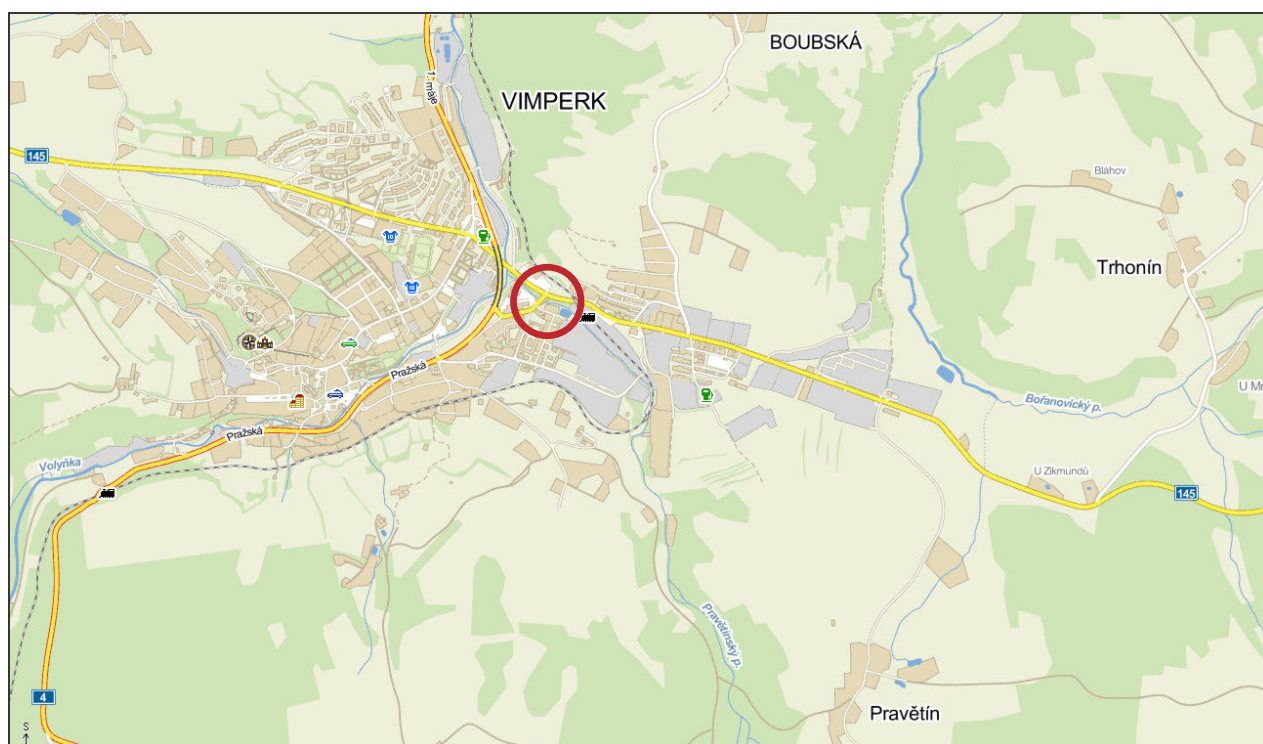


# OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (v rozsahu přílohy č. 4)

## Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny



březen 2011

V Plzni, dne 25. 3. 2011

Garant zpracování:

---

**RNDr. Ondřej Bílek**

- držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (rozhodnutím MŽP č. j. 32259/ENV/09 ze dne 29. 4. 2009).

Řešitelský tým:

---

**GeoVision, s.r.o.**, Chodovická 472/4, Praha 20  
tel. 377 241 203, e-mail: [bilek@geovision.cz](mailto:bilek@geovision.cz)

**RNDr. Vladimír Zýval** – GeoVision s.r.o. – pracoviště Částkova 73, 326 00 Plzeň

Poznámka:

*Text Oznámení záměru "Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku" neprošel jazykovou úpravou. Autorská práva jsou vyhrazena ze zákona, jedná se o interní dokumentaci, kterou není možno, ani v dílčích částech, bez souhlasu zpracovatele a zadavatele publikovat a rozmnožovat, v případě citování je povinnost uvést tuto citaci podle příslušných právních předpisů.*

Titulní strana Oznámení – výřez mapy z [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

## Obsah

<b>A.</b>	<b>ÚDAJE O OZNAMOVATELI</b> .....	<b>4</b>
<b>B.</b>	<b>ÚDAJE O ZÁMĚRU</b> .....	<b>5</b>
B.I	ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	5
B.I.1	Název záměru a 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: .....	7
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: .....	11
B.I.8	Výčet dotčených územně samosprávných celků:.....	11
B.I.9	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat: 11	
B.II	ÚDAJE O VSTUPECH .....	11
B.II.1	Půda .....	11
B.II.2	Voda .....	12
B.II.3	Ostatní surovinové a energetické zdroje .....	12
B.II.4	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	13
B.III	ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	13
B.III.1	Znečištění ovzduší.....	13
B.III.2	Odpadní vody .....	14
B.III.3	Odpady.....	14
B.III.4	Hluk a vibrace.....	16
B.III.5	Záření ionizující a neionizující.....	17
B.III.6	Rizika havárií .....	18
<b>C.</b>	<b>ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ</b> .....	<b>19</b>
C.I	VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ .....	19
C.I.1	Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání <b>Chyba! Záložka není definována.</b>	
C.I.2	Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	19
C.I.3	Zvláště chráněná území.....	19
C.I.4	Území přírodních parků .....	19
C.I.5	Významné krajinné prvky .....	20
C.I.6	Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	20
C.I.7	Území hustě zalidněná .....	21
C.I.8	Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží) .....	21
C.II	CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	22
C.II.1	Geologie .....	22
C.II.2	Geomorfologická charakteristika .....	23
C.II.3	Půdy.....	23
C.II.4	Klima .....	22
C.II.5	Ovzduší .....	22
C.II.6	Voda .....	23
C.II.7	Flóra, fauna a ekosystémy.....	23
C.II.8	Krajina a krajinný ráz.....	24
C.II.9	Obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky.....	24
C.III	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ .....	25
<b>D.</b>	<b>KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>26</b>
D.I	CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI .....	26
D.I.1	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů .....	26

D.I.2	Vlivy na ovzduší a klima .....	26
D.I.3	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky .....	26
D.I.4	Vlivy na podzemní a povrchové vody .....	29
D.I.5	Vlivy na půdu a půdní fond.....	29
D.I.6	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje .....	30
D.I.7	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	30
D.I.8	Vlivy na krajinu a krajinný ráz .....	30
D.I.9	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky .....	31
D.II	KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHHRANIČNÍCH VLIVŮ .....	31
D.III	CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARTNÍCH STAVECH.....	31
D.IV	CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	32
D.V	CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ .....	34
D.VI	CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ .....	35
<b>E.</b>	<b>POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>36</b>
<b>F.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>36</b>
<b>G.</b>	<b>VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....</b>	<b>37</b>
<b>H.</b>	<b>PŘÍLOHY.....</b>	<b>38</b>
H.I	VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE.....	38
H.II	VYJÁDŘENÍ ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY Z HLEDISKA VLIVU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI.....	38
H.III	DALŠÍ DOKUMENTACE.....	38

## Seznam použitých zkratk

ČSN	česká státní norma
EIA	proces posuzování vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví
ES	ekologická stabilita
EVL	evropsky významná lokalita
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod
LBK	lokální biokoridor
NPÚ	národní památkový ústav
NRBK	nadregionální biokoridor
OK	okružní křižovatka
PD	projektová dokumentace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚTP	územně technický podklad (nadregionálního a regionálního ÚSES)
ÚSES	územní systém ekologické stability
ZPF	zemědělský půdní fond

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

**Název:** Jihočeský kraj

**Sídlo:** U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice

**IČO:** 708 906 50

Jméno, příjmení, adresa a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:

**Jaroslav Mrázek**

Odbor dopravy a silničního hospodářství – odbor investic  
U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice  
tel. 386 720 544  
[mrazek@kraj-jihocesky.cz](mailto:mrazek@kraj-jihocesky.cz)

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

#### **„Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“**

Přeložky a rekonstrukce silnice I. a II. třídy náleží podle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění:

**kategorie II** (záměry vyžadující zjišťovací řízení),

**sloupec B** (zjišťovací řízení provádí Krajský úřad),

**bod 9.1.** „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).“

Záměr je zpracovaný v dokumentaci pro územní rozhodnutí „Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“ (zpracovatel: Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 03/2011).

#### ***B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru***

Stavba se týká stávajících pozemních komunikací. V principu se jedná o změnu stávající stavby, kdy je navržena úprava dvou stávajících průsečných křižovatek, které jsou nahrazeny jednou křižovatkou okružní.

Podle zákona č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, se jedná o:

- průtahy silnice I. a II. třídy (propojovací větev I/4 – Nádražní, II/145 – Sklářská)
- místní komunikace (Tovární, Nerudova)
- účelové komunikace (příjezd na autobusové nádraží a k Penny, příjezd k Lidlu)

Rozsah stavby je dán polohou navrhované okružní křižovatky a navazujícími úpravami jednotlivých křižovatkových paprsků. Délka úpravy jednotlivých paprsků je různá:

II/145 směr Prachatice	přibližně 100m
II/145 směr K. Hory	přibližně 110m
větev k I/4 Nádražní	přibližně 170m
MK Tovární	přibližně 40m
MK Nerudova	přibližně 60m
ÚK Lidl	přibližně 20m
ÚK Autobusové nádraží	přibližně 35m

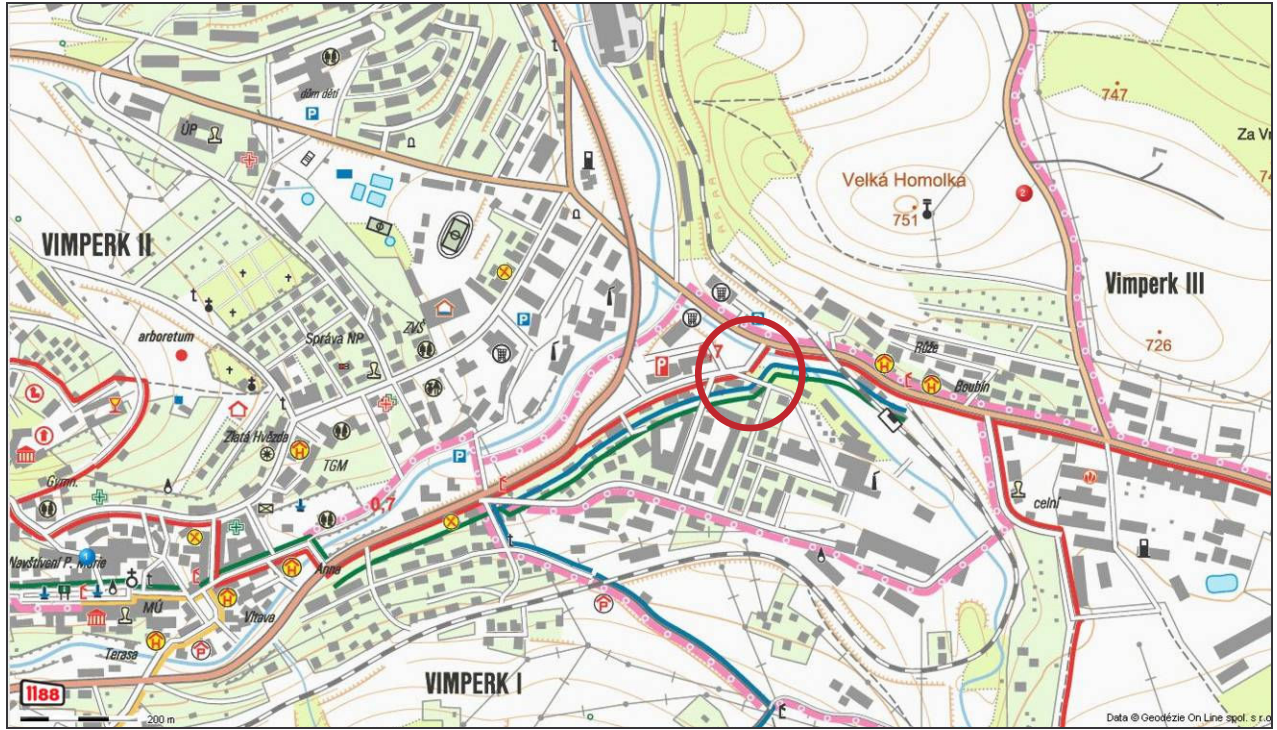
Součástí stavby je výstavba nové přemostění přes Pravětínský potok a přeložky vybraných inženýrských sítí (veřejné osvětlení, vodovod, kanalizace, sdělovací vedení).

Dle ČSN 73 6110 se jedná o pozemní komunikace:

- funkční skupiny B (propojovací větev I/4 – Nádražní; II/145 – Sklářská; MK Tovární, MK Nerudova)
- funkční skupiny C (příjezd na autobusové nádraží a k Penny, příjezd k Lidlu)
- funkční skupiny D (chodníky a nemotoristické komunikace)

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

Záměr „Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“ je umístěn v zastavěném území města Vimperk. V okolí stavby se nachází prodejny firem **Lidl** a **Penny**, autobusové nádraží a částečně zástavba s funkcí obytnou a drobných služeb (viz Obr. 1 a 2).



Obr. 1. Umístění záměru. Zdroj: Mapový server <http://mapy.1188.cz>.



Obr. 2. Umístění záměru. Zdroj: Mapový server <http://mapy.cz>.

**Tab. 1. Umístění záměru podle správních území.**

Kraj:	Jihočeský
Obec:	Vimperk
Katastrální zemí:	Vimperk

Staveniště leží v nadmořské výšce kolem 660 m (systém BpV), postupně klesá od jihovýchodu k severozápadu, výškový rozdíl je cca 11,5 m. Zájmovým územím protéká Pravětínský potok. Územím jsou dále vedeny sítě technické infrastruktury, z nichž některé jsou stavbou dotčeny.

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

Posuzovaný záměr představuje **stavbu pozemní komunikace mimo centrální část města**. Navrhované řešení je dáno zejména požadavkem technického uspořádání dle příslušných technických předpisů pro projektování. Stavba bude doplněna urbanistickou zelení. Z hlediska architektonického a výtvarného řešení nejsou na stavbu kladeny žádné požadavky.

Záměr zahrnuje výstavbu nové okružní křižovatky a úpravu navazujících paprsků průtahu silnice II/145, dále stavební úpravy propojovací větve (Nádražní ulice) mezi průtahy silnic I/4 a II/145 (zejména úpravu křižovatek s MK Tovární a MK Nerudova, přechodů přes komunikaci, vjezdů k nemovitostem apod.) a vyplývající stavební úpravy MK Tovární a MK Nerudova. Kromě toho budou součástí záměru úpravy účelových komunikací k autobusovému nádraží a k Lidlu vyplývající z navrhovaného řešení OK, nový most přes Pravětínský potok, odvodnění komunikace a přeložky dotčených sítí (stávající jednotné kanalizace, veřejného osvětlení, sdělovacího vedení) a konečně vegetační úpravy (náhradní výsadby za kácené dřeviny, zatravnění atd.). Součástí silnice I/4 (Nerudova) jsou mostní objekty přes Pravětínský potok. Jedná se o jednopolové mostní objekty, které budou v rámci stavby odstraněny a nahrazeny novým přesypaným mostem.

V době zpracování Oznámení jsou v blízkosti řešené lokality známy i další záměry či územně související stavby, jde zejména o úpravu nedalekého železničního podjezdu č. 145-025. Stavba byla zprovozněna v roce 2010, v r. 2011 probíhají dokončovací práce. Průjezdná výška podjezdu byla zvýšena z původních cca 3,5 m a nyní umožňuje průjezd těžkých nákladních vozidel (potenciální kumulace vlivů dopravy). Dalším záměrem je pokládka optických kabelů (je vydáno územní rozhodnutí, realizace předpokládána v roce 2011; kumulace se neočekává). Zpracovateli Oznámení nejsou známy další záměry, jejichž vlivy by se s posuzovaným záměrem mohly kumulovat.

#### **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:**

Hlavním důvodem pro návrh okružní křižovatky (OK) je zjednodušení stávajících křižovatek, zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení podmínek pro pohyb chodců přes vozovku. Stavbou dojde ke zrušení dvou rozlehlých průsečných křižovatek a jejich nahrazení novou křižovatkou okružní.



Je navržena jednopruhová okružní křižovatka s pěti paprsky, které navazují na stávající pozemní komunikace. V rámci stavby je dále navržena úprava stykové křižovatky s místní komunikací. Poloha navrhované stavby je dána umístěním stávajících pozemních komunikací (průtahy silnice II/145 a I/4, místní a účelové komunikace), které jsou dlouhodobě stabilizované v trase. S ohledem na dané umístění a požadavky na technické řešení, vyplývající z příslušných technických předpisů pro projektování staveb pozemních komunikací (např. ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, TP135, TP171), je záměr v PD pro územní rozhodnutí řešen v jediné variantě.

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

Stavba se týká stávajících pozemních komunikací. Při návrhu jsou zohledněny požadavky vyplývající z obecně závazných předpisů (např. zákon č. 13/1997 Sb, vyhláška č. 398/2009 Sb, a dalších). V principu se jedná o změnu stávající stavby, kdy je navržena úprava dvou stávajících průsečných křižovatek, které jsou nahrazeny jednou křižovatkou okružní. Záměr je rozdělen na jednotlivé stavební objekty podle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (02/2007) schválené Ministerstvem dopravy. Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí je předpokládáno rozdělení na následně uvedené stavební objekty:

**Tab. 2. Rozdělení záměru na jednotlivé stavební objekty.**

<b>Číslo objektu</b>	<b>Název objektu</b>
001	Přípravné práce
101	Okružní křižovatka a průtah II/145
102	Napojení silnice I/4
103	Místní komunikace včetně chodníků
104	Účelové komunikace
201	Most přes Pravětínský potok
301	Odvodnění komunikace
302	Přeložka kanalizace
311	Přeložka vodovodu
401	Veřejné osvětlení
411	Přeložka sdělovacího vedení
801	Vegetační úpravy

#### Objekty řady 000

##### **001 Přípravné práce**

Stavební objekt zahrnuje práce související s uvolněním a zajištěním staveniště. Jde zejména o:

- demolici dvou stávajících mostních objektů
- dopravně-inženýrská opatření (včetně provizorních komunikací)
- kácení vzrostlých dřevin
- ochranu nekácených dřevin
- činnosti související s BOZP
- přesun nástěnek / map

#### Objekty řady 100

##### **101 Okružní křižovatka a průtah II/145**

Stavební objekt zahrnuje výstavbu nové okružní křižovatky a úpravu navazujících paprsků průta-

hu silnice II/145. Důvodem pro návrh OK je zjednodušení stávajících křižovatek, kdy dojde ke zrušení dvou rozlehlých průsečných křižovatek.

OK je navržena jednopruhová o průměru  $D=45\text{m}$ . Do OK je napojeno pět paprsků (směr Prachatice – stávající II/145 Sklářská; směr K. Hory – stávající II/145 Sklářská; směr I/4 – stávající větev Nádražní; směr autobusové nádraží a Penny; směr Lidl).

Vjezdy, resp. výjezdy, z OK jsou jednopruhové, složené z oblouků o různých poloměrech. Na dopravně nejdůležitějších paprscích jsou navrženy středové dělicí ostrůvky (průtah silnice II/145 Sklářská a větev I/4 Nádražní). Směrové vedení průtahu silnice II/145 je zachováno stávající, je navrženo pouze zúžení vozovky (odstranění nepotřebného odbočovacího pruhu).

Podélné sklony jednotlivých paprsků vycházejí z podélných sklonů stávajících komunikací (zejména průtah II/145). Podélný sklon na OK vychází ze stávajících výšek na jednotlivých paprscích. Odvodnění OK a průtahu silnice je zajištěno výsledným sklonem komunikací k chodníkovým obrubám, kde je voda zachycována do uličních vpustí, a odtud odvedena do kanalizace.

Konstrukce vozovky je navržena v následujících parametrech: Okružní pás a vozovka průtahu silnice II/45 je navržena s krytem z asfaltového betonu. Středový prstenec a srpovitá krajnice jsou navrženy s krytem z kamenné dlažby pokládané do betonu. V další projektové přípravě je nutné navržené konstrukce upřesnit.

### **102 Napojení silnice I/4**

Stavební objekt zahrnuje stavební úpravy propojovací větve (Nádražní ulice) mezi průtahy silnic I/4 a II/145. Jedná se zejména o úpravu křižovatek s MK Tovární a MK Nerudova, úpravu přechodů přes komunikaci a vjezdů k nemovitostem. Umístění navrhovaného středového ostrůvku v křižovatce Nádražní x Nerudova znemožní průjezd nákladních vozidel. Průjezd bude možný z druhé strany po otočení v okružní křižovatce.

Komunikace je navržena dvoupruhová směrově nerozdělená (dle stávajícího stavu). Za OK směrem k I/4 je navržen pruh pro levé odbočení do MK Tovární a MK Nerudova. Důvodem je usnadnění uvolňování OK. Směrové vedení propojovací větve I/4 je zachováno stávající (vymezeno okolní zástavbou). Podélný sklon je zachován stávající (dáno okolní zástavbou). Příčný sklon je navržen střešovitý o hodnotě  $p=2,5\%$ . Odvodnění je zajištěno výsledným sklonem komunikací k chodníkovým obrubám, kde je voda zachycována do uličních vpustí, a odtud odvedena do stávající kanalizace.

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení TDZ III. a návrhovou úroveň porušení NÚP D1 s krytem z asfaltového betonu. V další projektové přípravě je nutné upřesnění.

### **103 Místní komunikace včetně chodníků**

Stavební objekt zahrnuje stavební úpravy MK Tovární a MK Nerudova vyplývající z úpravy propojovací větve I/4 (Nádražní ulice). Jedná se pouze o úpravu rozjezdu stávajících křižovatek. MK Tovární a MK Nerudova jsou zachovány dvoupruhové směrově nerozdělené (dle stávajícího stavu). Směrové vedení je zachováno stávající (vymezeno okolní zástavbou).

Součástí objektu jsou dále chodníky a nemotoristické komunikace, v principu se jedná o opravu povrchu stávajících. Pouze v návaznosti na OK jsou navrhovány nové chodníky, které navazují na stávající. Niveleta vozovky i chodníků je zachována (dáno okolní zástavbou). Příčný sklon vozovky je navržen střešovitý o hodnotě  $p=2,5\%$ . Příčný sklon chodníků je navržen jednostranný o max. hodnotě  $p=2,0\%$ . Odvodnění je zajištěno výsledným sklonem komunikací k obrubám chodníků, kde je voda zachycována do uličních vpustí, a odtud odvedena do stávající kanalizace.

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení TDZ IV. a návrhovou úroveň porušení NÚP D1 s krytem z asfaltového betonu. Konstrukce chodníku je navržena pro TDZ CH a NÚP D2 s krytem z asfaltového betonu. V další projektové přípravě je nutné upřesnění.

#### **104 Účelové komunikace**

Stavební objekt zahrnuje úpravy účelových komunikací k autobusovému nádraží a k Lidlu vyplývajících z navrhovaného řešení OK. U autobusového nádraží je směrové vedení dáno polohou stávajících nástupišť, u příjezdu k Lidlu je směrově zachováno stávající napojení.

Niveleta vozovky je v principu zachována stávající, dochází k mírné úpravě v návaznosti na navrhovanou OK. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný o hodnotě  $p=2,5\%$ . Odvodnění je zajištěno výsledným sklonem komunikací k chodníkovým obrubám, kde je voda zachycována do uličních vpustí, a odtud odvedena do stávající kanalizace.

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení TDZ III. a návrhovou úroveň porušení NÚP D1 s krytem z asfaltového betonu. V další projektové přípravě je nutné upřesnění.

#### Objekty řady 200

##### **201 Most přes Pravětínský potok**

Stavební objekt zahrnuje nový most. Je navržena přespaná mostní konstrukce typu Tubosider, kdy výška ve vrcholu klenby je předběžně 3,08 m, šířka v patě klenby / koryta je přibližně 7,0 m. Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí je délka mostu předpokládána 70 m.

#### Objekty řady 300

##### **301 Odvodnění komunikace**

Jedná se o součást pozemní komunikace, která slouží pouze komunikaci. Je navržena dešťová kanalizace odvádějící dešťové vody z vozovky. Tato je vyústěna do Pravětínského potoka.

##### **302 Přeložka kanalizace**

Jedná se o přeložku stávající jednotné kanalizace, která je zavěšena na stávajícím mostě. Přeložka je vyvolána demolicí stávajícího a výstavou nového mostu.

##### **311 Přeložka vodovodu**

Jedná se o přeložku stávajícího vodovodu, která je umístěn v mostovce stávajícího mostu. Přeložka je vyvolána demolicí stávajícího a výstavou nového mostu.

#### Objekty řady 400

##### **401 Veřejné osvětlení**

Jedná se o úpravu rozvodu veřejného osvětlení, která je dána stavebními úpravami souvisejícími s výstavbou okružní křižovatky.

##### **411 Přeložka sdělovacího vedení**

Jedná se o přeložku stávajícího sdělovacího vedení, která je umístěno v chodníku souběžně s průtahem silnice II/145. Přeložka je vyvolána výstavbou okružní křižovatky.

#### Objekty řady 800

##### **801 Vegetační úpravy**

Stavební objekt zahrnuje náhradní výsadbu za kácené dřeviny, výsadbu urbanistické zeleně a zatravnění nezpevněných ploch. Použity jsou z hlediska druhové skladby domácí druhy stromů a keřů. V další projektové přípravě je nutné upřesnění. Součástí objektu je rozvojová péče.

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

Termín zahájení: nejdříve v r. 2012                      Termín dokončení: nejdříve v r. 2013

Termín možného zahájení bude upřesněn až na základě průběhu povolovacích procesů (vydání územního rozhodnutí apod.). Definitivní postup s časovým harmonogramem bude upraven po výběru zhotovitele v závislosti na zvoleném technologickém postupu provádění.

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

**Kraj Jihočeský:**

**Obec: Vimperk**

**B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat:**

Podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů bude vydáno:

- *územní rozhodnutí o umístění stavby:*

Městský úřad Vimperk – Odbor výstavby a územního plánování (obecný stavební úřad podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů („stavební zákon“))

- *rozhodnutí o přípustnosti stavby (stavební povolení):*

Městský úřad Vimperk – Odbor dopravy a silničního hospodářství (výkon působnosti speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací)

**B.II ÚDAJE O VSTUPECH****B.II.1 Půda**

Rozsah záboru stavby je dán požadavky na technické řešení, které vyplývají z příslušných technických předpisů pro projektování staveb pozemních komunikací (např. ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, TP135, TP171, a dalších).

Hlavní zásahy při provádění přestavby křižovatek jsou situovány v k.ú. Vimperk především na pozemcích stávajících komunikací – p.č. 980/2, 981/35, 976/4, 1108/2, 2640/4 (ostatní plochy – ostatní komunikace, případně manipulační plochy), zčásti na pozemcích aktuálně pokrytých víceméně doprovodnou zelení podél Pravětínského potoka – p.č. 976/1, 980/1, 981/1 (ostatní plochy – jiná plocha). Zčásti budou zábořem ploch dotčeny i některé další pozemky, včetně např. samotného toku Pravětínského potoka – p.č. 2598, 2599/1, 2599/2 (vodní plocha – koryto vodního toku), který bude nově přemostěn v délce cca 70 m (přesypaná konstrukce typu Tubosider).

Celkové nároky záměru na zábor ploch nebyly v PD pro územní rozhodnutí zatím přesně vyčísleny, nicméně ze situačních zákresů je zřejmé, že budou jen velmi mírné (~ stovky m<sup>2</sup>), přičemž záměr nepřepokládá žádné zábery zemědělského půdního fondu (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), jedná se pouze o **ostatní plochy** a zčásti o **vodní plochy**.

## **B.II.2 Voda**

### **Odběr a spotřeba vody**

**Pitná voda** nebude v provozu ani výstavbě silnice odebírána a spotřebovávána, předpokládá se pouze zajištění hygienických a sociálních potřeb pracovníků.

**Užitková voda.** Při stavbě bude využívána užitková voda při přípravě betonových směsí, pro zvlhčování zhutňovaných povrchů, skrápění prašných povrchů a vlhčení pracovních ploch při pokládání živichných směsí. Množství spotřebovaných vod není specifikováno, na základě analogie s obdobnými stavbami se však nebude jednat o významný objem. Při provozu stavby nebude docházet ke spotřebě vody.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz křižovatky budou mít minimální nároky na spotřebu vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody, nebude vyvolána potřeba zřízení nových vodních zdrojů. Staveniště je podle PD možné zásobovat vodou z vodovodních řadů (provizorní odběrné místo) nebo dovozem vody z jiných zdrojů. V rámci DÚR není navrhováno zřízení dočasných odběrných míst, v případě potřeby jejich zřízení si je zajistí dodavatel stavby v konkrétním termínu realizace na vlastní náklady.

## **B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje**

### **Stavební materiály a surovinové zdroje**

V rámci realizace stavby budou spotřebovávány standardní materiály potřebné pro stavby pozemních komunikací (např. kamenivo do podkladních vrstev, asfaltové betony do krytových vrstev, kovové konstrukce na most, apod.). Přesnější druhy, množství a spotřeba stavebních hmot pro výstavbu záměru nebyly na úrovni PD pro územní rozhodnutí blíže specifikovány. Definitivní řešení stanoví až další stupeň projektové dokumentace.

V období výstavby se předpokládá použití běžných stavebních hmot a materiálů bez nároků na jejich speciální výrobu nebo těžbu. Nepředpokládá se, že by s ohledem na rozsah stavby vznikla potřeba otevření nového zemníku, lomu apod.. Nepředpokládá se využití speciálních a neobvyklých stavebních materiálů. Obecně lze předpokládat, že použité materiály budou pravděpodobně dodávány z výroben či obaloven v blízkém okolí (mj. s ohledem na dopravní náklady, zdroje zajistí dodavatel stavby vzešlý z předpokládaného výběrového řízení). Ostatní materiály a zařízení (kovové konstrukce, svodidla, zábradlí, dopravní značky) lze s ohledem na relativně malý rozsah stavby dodávat přímo z výrobních zařízení nebo skladů.

Při provozu stavby nebude docházet k spotřebě materiálů a surovin.

### **Energetické zdroje**

V PD nejsou stanoveny nároky na odběry energie v období výstavby, je pouze konstatováno, že elektrickou energií je možno zásobovat ze stávající rozvodné sítě (provizorní odběrné místo) nebo mobilními zdroji (dieselagregát). Zajištění případné elektrické energie pro stavbu bude řešeno až v dalších stupních projektování.

Při provozu bude křižovatka osvětlena stožáry veřejného osvětlení, nárůst spotřeby oproti současnému stavu není vyčíslen, nepředpokládá se výrazné zvýšení spotřeby elektrické energie. Využití a spotřeba dalších energetických zdrojů se nepředpokládá.

### **Pohonné hmoty**

Množství pohonných hmot spotřebovávané výstavbou a provozem stavby není stanoveno. Při výstavbě budou spotřebovávány pohonné hmoty (v drtivé většině nafta) pro pohon stavebních strojů a nákladních automobilů, eventuelně mobilních elektrocentrál. Pohonné hmoty mohou být čerpány jednak u stabilních čerpacích stanic PHM v okolí stavby, jednak z mobilních automobilních cisteren (zemní stroje).

Při provozu na dotčených komunikacích budou spotřebovávány pohonné hmoty ve struktuře dané aktuálním technickým stavem dopravních prostředků (nafta, benzín, LPG, zemní plyn, v budoucnosti případně další druhy), nejedná se však o vstup vyvolaný záměrem.

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

Předmětem stavby není řešení dopravy v klidu. V rámci stavby nejsou navrhována nová parkovací stání. V Nádražní ulici je navržena oprava stávajícího chodníku s úpravou umožňující podélné stání na chodníku dle stávajícího stavu. V prostoru parkoviště u Lidlu je navrženo zrušení krajních parkovacích stání, z důvodu zajištění průjezdu zásobování.

Kromě výše popsaných úprav dotčených komunikací a přeložek inženýrských sítí záměr nevyvolá jiné nároky na dopravní či jinou infrastrukturu, jejich zatížení nad současnou úroveň apod.

## **B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH**

### ***B.III.1 Znečištění ovzduší***

Během realizace záměru dojde k určitému (avšak pouze krátkodobému a přechodnému) zvýšení emisí znečišťujících látek do ovzduší především z pracovních strojů na staveništi, případně ke zvýšení prašnosti. Celková úroveň emisí není stanovena, bude dána zejména technickým stavem použitých strojů a zařízení.

Při provozu na navrhované komunikaci nedojde k navýšení emisí oproti stávajícímu stavu, protože změny intenzity dopravy nebudou ovlivňovány samotnou stavbou. V současné době nedochází podle údajů investora a projektanta k překračování emisních limitů z důvodu silničního

provozu. Záměr představuje přestavbu stávajících komunikací, která nezmění zatížení stávajících, proto není důvod předpokládat zhoršení oproti stávajícímu stavu.

### **B.III.2 Odpadní vody**

#### **Odpadní splaškové vody**

V průběhu výstavby budou vznikat splaškové odpadní vody v rámci zařízení staveniště (např. mobilní WC, pokrytí hygienických potřeb pracovníků). Tyto odpadní vody by měly být odpovídajícím způsobem shromažďovány a následně likvidovány podle platných předpisů dodavatelem stavby. V období provozu komunikace nebudou splaškové vody produkovány.

#### **Odpadní srážkové vody**

Z povrchu komunikací budou v době provozu křižovatky odváděny odpadní srážkové vody. Odvedení odpadních srážkových vod z ploch stávajících komunikací je podle PD zajištěno výsledným sklonem komunikací k chodníkovým obrubám, kde je voda zachycována do uličních vpustí, a odtud odvedena do stávající kanalizace. Pro odvodnění nově navržených částí komunikací (SO 301) je navržena dešťová kanalizace odvádějící dešťové vody z vozovky. Tato je vyústěna do Pravětínského potoka.

Roční objem odpadních srážkových vod není v předloženém stupni projektové dokumentace přesněji stanoven, přibližně jej lze vypočítat jako součin dlouhodobého průměrného ročního úhrnu srážek (pro Vimperk 726 mm) a plochy odvodňovaných komunikací (cca 0,7 ha), tzn. cca 5.082 m<sup>3</sup>/rok. Tento údaj se z převážné části vztahuje k existujícím komunikacím (u nichž dojde pouze k rekonstrukci, případně úpravě povrchu), pouze v malé míře (cca do 10 %) bude tento objem srážkových vod odváděn z ploch dosud nezpevněných. Vzhledem k poloze veškerých dotčených ploch v bezprostřední blízkosti Pravětínského potoka je nicméně zřejmé, že nedojde ke znatelnému urychlení povrchového odtoku (např. v důsledku zpevnění ploch) a celková hydrologická bilance nebude nijak ovlivněna. Je nicméně nutno poznamenat, že odváděné srážkové vody mohou být teoreticky znečištěny (např. úkapy ropných látek z vozidel, v zimním období solemi ze zimní údržby silnic atd.).

### **B.III.3 Odpady**

Během realizace záměru vznikne stavební činností dosud blíže neupřesněné množství odpadového materiálu. Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům, v platném znění:

- „**Zákon o odpadech**“ - zákon č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (poslední změna provedena zákonem č. 154/2010 Sb., s platností k 1.7.2010)
- „**Katalog odpadů**“ - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Ve smyslu zákona a prováděcích předpisů je nutné provádět zařídění odpadů, které vzniknou při provozu a realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány. Základní povinností každého stavebníka je přitom předcházet vzniku odpadu a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. Společně s omezováním vlastního vzniku, je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, popř. zajistit odpovídající zneškodnění. Ze zákona je povinná odstraňovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k odstranění odpadu. Státní správu v oblasti nakládání s odpady provádí dle výše citovaného zákona Městský úřad Vimperk.

Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí je předpokládán vznik následně uvedených odpadů vzniklých v průběhu stavby a při provozu (**Tab. 3 a 4**). Přesná bilance odpadů není v PD stanovena, jedná se o předběžný souhrn, který je nutné upřesnit v další projektové přípravě a v průběhu vlastní realizace:

**Tab. 3. Předpokládané odpady z realizace záměru.**

Kód odpadu	Název odpadu	Poznámka	Likvidace
05 01 05*	Uniklé (rozlité) ropné látky	havárie, popř. úkapy ze stavební techniky	LKV
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	nátěry kovových konstrukcí (zábradlí, apod.)	LKV
13 07 01	Topný olej a motorová nafta	havárie, popř. úkapy ze stavební techniky	LKV
13 07 02*	Motorový benzín	havárie, popř. úkapy ze stavební techniky	LKV
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	od prefabrikovaných výrobků	SDS
15 01 02	Plastové obaly	od prefabrikovaných výrobků	SDS
15 01 03	Dřevěné obaly	palety prefabrikovaných výrobků	REC
15 01 09	Textilní obaly	od prefabrikovaných výrobků	REC
15 02 02*	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	znečištěné dřevní piliny, písek, fibroil, Vapex, hadry – sanace havárie; likvidace asfaltových emulzí při pokládání vozovek	LKV
17 01 01	Beton	vybourané obruby a jejich lože	SKL
		dlažba a tvarovky	SKL
		uliční vpusti a jejich podklad	SKL
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	izolátory elektrického vedení	SKL
17 01 07	Směsi a frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	stavební suť	SKL
17 02 01	Dřevo	stromy a keře	SPL
17 02 02	Sklo	svítidla VO	SKL
17 01 03	Plasty	svítidla VO	SDS
		přípojky uličních vpustí	SDS, SKL
17 02 04*	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	kompletní svítidla VO	LKV
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	vrstvy konstrukce vozovky	OBL
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	svítidla VO	LKV
		elektrické vodiče	SDS



Kód odpadu	Název odpadu	Poznámka	Likvidace
17 04 02	Hliník	elektrické vodiče	SDS
17 04 05	Železo a ocel	mříže uličních vpustí	SDS
		kanalizační poklopy	SDS
		krycí hrnce	SDS
17 04 07	Směsné kovy	svítidla VO	LKV
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	elektrické kabely	SDS
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	odkop pro konstrukci vozovky	SKL
		odkop pro založení mostu	SKL
17 09 04	Stavební a demoliční odpady včetně směsných neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	stávající konstrukce vozovky	SKL
		stavební suť, apod.	SKL
20 01 21*	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	svítidla VO	LKV
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	travní drn a uschlé traviny	KMP
		mýcené keře nebo jejich údržba	SPL; KMP
		kácené stromy nebo jejich ořez	SPL; KMP
20 03 01	Směsný komunální odpad	kanceláře a prostory ZS	SKL
20 03 04	Kal ze septiků a žump	provizorní WC	LKV

**Tab. 4. Předpokládané odpady z provozu záměru.**

Kód odpadu	Název odpadu	Poznámka	Likvidace
05 01 05*	Uniklé (rozlité) ropné látky	havárie, popř. úkapy	LKV
13 07 01	Topný olej a motorová nafta	havárie, popř. úkapy	LKV
13 07 02*	Motorový benzín	havárie, popř. úkapy	LKV
15 02 02*	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	znečištěné dřevní piliny, písek, fibroil, Vapex, hadry – sanace havárie	LKV
17 02 01	Dřevo	údržba urbanistické zeleně	SPL, STE
20 01 21*	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	provoz a údržba svítidel VO	LKV
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	sekání trávy a údržba zeleně	KMP
20 03 03	Uliční smetky	čištění komunikací	SKL
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	usazeniny v uličních vpustech	SKL
		čištění přípojek uličních vpustí	SKL

#### Vysvětlivky - zkratky:

KMP kompostování

LKV likvidace oprávněnou osobou (např. biodegradací, spálením, skládkováním, apod.)

OBL obalovna asfaltových směsí (k druhotnému využití)

REC recyklace; opětovné použití

SDS sběrna druhotných surovin

SKL skládka s příslušným oprávněním

SPL spálení

STE stěpkování

#### **Bilance zemních prací**

Stavba představuje úpravu stávajících pozemních komunikací beze změn nivelety, proto nejsou předpokládány rozsáhlé zemní práce. Tyto budou spočívat zejména v zakládání nového přemostění přes Pravětínský potok, odstranění stávajících konstrukcí vozovek a chodníků a výkopy při přeložkách sítí technické infrastruktury. Jiné zemní práce nejsou předpokládány. Podle

údajů v PD a ze zkušenosti s obdobnými stavbami lze bilanci výkopových zemin očekávat více-méně vyrovnanou (výkopek bude opětovně využit v místě, např. k přesypání mostní konstrukce).

Bližší údaje v oblasti odpadového hospodářství nelze v současnosti uvést, na stavbě se tak mohou vyskytovat i jiné druhy odpadů (neuvedené v tabulce). Speciální produkce nebezpečného odpadu při výstavbě ani při provozu se nepředpokládá.

### **B.III.4 Hluk a vibrace**

Záměr představuje přestavbu stávajících komunikací, která nezmění jejich stávající zatížení, proto není důvod předpokládat znatelné zhoršení hlukové situace oproti stávajícímu stavu. V rámci zpracování projektové dokumentace byla přesto zhotovena hluková studie, která je doložena v **příloze H.III.2** (zpracovatelem je Ing. Lumír Zenkl, Zenkl CB, spol. s r.o., březen 2011). V této příloze jsou uvedeny i současné a předpokládané intenzity dopravy na lokalitě. Hlukové poměry byly v akustické studii vypočteny podle "Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy" (Liberko 1991) a "Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy" (Liberko 2005) a za použití programu HLUK PLUS, verze 7 (reflektující novou metodiku). Hlukové posouzení vychází ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a dále z nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Z provedené analýzy výpočtu hlukových poměrů vyplývá **značné stávající hlukové zatížení** celého území přilehlého k navrhované křižovatce. Řešené území je hlukově poměrně silně exponováno; vedle vlastních komunikací tvořících ramena křižovatky (obě větve silnice II/145 a Nádražní ulice) představují zdroj nadlimitního hluku průtahový úsek silnice I. třídy I/4, železniční trať, ale i autobusové nádraží a parkoviště obchodních center Penny a Lidl (všechny tyto zdroje hluku jsou v předkládané hlukové studii zahrnuty). V denní době je aktuálně překračován hygienický limit (60 dB) u všech domů bezprostředně přilehlých k Nádražní ulici a u jednoho domu v Tovární ulici, v noční době se rozsah míst s překročeným limitem (50 dB) dále zvyšuje (další objekty v Tovární ulici či dokonce řadové rodinné domy ve stráni nad nádražím ČD). Nicméně u žádného z posuzovaných obytných domů není prokazatelně překročen hygienický limit „pro starou hlukovou zátěž“ (70 dB ve dne, 60 dB v noci) – blíže viz v hlukové studii, viz **příl. H.III.2**.

Z porovnání výsledků výpočtu hlukových poměrů pro navrhovaný stav s výsledky výpočtu pro současný stavebně technický stav (výpočet rovněž pro rok 2030 a výhledové objemy dopravy) vyplývá, že **hluková situace v území přilehlém k navrhované okružní křižovatce se její realizací v podstatě nezmění** (podrobněji je problematika rozebrána v kap. **D.I.3** a v **příl. H.III.2**).

### **B.III.5 Záření ionizující a neionizující**

Neočekává se vznik ionizujícího či neionizujícího záření, protože u navrhovaného záměru a předpokládaných technologií chybí pro toto záření zdroje.

### ***B.III.6 Rizika havárií***

Jako u každé stavby či nově budovaného zařízení existují i při stavbě posuzované okružní křižovatky určitá rizika. V průběhu výstavby bude zvýšené potenciální nebezpečí havárií a poškození přírodního prostředí, např. únikem ropných látek, zejména s ohledem na blízkost vodoteče – Pravětínského potoka. Bude zde zvýšená možnost dopravní nehody – hlavním rizikem je přitom selhání lidského faktoru (větší množství vozidel, stavební stroje, pracovníci stavebních firem). Následkem by mohlo být např. ropné znečištění v důsledku poškození nebo zničení části zařízení (prasklá hydraulická hadice, netěsnost mazací nebo chladicí soustavy - úniky převodových olejů, chladicí směsi apod.). Dále lze uvažovat potenciální nežádoucí narušení vegetace a půdního krytu (s následným rizikem eroze) atd.

Při následném provozu na dotčených silničních komunikacích jsou obecně hlavním rizikem dopravní nehody a možné úniky kontaminujících látek do povrchových vod (dešťová kanalizace svedená přímo do Pravětínského potoka), případně i do půdy či horninového prostředí. Vzhledem k předpokládanému zvýšení plynulosti dopravy v kruhové křižovatce lze nicméně očekávat, že riziko dopravní nehody oproti stávající situaci bude spíše sníženo.

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

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

#### C.I.1 Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

V řešeném území a v jeho těsné blízkosti se nevyskytují skladebné části územních systémů ekologické stability vyšší hierarchie, tj. nadregionálního a regionálního ÚSES. Podle Územně technického podkladu (ÚTP, Bínová et al. 1996) je nejbližším prvkem **nadregionálního ÚSES** nadregionální biokoridor (NRBK) označený kódem K 110 (propojuje K 108 a NRBC Kleť-Bulový). NRBK K 110 je jihozápadně od Vimperka vymezen osou mezofilní hájovou (probíhá ve vzdálenosti cca 2,5 km od posuzovaného záměru) a dále 2 km širokou ochrannou zónou, která zasahuje až do zastavěného území města, avšak mimo řešené území. **Regionální ÚSES** je v širším okolí zastoupen nejbližší cca 2,3 km JV od posuzovaného záměru, kde prochází regionální biokoridor č. 355 (Mařský vrch – K 110), který se připojuje do výše popsaného NRBK 110.

Co se týká lokálního ÚSES, podle platné ÚPD města Vimperk prochází zájmovým územím (a celým údolím Pravětínského potoka) lokální biokoridor. Tento biokoridor lze v současnosti charakterizovat jako funkční, jeho šířka splňuje minimální prostorové parametry pro lokální biokoridor (minimálně 20 m). Záměr přitom zasahuje přímo do biokoridoru (přemostěním toku v délce cca 70 m přespanou konstrukcí typu Tubosider). V dotčeném území se aktuálně nachází plochy se sníženým až středním stupněm ekologické stability. Nejvíce zastoupeny jsou stupně ES 1 (plochy velmi málo stabilní – zpevněné plochy, komunikace) a 2 (plochy málo stabilní – travní porosty a ruderalní vegetace v okolí komunikací), 3. stupeň ES představují plochy s náletovými dřevinami a výsadbami zeleně (jírovce apod.) v okolí vodního toku.

#### C.I.2 Zvláště chráněná území

Území dotčené záměrem Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny se nachází zcela mimo zvláště chráněná území ve smyslu § 14 a dalších zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění – národní parky, chráněné krajinné oblasti, (národní) přírodní rezervace, či (národní) přírodní památky.

Území navrhované stavby dále leží mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti ve smyslu § 45a až 45d, resp. § 45e zákona, které jsou součástí evropské soustavy chráněných území Natura 2000 (nejbližší lokalitou je EVL CZ0314024 Šumava, vzdálená min. 1300 m proti proudu Pravětínského potoka).

#### C.I.3 Území přírodních parků

Řešené území neleží v území přírodního parku vyhlášeného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

### **C.I.4 Významné krajinné prvky**

Území posuzovaného záměru se nachází v údolní nivě Pravětínského potoka a zasahuje i do jeho toku (přemostění v délce cca 70 m přesýpanou konstrukcí typu Tubosider). Vodní toky a jejich údolní nivy jsou přitom ve smyslu § 3, písmeno b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, definovány jako **významný krajinný prvek**. Je však nutno uvést, že v místě záměru je ekologická, geomorfologická i estetická hodnota vodního toku i nivy silně poškozena úpravami koryta, dvojitým přemostěním a výsadbami nepůvodních dřevin.

### **C.I.5 Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Podle **Státního archeologického seznamu České republiky** (informační systém o území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, spravovaný Národním památkovým ústavem pro účely ochrany a záchrany archeologických nálezů na území ČR) se v řešeném území nenachází významné archeologické lokality. Nejbližší významnou archeologickou lokalitou je vrch Věvec u Lčovic (cca 7,5 km SV od řešeného území) – hradiště užívané ještě keltskými Bóji v 1. století před naším letopočtem. Na katastru města Vimperk jsou ve Státním archeologickém seznamu ČR zařazena tři území s evidovanými archeologickými nálezy (UAN), ve všech případech se jedná o UAN kategorie I. Rozlišují se přitom čtyři kategorie území s archeologickými nálezy:

- **UAN I:** Území s pozitivně prokázaným a bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. V řešeném území jsou evidovány tyto lokality UAN I:
  - Kostel sv. Bartoloměje
  - Zámek
  - středověké a novověké jádro obce
- **UAN II:** Území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51–100 %. V řešeném území se tato kategorie UAN nevyskytuje.
- **UAN III:** Území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré území státu kromě kategorie I, II a IV).
- **UAN IV:** Území, na němž není reálná možnost výskytu archeologických nálezů (veškerá vytěžená území – doly, lomy, cihelny, pískovny apod., kde byly odtěženy vrstvy čtvrtohorního stáří). V řešeném území se tato kategorie UAN nevyskytuje.

Celá předmětná lokalita na základě výše popsaného členění spadá do UAN III, tedy do území, kde nelze archeologické nálezy vyloučit. Na investora se v této souvislosti vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků. Ve zmíněném území jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR (oddělení záchranných archeologických výzkumů), alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací, ohlásit okamžitě případný archeologický nález při provádě-

dění zemních prací a umožnit pracovníkům archeologického ústavu nebo oprávněné organizace provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

### **C.I.6 Území hustě zalidněná**

Posuzovaný záměr není lokalizován v hustě zalidněném území – jedná se o okrajovou část města se spíše průmyslovou a komerční zástavbou, zatímco převážná část obytné zástavby Vimperka je lokalizována západně od průtahu I/4 a jižně až jihozápadně od silnice II/145. V okolí řešeného záměru se obytné objekty nachází pouze v Nádražní a Tovární ulici, případně v jižně navazujících ulicích, dále lze uvažovat nedalekou řadovou rodinnou zástavbu v Hraničářské ulici (východně od posuzovaného záměru nad tratí ČD).

### **C.I.7 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)**

Širší okolí území záměru je v současnosti antropicky zatíženo v míře odpovídající městskému prostředí v jinak poměrně čisté oblasti (např. co se týká kvality ovzduší, vod apod.). Lokálně však mohou některé charakteristiky životního prostředí překračovat míru únosného zatížení (např. hluková zátěž z dopravy procházející po okraji zastavěného území sídla v konkrétních bodech).

Jak bylo uvedeno již v **kap. B.II.4**, řešené území je hlukově poměrně silně exponováno; vedle vlastních komunikací tvořících ramena řešené křižovatky (obě větve silnice II/145 a Nádražní ulice) představují **zdroj nadlimitního hluku** průtahový úsek silnice I/4, železniční trať, ale i autobusové nádraží a parkoviště obchodních center Penny a Lidl. V denní době je aktuálně **překračován hygienický limit** (60 dB) u všech domů bezprostředně přilehlých k Nádražní ulici a u jednoho domu v Tovární ulici, v noční době se rozsah míst s překročeným limitem (50 dB) dále zvyšuje (další objekty v Tovární ulici či dokonce řadové rodinné domy ve stráni nad nádražím ČD).

Pro **hluk z pozemní dopravy** působený „**starou zátěží**“ lze pro venkovní prostor v denní době použít hygienického limitu 70 dB. Pro noční období (22-6 hod) platí pro chráněný venkovní prostor budov korekce –10 dB (tedy 60 dB). „Starou hlukovou zátěží“ se přitom rozumí stav hlučnosti ve venkovním prostoru působený hlukem z dopravy historicky vzniklý do dne účinnosti vládního nařízení č. 148/2006 Sb. (tj. do 31. 12. 2000). Tato korekce zůstává zachována i po rekonstrukci nebo opravě komunikace, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb a pro krátkodobé objízdne trasy. Rekonstrukcí nebo opravou komunikace se rozumí položení nového povrchu, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení. U žádného z posuzovaných obytných domů není prokazatelně překročen hygienický limit „pro starou hlukovou zátěž“ (70 dB ve dne, 60 dB v noci) – pro podrobnosti viz též hlukovou studii v **příl. H.III.2**.

## C.II CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.II.1 O vzduší

Imisní pozadí obecně se vyskytujících škodlivin v regionu se v širším okolí nesleduje. Nejbližší klimatická stanice Churáňov nestanovuje index znečištění ovzduší, protože se předpokládá jeho trvale velmi dobrá hodnota. Šumavu i Pošumaví lze označit z hlediska kvality ovzduší za obecně velmi čistou oblast. Ani přímo ve Vimperku se aktuálně neprovádí sledování kvality ovzduší. Do roku 1998 prováděla hygienická služba kontrolu venkovního ovzduší pomocí jednorázových odběrů (poléťavý prach, oxidy síry). Naměřené koncentrace však vesměs nepřekračovaly nejvyšší přípustné koncentrace. Pouze v zimním období (zvláště v době se špatnými rozptylovými podmínkami), byly zjišťovány koncentrace vyšší. Avšak po zavedení zemního plynu do města a poté, co došlo k plynofikaci malých kotelen a rodinných domů, se čistota ovzduší ve městě zlepšila, zejména v zimním období.

### C.II.2 Klima

Podle klasifikace klimatu leží celá řešená oblast v **chladné klimatické oblasti CH7** (Quitt 1971) se slovní charakteristikou: „Velmi krátké až krátké léto, mírně chladné a vlhké, přechodné období je dlouhé s mírně chladným jarem a mírným podzimem, zima je dlouhá, mírná, mírně vlhká s dlouhým trváním sněhové pokrývky“.

#### Základní klimatologické charakteristiky oblasti CH 7:

- počet letních dnů	10 – 30
- počet dnů s průměrnou teplotou nad 10°C	120 – 140
- počet mrazových dnů	140 – 160
- počet ledových dnů	50 – 60
- průměrná teplota v lednu	-3 – -4°C
- průměrná teplota v červenci	15 – 16°C
- průměrná teplota v dubnu	4 – 6°C
- průměrná teplota v říjnu	6 – 7°C
- průměrný počet se srážkami nad 1 mm	120 – 130
- srážkový úhrn vegetačním obdobím	500 – 600 mm
- srážkový úhrn v zimním období	350 – 400 mm
- počet dnů se sněhovou pokrývkou	120 – 130
- počet zamračených dnů	150 – 160
- počet jasných dnů	40 – 50

Nejbližší klimatickou stanicí ČHMÚ je stanice Churáňov, která však vzhledem k její poloze (1118 m n.m.) nereprezentuje výše uvedené klimatické charakteristiky. Pro Vimperk je udávána průměrná roční teplota 6,5 °C (ČHMÚ 1999). Pro srážkoměrnou stanicí Vimperk (657 m n.m.) jsou udávány dlouhodobé roční úhrny srážek 726 mm (pro období 1901-1950 a 1960-1990), resp. 746,7 mm (1961–2004). Převládající směr větrného proudění je západní až jihozápadní.

### C.II.3 Voda

**Povrchové vody** zastupuje v řešeném území především Pravětínský potok, přítékající na lokalitu záměru o jihojihovýchodu. Celé území leží hydrologicky v povodí řeky Volyňky, která protéká katastrálním územím města od jihozápadu k severu. Bližší charakteristika jmenovaných toků:

**Volyňka** (č.h.p. 1-08-02-001) pramení 750 m jihovýchodně od Světlé Hory v nadmořské výšce 1115 m, do Otavy ústí zprava ve Strakonících v nadmořské výšce 388 m. Délka toku je cca 46 km, průměrný průtok je při ústí 3,09 m<sup>3</sup>/s (viz též Vlček et al. 1984).

**Pravětínský potok** pramení na severních svazích Boubína v nadmořské výšce cca 1000 m, ve Vimperku ústí do Volyňky v nadmořské výšce asi 650 m (<http://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=vtu&>).

**Podzemní vody** v řešeném území nebyly podrobněji zkoumány, vzhledem k převážně povrchovému založení plánovaných komunikací. Ani v případě zakládání mostu přes Pravětínský potok se nepředpokládá, že by došlo ke kontaktu s podzemními vodami. Stavba se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V zájmovém území nejsou vybudována žádná zařízení pro jímání podzemní vody apod.

### C.II.4 Geologická a geomorfologická charakteristika

**Geologická stavba** dotčeného území a jeho okolí je tvořena cordierit-biotitickými silně migmatitizovanými pararulami, až migmatitizovanými, místy s muskovitem a sillimanitem (stáří paleozoikum – proterozoikum, jednotvárná skupina šumavského moldanubika).

**Kvartérní pokryvné útvary** jsou vyvinuty zejména jako fluviální písčité hlíny, hlinité písky a štěrky (stáří kvartér – holocén) v údolí Pravětínského potoka a deluviálními písčito hlinitými až hlinito kamenitými deluviálními sedimenty (stáří kvartér – holocén).

Podle geomorfologického členění (BOHÁČ & KOLÁŘ 1996, DEMEK et al.1987) leží území přímo na rozhraní geomorfologických celků I<sub>1</sub>B-1 Šumava a I<sub>1</sub>B-2 Šumavské podhůří, konkrétně v severozápadním cípu podcelku I<sub>1</sub>B-1D Boubínská hornatina a při jihozápadní hranici podcelku I<sub>1</sub>B-2C Vimperská vrchovina (okrsek 2C-c Bělečská vrchovina). Hranice podcelků a okrsků přitom prochází cca po toku Volyňky a Pravětínského potoka.

Podcelek **Boubínská hornatina** leží při SV okraji Šumavy; členitá hornatina se střední nadmořskou výškou 992,6 m, složená z biotitických granitizovaných rul moldanubika. Jedná se o jednotný vrásnozlomový masiv, na obvodě rozčleněný údolními svahovými toků. Nejvyšším bodem je Boubín (1362 m n. m.).

Podcelek **Vimperská vrchovina** leží na okraji Šumavského podhůří; členitá vrchovina se střední výškou 687,2 m, složená převážně z injikovaných rul moldanubika s vložkami žilných porfyrů, porfyrů a krystalických vápenců. Erozně denudační reliéf je rozčleněný údolím Volyňky a jejích přítoků. Nejvyšším bodem je Běleč (922 m n. m.) v **Bělečské vrchovině** (jv. část Vimperské vrchoviny, široké strukturální hřbety směru V – Z, menší strukturální tvary jsou vázány na výskyt krystalických vápenců v údolí Volyňky; významné body Mařský vrch – 907 m, Věmec 765 m).

### C.II.5 Půdy

Přirozený půdní pokryv v území dotčeném záměrem (**fluvizem** v nivě Pravětínského potoka) podle terénního průzkumu prakticky neexistuje. Značná část dotčených ploch je již zpevněná



(komunikace), i v okolí již došlo ke stavebně-technickým zásahům (úprava toku Pravětínského potoka atd.). V převážné většině je zastoupen půdní typ **antropozem**, tedy půda vytvářená z člověkem nakupených substrátů získaných při těžební a stavební činnosti. Charakter půdy je dán jednak vlastnostmi původního materiálu, jednak antropogenním vrstvením či mísením materiálu, dále pak usměrněním procesu pedogeneze po rekultivacích. Vzhledem k obsahu substrátů obsahujících zbytky stavebních materiálů lze půdu zařadit nejspíše k subtypu antropozem urbická.

### **C.II.6 Flóra, fauna a ekosystémy**

#### **Obecná charakteristika flóry a vegetace řešeného území**

Podle regionálního fyto geografického členění náleží řešené území do oblasti mezofytika, kde je součástí fyto geografického okrsku 37e Volyňské Předšumaví. Z hlediska biogeografického členění (Culek et al. 1996) leží řešené území na jihovýchodním okraji Sušického bioregionu (kód 1.42) nedaleko hranice se Šumavským bioregionem (1.62).

Potenciální přirozenou vegetací (Neuhäuslová 2001) v okolí zájmového území tvoří acidofilní bučiny (as. *Luzulo-Fagetum*) a bučiny s kyčelnicí devítilistou (*Dentario enneaphylli-Fagetum*).

Aktuálně je plocha záměru prakticky bez reprezentativní vegetace, zčásti se jedná o zpevněné povrchy komunikací, zčásti o kulturní travní porosty v jejich okolí. Záměr nicméně zasahuje také na plochy s náletovou dřevinnou vegetací na březích Pravětínského potoka, dřevinnou vegetací v prostoru budoucí křižovatky doplňují také vzrostlé výsadby nepůvodních dřevin (především jírovec maďal). Narušené plochy mezi břehem potoka a parkovištěm jsou zčásti porostlé i mozaikou ruderalních společenstev. S ohledem na časný termín zpracování oznámení (první polovina března 2011) nebyly provedeny vegetační průzkumy. Výskyt vzácnější flóry a fauny lze nicméně s ohledem na popsané podmínky považovat za prakticky vyloučený.

### **C.II.7 Krajina a krajinný ráz**

**Krajinný ráz** je podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Vzhledem k charakteru, poloze a rozsahu stavby záměr krajinný ráz znatelně neovlivní. Stavební úprava pohledově významně nezmění stávající situaci.

### **C.II.8 Obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky**

Zájmová lokalita v současnosti reprezentuje typickou součást městského prostředí, konkrétně prostor komunikačního uzlu (křižovatky silnic I. a II. třídy s místními komunikacemi) v území pře-

važující komerční zástavbě (prodejny, nádraží apod.); obytná zástavba se v okolí nachází spíše okrajově. Současný stav křižovatky nespĺňuje požadavky technického uspořádaní dle příslušných technických předpisů (dopravní závada) a může do určité míry narušovat faktory pohody obyvatel a návštěvníků nákupních center (plynulost a bezpečnost provozu, např. při výjezdu autobusů z autobusového nádraží). Realizace záměru nijak nemění intenzity dopravy, má pouze odstranit uvedené dopravně nevhodné řešení (zjednodušení stávajících rozlehlých křižovatek, zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení podmínek pro pohyb chodců přes vozovku).

S výjimkou nahrazovaných technických objektů (komunikace, sítě) nebude dotčen hmotný majetek. Z hlediska památkové ochrany (viz též **kap. C.I.5**) se v dosahu záměru nevyskytují žádné nemovité kulturní památky, památkové zóny či jiné památkové objekty.

### **C.III CELKOVÉ ZHDNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ**

Na základě výše uvedených charakteristik životního prostředí a dalších údajů lze životní prostředí v okolí území dotčeného záměrem hodnotit jako **obecně příznivé**. Širší okolí zájmového území je sice pod dlouhodobým vlivem lidské činnosti (osídlení datováno již z doby bronzové), nicméně se jedná o harmonickou krajinu s dosud zachovalými zbytky přírodních a přírodě blízkých biotopů či ekosystémů, pouze s lokálně narušenými biologickými funkcemi. Za hlavní zdroje znečišťování prostředí lze obecně považovat průmysl, lokální topeniště, výtopny apod.

Z hlediska zátěže dotčeného území lze za **nejvýznamnější problém** považovat **lokálně vyšší hlukové zatížení** (především hlukem z dopravy v okolí hlavních komunikací). Zdrojem hluku je hlavně doprava pro silnicích I/4 (Praha – Vimperk – Strážný) a II/145 (České Budějovice – Prachatice – Vimperk), ale také železniční doprava a parkoviště u prodejen Lidl a Penny. Dochází zde k překračování hygienických limitů pro hluk z pozemní dopravy na hlavních komunikacích v denní i noční době (60 / 50 dB), nicméně po korekci na starou hlukovou zátěž (+ 10 dB) nejsou limity překračeny. Míra únosného zatížení stanovená příslušnými právními předpisy tak v zásadě je dodržena, nicméně situaci lze považovat za mezní a je žádoucí přijmout veškerá opatření, která v území do budoucna zabrání nebo zmírní překračování limitní hlukové zátěže.

Po stránce dalších hodnocených složek životního prostředí (ovzduší, podzemní a povrchové vody, půda, horninového prostředí a geofaktory životního prostředí, kulturní památky apod.) lze konstatovat, že **území není neúnosně zatížené žádnými dalšími negativními vlivy** (znečištění apod.). Dotčené území má tedy **dostatečnou schopnost snášet záměrem eventuálně vyvolanou zátěž**, ať již dočasnou (způsobenou výstavbou) či trvalou, související s provozováním uvažovaného záměru.

## **D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI**

#### ***D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů***

Očekávaným kladným vlivem hodnoceného záměru na obyvatelstvo v řešeném území je odstranění technicky nevyhovujícího místa na křižovatce výše popsaných komunikací (zjednodušení stávajících křižovatek, zrušení dvou rozlehlých průsečných křižovatek, zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení podmínek pro pohyb chodců přes vozovku). Vzhledem k relativně značnému zatížení silnice II/145 a pohybu nákladní dopravy (zvýšené riziko dopravních nehod s účastí chodců) lze uvedenou úpravu považovat za mírné posílení faktorů pohody ve městě.

Tento **vliv na obyvatelstvo** lze hodnotit jako **mírně pozitivní** a celkově **málo významný**, a to při **malé míře nejistoty**.

#### ***D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima***

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o úpravu krátkého úseku s nízkou intenzitou dopravy v území s obecně nízkým imisním zatížením, nebyla vypracována rozptylová studie. Samotná realizace posuzovaného záměru nevyvolá zvýšení intenzity dopravy na komunikacích a tím ani dlouhodobé ovlivnění kvality ovzduší. Jediné ovlivnění kvality ovzduší vzhledem ke stávající situaci může nastat v důsledku provádění záměru (dočasně zvýšené emise či prašnost e stavenišť).

Z uvedených skutečností lze hodnotit **celkový vliv na ovzduší a klima jako málo významný** (celková kvalita ovzduší nebude záměrem významně ovlivněna, případné negativní vlivy budou krátkodobé a mírné), a to při **malé míře nejistoty**.

#### ***D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky***

Záměr představuje přestavbu stávajících komunikací, která nezmění jejich stávající zatížení, proto není důvod předpokládat znatelné zhoršení hlukové situace oproti stávajícímu stavu. V rámci zpracování projektové dokumentace byla přesto zhotovena hluková studie, která je doložena v **příloze H.III.2** (zpracovatelem je Ing. Lumír Zenkl, Zenkl CB, spol. s r.o., březen 2011). V této příloze jsou uvedeny i současné a předpokládané intenzity dopravy na lokalitě. Hlukové poměry byly v akustické studii vypočteny podle "Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy" (Liberko 1991) a "Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy" (Liberko 2005) a za použití programu HLUK PLUS, verze 7 (reflektující novou metodiku). Hlukové posou-

zení vychází ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a dále z nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

### **Aktuální stav**

Podle hlukové studie (**Příloha H.III.2**) je v zájmovém území hladina akustického tlaku ve venkovním prostředí pod dominantním vlivem stávajících dopravních intenzit na přilehlých komunikacích. **Řešené území je hlukově poměrně silně exponováno**; vedle vlastních komunikací tvořících ramena křižovatky (obě větve silnice II/145 a Nádražní ulice) představují zdroj nadlimitního hluku průtahový úsek silnice I. třídy I/4, železniční trať, ale i autobusové nádraží a parkoviště obchodních center Penny a Lidl (všechny tyto zdroje hluku jsou v předkládané hlukové studii zahrnuty). Normovou hladinou hluku v chráněném venkovním prostoru (určeném pro pobyt osob) a chráněném venkovním prostoru obytných budov je dle citovaného nařízení vlády v denní době (6-22 hod)  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB, v nočním období (22-6 hod) činí limit  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB.

V denní době (6.00-22.00 hod) je aktuálně překračován hygienický limit (60 dB) u všech domů bezprostředně přilehlých k Nádražní ulici (a to i na jejich bočních stranách) a u jednoho domu v Tovární ulici (čp. 255), kde se jako samostatný zdroj hluku projevuje i vlastní Tovární ulice. V noční době (22.00-6.00 hod) se rozsah míst s překročeným limitem (50 dB) dále zvyšuje. Zahrnuje i např. dům čp. 287 v Tovární ulici, nebo dokonce řadové rodinné domy ve stráni nad nádražím ČD. Nicméně u žádného z posuzovaných obytných domů **není prokazatelně překročen** hygienický limit „pro starou hlukovou zátěž“ (korekce +10 dB, tzn. 70 dB ve dne, 60 dB v noci). Tento hygienický limit by mohl být překročen pouze v noční době v prvním nadzemním podlaží (přízemí) domů čp. 236, 237 (parc. č. 1022, 1024) v Nádražní ulici (až o 0,4 dB,  $L_{AEQ} \leq 60,4$  dB), kde však nejsou byty. V denní době je hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ splněn u všech bodů výpočtu ( $L_{AEQ} \leq 68,9$  dB) – více též v hlukové studii, viz **příl. H.III.2**.

### **Výhledová situace**

**V období výstavby plánované křižovatky** bude okolí vystaveno časově proměnlivému vlivu zvýšeného pohybu stavební techniky (možnost dočasného zvýšení hladiny hluku či vzniku krátkodobých vibrací v okolí nanejvýš několika m až desítek m od staveniště atd.). Tento vliv však bude **časově omezený** a měl by být **minimalizovaný dostupnými prostředky** (úprava pracovní doby, nasazení techniky atd.). Neočekává se, že by provádění stavby způsobilo závažné narušení akustické situace či dalších fyzikálních charakteristik v dotčeném území.

Z výše citované hlukové studie vyplývá značné stávající hlukové zatížení celého území přilehlého k navrhované křižovatce. Co se týká **období provozu záměru**, z porovnání výpočtu hlukových poměrů pro navrhovaný stav s výsledky výpočtu pro současný stavebně technický stav (v obou případech výpočet pro rok 2030 a výhledové objemy dopravy) vyplývá, že **hluková situace v území přilehlém k navrhované okružní křižovatce se její realizací v podstatě nezmění**. Podle hlukové studie dojde v denní době u části bodů výpočtu k mírnému nárůstu hluku (do 0,5

dB), naopak u některých jiných bodů výpočtu se hlukové zatížení mírně sníží. V době noční dojde rovněž k nárůstu hlukového zatížení u některých bodů výpočtu a to zpravidla rovněž do 0,5 dB, v ojedinělých případech až o 0,7 dB. Uvedený nárůst hlukového zatížení je v toleranci výpočtové metodiky hluku (podrobněji je problematika rozebrána v **příl. H.III.2**).

Z výpočtu isofon (ve výšce 3 m nad úrovní terénu, pro denní dobu, viz **příl. H.III.2**) je zřejmé, že v chráněném venkovním prostoru **hygienický limit (60 dB) bude splněn prakticky v celém rozsahu přilehlého území**. Překročen bude v místech, u nichž lze předpokládat pouze komunikační funkci pěších (chodníky a zpevněné plochy před objekty, autobusové nádraží, parkoviště u obchodních center apod.). Jedinou výjimkou je bytový dům čp. 163 (na pozemku parc. č. 965, body výpočtu 1, 2) mezi Nádražní ulicí a autobusovým nádražím, který ale chráněný venkovní prostor prakticky nemá (malá zahrádka na východní straně domu je využívána pro odstavení osobních aut).

Zpracovatel hlukové studie zároveň uvádí, že ve skutečnosti budou hlukové poměry ovlivněny i pozitivně (některými vlivy, které není schopen matematický model podchytit – zejména jde o):

- zásadní změnu kvality povrchu komunikací (zvýšení kvality konstrukčních vrstev vozovek),
- snížení celkového objemu zpevněných ploch (ve prospěch vyšší pohlivosti terénu),
- zvýšení plynulosti silniční dopravy (zkrácení celkového objemu čekací doby při výjezdech z vedlejších větví, zejména autobusů z autobusového nádraží),
- celkové snížení skutečné jízdní rychlosti vozidel (zejména na silnici II/145).

Tyto (byť výpočtem nekvantifikovatelné) vlivy budou znamenat přínos pro celkové hlukové zatížení přilehlého území (podle odborného odhadu zpracovatele hlukové studie jistě v míře vyšší, než výše uvedených 0,7 dB).

Z uvedených údajů lze hodnotit **celkový vliv na hlukovou situaci jako málo významný** (v pozitivním i negativním smyslu), je však nutno připustit určitou **míru nejistoty**. Tato nejistota vychází jednak ze skutečnosti, že samotné výsledky modelu jsou zatíženy chybou  $\pm 2$  dB (přičemž předpokládané navýšení hlukové zátěže v roce 2030 se pohybuje v rozmezí 0,5 - 0,7 dB) – přípustná chyba modelu je tedy větší než modelem spočítané navýšení.

Dále je však nutno uvažovat nezanedbatelný fakt, že v provedené hlukové studii byly hodnoty dopravního zatížení převzaty především z dopravně inženýrského posouzení křižovatky (zpracované dopravně inženýrskou projekční kanceláří Zenkl CB, s.r.o., v červnu 2009) a z celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR z roku 2005. Tyto hodnoty byly extrapolované použitím růstových koeficientů k roku 2030 (dopravní zatížení silnice I/4 + podíly nákladních souprav na objemu těžké dopravy na ostatních komunikacích).

V roce 2010 přitom byla provedena úprava nedalekého železničního podjezdu č. 145-025, v r. 2011 na stavbě ještě probíhají dokončovací práce. Průjezdná výška podjezdu byla zvýšena z 3,5

m tak, že aktuálně je umožněn průjezd těžkých nákladních vozidel. Vzhledem k tomu, že předchozí průzkumy i výpočty dopravní / hlukové zátěže lokality vycházejí z dřívější dopravní situace, není známo, zda zprůjezdněním podjezdu pro těžká nákladní vozidla nebude docházet ke změně struktury dopravního proudu (potenciální kumulace vlivů, zejména v důsledku možného zvýšení podílu nákladní dopravy a s tím spojeného hlukového zatížení). Z tohoto důvodu je žádoucí ještě před zprovozněním křižovatky ověřit dopravní a hlukovou zátěž (viz opatření v **kap. D.IV**).

#### ***D.I.4 Vlivy na podzemní a povrchové vody***

Možné vlivy na povrchové vody **v průběhu výstavby** vyplývají především z polohy dotčených ploch v bezprostřední blízkosti Pravětínského potoka. Zvýšené je především riziko **negativního ovlivnění kvality povrchových vod** v důsledku potenciálních havárií, např. únikem ropných látek. Následkem poškození pracovních mechanismů při výstavbě (prasklá hydraulická hadice, netěsnost mazací nebo chladicí soustavy, úniky převodových olejů, chladicí směsi apod.) by mohlo být znečištění Pravětínského potoka. Hlavním rizikem je přitom selhání lidského faktoru (větší množství vozidel, stavební stroje, pracovníci stavebních firem).

**Při následném provozu** na dotčených silničních komunikacích jsou obecně hlavním rizikem dopravní nehody a možné úniky kontaminujících látek do povrchových vod (dešťová kanalizace bude svedená přímo do Pravětínského potoka). Vzhledem k předpokládanému zvýšení plynulosti dopravy v kruhové křižovatce lze nicméně očekávat, že oproti stávající situaci bude **riziko dopravní nehody** (a následné kontaminace) spíše **sníženo**. Lze také obecně předpokládat, že znečištění úkapy ropných látek se bude vlivem modernizace automobilů postupně snižovat. Odváděné srážkové vody mohou být kromě toho teoreticky znečištěny i např. solemi z údržby silnic v zimním období atd.

**Z hlediska kvantity** (tj. množství odváděných srážkových vod) je zřejmé, že nedojde ke značnému urychlení povrchového odtoku (např. v důsledku zpevnění ploch) a celková hydrologická bilance povodí nebude nijak ovlivněna.

Realizací záměru nedojde ke **snížení infiltrace srážkových vod do podzemních vod** (zpevněné povrchy komunikací, bezprostřední blízkost vodoteče, do níž aktuálně jsou srážkové vody svedeny). Vzhledem k tomuto faktoru a rozsahu záměrem dotčených ploch v poměru k celkové ploše dotčeného povodí je možno očekávat **zcela zanedbatelné** ovlivnění podzemních vod.

Celkový vliv na vodu hodnotit lze hodnotit jako **málo významný**, avšak s ohledem na možná rizika havárií se **střední mírou nejistoty**.

#### ***D.I.5 Vlivy na půdu a půdní fond***

Záměr nepřepokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), rovněž nebudou ovlivněny ani pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL). **Celkový vliv** na půdu a půdní fond **lze hodnotit jako nevýznamný, s nízkou mírou nejistoty**.

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

Samotná okružní křižovatka bude založena převážně povrchově a do přirozeného horninového prostředí fakticky nezasáhne. Základy nově budovaného přemostění a demolice původních mostních těles jsou navrženy v kvartérních sedimentech nivy Volyňky, které jsou charakterizovány značnou mírou převrstvení (důsledky budování samotných mostů i okolní zástavby, úpravy koryta Volyňky apod.). Záměr nezasahuje zdroje podzemních vod ani ložiska nerostných surovin.

**Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje hodnotíme jako nevýznamný, s nízkou mírou nejistoty.** Ovlivnění geofaktorů životního prostředí (např. radonové riziko, sesuvy apod.) v souvislosti se záměrem lze prakticky vyloučit.

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

Dotčené pozemky představují převážně stávající komunikace, případně jsou narušeny prováděním okolních staveb. Okrajově dotčeny budou mezernaté porosty náletových dřevin a kulturních výsadeb (zejména jírovec maďal). Zásahem do těchto porostů **nedojde k významnější likvidaci vegetace či biotopů přirozených druhů.** Na lokalitě se v současnosti téměř s určitostí trvale nevyskytují vzácnější či zvláště chráněné druhy rostlin či živočichů, a proto lze vyloučit jejich přímé negativní ovlivnění.

V důsledku navrženého poměrně dlouhého přemostění Pravětínského potoka (70 m konstrukce typu Tubosider) namísto dvou kratších mostů nicméně může vést k **nepřímému narušení funkčnosti biokoridoru ÚSES** (LBK vedený podél toku, který by měl zahrnovat kromě vodního prostředí také břehové porosty a veškeré příbřežní biotopy). Tento vliv může mít sekundární důsledky na faunu, flóru či ekosystémy (např. snížení migrační prostupnosti biokoridoru a narušení migračních vazeb některých druhů – ryb, obojživelníků apod.).

**Ovlivnění fauny, flóry a (přírodních) ekosystémů** lze vzhledem k rozsahu záměru a celkově nízké přírodní hodnotě lokality (mj. technické úpravě koryta Volyňky) považovat **za málo významné, se střední mírou nejistoty.** Zmíněnou nejistotu je nicméně vhodné snižovat navrženými opatřeními (maximální zachování břehové zeleně i přirozeného pokryvu dna, snížení rychlosti proudění a vytvoření úkrytových biotopů pro ryby v toku apod.).

### **D.I.8 Vlivy na krajinu a krajinný ráz**

Záměr lze považovat v širším kontextu za víceméně rekonstrukci současného stavebně technického stavu lokality. **Nedojde k ovlivnění sídelní struktury záměrem.** Okolí je dlouhodobě osídlené a plošně využívané území, v němž i v současnosti převažují prvky technické (lidská sídla i komunikace), pouze doplňkově jsou zastoupeny prvky přírodní či přírodě blízké (potok a doprovodné porosty v potoční nivě).

**Celkový vliv na krajinu a krajinný ráz je nevýznamný, s relativně nízkou mírou nejistoty.**

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

S výjimkou nahrazovaných technických objektů (komunikace, sítě) nebude dotčen hmotný majetek. Z hlediska památkové ochrany (viz též **kap. C.I.5**) se v dosahu záměru nevyskytují žádné nemovité kulturní památky, památkové zóny či jiné památkové objekty.

**Vliv na hmotný majetek a kulturní památky** hodnotíme jako zcela **zanedbatelný, s nízkou mírou nejistoty**.

## **D.II KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ**

Komplexní charakteristiku všech očekávaných vlivů v rámci posuzovaného záměru lze shrnout v následujících bodech:

- **Vlivy vyvolané záměrem** v žádném případě **nemohou dosahovat za hranice ČR**. Rozsah vlivů lze prakticky u všech uvedených složek charakterizovat jako lokální (maximálně v okruhu 1 km).
- S ohledem na výše uvedená fakta a zejména vzhledem k výsledkům hlukové studie v přílohách tohoto Oznámení **lze prakticky vyloučit pozorovatelné ovlivnění veřejného zdraví, případně trvalého narušení faktorů pohody**. Vlivy na hlukovou situaci v okolí kruhové křižovatky nebudou oproti stávajícímu stavu znatelně zhoršeny, případné lokální zhoršení v důsledku výstavby se bude projevovat pouze krátkodobě a nemělo by ovlivňovat trvale bydlící obyvatelstvo.
- Ostatní složky prostředí – klima, ovzduší, včetně imisní situace, povrchové a podzemní vody, půda a horninové prostředí, přírodní zdroje, ekosystémy, fauna, flóra, krajinu a krajinný ráz) **nebudou záměrem** v předložené podobě a rozsahu **závažně či nadlimitně dotčeny**.
- **Nežádoucí vlivy stavby** byly vesměs hodnoceny jako **málo významné až nevýznamné**. Přesto jsou u těchto vlivů, kde je to účelné a reálné, navržena v dalším textu **preventivní a zmírňující opatření, směřující k jejich eliminaci, omezování či kompenzaci (kap. D.IV)**.

## **D.III CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH**

Rizikovitost a pravděpodobnost havarijních situací či jiných nestandardních stavů lze zčásti odvozovat z analogie dalších obdobných staveb. Většina vlivů záměru (ať už při výstavbě či během provozu – lokální prašnost, drobné úkapy znečištění, dočasné navýšení hlukové zátěže při výstavbě) nebude nijak významná, avšak v případě eventuelních havárií nelze předem zcela vylou-



čit ani některé závažnější důsledky (i když zřejmě jen v „pesimistických“ scénářích). Jako nejspíše představitelnou havarijní událost lze uvažovat **lokální únik paliv** či provozních kapalin ze stavebních mechanismů **nebo znečištění z dopravních nehod** během provozu a v návaznosti na to znečištění povrchových vod. I v případě takových havarijních situací lze však uvažovat jen málo rozsáhlé a relativně mírné ovlivnění životního prostředí (pouze s lokálním dosahem – potenciálně ohrožený by byl nejspíše pouze dolní úsek Pravětínského potoka, po soutoku s Volyňkou by již koncentrace případného znečištění pravděpodobně výrazně poklesla).

Navíc je třeba vzít v úvahu fakt, že uvedené **riziko havárií nevznikne nově** jako důsledek posuzovaného záměru; již v současné době se obě křižovatky v lokalitě nachází v těsné blízkosti toku, kam je svedena i dešťová kanalizace z okolních komunikací. Vzhledem k tomuto zaústění lze uvažovat míru rizika havarijních po rekonstrukci jako prakticky srovnatelnou se stávající situací. Naopak, okružní křižovatka je považována za bezpečnější dopravní řešení, díky čemuž lze předpokládat spíše snížení rizika dopravních nehod a následných úniků znečištění do prostředí.

**Závažné nestandardní stavy či havárie** (co do rozsahu ekologické újmy, míry environmentálních rizik či ohrožení lidského zdraví) **nejsou na současné úrovni znalostí předpokládány**. Z výše uvedených důvodů **je nutno rizika environmentálních rizik** při možných haváriích apod. **považovat za přijatelná**.

#### **D.IV CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Na úrovni projektové dokumentace k územnímu řízení i v dalších stupních PD doporučujeme dodržet a podrobněji rozpracovat níže navržená technická a biologická opatření k eliminaci nebo snížení očekávaných vlivů záměru na životní prostředí. Jedná se zejména o tato opatření:

- S ohledem na značnou stávající hlukovou zátěž lokality a blízkého okolí (možnost překračování hygienických limitů) je žádoucí v dalším stupni projektování zohlednit opatření navržená zpracovatelem hlukové studie. Především je nutné v **maximální možné míře doplnit projektový návrh zelení** včetně rondelu křižovatky (při respektování normových požadavků rozhledových polí v křižovatce). Do projektu vegetačních úprav je vhodné zahrnout jak keřové (plazivé koře do výšky 0,7 m možno navrhnout i v rozhledových polích), tak stromové výsadby (rozhledová pole nezasahují např. do centrální části rondelu). Jako protihlukové opatření je zároveň doporučeno **snížit na minimum rozsah zpevněných ploch** (včetně těch pro chodce). Tato opatření mají zajistit zejména vyšší pohltivost terénu z akustického hlediska, nicméně mohou kladně ovlivnit i vizuální a pocitové vnímání celého řešeného prostoru (zlepšení faktoru pohody).

- Před uvedením křižovatky do řádného provozu bude nutno **akustickým měřením ověřit úroveň hlukové zátěže** pro chráněný venkovní prostor dotčených staveb, zejména ve výpočtových bodech, kde dle hlukové studie v současnosti může docházet k výraznějšímu nárůstu hlukového zatížení či k překračování hygienických limitů (zejména body výpočtu 1, 2, 12).
- **Návrh na kácení dřevin** rostoucích mimo les pro uvolnění staveniště bude zpracován na základě odborného dendrologického průzkumu, který stanoví dřeviny určené ke kácení a dřeviny, u nichž má být zajištěna jejich ochrana při stavbě. Je přitom žádoucí do dřevin a jejich porostů na lokalitě zasahovat pouze v nejmenší nutné míře. Součástí povolení ke kácení dřevin (vydává MěÚ Vimperk, odbor životního prostředí) bude i uložení odpovídajícího rozsahu **náhradních výsadeb**, pokud možno na samotné lokalitě či v jejím nejbližším okolí. Pro náhradní výsadby přednostně využívat autochtonních a stanovištně odpovídajících dřevin (např. jasan ztepilý, javor klen, j. mléč, dub letní, lípa srdčitá apod.).
- Pro minimalizaci dopadů na lokální biokoridor ÚSES je žádoucí **maximální zachování břehové zeleně** (kácení dřevin pouze v nutných případech, případně jejich opětovné doplnění). Pro funkci biokoridoru je zároveň velmi důležité zajištění **co možná nejpřirozenějšího pokryvu dna Pravětínského potoka** v místě jeho (70 m dlouhého) přemostění. V tomto ohledu je důležité v rámci stavby mostu umožnit snížení rychlosti proudění v toku a zajištění úkrytových biotopů zejména pro ryby (vytvoření nepravidelného a nehladkého profilu, povrch dna s dostatečným zastoupením kamenů i větších valounů, drobné příčné překážky či kamenné skluzy apod.).
- V rámci stavby, především při zakládání nového přemostění Pravětínského potoka, je nutno dbát na **dobrý technický stav stavební mechanizace a veškeré použité techniky**, zejména s ohledem na prevenci znečištění vodního toku. Pokud bude nutné provádět výkopové práce i přímo v toku, je žádoucí využít k tomu výhradně mechanismů vybavených biologicky odbouratelnými mazivy a pohonnými hmotami apod. Při zakládání mostu je nutné dbát na zatěsnění pracovních jímek, aby do toku pod dotčeným prostorem nepronikala voda znečištěná např. agresivními cementovými výluhy apod.
- **Plán organizace výstavby přizpůsobit** tak, aby např. hlučné a prašné práce byly prováděny pouze v denní pracovní době a bylo tak **maximálně zmírněno působení dočasných negativních vlivů** na okolí po dobu stavby.
- Z důvodu **snížení prašnosti** na přilehlých komunikacích po dobu výstavby bude zajištěno skrápění terénu v případě velké prašnosti při zemních pracích a důsledná očista vozidel vyjíždějících ze stavby na přilehlé veřejné komunikace. Nutná je rovněž pravidelná očista přilehlých veřejných komunikací.
- Vzhledem k poloze posuzovaného záměru v území s **možnými archeologickými nálezy** (ÚAN III), je třeba počítat v místech zemních prací se zohledněním požadavků záchranných archeologických průzkumů. Na investora se přitom vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků, kde se mu mj.

ukládá alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací příslušnému oddělení záchranných archeologických výzkumů, ohlásit okamžitě případný archeologický nález při provádění zemních prací, umožnit dohled a záchranný archeologický výzkum odbornému pracovníkovi určené archeologické organizace atd.

- V rámci stavby bude zajištěno **oddělené shromažďování odpadů** vznikajících při výstavbě (třídění odpadů) a jejich **zneškodňování oprávněnými osobami**. Ve všech stupních PD dbát na zpracování části o odpadech a obalech (dle platných právních norem).
- Během výstavby budou dále dodržovány základní bezpečnostní požadavky, vyplývající z platných předpisů a norem (např. požární ochrana, nakládání s látkami, které by mohly znečišťovat okolí, např. mazivy a pohonnými hmotami, nátěry apod.).

Další eliminační, preventivní či kompenzační opatření nejsou navržena, neboť nebyly identifikovány žádné závažnější vlivy, které by to vyžadovaly.

## D.V CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Hlavním podkladem pro oznámení záměru a hodnocení vlivů, zejména pro zpracování hlukové, byla dokumentace pro územní rozhodnutí „Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“ (zpracovatel: Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 3/2011).

Při modelování vlivů a při stanovování potenciálních rizik bylo postupováno v souladu se standardizovanými postupy (např. metodické pokyny pro výpočty hlukové zátěže). Zpracovatelé Oznámení konstatují, že veškeré získané podkladové údaje, stejně jako výstupy modelování vlivů (numerické modely, použitý software apod.), odpovídají obvyklým standardům hodnocení vlivů v procesu EIA, a proto i předkládané výstupy splňují požadavky na věrohodné a objektivní posouzení všech relevantních skutečností.

Pro **hodnocení hluku z automobilové dopravy** byl použit program Hluk+ firmy JpSoft verze 7. Program Hluk+ byl autorizován pro použití v hygienické službě rozhodnutím hlavního hygienika ČR ze dne 20.11.1991. Algoritmy výpočtu hluku vycházejí z Metodických pokynů a z novelizované metodiky pro výpočet hluku z dopravy z roku 2005 (RNDr. Liberko, Planeta č. 2/2005).

Pro zhodnocení dalších vlivů stavby (na ovzduší, vodu, faunu a flóru, půdu apod.) byly použity jednak osobní terénní návštěvy zájmového území, jednak zkušenosti členů zpracovatelského kolektivu z posuzování vlivů obdobných staveb.

## D.VI CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ

Zpracovatelé při zpracovávání tohoto Oznámení si byli vědomi nedostatků a neurčitostí při prognózování dalšího vývoje území, přestože maximálně využili veškeré dostupné aktuální údaje a podložené odborné studie a modely, týkající se zejména výhledového vývoje hlukové situace a intenzit dopravy v jednotlivých referenčních bodech atd. Obdobné problémy se však vyskytují prakticky u každého hodnocení vlivů na životní prostředí.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy použitou metodikou se vyznačují přesností s chybou  $\pm 2$  dB (II. třída přesnosti), velmi důležitou skutečností přitom je, že při všech ověřovaných situacích je vypočtená hodnota vždy vyšší, než hodnota reálně naměřená, tzn. hodnoty akustického tlaku jsou vždy na straně bezpečnosti výpočtu. Uvážíme-li tedy nejistotu výpočtů, lze jako pravděpodobný scénář očekávat o něco příznivější situaci, než jaká byla uvažována v modelech.

Zároveň je ale nutno uvažovat fakt, že v hlukové studii byly hodnoty dopravního zatížení převzaty především z dopravně inženýrského posouzení uvažované křižovatky (Zenkl CB, 6/2009) a z celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR z roku 2005. Tyto hodnoty byly extrapolované použitím růstových koeficientů k roku 2030 (dopravní zatížení silnice I/4 + podíly nákladních souprav na objemu těžké dopravy na ostatních komunikacích). V roce 2010 přitom byla provedena úprava nedalekého železničního podjezdu č. 145-025, přičemž průjezdná výška byla zvýšena tak, že aktuálně umožňuje průjezd těžkých nákladních vozidel (výšky 4 m). Vzhledem k tomu, že předchozí průzkumy i výpočty dopravní / hlukové zátěže lokality vycházejí z dřívější dopravní situace (podjezdná výška cca 3,5 m), není známo, zda po úpravě podjezdu nebude docházet ke změně struktury dopravního proudu (potenciální kumulace vlivů, zejména v důsledku možného zvýšení podílu nákladní dopravy a s tím spojeného hlukového zatížení). Z tohoto důvodu je žádoucí ještě před zprovozněním křižovatky ověřit dopravní a hlukovou zátěž (viz opatření v **kap. D.IV**).

Lze zjednodušeně konstatovat, že **nedostatky ve znalostech a neurčitosti ve vztahu k posuzovanému záměru jsou málo významné**. Kvalitnější údaje či věrohodnější modely výpočtu hlukové zátěže či prognózy vývoje dopravní situace v současné době nejsou k dispozici. Neurčitosti, které zpravidla není možno při hodnocení zohlednit, představují různé „katastrofické“ situace či scénáře (např. živelné a jiné přírodní pohromy), které však nijak nesouvisí s vlastním posuzovaným záměrem. V rámci posuzování rizik však byly vzaty v úvahu obvyklé provozní stavy i běžně představitelné havarijní či jinak nevšední situace (např. dopravní nehody, úkapy a splachy z povrchu komunikace, učinění archeologického nálezu při stavbě...).

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je (s ohledem na dané umístění a požadavky na technické řešení, vyplývající z příslušných technických předpisů pro projektování staveb pozemních komunikací) **předložen v jediné variantě**. Nebyly tedy posuzovány odlišné varianty umístění či stavebního provedení záměru. V hlukové studii nicméně výsledky výpočtu hlukových poměrů pro navrhovaný stav křižovatky byly srovnávány s výsledky výpočtu pro současný stavebně technický stav (v obou případech byl proveden výpočet pro rok 2030 a výhledové objemy dopravy), tedy s „nulovou“ alternativou.

## F. ZÁVĚR

Posuzovaný záměr je zpracovaný v projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí „**Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny**“ (zpracovatel: Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 3/2011). Předložené Oznámení konstatuje, že záměr v posuzovaném prostoru nezpůsobí významnější negativní vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví.

Z provedené hlukové studie (viz **příl. H.III.2**) vyplývá, že po realizaci záměru při předpokládaném nárůstu dopravy bude prakticky v celém rozsahu přilehlého území v chráněném venkovním prostoru (určeném pro pobyt osob, tj. zahrad přilehlých k domům apod.) splněn příslušný hygienický limit (60 dB). Z porovnání výsledků výpočtu hlukových poměrů pro navrhovaný stav s výsledky výpočtu pro současný stavebně technický stav (výpočty pro návrhový rok 2030) vyplývá, že **hluková situace v území přilehlém k navrhované okružní křižovatce se její realizací v podstatě nezmění**. Nelze tak předpokládat pozorovatelné ovlivnění veřejného zdraví či trvalé narušení faktorů pohody.

Ani ostatní složky prostředí – klima, ovzduší, včetně imisní situace, povrchové a podzemní vody, půda a horninové prostředí, přírodní zdroje, ekosystémy, fauna, flóra, krajina a krajinný ráz) záměrem v předložené podobě nebudou závažně či nadlimitně dotčeny. Případné nežádoucí vlivy byly vesměs hodnoceny jako málo významné až nevýznamné. Přesto jsou u těchto vlivů, kde je to účelné a reálné (např. v případě zvýšené nejistoty prognózování), navržena **preventivní a zmírňující opatření**, směřující k jejich eliminaci, omezování či kompenzaci (viz **kap. D.IV**).

**Lze konstatovat, že při zohlednění všech navržených opatření budou v průběhu realizace záměru i během následného provozu bezpečně dodrženy požadavky na ochranu životního prostředí i lidského zdraví, vyplývající z platných právních předpisů.**

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Hodnoceným záměrem je „**Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny**“. Hlavním důvodem pro návrh okružní křižovatky (OK) je zjednodušení stávajících křižovatek, zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení podmínek pro pohyb chodců přes vozovku. Stavbou dojde ke zrušení dvou rozlehlých průsečných křižovatek a jejich nahrazení novou křižovatkou okružní.

V rámci zpracování Oznámení záměru byl **popsán současný stav složek životního prostředí** (např. půda, ovzduší, voda, flóra, fauna, krajinný ráz, obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky). Na základě vlastních průzkumů a šetření, uvedených odborných studií a dalších použitých podkladů byly následně **vyhodnoceny vlivy záměru na uvedené složky prostředí** a na veřejné zdraví.

Na základě tohoto vyhodnocení lze v dotčeném území očekávat převážně jen mírné a málo významné (převážně kladné) vlivy na obyvatelstvo. Rovněž vlivy na ovzduší jsou hodnoceny vesměs jako málo významné (např. krátkodobé zvýšení prašnosti v průběhu výstavby). Dále byla vypracována hluková studie, modelující na podkladu dopravních prognóz pro rok 2030 očekávaný vliv na stávající hlukovou situaci v území. Tento vliv bude málo významný (v pozitivním i negativním smyslu, je však nutno připustit určitou míru nejistoty). Vlivy na podzemní vody bude nevýznamný, zatímco vliv na povrchové vody je hodnocen jako málo významný (s ohledem na možná rizika havárií). Vliv na půdu a půdní fond, stejně jako vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou hodnoceny jako nevýznamné. Ovlivnění fauny a flóry lze považovat za málo významné, vliv na ekosystémy a na ekologickou stabilitu území bude málo významný (ovlivnění biokoridoru ÚSES). Vlivy na krajinu, krajinný ráz, kulturní památky a hmotný majetek jsou hodnoceny jako nevýznamné až zanedbatelné.

Veškeré předpokládané nežádoucí vlivy byly vesměs hodnoceny jako málo významné až nevýznamné. **Žádná složka životního prostředí** (ovzduší, povrchové a podzemní vody, půda, horninové prostředí, přírodní zdroje, ekosystémy, fauna, flóra, krajina, krajinný ráz) záměrem v předložené podobě **nebude závažně či nadlimitně dotčena**. Přesto jsou u těchto vlivů, kde je to účelné a reálné (např. v případě zvýšené nejistoty předpovídaného vlivu), navržena **preven tivní a zmírňující opatření**, směřující k vyloučení, omezování či kompenzaci nepříznivého působení (viz **kap. D.IV**).

## H. PŘÍLOHY

### H.I VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

### H.II VYJÁDŘENÍ ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY Z HLEDISKA VLIVU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI

### H.III DALŠÍ DOKUMENTACE

#### *H.III.1 Přehledná situace umístění záměru*

#### *H.III.2 Hluková studie (Ing. Lumír Zenkl, Zenkl CB, spol. s r.o., březen 2011)*

#### *H.III.3 Fotodokumentace (RNDr. Vladimír Zýval, březen 2011)*

#### Použité podklady a literatura

ANDĚL P. ET AL. (2005): Hodnocení fragmentace krajiny dopravou. – AOPK ČR Praha.

BÍNOVÁ L. ET AL. (1996): Nadregionální a regionální ÚSES ČR (Územně technický podklad). - SŽP Brno.

ZENKL L. (2011): Vimperk, silnice II/145; okružní křižovatka u autobusového nádraží. Hluková studie. – Zenkl CB spol. s r.o., České Budějovice, 3/2011.

CULEK M. ET AL. (1996): Biogeografické členění České republiky. - ENIGMA Praha.

CZUDEK T. (1972): Geomorfologické členění ČSR. Stud. Geogr. fasc. 23. - Geografický ústav ČSAV, Brno.

CHYTRÝ M., KUČERA T., KOČÍ M. (EDS.) (2001): Katalog biotopů České republiky. – AOPK, Praha.

MÍSAŘ Z. ET AL. (1983): Geologie ČSSR, I. díl – Český masiv. – SPN, Praha.

NEUHÄUSLOVÁ Z. et al. (2001): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Mapa a textová část. – Academia, Praha.

NĚMEČEK K. et al. (2001): Taxonomický klasifikační systém půd ČR. – ČZU, Praha.

QUITT E. (1971): Klimatické oblasti Československa. Stud. Geogr. fasc. 16. - Geografický ústav ČSAV Brno.

VLČEK V. ET AL. (1984): Vodní toky a nádrže. Zeměpisný lexikon ČSR. – Academia, Praha.

#### Internet:

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD ([www.czso.cz](http://www.czso.cz))

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ ([www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz))

INTERNETOVÝ PORTÁL MĚSTA A OBCE ONLINE ([www.mesta.obce.cz](http://www.mesta.obce.cz))

Portál veřejné správy ČR ([geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz))

**PŘÍLOHA H.I**

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

**MĚSTSKÝ ÚŘAD VIMPERK**  
Steinbrenerova 6, 385 17 Vimperk  
Odbor výstavby a územního plánování

Váš dopis zn.:


Ze dne: 2011-03-17  
Naše č.j.: VÚP 8306/11-248/11-KOK/334Geo Vision, s. r. o.  
RNDr. Ondřej Bílek  
Částkova 73  
326 00 PLZEŇVyřizuje: Ing. Václav Kokštein  
Tel.: 388 459 050  
Fax: 388 414 822  
E-mail: urad@mesto.vimperk.cz  
vaclav.kokstein@mesto.vimperk.cz

Datum: 2011-03-21

**Vyjádření**

Dne 2011-03-17 jste požádali o vyjádření k záměru " Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny" z hlediska územně plánovací dokumentace. K žádosti je přiložena koordinační a přehledná situace záměru.

MěÚ Vimperk, odbor výstavby a územního plánování, jako příslušný úřad územního plánování a stavební úřad Vám na základě posouzení žádosti a její přílohy podle §18 a §19 zákona č. 183/2006Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů ( stavební zákon ), sděluje podle ustanovení § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, že výše uvedený záměr je v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru Vimperk ( včetně jeho změn č. 1 až č. 4 ).

MĚSTSKÝ ÚŘAD  
VIMPERK  
4  


Ing. Václav Kokštein  
vedoucí odboru výstavby  
a územního plánování



## PŘÍLOHA H.II

### Vyjádření příslušného orgánu státní správy z hlediska vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

K R A J S K Ý Ú Ř A D



J I H O Č E S K Ý K R A J

## ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZEMĚDĚLSTVÍ A LESNICTVÍ

č.j.: KUJCK 10534/2010 OZZL/2/Ou

datum: 22. 3. 2011

vyřizuje: Robert Ouředník

telefon: 386 720 806

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska možného významného vlivu záměru „Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“ na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen krajský úřad), obdržel dne 17.3.2010 žádost o vydání stanoviska k záměru „Okružní křižovatka na silnici II/145 ve Vimperku, Lidl a Penny“. Žadatelem je firma GeoVision s.r.o., Částkova 73, 326 00 Plzeň, IČ: 25128442. Investorem akce je Jihočeský kraj.

Předmětem projektu je vybudování nové okružní křižovatky v zastavěném území Města Vimperk.

Krajský úřad, jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a dále dle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona a na základě předložených podkladů k danému záměru, toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

#### Odůvodnění:

Záměrem je vybudování nové okružní křižovatky v zastavěném území Města Vimperk. Vzhledem k charakteru a umístění stavby zdejší orgán ochrany přírody vyloučil významný negativní vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost těchto lokalit. V blízkosti se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast, která by mohla být daným záměrem jakkoliv dotčena. Záměr nebude mít negativní vliv na přírodní památky a přírodní rezervace ležící na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj

Ing. Karel Černý  
vedoucí odboru životního prostředí,  
zemědělství a lesnictví

Obdrží účastníci řízení na doručeníku:

1. GeoVision s.r.o., Částkova 73, 326 00 Plzeň - DS

Obdrží na vědomí:

2. Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení ochrany přírody a krajiny a EIA, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice – zde

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel. ústředna: 386 720 111, fax: 386 359 070  
email: ourednik@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz

Stránka 1

## **H.III DALŠÍ DOKUMENTACE**

***H.III.1 Přehledná situace umístění záměru***

***H.III.2 Hluková studie (Ing. Lumír Zenkl, Zenkl CB, spol. s r.o., březen 2011)***

***H.III.3 Fotodokumentace (RNDr. Vladimír Zýval, březen 2011)***