

Oznamovatel: **Město Prostějov**
nám. T. G. Masaryka 130/14
796 01 Prostějov



Zpracovatel: **Ing. Aleš Calábek, GEO-HYDRO-CONSULT**
Dolany 570 783 16 Dolany
tel.: +420 585 207 018
fax: 1420 588 491 033
www.ghcregio.eu



MĚSTO PROSTĚJOV

MÍSTNÍ KOMUNIKACE URČICKÁ – KRASICKÁ, PROSTĚJOV

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.eu
tel.: +420 774 579 973,
osvědčení odborné způsobilosti - autorizace
podle Vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb. č.j. 8939/1302/OPVŽP/96

Mgr. Klára Čtvrtníčková,

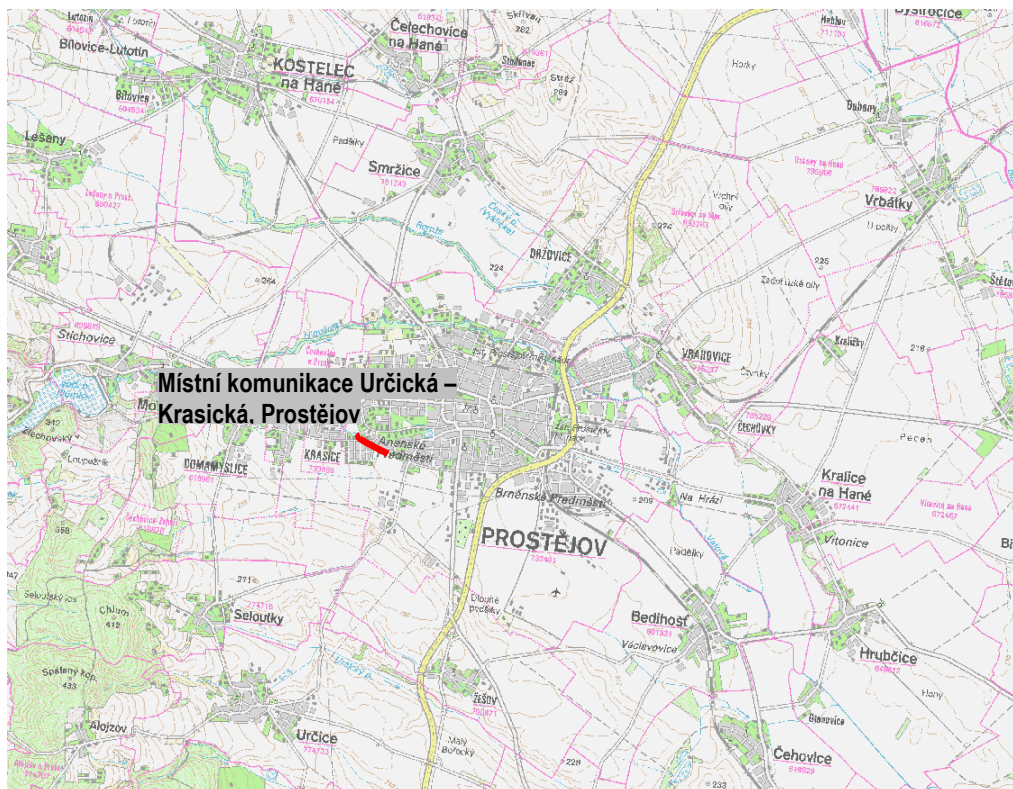
Olomouc, 07/2009

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
A.5	Projektant projektu	4
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
B.I	Základní údaje	5
B.I.1	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	5
B.I.2	Kapacita (rozsah) záměru	5
B.I.3	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	6
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	8
B.I.7	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	12
B.I.8	Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	13
B.I.9	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, která budou tato rozhodnutí vydávat..	13
B.II	Údaje o vstupech	14
B.III	ÚDAJE O VÝSTUPECH	18
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	31
C.I	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	31
C.II	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které bude pravděpodobně významně ovlivněno	40
D.	ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	46
D.I	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	46
D.II	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	53
D.III	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	54
D.IV	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	54
D.V	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	55
E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	56
F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	56
F.I	Mapové a jiné dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	56
F.II	Další podstatné informace oznamovatele	57

G.	VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	57
H.	PŘÍLOHY	60

Příloha oznámení o posouzení vlivů na ŽP: Hluková studie



Obrázek č. 1: Přehledná situace umístění záměru

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1 Obchodní firma

Město Prostějov
nám. T. G. Masaryka 130/14
796 01 Prostějov

A.2 IČ

00288659

A.3 Sídlo (bydliště)

nám. T. G. Masaryka 130/14
796 01 Prostějov

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

Statutární zástupce: Ing. Jan Tesařík, starosta
Město Prostějov, nám. T. G. Masaryka 130/14, 796 01 Prostějov

Kontaktní osoba: Libor Gotz, referent technické přípravy
Město Prostějov, nám. T. G. Masaryka 130/14, 796 01 Prostějov
tel.: 582 329 362

A.5 Projektant projektu

- Generální dodavatel projektové dokumentace:
ALFAPROJEKT OLOMOUC, a.s., Tylova 4, 772 00 Olomouc
- Zpracovatel dokumentace – „oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP v platném znění“:
GHC regio s.r.o., Sokolská 541/30, 779 00 Olomouc

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I Základní údaje

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

MÍSTNÍ KOMUNIKACE URČICKÁ – KRASICKÁ, PROSTĚJOV

Záměr „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ je podle zákona č. 100/2001 Sb., přílohy č. 1 zařazen do:

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

Struktura oznámení odpovídá příloze č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

Projektová dokumentace (záměr) řeší doplnění jihozápadního kvadrantu městského okruhu města Prostějova. Jedná se o komunikační propojení dvou stávajících komunikací – ulice Určické, která je průjezdním úsekem silnice III/37765, a ulice Krasické, která je místní komunikací.

Plocha stavby je z větší části ornou půdou, v místě napojení na Krasickou dojde k úpravě stávajících nezpevněných cest a volných ploch. V napojení na Určickou komunikaci bude navazovat na již zbudovaný úsek, součástí stavby KŘÍŽOVATKA URČICKÁ – OKRUŽNÍ, STAVEBNÍ ÚPRAVY.

V místě vybudování nové komunikace dojde ke střetům se stávajícím podpěrným bodem venkovního vedení NN (společnost E. ON) a na dvou místech s podzemním vedením společnosti O2.

Délka navržené místní komunikace je **679,245 m** a skládá se ze 4 větví a vjezdů k nemovitostem.

- VĚTEV 1: hlavní trasa v délce 577, 869 m
- VĚTEV 2: připojení ulice V polích v délce 25,094 m
- VĚTEV 3: připojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1 v délce 8,058 m
- VĚTEV 4: úprava stávající místní komunikace v délce 68,224 m

Základní údaje o kapacitě stavby jsou v tabulce 1.

Tabulka 1: Základní plochy

Typ	Plocha [m ²]
Plocha vozovky	4 590
Plocha chodníků	1 780
Plocha autobusových zálivů	245
Plocha cyklostezky	1 250
Plocha vjezdů	180
Plocha zeleně	8 000
CELKEM	16 045

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

Katastrální území:	Prostějov 733 491
Obec:	Prostějov 589 250
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava

Území uvažované výstavby se nachází na jižním okraji zástavby města Prostějova, mezi ulicemi Krasická a Určická. Velká část trasy silnice prochází po zemědělských pozemcích, které jsou ve většině ve vlastnictví oznamovatele (investora).

Navrhované komunikační propojení je v souladu s platným územním plánem města.

B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov je svým charakterem novostavba, která navazuje a doplňuje stávající městský okruh města Prostějova. Realizací tohoto úseku komunikace dojde k odlehčení tranzitní dopravy ze zastavěné části města Prostějova (jižní část), ke zlepšení plynulosti provozu a v nemalé míře také přispěje k zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

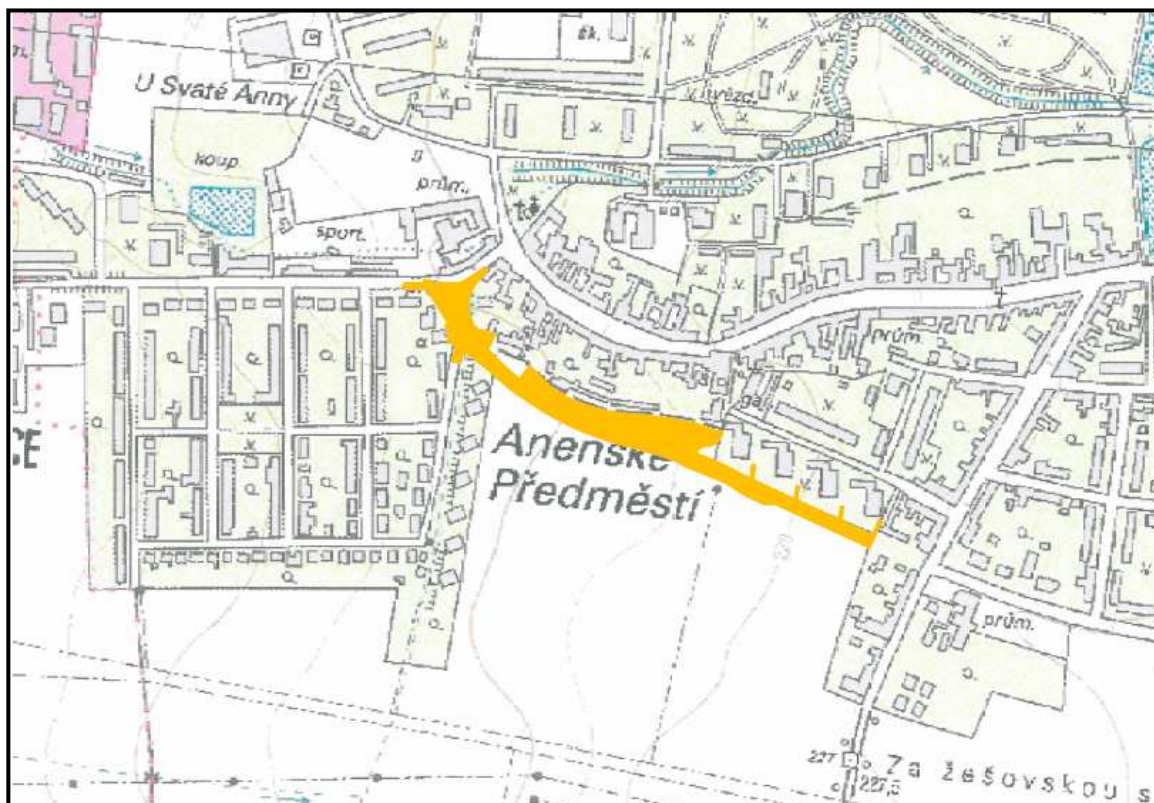
Ke kumulaci vlivů při navrženém řešení nebude docházet, stavba naopak přispěje ke zlepšení životních podmínek v jižní části města Prostějova (hluk, emise, vibrace) vyloučením části tranzitní dopravy, která dnes projíždí přes město Prostějov.

B.1.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Projektová dokumentace řeší propojení dvou stávajících komunikací základní sítě města Prostějova na jeho jižním okraji. Hlavní důvod realizace komunikace je odklonění tranzitní dopravy z centra města. Dalším neméně důležitým důvodem je pokračování ve tvorbě vnějšího městského okruhu. Hlavní trasa (VĚTEV 1) budované místní komunikace začíná v zastavěném území, kde navazuje na ulici Krasickou a po 577,869 m se napojuje na již realizovaný úsek úpravy křižovatky Okružní – Určická. VĚTEV 2 připojuje za pomoci VĚTVE 3 - průsečné křižovatky – ulici V polích k VĚTVI 1. VĚTEV 3 dále zajišťuje další napojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1. VĚTEV 4 je úpravou a zpevněním stávajících místních komunikací.

Stavba je řešena pouze v jedné variantě (viz obrázek č. 2), která vychází z možností lokality na jihu města Prostějova, v závislosti na dostupnosti pozemků z hlediska majetkoprávního. Trasa silnice je umístěna při okraji zástavby města do rovinného až plochého terénu s nadmořskou výškou 227 m až 230 m n.m.

Z hlediska ekologické únosnosti území nebude stavba představovat významnou zátěž oproti současnému stavu. Provoz stavby nebude navazovat na současné využívání území a bude bez negativních projevů.



Obrázek č. 2: Celková situace stavby

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

V současnosti není jižně od města Prostějova vedena komunikace, která by zajistila průjezd vozidel ve směru východ – západ, konkrétně ze silnice R 46 na Kostelec na Hané a zpět. Proto dnes všechna tato vozidla musejí zajíždět na vnitřní městský okruh, kde je velmi složitá dopravní situace. Pro vybudování jižního městského okruhu bylo určeno území v závislosti na dostupnosti pozemků z hlediska majetkoprávního. Jedná se o rovinaté až ploché území tvořené převážně zemědělskou půdou. Začátek navrhované místní komunikace (VĚTEV 1) je v zastavěném území na ulici Krasická a konec u již zbudované křižovatky Okružní – Určická.

Projektová dokumentace řeší propojení dvou stávajících komunikací základní sítě města Prostějova na jeho jižním okraji. Hlavní důvod realizace komunikace je odklonění tranzitní dopravy z centra města. Dalším neméně důležitým důvodem je pokračování ve tvorbě vnějšího městského okruhu. Hlavní trasa (VĚTEV 1) budované místní komunikace začíná v zastavěném území, kde navazuje na ulici Krasickou a po 577,869 m se napojuje na již realizovaný úsek úpravy křižovatky Okružní – Určická. VĚTEV 2 připojuje za pomoci VĚTEV 3 - průsečné křižovatky – ulici V polích k VĚTEV 1. VĚTEV 3 dále zajišťuje další napojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1. VĚTEV 4 je úpravou a zpevněním stávajících místních komunikací.

Délka navržené místní komunikace je **679,245 m** a skládá se ze 4 větví a vjezdů k nemovitostem.

- VĚTEV 1: hlavní trasa v délce 577, 869 m
- VĚTEV 2: připojení ulice V polích v délce 25,094 m
- VĚTEV 3: připojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1 v délce 8,058 m
- VĚTEV 4: úprava stávající místní komunikace v délce 68,224 m

Je možno konstatovat, že výstavbou dojde k odklonu nejen tranzitní dopravy, ale i dopravy cílové a plynulým navázáním na R46 bude možno tuto komunikaci využít i pro vnitroměstskou dopravu.

Celá akce Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov není tvořena jen vlastní silnicí, ale její součástí je i příprava území, realizace autobusových zálivů, komunikací pro pěší a cyklisty, odvodnění komunikací, přeložky vedení NN a O2, veřejné osvětlení, úpravy kanalizace a kanalizačních přípojek, úpravy vodovodu a vodovodních přípojek, úpravy plynovodu a plynovodních přípojek, protihlukové zdi, sadové úpravy, zastávka na cyklotrase s altánkem, hřiště pro seniory a dětské hřiště s mobiliářem.

Základní charakteristiky záměru:

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

Bude provedeno sejmutí ornice, demontáž drobných nadzemních zařízení, bourání zpevněných ploch a jejich podkladů. Ornice bude částečně uskladněna na místě a použita pro znovuzelenění, přebytek bude odvezen do zemníku, který bude určen v rámci rozhodnutí o odnětí ze ZPF. Odbourané hmoty a suť budou po průzkumu nezávadnosti a nepřítomnosti škodlivých látek ponechány na místě do zemního valu. Kontaminovaná hmota bude odvezena na skládku k recyklaci.

Stavba si vyžádá kácení 8 ks vzrostlých stromů.

V rámci SO 001 bude provedena také demontáž a opětná montáž stávajících prvků dětského hřiště – kolotoče a dvou prolézaček.

SO 101 VOZOVKA

Představuje realizaci 4 větví místních komunikací a vjezdů k nemovitostem.

VĚTEV 1 je hlavní trasou v délce 577,869 m, vedoucí od Krasické k napojení, na niž realizovaný úsek větve v rámci stavby úpravy křižovatky Okružní – Určická. Jedná se o sběrnou komunikaci v kategoriálním typu M2 o šíři 6,5 m mezi obrubami (2*3,0+2*0,25). Návrhová rychlost komunikace je 50 km/hod.

V km 0,070995 se na ni napojují VĚTVE 2 a 3. V km 0,275 levostranně a v km 0,426 pravostranně je položena autobusová zálivová zastávka.

Vozovka je řešena jako netuhá s živičným krytem pro TDZ IV, s příčným sklonem v přímé střežovitým 2,5 %, v obloucích klopeným 2,5 %.

VĚTEV 2 o délce 25,094 m a šířce 6,0 m je připojením ulice V polích. Toto připojení je řešeno v průsečné křižovatce s VĚTVÍ 3.

Vozovka je řešena jako netuhá s živičným krytem pro TDZ V s příčným sklonem jednostranným 2,5 %.

VĚTEV 3 je dlouhá 8,058 m a zajišťuje připojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1.

Vozovka je řešena jako netuhá s živičným krytem pro TDZ V s příčným sklonem v přímé střežovitý 2,5 %.

VĚTEV 4 je úpravou a zpevněním stávajících místních komunikací. Je řešena v šíři odpovídající stávajícím poměrům -5,0 m a 3,5 m, v délce 68,224 m.

Vozovka je řešena jako netuhá s živičným krytem pro TDZ V s příčným sklonem jednostranným 2,5 %.

Všechny konstrukce budou lemovány betonovým krajníkem 25/50 a betonovým obrubníkem 15/25 do betonu s betonovou boční opěrou, základní převýšení 12 cm, v místech návaznosti na pěší tah a bezbariérovou úpravu snížení obrubníku přechodovými a nízkými díly na 2 cm.

Vjezdy budou řešeny dlážděné z betonové zámkové dlažby 8 cm do drti na nestmeleném podkladu, lemované obrubníky 15/25.

Odvodnění vozovek je řešeno do 14 typových betonových prefa vpustí a dvou žlabů. Vpustí zasazené do vozovky budou opatřeny mřížemi o nosnosti rámu D400. Žlaby RONN GL100 jsou navrženy pro zachycení dešťových vod v prostoru vjezdů k nemovitostem.

SO 102 AUTOBUSOVÉ ZÁLIVY

Jsou navrženy dva autobusové zálivy, ležící protisměrně v poloze „za sebou“ s délkou nástupní hrany 25 m a šířkou zastávkového pruhu 3,0 m. Délky připojovacích a odbočných pruhů se řídí ČSN 736425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky. Konstrukčně budou zastávkové pruhy provedeny z kamenné kostky do MC na stmeleném podkladu. Vozovka bude lemována betonovým obrubníkem s převýšením 18 cm.

SO 103 KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ

Budou realizovány chodníky zajišťující stávající pěší tahy podél Krasické a do ulice V polích, tak i nově vzniklá propojení, vždy se zajištěním návaznosti na stávající pěší trasy. Chodníky budou řešeny v šíři 1,5 – 2,5 m, dlážděny z betonové ploché dlažby 40/40 do drti, lemovány betonovým obrubníkem BO5/25 zasazeným do betonu s betonovou boční opěrou a převýšením 5 cm pro zajištění vodícího prvku.

V souběhu s chodníkem bude provedena cyklostezka v šíři 2,5 m. Vzájemné oddělení bude provedeno řádkem reliéfní dlažby v šíři 40 cm. Na straně zeleně bude lemování betonovým obrubníkem BO5/25 zasazeným do betonu s převýšením 5 cm. Konstrukčně bude cyklostezka provedena z betonové zámkové dlažby v červené barvě.

SO 301 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE

Je navrženo oddělení dešťových vod z uličních vpustí do vsakovacích studní (8 ks), které budou umístěny severně v zelené ploše 2,0 m od cyklistické stezky.

Přečištění bude probíhat v odlučovačích ropných látek. Do jedné studny půjdou dešťové vody od vpustí z plochy cca 360 m². Vpustě budou zkrácené, opatřené kalištěm pro zachycení nečistot.

Vsakovací studny jsou navrženy z betonových skruží se stupadly. Jejich průměr činí 1 500 mm, hloubka cca 4,0 m. Osazeny jsou do šterkové vrstvy, ve spodní části obsypány šterkem (hrubý šterkový filtr) a uloženy cca 1,0 m nad hladinou spodní vody.

Studna bude zakryta přechodovou deskou s otvorem, vstup do studny bude opatřen litinovým poklopem o průměru DN 600 mm, osazeným cca 150 mm nad terénem.

SO 401 PŘELOŽKY VEDENÍ NN

V místě budování nové komunikace dojde ke střetu se stávajícím podpěrným bodem venkovního vedení NN ve správě E. ON. Ten bude zrušen a nahrazen dvěma novými podpěrnými body umístěnými mimo profil nové komunikace.

Stávající venkovní vedení bude upraveno výškově, aby vyhovělo křížení s novou komunikací.

SO 402 PŘELOŽKY O2

Vybudováním nové komunikace dojde na dvou místech ke střetu se stávajícím podzemním vedením společnosti O2. Přeložení bude provedeno položením nových kabelů do ochranných trubek pod komunikaci dle ČSN.

SO 403 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

U nové komunikace bude provedeno výložníkovými sodíkovými svítidly na bezpaticových stožárech o výšce 10 m. Napojení bude provedeno kabelem CYKY-J 4x16, z nového rozvaděče VO umístěného u nově budované komunikace. Nový rozvaděč bude napojen na koncovou skříň distribučních rozvodů NN, která je umístěna u novostavby na p.č. 6345/2. Napojení rozvaděče bude provedeno kabelem CYKY-J 4x25.

Při křížení komunikace a s ostatními sítěmi budou kabely v ochranných trubkách Kopodur. Souběžně s kabelem bude položen i zemnicí pásek FeZn 30/4, pro jejich uzemnění.

Vybudováním nové komunikace dojde ke střetu s koncovým stožárem stávajícího osvětlení v ulici V polích, který bude odpojen a zrušen.

SO 501 ÚPRAVA NA KANALIZACI A KANALIZAČNÍCH PŘÍPOJKÁCH

Jednotná kanalizace v ulici V polích bude v části komunikačních úprav zrekonstruována v délce cca 86 m, na profil DN 500, za použití kameniny.

Zároveň se v této části připojí a zrekonstruují staré kanalizační přípojky z RD a to na profil DN 150. Ukončení bude plastovou šachticí DN 300 na konci veřejné části pozemku.

Zatrubněný příkop

Je nutno vyčistit a provést úpravy u kruhového profilu. Předpokládá se provedení roznášecí železobetonové desky nad potrubím.

SO 502 ÚPRAVY NA VODOVODU A VODOVODNÍCH PŘÍPOJKÁCH

V ulici Krasické bude vodovod DN 125 přeložen mimo následně budovanou kruhovou křižovátku o novém profilu DN 150, proveden z litiny v délce 123,0 m.

Vodovod z ulice V polích se prodlouží a zaokrouhluje na přeložku o profilu DN 100, provedení v litině v délce 42,0 m.

Dále bude provedeno připojení a případná rekonstrukce stávajících vodovodních přípojek ze 3 RD. Přípojky D 32 a D 40 budou provedeny v PE, v délce 3,0 a 20,0 m.

SO 503 ÚPRAVA NA PLYNOVODU a PLYNOVODNÍCH PŘÍPOJKÁCH

Bude nutné trasy plynovodů upravit na krátký kolmý přechod přes komunikace. Přeložka v ulici V polích D 90, PE, délky cca 38,0 m a přeložka přípojky D 63 pro dům čp. 83a délky 36,0 m.

Při přechodu komunikací budou plynovodní přeložky uloženy do ochranné trubky.

Na přeložku D 90 se připojují dvě stávající plynové přípojky k RD profil D 40.

SO 701 PROTIHLUKOVÉ ZDI

Ke snížení hlukové zátěže je navržena protihluková bariéra o celkové výšce 5,0 m a délce 213m tvořená kombinací hliníkových protihlukových panelů typu ZLÍN AL a prosklené stěny v systému rám v rámu z průhledných desek PLEXIGLAS SOUNDSTOP GS CC.

Základem konstrukce jsou nosné ocelové sloupky. Základy jsou tvořeny předvrtanými pilotami. Ve vrtu budou osazeny ocelové výpažnice z trub Ø 500 mm, tl. stěny 10 mm, dl. cca 3 až 4 m, v osové vzdálenosti 2,0 m. Výpažnice se zalijí betonem B20 do výšky 65 cm od horní hrany a po zatvrdnutí se osadí sloupky (HEA). Po vycentrování se piloty zalijí betonem B35. Ocelové stojiny jsou tvořeny

válcovými ocelovými profily řady 37 HEA a budou opatřeny nástřikem AL + Zn za horka s uzavíracím nátěrem HERBOL v barvě šedočerné (RAL 7031). Do stojin bude osazen betonový soklový prefabrikát B35 (1 950 x 500 x 120 mm), který je odolný proti posypovým solím. Na soklový prefabrikát mezi ocelové stojiny je uložen jeden metr vysoký pás tvořený z hliníkových panelů typu ZLÍN AL (2 x 1 m). Panel má sendvičovou konstrukci, kde mezi dva perforované hliníkové plechy je sevřena pohltivá výplň (minerální vata tl. 40 mm, hustoty 120 kg/m³). Zbývající nadvýškovou část od úrovně cca 1,5 m nad povrchem tvoří průhledná výplň z desek PLEXIGLAS SOUNDSTOP GS CC tl.20 mm. Desky jsou upraveny podélnými barevnými pruhy s cílem ochránit ptáky před nárazem.

SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY

Výsadba travním semenem na volné plochy bude provedena po dokončení stavby zpevněných ploch. Dále bude provedena úprava v prostoru hřišť mezi hlavní trasou a stávající místní komunikací na jižním okraji zástavby.

Po realizaci hřišť by byla zbylá volná plocha zatravněna tak, aby mohla být využívána jako pobytová a pro hry s míčem se systémem sezení po jejím obvodu. Dále je navržena oplocená travnatá plocha pro venčení psů s lavičkami na zpevněné ploše, doplněná vhodnou výsadbou stromů.

SO 901 ZASTÁVKA NA CYKLOTRASE S ALTÁNEM

Zastávka bude vybudována na zelené ploše v blízkosti cyklotrasy a bude obsahovat kryté sezení se stolem, informační tabulí a mapu, stojan na kola.

SO 902 HŘIŠTĚ PRO SENIORY (FITNESS LINE)

Hřiště je navrhováno nejen pro seniory, ale i pro ostatní občany. Jedná se o jednoduché posilovací stroje, které se využívají k lehkému posilování.

SO 903 DĚTSKÉ HŘIŠTĚ

Hřiště je navrhováno pro starší děti 6 – 12 let s velkou skluzavkou vedoucí z terénní modelace, která by byla doplněna dalšími atestovanými herními prvky a síťovou průlezkou. Odolnost prvků vůči vandalům je velmi vysoká. V zimním období bude svah využíván jako sáňkovací kopec.

SO 904 MOBILIÁŘ

Sestava bude doplněna mobiliářem v podobě laviček, odpadkových košů atd.

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

Předpokládaná doba výstavby je 6 měsíců. Termín zahájení realizace záměru se bude odvíjet od finančních prostředků investora, předpoklad zahájení výstavby je ve druhé polovině roku 2009.

B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků

Katastrální území:	Prostějov
Obec:	Prostějov
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava
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 před vydáním územního rozhodnutí.
- 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:

Nová komunikace je realizována v rovinném až plochém terénu v nadmořské výšce 227 až 230 m n. m. V tabulce 2 jsou shrnuty veškeré dotčené pozemky podle KN.

Tabulka 2: Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle KN

Parcelní číslo	Druh pozemku dle katastru nemovitostí	Výměra [m ²]	Vlastník	ZPF
7761	ostatní plocha	6783	Město Prostějov	
7762	ostatní plocha	1264	Město Prostějov	
2075/1	ostatní plocha	1444	Město Prostějov	
7773	ostatní plocha	2699	Město Prostějov	
6261	trvalý travnatý porost	2483	Město Prostějov	ZPF
6247/1	orná půda	1316	Město Prostějov	ZPF
2094/1	zahrada	414	Liška Martin a Lišková Jana	ZPF
2094/2	zahrada	485	Mária Karásková	ZPF
2094/4	zastavěná plocha a nádvoří	25	Liška Martin a Lišková Jana	
2094/5	zastavěná plocha a nádvoří	28	Liška Martin a Lišková Jana	
2098	zastavěná plocha a nádvoří	248	Bedřicha Krumpová	
2097	zahrada	360	Juránková, Sedlová, Šindýlek	ZPF
6322/1	orná půda	12242	Boráková Žofie	ZPF
7789/1	ostatní plocha	1960	Město Prostějov	
6251/2	orná půda	2965	Město Prostějov	ZPF
7775/1	orná půda	3169	Město Prostějov	ZPF
6319/2	orná půda	16672	Město Prostějov	ZPF
6321/3	orná půda	966	Město Prostějov	ZPF
6323/4	orná půda	610	Město Prostějov	ZPF
6324/1	orná půda	8859	Město Prostějov	ZPF
6325/6	orná půda	687	Město Prostějov	ZPF
6326/1	orná půda	915	Město Prostějov	ZPF

Parcelní číslo	Druh pozemku dle katastru nemovitostí	Výměra [m ²]	Vlastník	ZPF
7783/1	ostatní plocha	511	Město Prostějov	
7783/4	orná půda	79	Město Prostějov	ZPF
6327/1	orná půda	422	Město Prostějov	ZPF
6328/2	orná půda	214	Město Prostějov	ZPF
6329/2	orná půda	173	Město Prostějov	ZPF
6330/4	ostatní plocha	7776	Město Prostějov	
6330/89	orná půda	573	Město Prostějov	ZPF
6333	orná půda	2713	Město Prostějov	ZPF
6334/2	orná půda	253	Město Prostějov	ZPF
6336/3	orná půda	441	Město Prostějov	ZPF
6337/4	orná půda	432	Město Prostějov	ZPF
6339/5	orná půda	193	Město Prostějov	ZPF

Vynětí ze ZPF

Pozemky dotčené posuzovaným záměrem jsou z většiny součástí zemědělského půdního fondu, a proto bude nutné požádat o jejich trvalé či dočasné vynětí ze ZPF. O vynětí a celkové výměře půdy bude rozhodnuto v samostatném řízení.

Budoucí rozmístění a využití sejmuté ornice minimalizuje nevrtné ztráty zemědělských ploch tím, že je zvyšována úrodnost jiných ploch, v současné době velmi málo úrodných.

Odnětí z PUPFL

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

Záměr si vyžádá kácení 8 ks vzrostlých dřevin rostoucích mimo les, které budou nahrazeny novou výsadbou.

VODA:

Voda pitná:

Pokrytí potřeby pitné vody pro stavební dvůr a ostatní zařízení staveniště bude řešeno napojením na stávající veřejné rozvody vody v Prostějově, popř. samostatným provizorním odběrným místem, nebo z vlastních zdrojů dodavatele – nádrže.

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 dovoz na hlavní stavební dvůr (HSD) a zařízení staveniště (ZS) v nádržích.

- Předpokládána dovozová vzdálenost: do 5 km
- Předpokládaná potřeba vody: max. 5 - 10 m³/den.

Potřeba provozní vody po uvedení silnice 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 stávající veřejný vodovod či dovoz vody nádržích.

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 místní komunikace.

Energetické zdroje:

Pro stavební dvůr, příp. pro zařízení staveniště se uvažuje o zásobování elektrickou energií z veřejného rozvodu NN se samostatným provizorním odběrným místem, nebo z vlastních zdrojů dodavatele – generátor.

Stavba si vyžaduje nároky na energii, zajišťující veřejné osvětlení. To bude provedeno výložníkovými sodíkovými svítidly na bezpatkových stožárech o výšce 10 m. Napojení osvětlení bude provedeno kabelem CYKY-J 4x16, z nového rozvaděče VO umístěného u nově budované komunikace. Napojení nového rozvaděče bude provedeno kabelem CYKY-J 4x25 z koncové skříně distribučních rozvodů NN, která je umístěna u novostavby na p.č. 6345/2.

Zemní plyn:

Stavba nemá nároky na dodávku zemního plynu.

Dle sdělení SMP je nutno trasy stávajících plynovodů upravit, a to zkrátit a kolmo převést pod budovou komunikací v ochranných trubkách.

Tepelné energie:

Stavba nemá nároky na dodávku tepelné energie.

NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU:

Stavba je součástí komplexního dopravního řešení ve městě Prostějově v návaznosti na dopravní napojení na regionální komunikační síť.

Převážná část silnice bude prováděna mimo stávající komunikace na zemědělských parcelách mimo dopravní provoz.

Přeložky inženýrských sítí budou řešeny v dalších stupních projektových dokumentací a projednány s příslušnými správci. Jsou však navrženy orientační trasy přeložek.

V místě budování nové komunikace dojde ke střetu se stávajícím podpěrným bodem venkovního vedení NN ve správě E. ON. Ten bude zrušen a nahrazen dvěma novými podpěrnými body umístěnými mimo profil nové komunikace. Stávající venkovní vedení bude upraveno výškově, aby vyhovělo křížení s novou komunikací.

Dále dojde na dvou místech ke střetu se stávajícím podzemním vedením společnosti O2. Přeložení bude provedeno položením nových kabelů do ochranných trubek pod komunikaci dle ČSN.

Stávající inženýrské sítě jsou v koordinační situaci stavby (viz projektová dokumentace záměru) zakresleny orientačně dle podkladů správců inženýrských sítí. Před zahájením stavby musí být inženýrské sítě vytyčeny 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 zřetelné 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, a to jak v průběhu realizace i při následném provozu.

Hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší:

Plošným zdrojem znečištění ovzduší se může posuzovaný záměr stát ve fázi výstavby, kdy budou prováděny skryvkové a výkopové práce. V případě jejich kombinace s déletrvajícím suchem a

větrným počasím mohou částičky orníční a podorníční vrstvy půdy do jisté míry způsobit znečištění ovzduší.

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.

Následný provoz místní komunikace nepředstavuje plošný zdroj znečištění ovzduší.

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 produkuje celou řadu polutantů: oxid uhelnatý, oxidy dusíku a síry, pevné částice, dále oxid uhličitý, benzen, xylol, 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 CFC₅ a olovo. CFC₅ přispívá výrazně k poškozování stratosférického ozónu, který brání pronikání škodlivé ultrafialové radiace na zemi. Olovo přidáváme do paliva, jako antidetonátor, 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 a o změně některých zákonů definovány následovně:

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, s výjimkou vod, které jsou zpětně využívány pro vlastní potřebu organizace, a vod, které odtékají do vod důlních, a dále jsou odpadními vodami průsakové vody za 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.

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 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky. Řešení odvedení dešťových vod je navrženo z uličních vpustí do 8 vsakovacích studní, které budou umístěny severně v zelené ploše, cca 2,0 m od cyklistické stezky. Předčištění bude probíhat v atestovaném odlučovači ropných látek s vyčištěním do 5 mg NEL.l⁻¹.

Do jedné studny budou odvodněny dešťové vody od vpustí z plochy 360 m² a budou opatřeny kalištěm pro zachycení nečistot.

Vsakovací studny jsou navrženy z betonových skruží se stupadly, o průměru 1 500 mm a hloubkou cca 4,0 m. Skruže budou osazeny do šterkové vrstvy, cca 1,0 m nad hladinu spodní vody a budou ve spodní části obsypány šterkem (hrubý filtr). Kryty budou přechodovou deskou s otvorem, vstup bude zakryt litinovým poklopem o průměru DM 600 mm, osazený cca 150 mm nad terénem.

Výpočet vsakování

Povrchový odtok V_d

Odvodněná plocha	$F = 1\,000\text{ m}^2$
Koeficient odtoku	$k = 0,7$
Srážková intenzita	$i = 146\text{ l.s.ha}^{-1}$ (srážková intenzita 15 min. deště, periodičita 0,5)
	$V_d = 0,1 \times 0,7 \times 146$
	$V_d = 10,22\text{ l.s}^{-1}$

Vsakovací objem V_s

Vsakovací plocha	$F_s = 3,14 \times 0,5 \times 0,5$ (dno) + $2 \times 3,14 \times 0,5 \times 1,0$ (stěna) = $3,925\text{ m}^2$
Vsakovací rychlost	$N = 2$
Koeficient propustnosti	10^{-4}
	$V_s = 3,925 \times 2 \times 0,001$
	$V_s = 0,00785\text{ m}^3 = 7,85\text{ l.s}^{-1}$

Množství sváděných vod

Odvodněná plocha	$F = 900\text{ m}^2$
Koeficient odtoku	$k = 0,7$
Srážková intenzita	$i = 146\text{ l.s.ha}^{-1}$ (srážková intenzita 15 min. deště, periodičita 0,5)
	$V_d = 0,09 \times 0,7 \times 146$
	$V_d = 9,2\text{ l.s}^{-1}$

Odpadní vody splaškové:

Splaškové odpadní vody budou vznikat převážně v zařízeních stavenišť. V těchto místech se předpokládá realizace chemických WC, či bezodtokových žump, jejichž obsah bude pravidelně odvážen na nejbližší biologickou čistírnu odpadních vod nebo kanalizací 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 náradí, kropení betonu apod. 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 apod.). 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 uveden na základě odborných znalostí a zkušeností pracovníků zpracovatelské organizace. Způsob odstraňování je uveden na základě předběžných údajů zpracovatele oznámení.

Během výstavby i provozu záměru „**Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov**“ se musí zřizovatel stavby řídit veškerými právními normami souvisejícími s oblastí odpadového hospodářství. Těmito právními normami jsou:

- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., katalog odpadů
- vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 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, vytrídí 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 zařazení 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 realizace záměru 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
13 02 05	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	N	Recyklace, příp. spalovna nebezpečných
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

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie	Doporučené nakládání s odpadem
17 04 05	Železo a ocel	O	Druhotná surovina
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O	Druhotná surovina
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	Využití na stavbě, skládka
17 05 06	Vytěžená hlušina 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 záměru se předpokládá vznik následujících odpadů:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie	Doporučené nakládání s odpadem
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	Druhotná surovina
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 „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ 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_{Aeqv} 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.

Vysvětlivky:

- 1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu 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 opravy 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 vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

Navržená komunikace je z hlediska zařídění dle zákona č.13/97Sb. místní komunikací II. třídy, dle nařízení vlády č.148/2006 hlavní komunikací.

Všechny další dotčené komunikace (Krasická, Určická, Okružní) rovněž vykazují jasné znaky dopravně významných sběrných komunikací. Ulice Určická je průjezdním úsekem silnice III. třídy (je sběrnou komunikací dle ČSN 736110), ulice Okružní tvoří spolu s navrženou komunikací významný segment městského okruhu.

Při zvážení výše uvedeného lze konstatovat, že pro posuzované stavby bydlení jsou limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb tyto:

$$A = LA_{eq,T} + 10 = 60 \text{ dB (A) ve dne}$$

$$A = LA_{eq,T} + 10 - 10 = 50 \text{ dB (A) v noci}$$

Tam, kde převažuje hluk z Určické jako průjezdního úseku silnice III. třídy je na straně bezpečné nutno uvažovat limitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb tyto:

$$A = LA_{eq,T} + 5 = 55 \text{ dB (A) ve dne}$$

$$A = LA_{eq,T} + 5 - 10 = 45 \text{ dB (A) v noci}$$

S platností od 06/2006 podle nařízení vlády 148/2006 Sb. pro vnitřní chráněné prostory s využitím jako obytné místnosti platí tyto hodnoty:

$$A = LA_{eq,T} + 0 = 40 \text{ dB (A) ve dne}$$

$$A = LA_{eq,T} - 10 = 30 \text{ dB (A) v noci}$$

Na připravovaný projekt „**Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov**“ je zpracována hluková studie (ALFAPROJEKT Olomouc, a.s., 05/2009). Tato hluková studie navrhuje v rámci stavby záměru i provedení protihlukových opatření – podrobně – viz v příloze - celá hluková studie je doložena v příloze oznámení.

Tabulka 3: Hodnoty průměrné celodenní intenzity automobilové dopravy pro pracovní den (0:00 – 24:00) na komunikační síti zájmového území

TABULKA ZATÍŽENÍ voz/24 hod																			
		HODNOCENÍ STÁVAJÍCÍ HLUČNOSTI						ÚDAJE PROGNÓZY						HODNOCENÍ NÁVRHU					
		SČÍTÁNÍ 2008 UDIMO			SČÍTÁNÍ 2008 EKOLA			DOPRAVNÍ MODEL 2010			PRŮZKUM UDIMO 2006			VÝPOČET 2010			VÝHLED 2020		
		T	O	S	T	O	S	T	O	S	T	O	S	T	O	S	T	O	S
K1	Drozovice	328	6 365	6 693				415	8 053	8 468				415	8 053	8 468	452	9 664	10 116
K2	Krasická	328	6 365	6 693				371	7 200	7 571				371	7 200	7 571	404	8 640	9 044
K3	okruh							132	3 639	3 771				132	3 639	3 771	144	4 367	4 511
K4	Určická centrum				285	5 259	5 544				250	5 300	5 550	263	5 936	6 199	286	7 123	7 409
K5	Určická				325	3 947	4 272				300	3 900	4 200	315	4 368	4 683	343	5 242	5 585
K6	Okružní				311	5 449	5 760				280	5 500	5 780	294	6 160	6 454	320	7 392	7 712

Podíly jízd jednotlivých druhů vozidel v noční době (22 – 6 hod) z jejich celodenního množství byly vypočteny automaticky programovým vybavením pro modelování hluku (HLUK+).

Na základě výsledku zpracované hlukové studie lze učinit následující závěry:

V dotčeném území se v současnosti nachází řada objektů, jejichž hlukové zatížení je hraniční nebo nadlimitní. Navržené řešení se pro některé tyto objekty může projevit zvýšením hladiny hluku, vesměs však v nepatrné míře. Významnější nárůst hladin lze očekávat v místech, kde nedojde k nadlimitním vlivům (zejména obytné domy Boženy Němcové).

Mimo tyto objekty s chráněnými prostory v prodloužené Okružní je zjištěné navýšení buď takové, že nedosahuje limitních hodnot hluku i se započtením pásma nejistoty, nebo navyšuje hluk v exponovaných prostorech jen nepatrně (do 0,5 dB). Lze předpokládat, že se v nich negativní účinky hluku z navržené stavby viditelně neprojeví.

Problematika kritického úseku v prodloužené Okružní je řešitelná jen úpravami na stávajících objektech.

Před vydáním stavebního povolení bude hluková studie aktualizována a musí být dodrženy veškeré podmínky souhlasného stanoviska KHS, č.j.M2PV1113S/2009, ze dne 5. 6. 2009.

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 podložím a působí na budovy v blízkém okolí silniční komunikace. Tyto seismické účinky se projevují maximálně do vzdálenosti několika desítek metrů od místa jejich vzniku.

Elektromagnetické a jiné záření

Záměr „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ 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 budou na stavbě 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

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ:

Město Prostějov je největší město regionu Prostějovsko, leží uprostřed Moravy v severní části Hornomoravského úvalu, východně od Dražanské vrchoviny, v rovině nazývané Haná. Rozkládá se na ploše 46,6 km², v nadmořské výšce 225 m.

Osídlení kraje lze zaznamenat od neolitu (cca 5000 př. n.l.). Raně středověká osada Prostějov vznikla patrně v prostoru Petrského náměstí a ulice Újezd, z této doby také pochází první historické zmínky. Trhová ves se v místě hlavního náměstí vyvíjela od poloviny 13. století. Od roku 1359 do roku 1848 zůstává obcí poddanskou a od roku 1365 je uváděn jako městečko. Faktické povýšení na město obdržel Prostějov v roce 1390, kdy bylo markraběti Joštovi uděleno privilegium pořádání výročního trhu. Privilegium rozšíření městských práv a zavedení olomouckého (magdeburského) práva místo dřívějšího brněnského bylo uděleno roku 1466 Petru z Kravař.

Plumlovské panství s městem Prostějovem náleželo dvěma významným rodům: v letech 1495 - 1599 pánům z Pernštejna a v letech 1599 - 1848 knížecimu rodu Lichtenštejnů. Zatímco v 16. století („zlaté době měst“) se život v Prostějově mnohostranně rozvíjel, postupovala jeho obnova po třicetileté válce velmi zdlouhavě. K novému oživení dochází v 18. století (židovský obchod, zakládání klášterů, umělecká činnost, stavba císařské silnice Vídeň – Brno – Prostějov – Olomouc - Slezsko atd.).

Osvícenské reformy se projeví v oblasti zdravotnictví, školství, náboženství, ve správě města. Základy k modernímu životu města však položila až doba zakladatelů (gründerů). Především díky židovské obci se Prostějov stává významným obchodním a průmyslovým střediskem. V oboru textilní

konfekce, ve velkém produkované od 40. let 19. století, získal na konci století výsadní postavení v celém Rakousku-Uhersku (třetinovým podílem na celkové produkci státu). Podle výsledků sčítání obyvatel v letech 1872 a 1890 byl Prostějov třetím největším městem na Moravě po Brnu a Jihlavě. V 60. a 70. letech 19. století vzniká řada kulturních a sportovních spolků: Měšťanská beseda, Sokol, pěvecké sbory Orlice a Vlastimila, Spolek divadelních ochotníků.

Na přelomu 19. a 20. století dochází k všeobecnému rozvoji, intenzivně se projevuje zvláště v kulturní oblasti. V roce 1893 byla pořádána Národopisná výstava a přijat první provizorní regulační plán. Na konci 19. století došlo k elektrifikaci města a založení českého gymnázia. Na počátku 20. století byla postavena budova Národního domu, otevřeno městské muzeum a postavena Nová radnice.

Po roce 1918 pokračoval hospodářský i kulturní rozvoj města. Později byl ochromen nacistickou, okupací a komunistickou totalitní vládou. Ke „stavbám socialismu“ patří věnec panelových sídlišť na okrajích města (stavěných v letech 1963 - 90), rozsáhlé demolice v jeho historickém jádru a obchodní dům uprostřed náměstí. V letech 1989 - 90 návrat k demokratické samosprávě.

ÚSES, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PŘÍRODNÍ PARKY, NATURA 2000, VKP

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 organismů. Rozlišujeme 3 úrovně:

- Lokální
- Regionální
- Nadregionální

Realizace územních systémů ekologické stability je zejména v zemědělsky intenzivně využívané krajině předpokladem pro obnovu ekologické stability krajiny. Musí být však doprovázena i dalšími procesy, jako obnova rozptýlené krajině zeleně, obnova drobných vodních toků a ekologizace zemědělského a lesnického hospodaření.

Podstatou ÚSES (územní systém ekologické stability) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrнула existující přírodní lokality a zajistila jejich vhodný management.

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

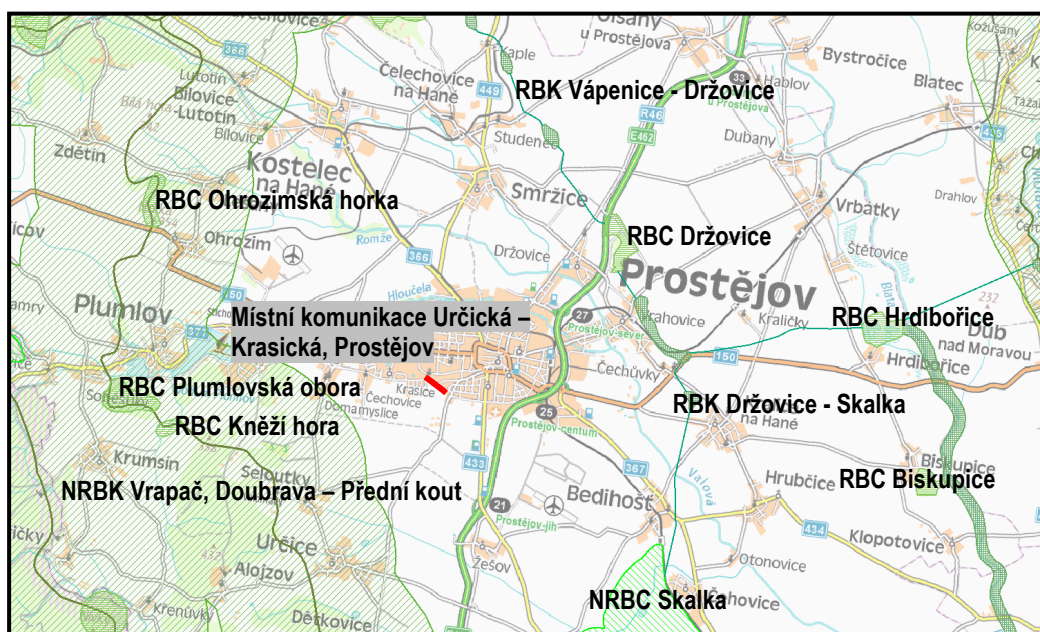
Obecně platí, že výměra lokálního biocentra nemá být menší než 3 ha, délka a šířka lokálního biokoridoru má mít 2000, resp. 15 m. Pro regionální biocentra a biokoridory platí hodnoty vyšší, a to minimálně 20 ha pro biocentrum, 700 m délka a šířka 40 m pro biokoridor.

Lokální ÚSES

Vzhledem k umístění záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ při okraji intravilánu města nedojde k zásahu do žádného ze stávajících ani navržených prvků lokálního systému ekologické stability.

Regionální a nadregionální ÚSES

Záměr se nalézá v území mimo regionální a nadregionální síť ÚSES. Nejbližšími nadregionálními a regionálními prvky ÚSES jsou nadregionální biocentrum Skalka (cca 5,2 km), nadregionální biokoridor Vrpač, Doubrava – Přední kout (cca 2,1 km), regionální biocentrum Držovice (4,3 km) a regionální biokoridor Držovice – Skalka (cca 4,4 km) – viz násl. obrázek.



Obrázek č. 3: Regionální a nadregionální ÚSES v okolí Prostějova, 1:55 000 (JanMap 2.5.0)

Chráněná území, přírodní parky:

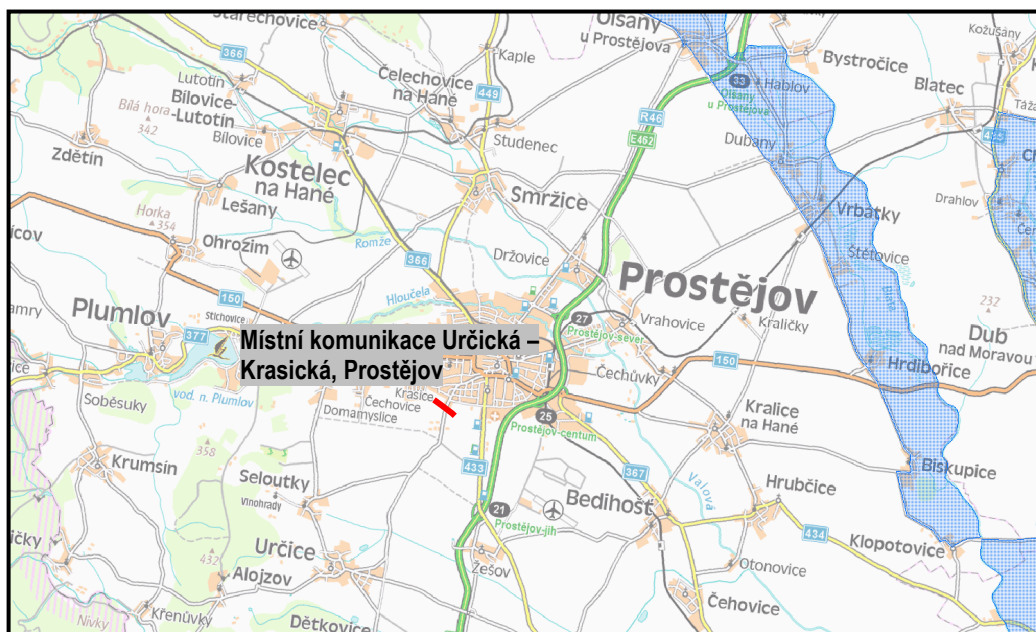
Zvláštní ochrana přírody vychází ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a navazujících vyhlášek. Zákon rozeznává velkoplošná a maloplošná chráněná území. Zájmové území se nachází při okraji intravilánu města Prostějova, z větší části na zemědělské půdě. Z obrázku č. 4 je patrné, že nejbližším ZCHÚ je PP Dolní vinohrádky vzdálená cca 3,2 km od posuzovaného záměru. Lze tedy konstatovat, že záměr nijak neovlivňuje velkoplošná ani maloplošná chráněná území ve svém okolí.



Obrázek č. 4: Zvláště chráněná území v okolí Prostějova, 1:55 000 (JanMap 2.5.0)

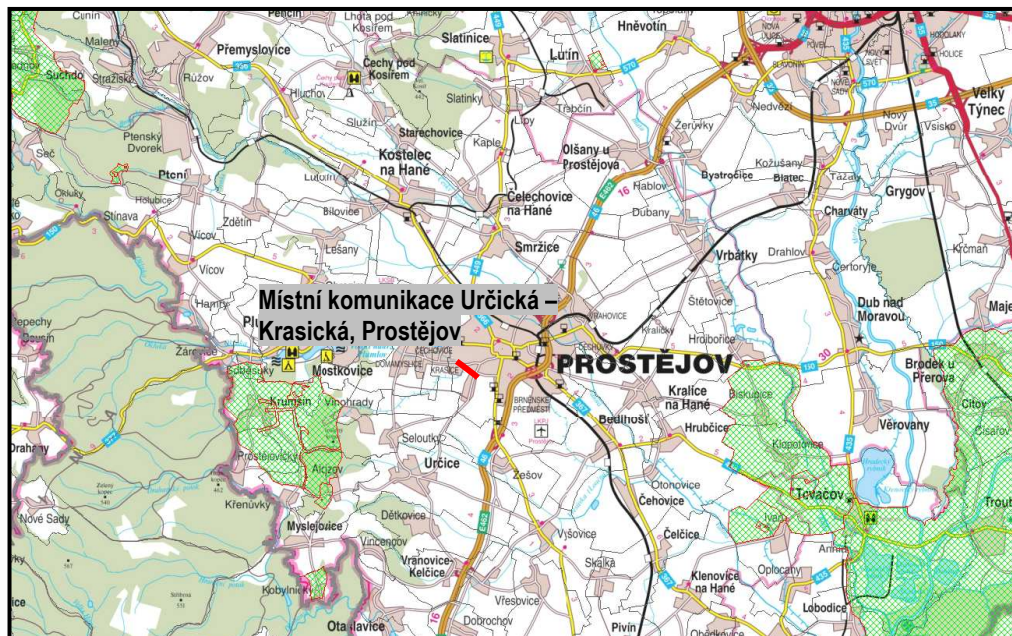
V okolí města Prostějova bylo vyhlášeno několik chráněných území, z nichž však žádné není přímo ovlivněno chystaným záměrem:

- **chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy** – hranice oblasti probíhá od severu k jihu ve vzdálenosti cca 8,5 km od lokality záměru (viz obrázek č. 5)



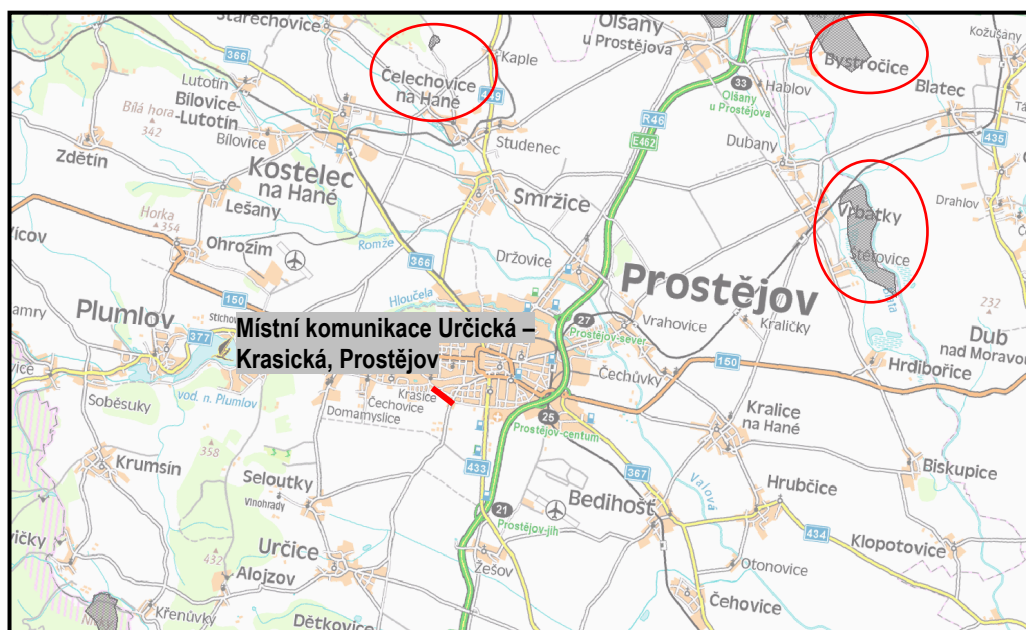
Obrázek č. 5: CHOPAV Kvartér řeky Moravy v okolí Prostějova, 1:55 000 (JanMap 2.5.0)

- **ochranné pásmo vodních zdrojů** (obrázek č. 6) – nejbliže se k lokalitě záměru nachází Kněží Hora ve vzdálenosti cca 4,5 km jihozápadně v trojúhelníku obcí Mostkovice, Plumlov a Myslejšovice. Do vzdálenosti 10 km od posuzovaného záměru byly dále vyhlášeny Kobilničky cca 8,2 km na jihozápadě, Klopotovice cca 8,5 km jihovýchodně a Iváň, Hrubčice, Kralice cca 10 km jihovýchodně.



Obrázek č. 6: Ochranná pásma vodních zdrojů v okolí Prostějova, 1:100 000 (<http://heis.vuv.cz>)

- **chráněná ložisková území** (obrázek č. 7) – nejbliže se k lokalitě záměru nachází Čelechovice na Hané ve vzdálenosti cca 7,4 km severně, Štětovice cca 9 km severovýchodně, Hněvotín cca 9,6 km a Bystročice cca 10,8 km severovýchodně

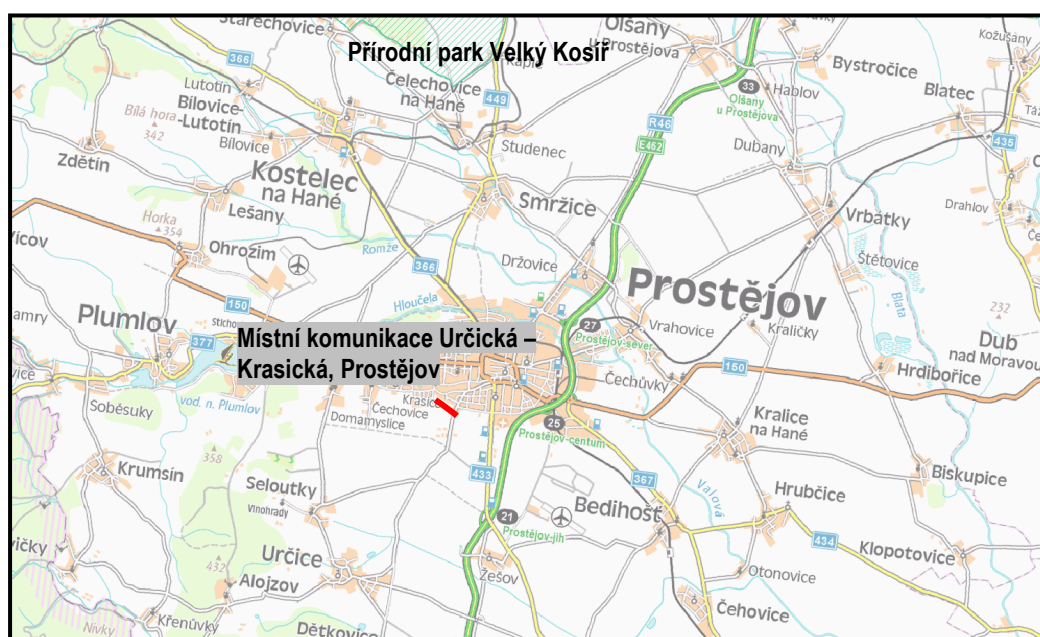


Obrázek č. 7: Chráněná ložisková území v okolí Prostějova, 1:55 000 (JanMap 2.5.0)

V hodnoceném území není zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

V zájmové oblasti se nevyskytují poddolovaná území, ani území ohrožená erozí, sesuvy či lavinami. Záměr nezasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů, ani do záplavového území.

V rámci zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jsou zmiňovány také přírodní parky, které jsou vyhlášovány orgánem ochrany přírody k ochraně krajinného rázu. Z obrázku č. 8 je zřejmé, že plánovaný záměr leží cca 6,7 km od hranice Přírodního parku Velký Kosíř.



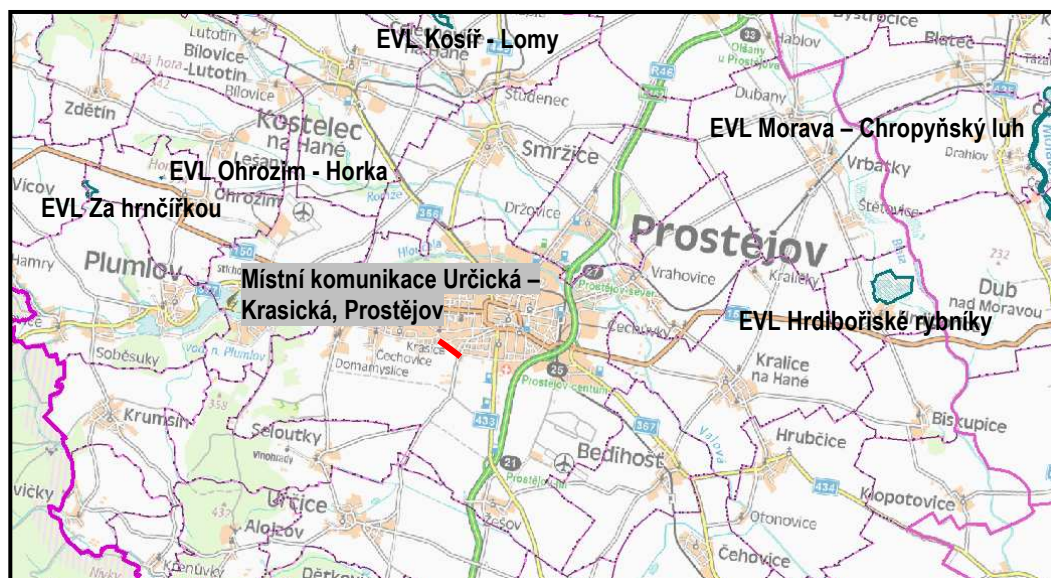
Obrázek č. 8: přírodní parky v okolí Prostějova, 1:55 000 (JanMap 2.5.0)

Natura 2000:

Soustava lokalit NATURA 2000 se skládá z tzv. evropsky významných lokalit (EVL), vyhlášených podle Směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, a z tzv. ptačích oblastí (PO) vyhlášených podle Směrnice č.79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. Smyslem opatření je vyhlášení a následná ochrana vybraných přírodních stanovišť, rostlin a živočichů, jež jsou v rámci území států EU považovány za ohrožené lidskými aktivitami.

Záměr výstavby Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov 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“. Nejbližším EVL je Kosíř – Lomy (CZ 0714076) ležící severně od posuzovaného záměru ve vzdálenosti cca 6,8 km. Jeho rozloha činí 28,0752 ha a prioritně je v této lokalitě chráněn přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*). Cca 7,2 km severozápadně od záměru bylo vyhlášeno EVL Ohrozim – Horka (CZ0713383) o rozloze 0,0921 ha na ochranu čolka velkého (*Triturus cristatus*). Ve vzdálenosti cca 8,3 km severozápadně od

záměru bylo vyhlášeno EVL Za hrnčířkou (CZ0712225) o rozloze 3,7199 ha na ochranu koniklece velkého (*Pustonia grandis*). Cca 8,7 km východně od záměru bylo vyhlášeno EVL Hrdibořické rybníky (CZ0712186) o rozloze 39,6213 ha na ochranu matizny bahenní (*Angelica palustris*) a ve vzdálenosti cca 12,7 km severovýchodně od záměru EVL Morava – Chropýňský luh (CZ0714085) o rozloze 3 205,3331 ha s prioritní ochranou přírodního stanoviště smíšených jasanovo-olšových lužních lesů temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)



Obrázek č. 9: NATURA 2000 v okolí Prostějova, 1:80 000
(<http://geoportal.cenia.cz/mapmarker/cenia/portal>)

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 ptáččí oblasti.

Významné krajinné prvky (VKP):

Dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., § 3, odst. 1, písmeno b) o ochraně přírody a krajiny jsou významné krajinné prvky definovány jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Taxativně jsou zde vyjmenovány lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále je možné, dle § 6 zákona, registrovat orgánem ochrany přírody jiné části krajiny, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Dle § 4 odst. 2 zákona jsou významné krajinné prvky chráněny před poškozením a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení a oslabení jejich stabilizační funkce. Podrobnosti jejich ochrany stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

V místech záměru nejsou vyhlášeny žádné v zákoně taxativně vyjmenované či orgánem ochrany přírody registrované významné krajinné prvky.

KRAJINNÝ RÁZ:

Krajinným rázem se dle § 12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny rozumí především přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti, která je chráněna před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. V zákoně jsou přímo vyjmenovány rysy či hodnoty, které mají být chráněny před znehodnocením. Jsou to přírodní a estetické hodnoty, VKP a ZCHÚ, kulturní dominanty, harmonické měřítko a vztahy. Celkově je možno shrnout, že v krajinném rázu se promítne krajina, její přírodní bohatství, její obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park.

Území města Prostějova je obydleno relativně hustě – okresní město – s dopravním pokrytím silniční sítí v relativně dobrém stavu. Stávající dopravní obslužnost je tvořena místními a krajskými komunikacemi v návaznosti na státní silniční síť. Krajina v okolí Prostějova je převážně zemědělského charakteru s 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 antropogenní činností a 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 pásích podél komunikací a spíše převládá intravilánová zeleň.

Záměr nebude mít vliv na krajinný ráz města a jeho okolí, jedná se o záměr dopravní infrastruktury v urbanizované části města Prostějova.

ÚZEMÍ HISTORICKÉHO, KULTURNÍHO NEBO ARCHEOLOGICKÉHO VÝZNAMU:

Celé území města Prostějova je územím archeologického zájmu s předpokladem výskytu archeologických nálezů, ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny) v zájmovém území nepředpokládáme. V případě jejich nálezu je však nutno postupovat dle §11 uvedeného zákona.

Vyhláškou Jihomoravského KNV ze dne 20. 11. 1990, o prohlášení území historických jader měst za památkové zóny, byla vyhlášena Městská památková zóna města Prostějova.

Plánovaný záměr nenaruší kulturní, historické ani archeologické památky města Prostějova.

VZTAH ZÁMĚRU K ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI:

Posuzovaný záměr je dle vyjádření Stavebního úřadu Městského úřadu v Prostějově – oddělení územního plánování v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Prostějova. Vyjádření je součástí přílohy oznámení o posouzení vlivů na ŽP.

ÚZEMÍ ZATĚŽOVANÁ NAD MÍRU ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ:

V místě záměru, mezi ulicemi Určická – Krasická v Prostějově, se v současnosti nenachází žádné území, které by bylo zatěžováno nad míru obvyklou nebo 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 realizace záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ se nenachází zeminy kontaminované cizorodými látkami.

C.II Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které bude pravděpodobně významně ovlivněno

KLIMA, KVALITA OVZDUŠÍ:

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 $-2,4\text{ }^{\circ}\text{C}$, nejteplejším měsícem je červenec a průměrem $18,7\text{ }^{\circ}\text{C}$.

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.

Tabulka 4: 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

Tabulka 5: 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 místní komunikace významně odkloní od centra města.

VODA, VODNÍ ZDROJE:

Dominantními vodními toky zájmového území jsou vodoteče Hloučela a Romže. Zhruba 4,4 km západně od navrhované stavby se nachází Plumlovská přehrada.

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 východně od obce.

Posuzovaný záměr „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ nijak neovlivňuje žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve svém okolí (viz str. 34).

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ:

Geomorfologie a geologie:

Město Prostějov je centrem území bývalého okresu Prostějov. Území města má poměrně homogenní geologickou stavbu danou polohou v Hornomoravském úvalu. Město a jeho okolí leží převážně v kvartéru řeky Moravy, který je tvořen hlínami, sprašemi, písky a štěrky.

Zájmové území se nachází v geomorfologickém systému Alpsko-himalájském, provincii Západní Karpaty. Regionální členění reliéfu ukazuje následující přehled:

Subprovincie:	Vněkarpatské sníženiny
Oblast:	Západní vněkarpatské sníženiny
Celek:	Hornomoravský úval
Podcelek:	Prostějovská pahorkatina
Okrsek:	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 kvarténními sedimenty.

Horniny předkvarténního 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. Kvarténní pokryv zájmového území je zastoupen deluvioeolitickými sedimenty, v Hornomoravském úvalu pak sprašemi.

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:

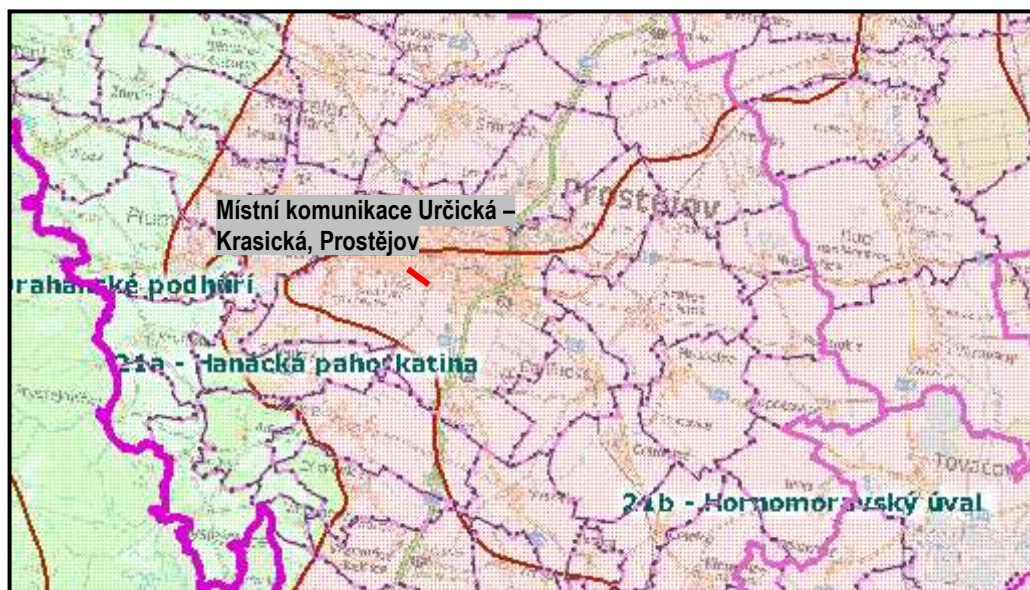
Zájmové území se nachází v seismicky stabilní oblasti se seismicitou menší než 6°M.C.S. Výstavbou záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ se nepředpokládá narušení seismických charakteristik území.

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 místní komunikace Určická - -Krasická v Prostějově leží převážně 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*)



Obrázek č. 11: Fytogeografické členění ČR, 1:200 000
(<http://geoportal.cenia.cz/mapmarker/cenia/portal>)

Potenciální přirozená vegetace:

Dle Mapy potenciální přirozené vegetace České republiky (Nehäuslová 1998) pokrývaly většinu území dubohabřiny, a to zejména černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi* – *Carpinetum*). Tvoří stinné dubohabřiny s dominantním dubem zimním (*Quercus petraea*) a habrem (*Carpinus betulus*). Častá je příměs lípy (*Tilia*), dubu letního (*Quercus robur*) a listnatých stromů náročnějších na staveniště (jasan – *Fraxinus excelsior* nebo javory – *Acer*).

Keřové patro s mezofilními druhy roste pouze ve světlých porostech.

V bylinném patru převažují mezofilní druhy, méně často trávy. Vyskytuje se ve výškách 250 – 450 m n.m., od nížinných rovin až po různě orientované svahy. Nejčastěji roste na kambizemích nebo parahnědozemích.

V současné době je velmi omezena vlivem odlesnění, zemědělské činnosti a intenzivní zástavbou. Odlesnění probíhají již od neolitu, a to v rovinných polohách a na mírných svazích.



Obrázek č. 12: Potenciální přirozená vegetace, 1:200 000
(<http://geoportal.cenia.cz/mapmarker/cenia/portal>)

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 fádni 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*), zřídka 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.

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 pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

VLIVY NA OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, 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 „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“:

Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem hlukové zátěže v denní době nehrozí – nejbližší venkovní chráněný prostor (zástavba v Prostějově) je v dostatečné vzdálenosti od řešené silnice. Navíc se jedná o zlepšení stávajícího stavu, protože v současné době je veškerá doprava vedena přes centrum Prostějova, tedy přímo v blízkosti obytné zástavby.

Imise chemických škodlivin:

I se zohledněním stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr "Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov" 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 přeložky silnice 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 částečnému odklonění dopravy mimo zástavbu ve městě.

Sociálně ekonomické vlivy:

Realizací záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ nedojde v území k radikálním změnám. Vybudování komunikace přispěje k omezení dopravy přes centrum města Prostějova, čímž dojde ke zlepšení stavu po stránce zátěže hlukem a znečišťujících látek.

Dojde ke zlepšení situace cyklistů, kterým se zjednoduší průjezd městem vznikem nové asfaltové cyklostezky s odpočívadlem.

Záměr nevyvolá potřebu vzniku nových pracovních míst.

VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI:

Za hluk jsou považovány zvuky nepříznivě ovlivňující pracovní nebo pobytovou pohodu člověka. Za nežádoucí se považuje hluk, který ruší klid, nepříjemný hluk je takový, který obtěžuje nebo snižuje pracovní způsobilost. Škodlivý hluk je ten, který ohrožuje zdraví svými sluchovými nebo mimosluchovými účinky. Účinky hluku mohou být až patologické (hluchota), avšak nejběžnějšími důsledky soustavného hluku jsou poruchy spánku, podrážděnost, nervozita, snížení pracovního výkonu, bolesti hlavy apod.

Povaha hluku (běžný, vysokofrekvenční, hluk s výraznými tónovými složkami) je dána jeho kmitočtem, z hlediska délky trvání se hluk dělí na ustálený, proměnný a impulzní.

Škodlivost hluku závisí na:

- vlastnostech hluku (hladině akustického tlaku, kmitočtu, době působení),
- druhu činnosti člověka (tělesná nebo duševní práce, odpočinek, potřeba soustředění),
- odolnosti organismu a jeho přizpůsobení.

Kromě možného poškození sluchu (za bezpečnou se považuje hranice 80-85 dB(A)), může být organismus negativně ovlivněn zejména po stránce nervové (nervozita, bolesti hlavy, nesoustředěnost), což se projevuje při stálém hluku kolem 65 dB(A).

Na připravovaný projekt „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ je zpracována hluková studie (ALFAPROJEKT Olomouc, a.s., 05/2009). Tato hluková studie navrhuje v rámci stavby záměru i provedení protihlukových opatření – podrobně – viz v příloze - celá hluková studie je doložena v příloze oznámení.

Na základě výsledku zpracované hlukové studie lze učinit následující závěry:

V dotčeném území se v současnosti nachází řada objektů, jejichž hlukové zatížení je hraniční nebo nadlimitní. Navržené řešení se pro některé tyto objekty může projevit zvýšením hladiny hluku, vesměs však v nepatrné míře. Významnější nárůst hladin lze očekávat v místech, kde nedojde k nadlimitním vlivům (zejména obytné domy Boženy Němcové).

Mimo tyto objekty s chráněnými prostory v prodloužené Okružní je zjištěné navýšení buď takové, že nedosahuje limitních hodnot hluku i se započtením pásma nejistoty, nebo navyšuje hluk v exponovaných prostorech jen nepatrně (do 0,5 dB). Lze předpokládat, že se v nich negativní účinky hluku z navržené stavby viditelně neprojeví.

Problematika kritického úseku v prodloužené Okružní je řešitelná jen úpravami na stávajících objektech.

Před vydáním stavebního povolení bude hluková studie aktualizována a musí být dodrženy veškeré podmínky souhlasného stanoviska KHS, č.j.M2PV1113S/2009, ze dne 5. 6. 2009.

VLIVY NA KVALITU OVZDUŠÍ:

Termínem oxidy dusíku (NO_x) je označována směs oxidu dusičitého (NO_2) a dusnatého (NO). Jsou nejen součástí výfukových plynů, ale i emisí z každého spalování. Ve spalovacích motorech je uvolňován NO , který se vzdušným kyslíkem rychle oxiduje na NO_2 , plyn palčivého, dusivého zápachu, čichově patrný od koncentrací 200 – 400 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Při koncentracích 3.000 – 9.000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ vyvolává změny plicních funkcí (vzestup dýchacího odporu) u zdravých osob po 10 – 15 minutách. U lidí trpících zánětem průdušek se dýchací funkce zhoršují při 3.000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ již po 5 minutách. Nejcitlivější jsou astmatici, jejichž stav se začíná zhoršovat (při 30 minutové expozici) již od koncentrací okolo 500 – 600 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. U zdravých osob byly při delší expozici některé reakce dýchacích funkcí zjištěny při koncentracích nad 2.000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Oxidy dusíku nejsou ovšem zdaleka jedinou škodlivinou z výfukových plynů. Zhruba souběžně s jejich imisemi rostou vlivem automobilové dopravy v ovzduší i koncentrace dalších škodlivých látek - oxidu uhelnatého (CO), karcinogenních (zejména benzen C_6H_6) a dráždivých uhlovodíků, toxických kovů a dalších.

Imisní limity pro znečišťující látky jsou určeny nařízením vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší. Toto nařízení uvádí imisní limity oxidu dusičitého NO_2 pro ochranu zdraví lidí jako aritmetické průměry za 1 hodinu a kalendářní rok.

Realizací záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ nedojde v území k zásadním změnám v kvalitě ovzduší. Vybudování komunikace však přispěje k omezení dopravy přes centrum města Prostějova, čímž dojde ke zlepšení stávajícího stavu centra Prostějova z hlediska emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy.

VLIVY NA PŮDU:

Znečištění půd výstavbou se nepředpokládá žádné. Surovinové zdroje nejsou dotčeny.

Pro účely výstavby místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov bude žádáno o vynětí půdy ze ZPF. O celkové výměře půdy bude rozhodnuto v samostatném řízení.

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 před vydáním územního rozhodnutí.

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.

Povrchové vody:

Ve fázi výstavby plánované silnice dojde k částečnému obnažení půdního profilu a tím k erozi půdních částic do níže položených míst. 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, otěr) nebo z použitých posypových materiálů (zejména chlorid sodný).

Podzemní vody:

Navrhovaná místní komunikace se nedotýká žádného vodního zdroje.

VLIVY NA FAUNU A FLÓRU:

Vlivy na faunu:

Zánik a oslabení populací živočichů přímým záborem území:

Vzhledem k nevratnému charakteru stavbou vyvolaných změn dojde ke snížení atraktivity prostředí vykácením vzrostlých dřevin. Je pravděpodobné, že okolí silnice 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*) a lasicovitě šelmy.

Vlivy na flóru:

Dojde k vykácení 8 vzrostlých dřevin v rámci přípravy staveniště. Jako náhrada za tyto stromy bude provedena náhradní výsadba na místě.

Přímá likvidace rostlinných druhů a společenstev trvalými zábory území:

Jedná se o vliv, který způsobuje trvalou a nevratnou likvidaci rostlinných společenstev. Lokalita pro navrhovanou výstavbu místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov leží z větší části 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 místní komunikace, 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 halofyty, 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 období 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 okolí komunikace nebude ponecháno přirozenému vývoji, ale proběhne zde 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 místní komunikace lze charakterizovat jako málo významný. Za podmínek realizace celého návrhu dojde k vytvoření kompaktního souboru s určitou architektonickou a výtvarnou hodnotou (protihluková clona a dětské hřiště).

VLIVY NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ANTROPOGENNÍ SYSTÉMY:

Celé území města Prostějova je územím archeologického zájmu s předpokladem výskytu archeologických nálezů, ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny) v zájmovém území nepředpokládáme. V případě jejich nálezu je však nutno postupovat dle §11 uvedeného zákona.

Závěrem lze konstatovat, že navrhovaná místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov 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 částečné omezení dopravy v centru města Prostějova.

D.III Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

S ohledem na výše uvedené vlivy projektu, které budou omezeny právě na území okolo lokality záměru „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“, jsou přeshraniční vlivy 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 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.
- Zpracovat projekt sadových úprav (ozelenění) okolí místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov 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 zpracování projektu doporučujeme vybírat ze spektra dřevin, které jsou dle rekonstrukční vegetace původní. Při zpracování projektu ozelenění je nutno respektovat požadavky orgánu ochrany přírody.

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 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 stavenišť:
 - 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 respektuje územní limity. Z hlediska ekologické únosnosti území nebude stavba představovat významnou zátěž oproti současnému stavu. Likvidací již 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 výrazných 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

Mapové dokumentace jsou uvedeny v textu tohoto oznámení, popřípadě v přílohové části.

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 místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov 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:

MÍSTNÍ KOMUNIKACE URČICKÁ – KRASICKÁ, PROSTĚJOV

Záměr „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“ 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).

Umístění záměru:

Katastrální území:	Prostějov 733 491
Obec:	Prostějov 589 250
Kraj:	Olomoucký
NUTS II:	Střední Morava

Území uvažované výstavby se nachází na jižním okraji zástavby města Prostějova, mezi ulicemi Krasická a Určická. Velká část trasy silnice prochází po zemědělských pozemcích, které jsou ve většině ve vlastnictví oznamovatele (investora).

Navrhované komunikační propojení je v souladu s platným územním plánem města.

Celkový popis záměru, projektované kapacity:

Předložený záměr řeší doplnění jihozápadního kvadrantu městského okruhu města Prostějova. Jedná se o komunikační propojení dvou stávajících komunikací – ulice Určické, která je průjezdným úsekem silnice III/37765, a ulice Krasické, která je místní komunikací.

Plocha stavby je z větší části ornou půdou, v místě napojení na Krasickou dojde k úpravě stávajících nezpevněných cest a volných ploch. V napojení na Určickou komunikaci bude navazovat na již zbudovaný úsek, součást stavby KŘÍŽOVATKA URČICKÁ – OKRUŽNÍ, STAVEBNÍ ÚPRAVY.

V místě vybudování nové komunikace dojde ke střetům se stávajícím podpěrným bodem venkovního vedení NN (společnost E. ON) a na dvou místech s podzemním vedením společnosti O2.

Délka navržené místní komunikace je **679,245 m** a skládá se ze 4 větví a vjezdů k nemovitostem.

- VĚTEV 1: hlavní trasa v délce 577, 869 m
- VĚTEV 2: připojení ulice V polích v délce 25,094 m
- VĚTEV 3: připojení stávajících místních komunikací na VĚTEV 1 v délce 8,058 m
- VĚTEV 4: úprava stávající místní komunikace v délce 68,224 m

Limity vyplývající z ochrany přírody a krajiny:

Navrhovaná přeložka silnice prochází při okraji zastavěné části Prostějova. Stavba nijak neovlivní charakter zástavby. V posuzovaném území se nevyskytují žádná zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny (NP, CHKO, NPR, NPP, PR, PP), ani významné krajinné prvky.

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 nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

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 (vyjma inženýrských sítí), 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 ani jiných ochranných pásem (např. kryty CO).

Omezení využití území vyplývající z vlastností území a lidské činnosti:

Území realizace záměru – místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov není omezeno:

- ložisky nerostných surovin
- poddolovaným územím
- územím ohoženým 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 „Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov“:

Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem hlukové zátěže v denní době nehrozí – nejbližší venkovní chráněný prostor (zástavba v Prostějově) je v dostatečné vzdálenosti od řešené silnice. Navíc se jedná o zlepšení stávajícího stavu, protože v současné době je veškerá doprava vedena přes centrum Prostějova, tedy přímo v blízkosti obytné zástavby.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že provoz místní komunikace Určická - Krasická 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 "Místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov" 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 přeložky silnice 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 částečnému odklonění dopravy mimo zástavbu ve městě.

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 místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov 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 místní komunikace Určická – Krasická, Prostějov
- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska ÚPD
- Stanovisko orgánu ochrany přírody – NATURA 2000

- Příloha č. 1 Hluková studie

Identifikační údaje o zpracování dokumentace

Název:	MĚSTO PROSTĚJOV MÍSTNÍ KOMUNIKACE URČICKÁ – KRASICKÁ, PROSTĚJOV		
Datum zpracování:	Červenec 2009		
ZPRACOVATELÉ DOKUMENTACE			
	Zpracovatel	Bydliště	Telefon
1	Ing. Aleš Calábek	Dolany 570, 783 16 Dolany	774 579 973
2	Mgr. Klára Čtvrtníčková		
3			

Podpis:

.....
Ing. Aleš Calábek