 dB ve dne.

Jako protihlukové opatření bude realizován val o výšce 2,0 m nad rostlý terén, délka 188 m, který povede od km 1,072 do km 1,260.

### VLIVY NA PŮDU:

Stavba bude mít mírně protierozní charakter. Znečištění půd výstavbou se nepředpokládá žádné. Surovinové zdroje nejsou dotčeny.

Pro účely výstavby Silnice II/150 Ohrozim obchvat bude odejmuto **trvale ze ZPF 29.125 m<sup>2</sup>**. Jedná se zejména o půdy hnědozemě modální na spraších a svahových hlínách, převážně středně těžké, převážně bez skeletu, většinou s příznivými vlhkostními poměry. Dle zpracované dokumentace – Podklady k žádosti o vynětí půdy ze ZPF (AGREKO, 07/2007) – budoucí rozmístění a využití sejmuté ornice minimalizuje nevratné ztráty zemědělských ploch tím, že je zvyšována úrodnost ploch jiných, v současné době velmi málo úrodných.

Negativním dopadem na půdu bude její případná kontaminace. Kontaminace olovem, která byla významná v minulosti, ztrácí v současné době na významu v důsledku používání bezolovnatého benzínu a snižování obsahu olova v olovnatém benzínu. Lze předpokládat, že v době realizace stavby silnice a jejího uvedení do provozu budou v České republice jezdit téměř jen automobily používající bezolovnatý benzín.

Kontaminanty půdy v okolí komunikací se tak stávají soli z posypových materiálů. Tato kontaminace je do určité míry nevyhnutelná daň za rozvoj automobilové dopravy. Její minimalizace

spočívá v používání posypových materiálů s nízkým příp. žádným obsahem těchto látek a v optimalizaci spotřebovaného množství.

## **VLIVY NA VODU:**

Kvalita vod může být ovlivněna pouze havarijním únikem nebezpečných látek při náhodných haváriích vozidel nebo sezónním posypem vozovek solemi.

S ohledem na erozní činnost srážkových vod v západní oblasti od obce Ize říci, že navrhovaný obchvat bude mít příznivé účinky a v kombinaci s protierozními opatřeními plynoucími z projednávaných pozemkových úprav lze s úspěchem snížit následky přívalových dešťů v obci na minimum.

### **Povrchové vody:**

Ve fázi výstavby plánované silnice dojde k částečnému obnažení půdního profilu a tím k erozi půdních částic do dotčených vodotečí. Větší nebezpečí hrozí samozřejmě v případě přívalových srážek.

Ve fázi provozu bude hotová komunikace odvodněna příkopy. Dešťové vody ze silnice budou znečištěny různými látkami, které se do vody dostanou přímo z projíždějících automobilů (úkapy, ořet) nebo z použitých posypových materiálů (zejména chlorid sodný).

### **Podzemní vody:**

Navrhovaný silniční obchvat se dotýká PHO II.b vodního zdroje pro obec Ohrozim a v blízkosti pásma hygienické ochrany PHO II.b. zdroje pitné vody Smržice.

Stavba podléhá vydání souhlasu vodoprávního úřadu dle § 17 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

## **VLIVY NA FAUNU A FLÓRU:**

### **Vlivy na faunu:**

#### ***Zánik a oslabení populací živočichů přímým zábořem území:***

Vzhledem k nevratnému charakteru vyvolaných změn se obecně jedná o nejvýznamnější z vlivů stavby na biotopy a na ně vázaná společenstva živočichů. Dojde ke snížení atraktivity prostředí vykácením vzrostlých dřevin. Je pravděpodobné, že okolí linie komunikace bude některými většími a lépe migrujícími druhy živočichů opuštěno, ostatní, hůře migrující druhy, se přizpůsobí nové výsadbě v okolí silnice.

#### ***Zánik a oslabení populací v důsledku dočasného záboru území:***

Tento přímý vliv bude působit po dobu realizace stavby. Tímto vlivem jsou biotopy často významně mechanicky poškozeny, ale na rozdíl od trvalého záboru je možná jejich obnova. Dalším negativním vlivem je hluk z provozu mechanizace a stavební ruch, který může způsobit přesun živočichů z okolí probíhající stavby do klidnějších míst.

### **Vlivy na populace živočichů vyplývající z dlouhodobých změn prostředí:**

Nově vytvořené násypy komunikace se sice mohou stát novým stanovištěm pro řadu především synantropních druhů živočichů, na druhou stranu je velmi významný jejich bariérový a filtrační vliv na stávající populace. Bariérový efekt spočívá zejména v přerušení přirozených tras, kterými živočichové migrují na rozmnožovací stanoviště, do zimovišť, za potravou apod. Dalším negativním vlivem je plošné rozdělení a zmenšení souvislého biotopu využívaného celou populací, která se následně rozpadá na méně početné a tudíž zranitelnější subpopulace. Filtrační efekt je způsoben rozdílnou schopností jednotlivých druhů překonávat bariéry v krajině. Tyto negativní vlivy působí zejména na obojživelníky migrující na rozmnožovací stanoviště a na velké savce (jelen, srnec, prase divoké), kteří mají rozsáhlé domovské okrsky a migrují za potravou. Zde se bude jednat o téměř zanedbatelný vliv z důvodu dosavadního využívání území – zemědělská půda.

### **Vlivy související s provozem a údržbou komunikací:**

Na negativní vliv imisí, hluku a nočního osvětlení se živočichové dokážou ve značné míře adaptovat. Mimo toho, že uvedené negativní vlivy mohou limitovat hnízdění některých druhů ptáků, spočívá negativní vliv provozu na komunikacích zejména v oslabování populací při střetech jednotlivých živočichů s projíždějícími vozidly. V případě navržené trasy se jedná zejména o druhy osidlující polní, ekotonové, a částečně též lesní ekosystémy, případně druhy, které se adaptovaly na život v blízkosti lidských sídel a dále také o druhy, které zde loví potravu. Mezi druhy postižené tímto vlivem patří zajíc polní (*Lepus europaeus*), křeček obecný (*Cricetus cricetus*) hynoucí na komunikacích zejména v období přípravy půdy (podmítání, orba), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), lasicovitě šelmy, řídce liška obecná (*Vulpes vulpes*).

### **Vlivy na flóru:**

Dojde k vykácení stromů podél upravovaných úseků stávajících komunikací. Jedná se částečně o vzrostlé ovocné stromy a mladé ořechy. Jako náhrada za tyto stromy bude provedena nová výsadba podél celého úseku obchvatu.

### **Přímá likvidace rostlinných druhů a společenstev trvalými záborů území:**

Jedná se o vliv, který způsobuje trvalou a nevratnou likvidaci rostlinných společenstev. Lokalita pro navrhovanou výstavbu silnice II/150 Ohrozim obchvat leží na intenzivně obdělávané zemědělské půdě. V důsledku antropogenních vlivů je patrné, že zde prakticky vymizely autochtonní druhy živočichů a rostlin. Orná půda je především využívána pro pěstování obilovin a dalších plodin. Z jiných než kulturních rostlin zde můžeme najít některé z plevelů, které se sem dostaly z okolních ploch či spolu s osivem polních kultur. Můžeme tudíž konstatovat, že v tomto případě se nejedná o významný vliv.

### **Vlivy na rostliny vyplývající z dočasného záboru:**

V místech, kde bude probíhat výstavba obchvatu dojde k nezbytnému, zpravidla oboustrannému záboru pracovního pruhu a k záboru ploch pro odstávku vozidel a zřízení stavebního dvora. I těmito zásahy budou společenstva rostlin poškozována či zlikvidována, obnova většiny těchto ploch však bude možná. Nejedná se o významný vliv.

### ***Vlivy vyplývající z provozu na silnici a z její údržby:***

Provoz na komunikacích je zdrojem řady látek, které v jejich nejbližším okolí ovlivňují druhovou skladbu společenstev rostlin, růst rostlin a jejich vitalitu. Blízké okolí komunikací je negativně ovlivňováno zejména výfukovými plyny, úkapy a úniky ropných látek, složením posypových směsí v zimním období a haváriemi, při nichž může dojít ke kontaminaci prostředí širokým spektrem znečišťujících látek. Vzhledem k tomu, že se jedná o vlivy působící trvale a prakticky současně, je druhová pestrost původních a přirozeně vzniklých fytoocenóz doprovázejících komunikace omezena na druhy se širokou ekologickou amplitudou, případně na druhy, jímž tato specifická stanoviště vyhovují. Mezi druhy, kterým okolí silnic vyhovuje, patří zejména fakultativní halofty, využívající zasolené plochy bezprostředně související s vozovkou a druhy nitrofilní, využívající zvýšenou dotaci dusíku.

Kontaminující látky rostlina přijímá zejména prostřednictvím kořenů a asimilačních orgánů. Následná fyziologická reakce rostlin závisí na koncentraci kontaminujících látek, vegetačním obdobím a odolnosti jednotlivých druhů rostliny vůči jednomu či více kontaminantům. Citlivé rostliny v nejbližším okolí komunikace následně podléhají akutním otravám a na rostlinách ve větší vzdálenosti jsou patrné nekrózy, chlorózy a další poškození či růstové deformace listů či celkové snížení vitality. K otravám a poškozením rostlin dochází zejména následkem vysokých koncentrací solí, příp. dalších příměsí posypových směsí, únikem ropných látek, aromatických uhlovodíků a díky fotochemickému smogu. Zasolením může být snížena odolnost dřevin proti mrazu.

Kontaminace prostředí oxidy dusíku sice nepůsobí otravy rostlin, zvýhodňuje však rostliny nitrofilní oproti druhům využívajícím oligotrofní stanoviště. V území následně převládnu vysokostébelné travní porosty a statné nitrofilní rostliny.

Realizace liniové stavby je obecně ideálním vektorem pro šíření řady ruderalních invazních druhů rostlin, včetně nepůvodních invazních druhů na nová stanoviště. Tento stav je dán jejím charakterem a komplexem výše uvedených vlivů. K šíření přispívají zejména přesuny velkých objemů substrátů, vznik rozsáhlých ploch půdy bez vegetačního krytu, porušení vegetačního krytu v pracovním pruhu podél komunikace, zavlečení diaspor na projíždějící technice a ve stavebních hmotách.

Vzhledem k tomu, že území je již silně antropogenně ovlivněno a nachází se v něm celá řada vyhraněných ruderalních společenstev, spočívá nebezpečí ruderalizace v zavlečení dalších invazních neofytů (např. bolševníku velkolepého, křídlatky, netýkavky žlaznaté). Základním opatřením proto musí být sledování lokality minimálně po dobu provádění rozvojové péče založených doprovodných vegetačních prvků, a okamžité hubení těchto nebezpečných druhů rostlin. Okamžité hubení prvních výsadek těchto druhů není finančně ani organizačně náročné, při jakémkoli opoždění se však naděje na úspěch, tedy udržení uceleného území bez uvedených invazních druhů, snižuje.

***Vzhledem k tomu, že náspy komunikace nebudou ponechány přirozenému vývoji, ale proběhne jejich umělé ozelenění, je z výše uvedených limitů nutno vycházet při zpracování projektu ozelenění stavby.***

Je nezbytné zvážit vhodnou volbu travní směsi a prostorového rozmístění i druhového složení vysazovaných dřevin. Dřevinná skladba musí být kompromisem mezi co možná nejvyšším zastoupením místně původních druhů dřevin a dřevin se zvýšenou odolností vůči základním trvalým vlivům, kterými provoz komunikace na rostliny působí.

## VLIVY NA KRAJINU A KRAJINNÝ RÁZ:

Hodnocení krajinného rázu je vždy problematické, relativní a do značné míry i subjektivní. Krajinný ráz v blízkosti jakéhokoliv obce je dlouhodobým působením lidské činnosti měněn. Nejinak je tomu i v případě posuzované komunikace, kdy v zájmu rozvoje obce je nutné vybudovat odpovídající dopravní síť. Harmonické měřítko krajiny je dáno harmonickým souladem měřítka prostorové skladby krajiny (celku) s měřítky staveb, zařízení a stop hospodářské činnosti (prvků). Liniová stavba díky své délce, výraznosti a především díky provozu na ní je vždy citelným zásahem do krajiny. Platí zde přímá úměra, čím vyšší kapacita silnice, tím větší zásah.

Zásah do krajinného rázu v jižní, zemědělsky využívané části, lze oproti severní části obchvatu charakterizovat jako méně významný. Za podmínek realizace rozsáhlejší doprovodné zeleně liniového charakteru lze tento zásah charakterizovat přinejmenším jako neutrální.

Výstavba silnice II/150 Ohrozim - obchvat významným způsobem ovlivní využití přilehlých pozemků. Toto území bude mít menší význam pro odpočinkové účely, sníží se atraktivita pro obytnou zástavbu, naopak lze očekávat vzrůst zájmů a tlak na využití pozemků pro komerční účely. Regulaci těchto aktivit musí zajistit územní plán.

## VLIVY NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ANTROPOGENNÍ SYSTÉMY:

K narušení a likvidaci archeologických nálezů může docházet při zemních zásazích do současného terénu při stavební a jiné hospodářské činnosti. Z těchto důvodů na větší a rozsáhlejší zásahy včetně liniových staveb je nutno vyžádat vyjádření příslušného orgánu státní památkové péče.

Stavba Silnice II/150 Ohrozim obchvat nebude mít přímý vliv na architektonické a kulturní památky.

***Závěrem lze konstatovat, že navrhovaná Silnice II/150 Ohrozim obchvat při realizaci navržených minimalizačních a kompenzačních opatření se svým rozsahem pohybuje v mezích ekologické únosnosti dotčeného území.***

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

Negativní vlivy na obyvatele a jednotlivé složky životního prostředí nebudou podle dosavadních šetření dosahovat úrovně, která by ohrožovala zdravotní stav místních obyvatel. Úrovně negativních vlivů při výstavbě záměru jsou do jisté míry závislé na ohleduplnosti pracovníků a dodržování režimu v rámci provádění prací.

Žádná ze složek životního prostředí nebude významně negativně ovlivněna, neboť se bude jednat o zásahy, vzhledem k rozloze nepatrné, časově omezené (např. hluk a vibrace při výstavbě), či kompenzovatelné (protihluková opatření).



Co se týče vlivu stavby za provozu, byly zvažovány následující negativní (-), ale i pozitivní (+) faktory a míra jejich významu, přičemž označení (-) reprezentuje úroveň na hranici pozorovatelnosti (- - -) pak vliv výrazný:

- Hluk při výstavbě – dočasný (-)
- Hluk při provozu - trvalý (0)
- emise polutantů při výstavbě (- -)
- emise polutantů při provozu (-)
- možné ovlivnění pohody při výstavbě (-)
- možné ovlivnění pohody při provozu (0)
- havarijní riziko při výstavbě (-)
- vymístění tranzitní dopravy ze zastavěné části obce (+ + +)

Na základě provedených analýz a hodnocení záměru ve fázi přípravy a předpokládaného provozu můžeme konstatovat (se stupněm věrohodnosti, daným rozsahem vstupních informací), že uvedené negativní vlivy na obyvatele a jednotlivé složky životního prostředí v okolí zájmového území realizace záměru, nebudou vytvářet zásadní argumentaci pro možnost nerealizovat záměr.

Vysoce pozitivním efektem je vymístění tranzitní dopravy ze zastavěné části obce Ohrozim.

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

S ohledem na výše uvedené vlivy projektu, které budou omezeny právě na území okolo silnice II/150 Ohrozim - obchvat , budou přeshraniční vlivy zde zcela vyloučeny.

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

V současném stavu rozpracovanosti záměru navrhujeme tato opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na jednotlivé složky ŽP:

#### **Etapa přípravy:**

- Provést podrobný hydrologický a hydrogeologický průzkum v trase komunikace se zaměřením na ochranu povrchových a podzemních vod v oblasti. Výsledky průzkumu zohlednit při zpracování podrobného technického řešení stavby.
- Na základě výsledků podrobného hydrologického průzkumu navrhnout a s příslušným vodohospodářským úřadem projednat technické řešení nakládání s dešťovými vodami z komunikace, včetně řešení havarijních situací s únikem látek nebezpečných vodám.

- Projekt organizace výstavby zpracovat tak, aby nedocházelo ke zbytečným časovým prodávám a výstavba probíhala plynule. Tímto postupem bude zajištěno minimální ovlivnění obytné zástavby v okolí prašným aerosolem, exhalacemi a hlukem ze stavebních mechanismů i dopravní techniky.
- Jako protihlukové opatření navrhnout zemní val o výšce 2 m a délce 188 m (PD obsahuje).
- Stanovit počty kácených dřevin na ploše trvalého záboru pro výstavbu silnice.
- Zpracovat projekt sadových úprav (ozelenění) okolí silnice II/150 Ohrozim - obchvat odbornou firmou. Do projektu sadových úprav je nutno zahrnout náhradní výsadbu za pokácené dřeviny. Zvláštní pozornost je potřeba věnovat zejména zářezovým a násypovým svahům. V řešení výsadeb zohlednit cílovou podobu vegetačního doprovodu tak, aby nedošlo k vytvoření rozhledové překážky nebo bezpečnostní závady, nemuselo v budoucnu dojít k nežádoucí redukci zeleně. Při zpracovávání projektu doporučujeme vybírat ze spektra dřevin, které jsou dle rekonstrukční vegetace původní. Při zpracování projektu ozelenění je nutno respektovat požadavky orgánu ochrany přírody.
- Usazovací jímky, které bývají pastí na drobné živočichy, budou navrženy tak, aby tomuto bylo zabráněno.

#### **Etapa výstavby:**

- Zajistit účinnou kontrolu provádění stavby tak, aby nedocházelo ke znečišťování okolních komunikací.
- Při provádění zemních prací je nutné zamezit vzniku sekundární prašnosti při pojezdu vozidel.
- Při provádění zemních prací a při práci v oblasti vodních toků věnovat pozornost zamezení úniků nebezpečných látek. Tento požadavek zohlednit již při výběru dodavatele prací s tím, že je vhodné preferovat používání biologicky rozložitelných látek jako provozní medium používaných mechanismů.
- Řešení ploch zařízení stavenišť musí respektovat požadavek ochrany povrchových i podzemních vod. V prostoru staveniště:
  - nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy;
  - nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla);
  - bude zajištěno dostatečné množství sanačních sorpčních prostředků (ROPEX, VAPEX) pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
- Provést skrývku orníční vrstvy půdy podle výsledků pedologického průzkumu.
- Ornice a podorníční vrstva budou deponovány odděleně a ošetřeny ve smyslu platných předpisů.
- Při realizaci stavby zachovat co nejvíce stávajících doprovodných dřevin.
- Realizovat ozelenění podle projektu. Rozprostření ornice a zatravnění svahů zářezů a násypů provést co nejdříve, aby nedošlo k půdní erozi. Realizovaným sadovým úpravám je potřeba zajistit dokončovací péči a následnou rozvojovou péči v délce trvání minimálně tří let.

- Při nakládání s odpady (manipulace, třídění, skladování, atd.) bude jejich původce postupovat v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a předpisů souvisejících. Smluvně bude zajištěno odstraňování odpadů.

#### **D.V CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTI, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ**

Předložené oznámení vychází ze *zákona č. 100/2001 Sb.*, přílohy č. 3, v platném znění. Posuzování a hodnocení vlivů záměru vycházelo ze současné platné legislativy, příslušných technických norem a metodik.

Výchozím zdrojem informací pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí byly údaje o stávajícím zatížení prostředí. Byla zde také použita metoda analogie s obdobnými stavbami a vlastní praktické zkušenosti s posuzováním obdobných projektů. Při řešení dílčích oblastí životního prostředí (ovzduší, ochrana vod, odpadové hospodářství, hygiena, bezpečnost) byly jednotlivé výstupy konfrontovány s příslušnými zákony, předpisy, vyhláškami a normami.

V rámci zpracovávání dokumentace o posouzení vlivů na ŽP v rozsahu přílohy č. 3 zákona ČR č. 100/2001 Sb. se nevyskytly žádné nedostatky nebo neurčitosti ve znalostech, které by znemožnily specifikovat očekávané vlivy stavby na životní prostředí a obyvatelstvo. To vše v podrobnosti odpovídající zpracovanému stupni projektové dokumentace.

Přestože by v souvislosti se zpracováním dokumentace bylo možno zpracovat řadu dalších průzkumů a měření, zpracovatel se domnívá, že by nepřinesly informace, které by zásadně ovlivnily významnost hodnocených vlivů na složky životního prostředí a které by mohly zásadně změnit možnost realizace záměru. Vzhledem k charakteru stavby a s ohledem na předpokládané minimální vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí byly dostupné podklady a informace pro objektivní hodnocení přípravy, realizace a provozu a pro stanovení podmínek minimalizujících negativní vlivy na prostředí dostatečné.

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

Stavba je řešena pouze v jedné variantě, která je plně v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. Z hlediska ekologické únosnosti území nebude stavba představovat významnou zátěž oproti současnému stavu. Likvidací již částečně vzrostlé zeleně dojde k oslabení plnění funkce zeleně. Eliminace se projeví po delším období nutného vzrůstu nových sazenic stromů. Lze předpokládat, že dojde k brzkému návratu k původní úrovni. Provoz stavby bude navazovat na současné využívání území bez negativních projevů.

V současném stavu rozpracovanosti projektové dokumentace nebyly shledány nedostatky, či rozpory s příslušnými zákony, vyhláškami, normami a předpisy. Navržené koncepční, technické a technologické řešení stavby odpovídá současnému stavu technického pokroku a neliší se od standardů srovnatelných se stavbami podobného typu nejen na území České republiky, ale i v ostatních členských zemích Evropské unie.

## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

### F.I MAPOVÉ A JINÉ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ

Situace záměru – viz příloha tohoto „Oznámení“.

### F.II DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

V rámci zpracování tohoto „Oznámení“ nebyly oznamovatelem doloženy jiné podstatné informace, než jsou informace výše uvedené.

Provedené hodnocení vlivů navržené Silnice II/150 Ohrozim obchvat na jednotlivé složky životního prostředí prokazuje, že záměr nebude mít významné negativní a nevratné dopady na prostředí pro život. Zvolené řešení se jeví jako environmentálně přijatelné. Nepředpokládá se ani negativní kumulace vlivů s jinými záměry.

Na základě shromážděných poznatků, zkušeností a názorů zpracovatelů dokumentace a odborníků, se kterými byl záměr konzultován, je možné jej za předpokladu dodržení doporučených podmínek pro etapu příprav, realizace a provozu

**doporučit k realizaci.**

## G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

### Účel zpracovaného oznámení:

Zpracované oznámení je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, s náležitostmi podle přílohy č. 3 zákona. Účelem oznámení je poskytnout základní informace o charakteru záměru, o stavu dotčeného území a o předpokládaných vlivech na okolní prostředí pro potřeby posouzení vlivů na ŽP a provedení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

## Základní informace o záměru:

### SILNICE II/150 OHROZIM OBCHVAT

Záměr „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ je podle zákona č. 100/2001 Sb., přílohy č. 1 zařazena do:

- **kategorie II** (záměry vyžadující zjišťovací řízení)
- **bodů 9.1** – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

## Umístění záměru:

Obec:	Ohrozim
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava
Katastrální území:	Ohrozim

Území uvažované výstavby se nachází na rozhraní Hané a Dražanské vrchoviny a je možné ho charakterizovat jako pahorkovité. Celá trasa obchvatu prochází po zemědělských pozemcích, které jsou v užívání ZD Ptení.

Jediným možným řešením je obchvat vedený po jihozápadním okraji obce. Poloha obchvatu sil. II/150 je určena napojením na přímý úsek od Vícova a dalším pokračováním sil. II/150 přímým úsekem směrem k Prostějovu. Trasa obchvatu prochází po zemědělsky obdělávaných pozemcích a jeho celková délka činí 1,580 km.

## Celkový popis záměru, projektované kapacity:

Stávající silnice II/150 (dříve I/18) prochází obcí Ohrozim a s ohledem na stále narůstající intenzitu dopravy se průtah obcí stává závažnou dopravní závadou. Jediným možným řešením je obchvat vedený po jihozápadním okraji obce. Poloha obchvatu sil. II/150 je určena napojením na přímý úsek od Vícova (pasportní staničení stávající silnice 290,437) a dalším pokračováním sil. II/150 přímým úsekem směrem k Prostějovu (pasportní staničení stávající silnice 292,381). Trasa obchvatu prochází po zemědělsky obdělávaných pozemcích a jeho **celková délka je 1.580 m. Návrhová šířka komunikace je 7,5 m (kategorie S 7,5/70).**

Je zpracována dokumentace jako podklad pro vyřízení územního rozhodnutí (DÚR) pro řešenou stavbu. Projektová komunikace je zpracována v souladu se *Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací* vydanou MDS-OPK č.j.28345/99-120 ze dne 21.10.1999.

Stavba řeší obchvat obce Ohrozim po jihozápadní straně obce. Jedná se o krajskou silnici II. třídy (II/150), která je v celé délce řešeného úseku navržena v kategorii S 7,5/70. Délka úpravy silnice II/150 je navržena 1.580 m. Komunikace je navržena na směrodatnou rychlost 90 km/hod.

Napojení obchvatu na dopravní infrastrukturu je řešeno dvěma křižovatkami:

- *Styková křižovatka* tvaru „T“ v km 0,422<sup>19</sup> řeší západní napojení obce Ohrozim pomocí objektu *SO 103 Připojení stávající sil. II/150* - kategorie S 7,5/60, délka úpravy 182,86 m.

- *Okružní křižovatka* v km 1,295<sup>42</sup> řeší napojení silnice III/37751 a jižní napojení obce Ohrozim pomocí objektu SO 102 Úprava sil. III/37751 - kategorie S 7,5/60, délka úpravy 73,11 m+ 61,77 m.

Při realizaci navržených silničních objektů dochází ke křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi. Úpravy dotčených inženýrských sítí jsou řešeny v samostatných objektech stavby.

***Stavba je členěna na stavební objekty dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“:***

SO 001 Příprava území  
SO 101 Silnice II/150  
SO 102 Úprava sil. III/37751  
SO 103 Připojení stávající sil. II/150  
SO 104 Polní cesta  
SO 110 Dopravní opatření po dobu výstavby  
SO 111 Oprava komunikace přes Ohrozim  
SO 301 Přeložka přivaděče odpadních vod DN150  
SO 302 Podchycení meliorací  
SO 351 Přeložka vodovodu Pomoraví  
SO 401 Přeložky kabelového vedení Telefonica O2  
SO 405 Přeložka veřejného osvětlení  
SO 411 Úprava vzdušného vedení VVN 110 kV  
SO 501 Přeložka VTL plynovodů  
SO 801 Vegetační úpravy  
SO 802 Technická rekultivace

***Soulad záměru s ÚPD:***

Situování stavby je v souladu s územním plánem obce Ohrozim.

***Limity vyplývající z ochrany přírody a krajiny:***

Navrhovaný obchvat prochází mimo intravilán obce Ohrozim. Stavba nijak neovlivní charakter zástavby V posuzovaném území se nevyskytují žádná chráněná území ve smyslu zákona 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny (NP, CHKO, NPR, NPP, PR,PP) kromě významných krajinných prvků.

***Limity vyplývající z ochrany nerostných surovin a přírodních léčivých zdrojů:***

V zájmové oblasti se nevyskytují chráněné ložiskové území ani dobývací prostory. Stavba nezasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů.

***Limity vyplývající z ochrany podzemních a povrchových vod a z ochrany před záplavami:***

Stavba zasahuje do PHO II.b místního zdroje pitné vody pro část obce Ohrozim a částečně do PHO II.b zdroje pitné vody Smržice.

***Limity vyplývající z ochrany ovzduší, ochrana staveb:***

Zájmové území není součástí oblasti vyžadující zvláštní ochranu ovzduší. V daném úseku jsou stanovená ochranná pásma silnice

***Limity vyplývající z ochrany technické infrastruktury:***

Stavba se nenachází v ochranných pásmech stávající technické infrastruktury, navržené objekty technické infrastruktury jsou řešeny v projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí.

### **Limity vyplývající z ochrany ploch a zařízení armády a CO ČR:**

Území realizace záměru se nenachází na území vojenského újezdu, vojenského úložného prostoru, ochranného pásma vojenského letiště ani jiných ochranných pásmech (např. kryty CO).

### **Omezení využití území vyplývající z vlastností území a lidské činnosti:**

Území realizace záměru – Komunikace II/150 Ohrozim - obchvat není omezeno:

- ložisky nerostných surovin
- poddolovaným územím
- územím ohozeným erozí, sesuvy, lavinami
- vysokou nebo kolísavou úrovní podzemní vody, tlakem nebo agresivitou podzemní vody
- nevyhlášeným zátopovým územím
- nevhodným tvarem a polohou pozemků
- obtížným napojením dopravní a technické infrastruktury

### **Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo, veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí:**

#### **Hlučnost způsobená provozem záměru „Silnice II/150 Ohrozim obchvat“ :**

Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem hlukové zátěže v denní době nehrozí – nejbližší venkovní chráněný prostor (zástavba v obci Ohrozim) je v dostatečné vzdálenosti od řešeného obchvatu. Navíc se jedná o zlepšení stávajícího stavu, protože v současné době je veškerá doprava po II/150 vedena přes obec Ohrozim, tedy přímo v blízkosti obytné zástavby.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že provoz silnice II/150 Ohrozim obchvat nepřekročí platné limity pro denní i noční dobu (i s rezervou na nejistotu výpočtu).

#### **Imise chemických škodlivin:**

I se zohledněním stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr "Silnice II/150 Ohrozim obchvat" pro škodliviny z automobilového provozu riziko ohrožení veřejného zdraví.

Při výstavbě bude ovzduší zatěžováno prašností při zemních pracích. Množství emisí však nelze spolehlivě určit. Realizací obchvatu dojde k výraznému a podstatnému omezení prašnosti a zhoršování ovzduší z exhalací produkujících motorovými vozidly v obci.

Při provozu se rovněž jedná o zlepšení stávajícího stavu, kdy dojde k odklonění tranzitní dopravy mimo zástavbu v obci.

Negativní vlivy na obyvatele a jednotlivé složky životního prostředí nebudou podle dosavadních šetření dosahovat úrovně, která by ohrožovala zdravotní stav místních obyvatel. Úrovně emisí při výstavbě jsou často závislé na ohleduplnosti stavebních firem na staveništi a je obtížné tyto vlivy kvantifikovat.

Na základě provedených analýz a hodnocení záměru ve fázi výstavby a předpokládaného provozu můžeme konstatovat (se stupněm věrohodnosti, daným rozsahem vstupních informací), že uvedené negativní vlivy na obyvatele a jednotlivé složky životního prostředí v okolí výstavby silnice II/150 Ohrozim obchvat nebudou vytvářet zásadní argumentaci pro možnost nerealizovat záměr.

Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé složky ŽP a veřejné zdraví jsou podrobně popsány v kapitole D.IV oznámení.

**Závěrem lze konstatovat, že navrhovaná činnost včetně minimalizačních a kompenzačních opatření se svým rozsahem pohybuje v mezích ekologické únosnosti dotčeného území.**

## H. PŘÍLOHY

### Přílohy – přiloženo k oznámení:

- Identifikační údaje o zpracování dokumentace – datum, jméno, podpis ...
- Celková situace Silnice II/150 Ohrozim obchvat
- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska ÚPD
- Stanovisko orgánu ochrany přírody
- Hluková studie

### Identifikační údaje o zpracování dokumentace

<b>Název:</b>	<b>OLOMOUCKÝ KRAJ SILNICE II/150 OHROZIM OBCHVAT</b>		
<b>Datum zpracování:</b>	<b>Duben 2008</b>		
<b>ZPRACOVATELÉ DOKUMENTACE</b>			
	Zpracovatel	Bydliště	Telefon
1	<b>Ing. Aleš Calábek</b>	Dolany 570, 783 16 Dolany	774 579 973
2	Ing. Klára Calábková	Olomouc	

Podpis:

.....

Ing. Aleš Calábek