II/379 Tišnov - Drásov průtah

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zpracováno ve smyslu § 6 a přílohy č. 3 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

říjen 2008

amec
EKOLOGICKÁ ŘEŠENÍ
ENVIRONMENTAL SOLUTIONS

AMEC s.r.o.
Křenová 58, 602 00 Brno, Czech Republic
tel.: (+420) 543 428 311, fax: (+420) 543 240 676
e-mail: amec@amec.cz
www.amec.cz

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **II/379 Tišnov - Drásov průtah**
OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zakázka: C709-08-0

Objednatel: PK Ossendorf, s.r.o., Tomešova 503/1, 602 00 Brno

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	J. Urban	E. Ondráčková	M. Dostál	30. 10. 2008

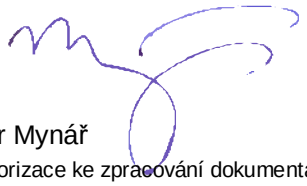
Předcházející vydání tohoto dokumentu musí být buď zničena nebo výrazně označena NAHRAZENO.

Rozdělovník:	9 výtisků	PK Ossendorf, s.r.o.
	1 výtisků	archiv AMEC s.r.o.

© AMEC s.r.o., 2008
Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení (tj. nad rámec použití v příslušném procesu EIA) vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez výslovného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

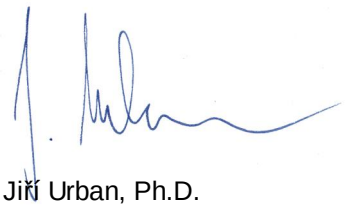
Zpracovatelé oznámení

Oznámení zpracoval:



Ing. Petr Mynář
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
podle §19 zák. č. 100/2001Sb.,
MŽP č. j. 44520/ENVV/06 ze dne 29.6.2006

Vedoucí zakázky:



RNDr. Jiří Urban, Ph.D.

Datum zpracování oznámení: 30. 10. 2008

Na zpracování oznámení se podíleli:

Jméno a příjmení	Bydliště	Firma	Telefon
Ing. Pavel Cetl	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 334
Ing. Petr Mynář	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 315
Ing. Lucie Peková	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 321
Ing. Vlasta Pospíšilová	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 331
RNDr. Jiří Urban, Ph.D.	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 332
Ing. Věra Vyšínová	Brno	AMEC, s.r.o.	543 428 335

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 9, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

Obsah

Zpracovatelé oznámení 1
Obsah 2
Úvod 4
ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI 5
A.1. Obchodní firma 5
A.2. IČ 5
A.3. Sídlo 5
A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele 5
ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU 6
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 6
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 6
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru 6
B.I.3. Umístění záměru 6
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry 7
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění 7
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru 8
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení 13
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků 13
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat 13
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH 14
B.II.1. Půda 14
B.II.2. Voda 14
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje 15
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu 15
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH 15
B.III.1. Ovzduší 15
B.III.2. Odpadní voda 16
B.III.3. Odpady 16
B.III.4. Ostatní 17
B.III.5. Rizika vzniku havárií 17
ČÁST C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 18
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ18
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 19
C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví 19
C.II.2. Ovzduší a klima 19
C.II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky 21
C.II.4. Povrchová a podzemní voda 22
C.II.5. Půda 23
C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje 24
C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy 25
C.II.8. Krajina 31
C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky 31
C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura 31
C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí 32
ČÁST D ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 33
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI 33
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví 33
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima 33
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky 34
D.I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu 34
D.I.5. Vlivy na půdu 35
D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje 35
D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy 36

D.I.8. Vlivy na krajinu 36
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky 37
D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu 37
D.I.11. Jiné ekologické vlivy 37
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI 37
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE 37
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ 38
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ 38
ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 39
ČÁST F DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE 40
F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE 40
F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE 40
ČÁST G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU 41
ČÁST H PŘÍLOHY 42

Úvod

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

II/379 TIŠNOV - DRÁSOV PRŮTAH

je vypracováno ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb. (dále jen zákon). Je zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona a slouží jako základní podklad pro provedení zjišťovacího řízení podle § 7 uvedeného zákona.

Záměr je dle přílohy č. 1 zákona zařazen následovně:

kategorie II, bod 9.1, sloupec B:

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

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

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

ČÁST A
ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

PK Ossendorf, s.r.o.

A.2. IČ

25564901

A.3. Sídlo

Tomešova 503/1
602 00 Brno

A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Ing. Jiří Ráček

PK Ossendorf, s.r.o.
Tomešova 503/1
602 00 Brno

tel.: 543 516 544

e-mail: racek@pk-ossendorf.cz

ČÁST B
ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

II/379 Tišnov - Drásov průtah

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je následující:

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

Dle §4 uvedeného zákona patří záměr pod odstavec (1) písmeno c) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle §7.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Délka rekonstruovaného úseku	4,01 km	
Kategorie silnice po úpravě	extravilán:	S 7,5/50 (dle ČSN 736101)
	intravilán:	MS2 7,5/50 (dle ČSN 736110)

B.I.3. Umístění záměru

Záměr je umístěn následovně.

Kraj	Jihomoravský
Obec	Tišnov, Drásov
Katastrální území	Tišnov, Drásov

Rekonstruovaný úsek silnice II/379 tvoří část mezi koncem města Tišnova po hranice k.ú. Drásov a k.ú. Malhostovice.

Celkové řešení je v souladu s platnou ÚPD.

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

Umístění záměru je zřejmé z následujícího obrázku (podrobná situace viz. příloha 1 tohoto oznámení).

Obr.: Umístění záměru

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

Charakterem záměru je rekonstrukce silnice II/379, zajišťující propojení Velké Bíteše a Vyškova, v úseku mezi koncem obce Tišnova po hranice k.ú. Drásov s k.ú. Malhostovice (km 20,30 - km 24,31). Celková délka rekonstruovaného úseku je 4,01 km.

Samotná rekonstrukce je prováděna za účelem zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, z toho důvodu nelze příliš uvažovat o kumulaci vlivů s jinými záměry a to včetně výhledové realizace komunikace R43 (křížení s II/379 na předělu k.ú. Drásova a Malhostovic). K časově omezené kumulaci vlivů s jinými záměry by tedy mohlo dojít zejména při výstavbě, nicméně v současné fázi projektové přípravy není známo, že by v dotčeném území byly připravovány takové záměry, u kterých by s ohledem na jejich charakter a rozsah při výstavbě mohlo dojít ke kumulaci vlivů.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Řešený úsek silnice II/379 je v současné době v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, tak pro pěší. Nevyhovující je nehomogenní kategorie vozovky, především v extravilánu. Nevhodným prvkem na trase je střídaní řady malých směrových oblouků a dlouhých přímých úseků v obci a před vjezdem do obce. Toto má za následek, že není zajištěna plynulost dopravy, což vede k riskantnímu chování řidičů v nepřehledných úsecích a vyšším rychlostem průjezdu obcemi.

V obci Drásov se vyskytují následující závady, které je třeba řešit:

- dlouhý přímý úsek od Tišnova evokuje rychlou jízdu na vjezdu do obce,
- špatné rozhledové poměry na křižovatce v centru obce způsobené zástavbou a tvarem křižovatky (bodová závada),
- nevhodně navržený stávající systém odvodnění komunikace,
- zastávky autobusu umístěné v místech se špatnými rozhledovými poměry,
- chybějící ochrana chodců při přecházení vozovky v dlouhých přímých úsecích silnice,
- nesystémové uspořádání parkovacích stání.

Realizací navržených úprav silnice II/379 v řešeném úseku dojde k trvalému zlepšení technického stavu silniční sítě v dané oblasti.

Umístění záměru je vázáno na stávající trasování komunikace a není řešeno ve více variantách.

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

Výkresová dokumentace je doložena v příloze 1 tohoto oznámení. Celkové řešení záměru je v souladu s platnou ÚPD.

Stavba je rozdělena na následující stavební objekty:

000 Demolice a příprava území
- SO 001 Příprava území
- SO 002 Demolice

100 Komunikace a chodníky
- SO 101 Silnice II/379
- SO 104 Obrubníky-Tišnov
- SO 105 Chodníky, parkovací stání-Drásov
- SO 110 Připojení nemovitostí-Tišnov
- SO 111 Připojení nemovitostí-Drásov
- SO 121 Dopravní značení
- SO 122 Přechodné dopravní značení
- SO 131 Objízdné trasy

200 Mosty, opěrné a zárubní zdi
- SO 201 Most v km 21,522 přes potok Lubě
- SO 205 Opěrná zeď v km 20,730-20,800
- SO 206 Zárubní zídka v Drásově u kostela

300 Vodovody a kanalizace
- SO 301 Odvodnění silnice II/379
- SO 302 Dešťová kanalizace-ostatní
- SO 311 Přeložky vodovodu
- SO 351 Zpevnění břehu potoka Lubě

400 Sítě sdělovací a silnoproudé
- SO 401 Přeložky sdělovacích kabelů
- SO 402 Přeložky místního rozhlasu - Drásov
- SO 421 Přeložky silnoproudých vedení
- SO 431 Přeložky VO - Tišnov
- SO 432 Přeložky VO - Drásov
- SO 441 Veřejné osvětlení - Drásov

500 Plynovody
- SO 501 Přeložky plynovodu

700 Objekty pozemních staveb
- SO 701 Oplocení
- SO 721 Přístřešky BUS-Drásov

800 Objekty úpravy území
- SO 801 Rekultivace stávajících komunikací
- SO 802 Rekultivace dočasných záborů
- SO 803 Terénní a vegetační úpravy

900 Všeobecné
- SO 951 Všeobecné konstrukce a práce

SO 001 Příprava území

Objekt zahrnuje přípravné práce před zahájením stavební činnosti na dílčích objektech stavby. Při rozšíření silničního tělesa dojde k nutnosti bourání stávajících oplocení, přístupů k nemovitostem apod. Do přípravy území bude dále zahrnuto kácení stromů a křovin a provizorní oplocení stavebních objektů. Veškerému kácení bude předcházet dendrologický průzkum (inventarizace dřevin), dle kterého se určí přesný rozsah kácení. Před zahájením jakýchkoliv stavebních prací bude nutné provést vytyčení a označení průběhu všech podzemních inženýrských sítí na místě.

SO 002 Demolice

Podél silnice II/379 v km cca 20,75-20,95 vlevo ve směru staničení se nachází areál cihelny, jehož část z důvodu změny trasy silnice bude zbourána. Po demolicích bude provedena úprava dotčených a stavbou nevyužitých ploch štěrkem, případně zatravněním.

SO 101 Silnice II/379

Objekt představuje úsek silnice dlouhý 4,01 km. Řešený úsek začíná na východním okraji města Tišnov, v části Trnec a dále pokračuje přes obec Drásov až na hranici k.ú. Drásov s k.ú. Malhostovice. Objekt rovněž zahrnuje zřízení okružní křižovatky v Drásově o vnějším průměru cca 30 m.

Směrové řešení

Směrově trasa převážně kopíruje současný stav. Z hlediska plynulosti trasy bude ovšem směrové vedení trasy v některých úsecích pokud možno vylepšeno, extrémně malé poloměry budou nahrazeny za větší a stejnosměrné oblouky řešeny „košovkou“ nebo nahrazeny jedním obloukem. Minimální poloměr je navržen R_{min} = 50 m v intravilánu a R_{min} = 90 m v extravilánu.

Výškové řešení

Výškově trasa převážně kopíruje současný stav. Minimální podélný sklon respektuje stávající stav, tj. 0,25% v intravilánu. V těchto případech je ovšem nutné zajistit odvodnění komunikace vhodným spádováním při kraji vozovky v odvodňovacím proužku.

Šířkové uspořádání

Silnice bude upravena na kategorii S 7,5/50 dle ČSN 736101. V průtahu obcemi bude volena odpovídající kategorie MS2 dle ČSN 736110 s obrubníky a případně chodníky. V Drásově je navržena základní kategorie MS2 7,5/50. Šířka jízdních pruhů bude 3,0 m. Na trase zůstane bodová závada cca v km 23,335 v Drásově, kde šířka zpevnění činí 5 m.

V následujícím přehledu je uvedena konkrétní kategorie a jí odpovídající staničení trasy.

Kategorie S 7,5/50

km 20,500 - 22,810; km 24,050 - 24,310

Jízdní pruh	2 x 3,00 =	6,00 m
Vodicí proužky	2 x 0,25 =	0,50 m
Celkem šířka zpevnění komunikace		6,50 m
Bezpečnostní odstup	2 x 0,50 =	1,00 m
Celkem volná šířka komunikace		7,50 m

Kategorie MS2 7,5/50

km 20,300 - 20,500; km 22,810 - 24,050

Jízdní pruh	2 x 3,00 =	6,00m
Vodicí proužky	2 x 0,25 =	0,50 m
Celkem šířka zpevnění komunikace		6,50 m
Bezpečnostní odstup	2 x 0,50 =	1,00 m
Celkem volná šířka komunikace		7,50 m

Konstrukce vozovky

Pro stanovení rozsahu oprav stávající silnice II/379 byla provedena diagnostika vozovky firmou IMOS. Na základě této diagnostiky byla navržena následující opatření:

- km 20,300-22,990 - výměna či recyklace okrajů a nový dvouvrstvý kryt,
- km 22,990-24,050 - výměna dvou vrstev krytu,
- km 24,050-24,310 - recyklace za studena na místě a nový dvouvrstvý kryt.

SO 104 Obrubníky-Tišnov, SO 105 Chodníky, parkovací stání Drásov

Objekty obsahují úpravu stávajících chodníků a zřízení nových v místech, kde nastala změna ve směrovém vedení trasy a dále v místech úprav křižovatek. Nové chodníky budou vybudovány rovněž podél autobusových zálivů, jako forma nástupiště. Povrch chodníku se předpokládá ze stejných materiálů jako okolní chodníky ve stávajícím stavu. Chodníky jsou navrženy v základní šířce 2 m, při zástavbě je chodník rozšířen o bezpečnostní odstup na 2,25 m. Ve stísněných podmínkách je šířka chodníku snížena až na 1 m.

Součástí SO 105 je také zřízení parkovacích zálivů. Pruhy pro parkovací stání jsou široké 2,5 m, délka jednoho stání činí 6,5 m. V Drásově je uvažováno se zřízením cca 26 podélných parkovacích stání, umístěných ve směru od Malhostovic.

SO 110 Připojení nemovitostí-Tišnov, SO 111 Připojení nemovitostí-Drásov

Objekty řeší úpravu připojení místních komunikací, účelových komunikací a sjezdů na silnici II/379.

Místní komunikace

Úhel křížení připojení místních komunikací je navržen v rozmezí 75°-90° tam, kde to místní podmínky umožňují, v ostatních případech je respektován stávající stav. Kategorijní šířky upravovaných komunikací vycházejí ze stávajícího šířkového uspořádání. Poloměry oblouků křižovatek jsou navrženy min. 6 m, výjimečně 4 m u obslužných komunikací s pojezdem osobních vozidel. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltových hutněných vrstev.

Účelové komunikace

Navržené účelové komunikace respektují ve většině případů stávající připojení, nově jsou uspořádány tak, aby úhel křížení připojení byl v rozmezí 75°-90°. Tam, kde není možné dodržet rozhledové poměry u stávajícího připojení, je navrženo přeložení účelové komunikace do příznivější polohy. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný v základním sklonu 2,5 %.

Sjezdy

V řešeném úseku jsou navrženy sjezdy na pozemky, případně k nemovitostem ve stávající poloze. Šířkové uspořádání sjezdů k nemovitostem je upraveno tak, aby byl zajištěn přístup hasičským vozům na přilehlé pozemky.

SO 121 Dopravní značení

U svislého dopravního značení se počítá zejména s novým osazením dopravních značek omezujících rychlost a doplněním informativních značek, které upozorňují na přechod pro chodce a únikové zóny.

SO 122 Přechodné dopravní značení

Přechodné dopravní značení bude sloužit k navádění vozidel během uzavírky silnice II/379.

SO 131 Objízdné trasy

Během výstavby rekonstrukce silnice II/379 bude stávající komunikace vzhledem k náročnosti provádění výstavby uzavřena v celé délce, přičemž stavba bude rozdělena do několika etap, které umožní průjezdnost daných úseků stávající silnice.

SO 201 Most v km 21,522 přes potok Lubě

Stávající most ev.č. 379-011 je ve značně zchátralém stavu. Nosná konstrukce mostu je tvořena z prefabrikátů doplněná monolitickou deskou. Vzhledem ke stávajícímu šířkovému uspořádání a špatnému technickému stavu je navrženo stávající most úplně vybourat a na jeho místě vystavět nový. Předpokládá se zřízení mostu pomocí železobetonových prefabrikátů o vnitřním rozměru cca 3,00 x 2,00 m.

SO 205 Opěrná zeď v km cca 20,730-20,800

V km 20,730-20,800 v k.ú. Tišnov se nachází silnice II/379 v těsné blízkosti potoka Lubě, kde v současnosti dochází k erozi břehů a k lokálním záplavám. K zajištění ochrany a stability břehu potoka je v tomto místě navržena opěrná zeď z monolitického betonu.

SO 206 Zárubní zídka v Drásově u kostela

Výstavba okružní křižovatky na silnici II/379 v centru Drásova si vyžádá lokální zásah do zárubní zídky před kostelem. Bude nutné provést částečnou demolici zídky a výstavbu nové. Předpokládá se opětovné využití stávajího materiálu zídky v závislosti na jeho kvalitě.

SO 301 Odvodnění silnice II/379

V intravilánu obce je voda zachycena při krajnici odvodňovacími proužky, které jsou vyspádovány v min. sklonu 0,5 % do vpustí. Ty jsou připojeny do dešťové kanalizace ve správě obce.

Ve volné krajině vody z komunikace zachycují trativody a příkopy podél projektované silnice a dále odvádějí tyto vody přes nově navržené propustky DN min. 600 mm do přilehlého terénu.

SO 302 Dešťová kanalizace-ostatní

Při výstavbě okružní křižovatky dojde k posunu šachet kanalizační sítě. Z tohoto důvodu bude nutno některé přípojky z bočních ulic novým podmínkám přizpůsobit. Vzhledem k připravované stavbě nové kanalizace bude možno detaily řešení upřesnit až v dalším stupni PD.

SO 311 Přeložky vodovodu

Stavbou procházejí místní vodovody souběžně se stávající komunikací. Tyto jsou umístěné převážně v chodníku a plochách přiléhajících k silnici. V místech vychýlení silnice z původní trasy, při úpravách křižovatek a projektovaných autobusových zastávkách do zálivu dojde ke střetu s těmito sítěmi a bude je nutné přeložit. Silnici II/379 dále kříží dálkový vodovod, a to v km 24,061 Vírský vodovod (DN 1400). Dle stavu materiálu potrubí a hloubky uložení bude v dalších stupních projektové dokumentace rozhodnuto o případné přeložce tohoto vodovodu.

SO 351 Zpevnění břehu potoka Lubě

V úseku od km cca 20,730 do km cca 20,800 dojde ke zpevnění břehu v rámci objektu SO 205. Břeh přiléhající k silnici II/379 v úseku od km 20,900 až do km 21,450 bude lokálně, v místech ohrožených erozí, zpevněn kamennou rovnaninou. Použit bude lomový kámen, potřebná výška bude určena v dalším stupni projektové dokumentace po provedení hydraulického posouzení průtoku korytem. Předběžně je uvažováno s výškou 1,0 m na délce cca 200 m.

SO 401 Přeložky sdělovacích kabelů

Stavbou procházejí sdělovací kabely ve velké míře souběžně se stávající komunikací. Tyto jsou umístěné převážně v chodníku a plochách přiléhajících k silnici. V místech vychýlení silnice z původní trasy, při úpravách křižovatek a projektovaných autobusových zastávkách umístěných do zálivu, dojde ke střetu s těmito sítěmi a bude nutné je přeložit. Pod komunikacemi, kde se nacházejí nechráněné stávající sdělovací kabely, bude provedena dodatečná ochrana těchto kabelů půlenými chráničkami.

SO 402 Přeložka místního rozhlasu Drásov

Při úpravách křižovatek a autobusových zastávek v Drásově dojde k zásahu do vedení místního rozhlasu a bude nutné ho přeložit.

SO 421 Přeložky silnoproudých vedení

V řešeném úseku stavby se nacházejí také vedení nízkého napětí NN, vysokého napětí VN a velmi vysokého napětí VVN.

Sítě NN se nacházejí na začátku úseku stavby v rozmezí cca 600 m podél stávající silnice II/379 a dále v intravilánu obce Drásov. V místě vychýlení ze směrového vedení trasy stávající komunikace, při úpravách křižovatek a projektovaných autobusových zastávkách umístěných do zálivu dojde ke střetu se sítěmi nízkého napětí a bude nutné provést jejich přeložku. V místě křížení sítí nízkého napětí a komunikace budou nechráněné kabely dodatečné ochráněny půlenými chráničkami.

Úprava směrového vedení trasy si vyžádá přeložku vedení vysokého napětí cca v km 20,6 - 20,7, dále pak cca v km 21,3 - 21,4. Další průběh vedení vysokého napětí nemá na trasu projektované silnice zásadní vliv.

Vedení velmi vysokého napětí kříží stavbu silnice II/379 cca v km 22,15. Vzhledem k rozsahu stavby v tomto místě není nutné vedení velmi vysokého napětí překládat.

SO 431 Přeložky veřejného osvětlení - Tišnov, SO 432 Přeložky veřejného osvětlení - Drásov

Vedení veřejného osvětlení se shoduje s vedením sítí nízkého napětí. Stávající veřejné osvětlení bude dotčeno stavbou zejména při úpravách křižovatek a projektovaných autobusových zastávkách umístěných do zálivu. Tato skutečnost si vyžádá přeložení vedení a stožárů veřejného osvětlení.

SO 441 Veřejné osvětlení Drásov

Nové veřejné osvětlení je třeba vybudovat v místě zřízení vjezdové brány před obcí Drásov a rovněž budou v obci nově nasvětleny přechody pro chodce.

SO 501 Přeložky plynovodu

V řešeném úseku stavby se nacházejí vedení nízkotlakého plynovodu NTL, středotlakého plynovodu STL a vysokotlakého plynovodu VTL.

Vedení NTL plynovodu se nachází v obci Drásov, kde vlivem úpravy směrového vedení trasy v blízkosti projektované okružní křižovatky dojde k zásahu do vedení plynovodu a vyžádá si jeho přeložku.

Křížení STL plynovodu probíhá v km cca 22,89 v Drásově. V místě křížení se silnicí II/379 bude opatřeno plynové potrubí STL chráničkou.

Vedení VTL plynovodu kříží řešený úsek silnice II/379 cca v km 20,30, přičemž nedojde vlivem stavby k přímému zásahu do potrubí plynovodu a nebude jej tedy nutno překládat.

SO 701 Oplocení

Na přilehlých pozemcích silnice II/379 v km cca 20,75 – 20,95 se nachází areál cihelny, který je oplocen drátěným pletivem. Z důvodu změny polohy trasy silnice směrem do prostoru areálu cihelny bude stávající oplocení vybouráno a navrženo nové v odsunuté poloze.

SO 721 Přístřešky BUS - Drásov

V návrhu projektové dokumentace ve stupni investičního záměru se počítá se zřízením přístřešků pro cestující u zastávek autobusové dopravy. S ohledem na nevyjasněnou polohu projektovaných autobusových zastávek nejsou tyto přístřešky v projektu zakresleny. Skutečná potřeba přístřešků vyplyne z požadavků obcí na konkrétní polohu zastávek a možností šířkového uspořádání. Konkrétní poloha pak bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 801 Rekultivace stávajících komunikací

Stávající silnice, která nebude plnit nadále svoji funkci, bude rekultivována. Asfaltové vrstvy budou odstraněny a nahrazeny humózní hlínou a povrch bude ohumusován.

SO 802 Rekultivace dočasných záborů

Rekultivace dočasných záborů bude provedena po ukončení hlavních stavebních prací. Prostor dočasného záboru bude uveden do původního stavu a bude provedena biologická rekultivace.

SO 803 Terénní a vegetační úpravy

Terénní úpravy řeší oblasti, které vyžadují modelaci terénu. Jedná se především o místa, kde dochází k rekultivaci stávajících komunikací a úpravy nezpevněných ploch v blízkosti komunikací. Použitý materiál musí být nenamrzavý a zhutněný. Veškeré plochy, které budou vyžadovat terénní úpravy budou dodatečně ohumusovány a osety travním semenem.

Cílem vegetačních úprav je začlenit dopravní liniovou stavbu do krajiny a zmírnit její vliv v rámci urbanizovaných ploch. Rámcově se jedná o realizaci doprovodných vegetačních prvků v podobě výsadby vhodných druhů keřů lemujících silnici II/379, které budou posilovat nebo místy i převezmou úlohu záchytných bezpečnostních zařízení a v místech, kde to prostorové i bezpečnostní podmínky umožní, budou doplněny výsadbou vhodných druhů vzrostlých stromů, které budou plnit funkci krajinotvornou a hygienickou. Typy zmíněných vegetačních prvků budou vzájemně prostřídány tak, aby plynule navázaly na charakter krajinného rázu a dále jej rozvíjely.

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

Předpokládaný termín zahájení výstavby	v průběhu roku 2010
Předpokládaný termín uvedení do provozu	v průběhu roku 2011

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčeny jsou následující územně samosprávné celky:

kraj	Jihomoravský	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno tel: 541 651 111
obec	Město Tišnov	Městský úřad Tišnov Náměstí Míru 111 666 19 Tišnov tel.: 776 586 408

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

Územní rozhodnutí:	Městský úřad Tišnov Odbor územního plánování a stavebního řádu Náměstí Míru 346 666 19 Tišnov tel.: 549 439 719
Stavební povolení:	Městský úřad Tišnov Odbor územního plánování a stavebního řádu Náměstí Míru 346 666 19 Tišnov tel.: 549 439 719

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Celý záměr bude prováděn především v oblasti stávající silnice a jejím blízkém okolí.

V k.ú. Tišnov budou dotčeny (většinou pouze okrajově) následující parcely dle katastru nemovitostí:

345/1, 345/4, 452/2, 896, 1512/1, 1512/3, 1512/6, 1512/7, 1512/8, 1513, 1522/2, 1522/6, 1527/5, 1527/6, 1531/1, 1531/2, 1534/1, 1534/18, 1536/8, 1551/1, 1551/12, 1551/15, 1551/16, 1551/21, 1551/24, 1601/112, 1601/113, 1601/74, 1601/80, 1601/82, 1601/87, 1601/88, 1601/90, 1602/14, 1602/22, 1993, 2352/23, 2352/26, 2382, 2383.

Parcely náleží k druhům pozemků ostatní plocha (způsob využití: dobývací prostor, jiná plocha, manipulační plocha, ostatní komunikace, neplodná půda), vodní plocha (způsob využití: koryto vodního toku přirozené nebo upravené), v rámci zemědělského půdního fondu (ZPF) se pak jedná o druhy pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada (BPEJ: 35600, 31010).

V k.ú. Drásov budou dotčeny (většinou pouze okrajově) následující parcely dle katastru nemovitostí:

2, 3, 4, 5, 6, 7, 22, 23/1, 23/2, 27/1, 43/4, 43/5, 232/1, 278, 335/1, 336, 337, 338, 353, 354, 355, 356, 359, 362, 365, 367, 370, 375/1, 375/2, 382, 607/5, 608, 810/6, 818/1, 820, 824, 828/1, 832, 833, 834, 837, 842, 843, 852/1, 852/2, 852/3, 853, 854/1, 854/2, 857/2, 857/3, 858/1, 858/2, 859, 860, 861, 862, 863, 864/1, 864/2, 865/1, 961, 964, 965, 966, 967, 969, 975, 976, 977, 978, 979, 1178, 1857, 1859, 1860, 1861, 1862/2, 1863, 1864, 1865/1, 1865/10, 1865/9, 1866/1, 1890, 1891, 1892, 1893, 1895, 1896, 1897, 1898, 1936, 2194, 2403, 2498, 2499, 2500, 2509, 2510, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523/1, 2524, 2525, 2526, 2530, 2531, 2532, 2534, 2598/1, 2639.

Parcely náleží k druhům pozemků ostatní plocha (způsob využití: jiná plocha, manipulační plocha, ostatní komunikace, neplodná půda, hřbitov/urnový háj, silnice, zeleň, dráha), zastavěná plocha a nádvoří (způsob využití: společný dvůr, většina těchto pozemků bez označení způsobu využití), vodní plocha (způsob využití: koryto vodního toku přirozené nebo upravené), lesní pozemek (pozemek určený k plnění funkcí lesa-PUPFL), v rámci zemědělského půdního fondu (ZPF) se pak jedná o druhy pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada (BPEJ: 30200, 30810, 34078, 35600, 31000).

B.II.2. Voda

Provoz	pitná voda	bez nároků (provoz je bezobslužný)
	požární voda	bez nároků (mobilní zdroj)
	ostatní voda	bez nároků
Výstavba	pitná voda	spotřeba nespecifikována (běžná)

Pitná voda bude spotřebovávána při zabezpečování osobní hygieny stavebních dělníků. Půjde o relativně malá množství, přičemž odběry budou víceméně nahodilé dle momentální potřeby. Množství spotřebované pitné vody pro sociální účely bude závislé na rozsahu a intenzitě výstavby a z toho vyplývajícího počtu pracovníků a době trvání stavby. Tyto parametry nejsou známy a spotřebu lze pouze zhruba odhadnout v řádu jednotek m^3 denně. Voda pro hygienické potřeby bude zajišťována obvyklým způsobem (dovoz cisternou, případně napojení objektů na existující rozvody vody), a to podle charakteru a umístění staveništního zařízení (dočasné objekty zařízení staveniště, mobilní sociální zařízení, aj.).

ostatní (technologická) voda:	spotřeba nespecifikována (běžná)

Ostatní (technologická) voda bude spotřebovávána v procesu výstavby například pro přípravu betonových směsí, zvlhčování betonu v procesu jeho tuhnutí, mytí povrchu vozovky před pokládáním dalších konstrukčních vrstev vozovky apod. Pro technologické účely pro výrobu betonových směsí bude voda odebírána v místě výrobny, pro ostatní potřeby (zkrápění, čištění aj.) může být odebírána z místní sítě nebo se může dovážet cisternou, případně může být využito vody z povrchových zdrojů.

zdroj (prostor výstavby):	dovoz - cisterny, balená pitná voda
zdroj (výrobna betonových směsí):	vlastní zdroj

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Provoz	elektrická energie	bez nároků
	zemní plyn	bez nároků
Výstavba	pohonné hmoty	spotřeba nespecifikována (běžná)
	elektrická energie	spotřeba nespecifikována (běžná)
	tlakový vzduch	spotřeba nespecifikována (běžná)
	konstrukční materiály	štěrkopísek, štěrk (makadam) asfaltový beton cement, vápno geotextilie svodidla, obrubníky, zámková dlažba, propustky železobetonové mostní konstrukce (prefabrikované, případně monolit) směrové sloupky, dopravní značení aj.
	poznámka	vše jednorázově, bez nároků na pravidelný odběr

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

Provoz	intenzita dopravy	beze změny

Charakterem záměru je rekonstrukce stávající silnice. Nedochází proto ke vzniku nové dopravní trasy, která by převzala dopravní zatížení z jiných komunikací. Intenzity dopravy po realizaci záměru proto budou odpovídat stávajícímu stavu, resp. trendu. Záměr nevyvolává nároky na realizaci dalších komunikačních staveb ani bezprostřední zvýšení celkového počtu vozidel, pohybujících se po komunikacích.

Výstavba	intenzita dopravy	variabilní (jednotky, špičkově desítky vozidel za den)
	druh vozidel	převážně nákladní

Intenzita stavební dopravy nepřekročí počet nejvýše několika desítek nákladních automobilů za den. Během výstavby bude stávající komunikace vzhledem k náročnosti provádění výstavby uzavřena v celé délce. Objízdná trasa je navržena z Tišnova po silnici II/385 na Hradčany, Čebín a Kuřim, odkud dále povede po silnici II/386 po připojení na silnici I/43, kde bude objízdná trasa pokračovat ve směru na Lipůvku. Z této objízdné trasy bude umožněno místní dopravě odbočit z Hradčan po silnici III/38525 do Drásova a z Čebína bude totéž umožněno po silnici III/37913 do Drásova a po silnici III/38529 do Malhostovic.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Předkládaný záměr nevnáší do území nové zdroje znečišťování ovzduší.

Rekonstrukce komunikace II/379 nevyvolá zvýšení intenzit dopravy v dotčeném území, v tomto ohledu tedy nedochází ke změně emisí do ovzduší oproti situaci bez realizace záměru. Výškový profil komunikace zůstává bez výrazných změn, z hlediska emisí je tedy významnější změnou pouze realizace kruhového objezdu v obci Drásov, který bude mít za následek mírné navýšení emisí z dopravy v jeho bezprostřední blízkosti (změna předností v jízdě a rychlostí v blízkosti křižovatky). Podrobněji viz rozptylová studie (příloha 3 tohoto oznámení).

Emise z dopravy na rekonstruovaném úseku komunikace II/379 při uvažování výhledových intenzit dopravy (2030) jsou následující[1]:

Tab.: Emise z dopravy (kg. km^{-1}. den^{-1})

TZL	SO_2	NOx	CO	CxHy
0,249	0,016	3,962	3,109	0,992

B.III.2. Odpadní voda

Provoz — srážkové vody — cca 24 000 m^3/rok

(Množství odvedených vod ve skutečnosti do konečného recipientu neodteče v celém objemu, část srážek se odpaří či zasákne dřív, než doteče do recipientu.)

Pozn.: Za odpadní vody lze považovat vody srážkové, tedy vody, jejichž zdrojem jsou atmosférické srážky (dešťové, sněhové) a které budou odvedeny ze zpevněného povrchu komunikace, přilehlých svahů a násypů a mostních těles.

Projektovaná komunikace má navržen systém odvodnění v závislosti na území, kterým prochází. V intravilánu obce je voda zachycena při krajnici odvodňovacími proužky, které jsou vyspádovány v min. sklonu 0,5 % do vpustí. Ty jsou připojeny do dešťové kanalizace ve správě obce. Ve volné krajině vody z komunikace zachycují trativody a příkopy podél projektované silnice a dále odvádějí tyto vody přes nově navržené propustky DN min. 600 mm do přilehlého terénu.

Výstavba — splaškové vody — řádově jednotky m^3/den
(staveniště - jímky, mobilní WC)

srážkové vody — řádově jednotky a postupně desítky m^3

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

technologické vody — spotřeba nespecifikována (běžná)
(výroba betonu a jeho zkrápění, apod.)

B.III.3. Odpady

Tab.: Předpokládaný vznik odpadů při výstavbě

Katalogové číslo odpadu	Kategorie odpadu	Název odpadu
17 05 01	O	Výkopová zemina nebo kameny
17 01 01	O	Beton
17 01 17	O	Směsný stavební a demoliční odpad
17 03 01	N	Asfaltové směsi s obsahem dehtu
17 06 01	N	Izolační materiál s obsahem azbestu
15 01 10	N	Obaly se zbytky nebezpečných látek
20 03 01	O	Směsný komunální odpad
Za odpad nejsou považovány výkopové zeminy, z části budou využity v rámci stavby na zpětný zásyp stavební rýhy. Rovněž při mýcení se nejedná o produkci odpadů, ale o těžbu dřeva. Odpady budou předávány oprávněné osobě a odváženy z místa vzniku nebo po naplnění sběrné nádoby k využití nebo ke zneškodnění. Likvidaci odpadů bude provádět firma, nebo více firem, mající pro likvidaci takovýchto odpadů příslušné oprávnění. Problematika odpadů je bezproblémově řešitelná v rámci platné legislativy.		

Tab.: Přehled odpadů vznikajících při údržbě komunikace

Kód	Kategorie	Název
200201	O	Biologicky rozložitelný odpad
200301	O	Směsný komunální odpad
200302	O	Uliční smetky
Během provozu budou vznikat odpady především při čištění a zimní údržbě. Objem odpadů bude proměnlivý, v závislosti na četnosti údržby a aktuálních klimatických podmínkách. Tyto odpady budou ukládány na příslušnou skládku, případně nabídnuty k využití v kompostárně (odpad biologicky rozložitelný).		

[1] Pro výpočet byl použit program MEFA 02 doporučený Ministerstvem životního prostředí.

B.III.4. Ostatní

Hluk — provoz — bez významných změn

Záměrem je rekonstrukce stávající silnice, intenzity dopravy po realizaci záměru proto budou odpovídat stávajícímu stavu resp. trendu. V tomto ohledu proto nedochází ke změně emitovaných hladin hluku oproti stávající situaci. Z hlediska hlukových emisí je nejvýznamnější realizace nového povrchu vozovky a v obci Drásov zejména vybudování kruhového objezdu.

Emitovaný hluk bude úměrný počtu projíždějících vozidel a je stanoven ve smyslu Metodických pokynů v hlukové studii (příloha 2 tohoto oznámení). Vzhledem k tomu, že zmíněné Metodické pokyny uvažují jako vstup do výpočtu skladbu a intenzitu dopravního proudu a výpočtové hladiny akustického tlaku vozidel (nikoliv hlukové emise jednotlivých vozidel), nejsou zde tyto uváděny. Jsou součástí zmíněných Metodických pokynů.

výstavba — do L_A = 90 dB/5 m

Hluk v období výstavby je jen obtížně kvantifikovatelný vzhledem k jeho různorodosti po celou dobu výstavby a neznámým parametrům provozovaných stavebních strojů. Protože však nebude budováno nové zemní těleso komunikace (jde o opravu stávající silnice), lze očekávat, že provoz těžkých zemních strojů bude omezen. Nejvýznamnější hluk se tedy dá očekávat od dopravy materiálu těžkými nákladními vozidly a bourání stávajících vozovek. Hluk běžných rypadel se pohybuje v rozmezí 80 až 90 dB(A) ve vzdálenosti 5 m, hluk těžkých nákladních vozidel 75 až 85 dB(A) v téže vzdálenosti, obdobně tak i hluk dalších možných stavebních mechanismů. Stroje nebudou provozovány nepřetržitě, což povede k omezení celkové ekvivalentní hladiny hluku.

Vibrace — bez produkce/beze změny

Významné vibrace nebudou produkovány ani v období provozu, ani v období výstavby. Oproti současnému stavu dochází ke zlepšení situace v důsledku lepší kvality nové vozovky.

Záření — bez produkce/beze změny

Záměr není zdrojem ionizujícího ani neionizujícího záření. Po dobu výstavby je možné použití vysílaček, mobilních telefonů, případně defektoskopických přístrojů, vždy v souladu s jejich licenčními podmínkami a tím i hygienickými požadavky.

Další fyzikální nebo biologické faktory: nepřichází v úvahu

B.III.5. Rizika vzniku havárií

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Oproti stávajícímu stavu dochází spíše k celkovému snížení dopravní nehodovosti a z toho vyplývajících rizik.

ČÁST C
ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Dotčené území nepatří do žádného dalšího území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny. To prakticky znamená:

- V dotčeném území se nenachází žádné maloplošné či velkoplošné zvláště chráněné území.
- V dotčeném území se nenacházejí lokality soustavy Natura 2000.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do územních systémů ekologické stability (nadregionální, regionální, lokální úroveň).
- Posuzovaný záměr se dotýká významných krajinných prvků registrovaných i neregistrovaných.
- Dotčené území není součástí přírodního parku.
- V dotčeném území se nenacházejí památné stromy a přechodně chráněné plochy.

Realizací záměru dojde ke kácení dřevin.

Území v působnosti Stavebního úřadu Tišnov patří mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, uvedené ve sdělení MŽP ČR č. 9, uveřejněné ve věstníku MŽP, částka 4 z dubna 2008.

Na území oznamovaného záměru se nevyskytují povrchové vody, území neleží ve vyhlášeném záplavovém území a neleží v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje. Dotčené území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Část území leží ve zranitelné oblasti dle NV č. 103/2003Sb.[1]

V dotčeném území se nenacházejí kulturní ani historické památky podléhající zákonu č. 20/1987Sb., o státní památkové péči, v platném znění, evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky.

V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost navrhovaného záměru.

[1] Nařízení vlády č. 103/2003 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech.

C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Posuzovaný úsek silnice prochází stávající trasou, v převážné části délky bez kontaktu s obytnou zástavbou. Do kontaktu s obytnou zástavbou se dostává v těchto prostorech:

Drásov	V Drásově žije celkem 1 181 obyvatel (k 31.12.2007). Z tohoto počtu se záměr dotýká několika desítek až stovek jednotek osob, žijících v bezprostředním okolí silnice.
Tišnov	V Tišnově žije celkem 8 485 obyvatel (k 31.12.2007). Z tohoto počtu se záměr dotýká několika jednotek, max. několika desítek jednotek osob, žijících v bezprostředním okolí rekonstruovaného úseku silnice.

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

C.II.2. Ovzduší a klima

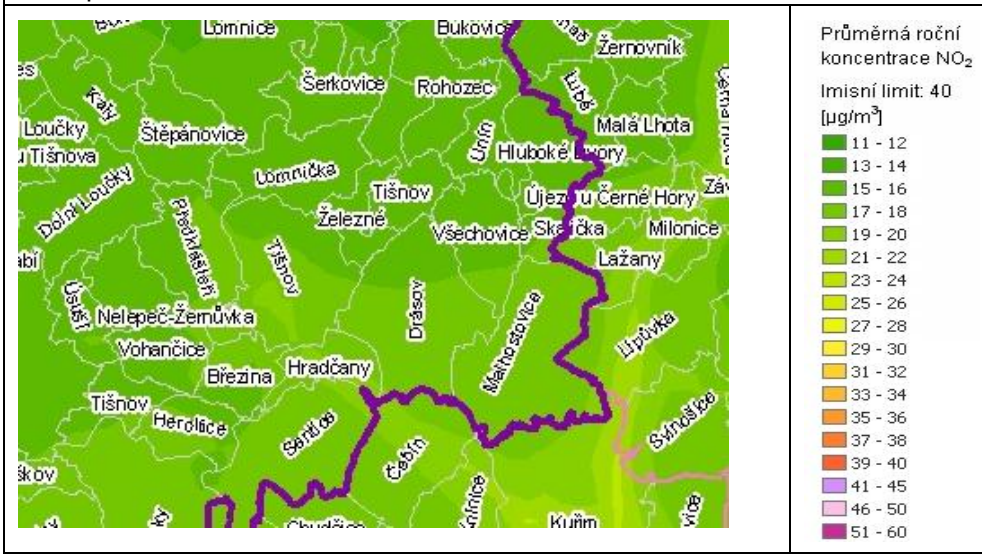
Kvalita ovzduší

Území v působnosti Stavebního úřadu Tišnov patří (dle Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP č. 4, publikovaném ve sdělení MŽP ČR č.9, uveřejněné ve věstníku MŽP, částka 4 z dubna 2008) mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), z důvodu překračování imisního limitu pro maximální 24hodinové koncentrace PM_{10} na 32,4 % území.

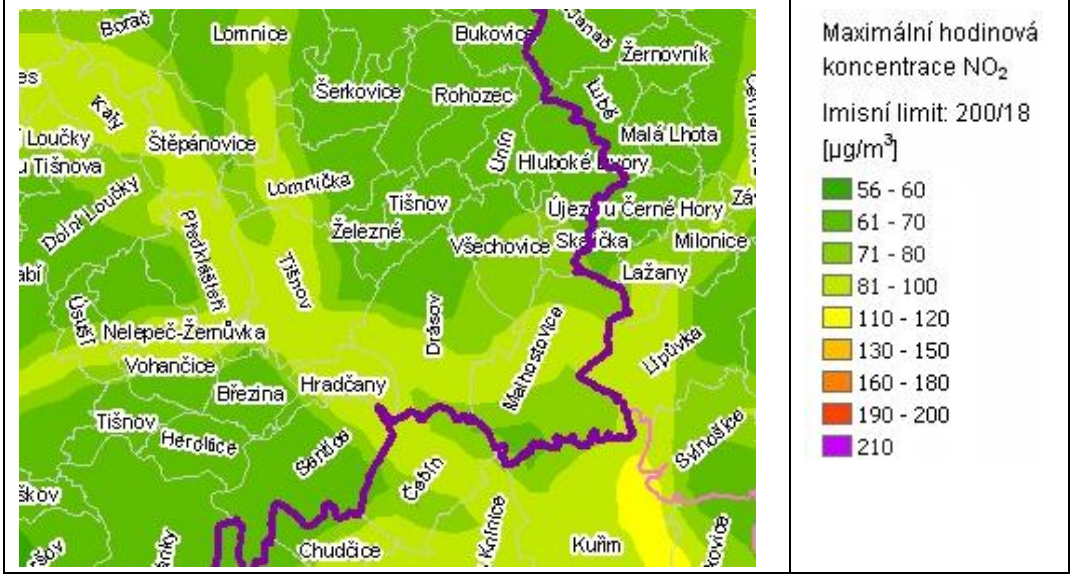
V hodnoceném území se nenachází žádná stanice imisního monitoringu provozovaná ČHMÚ. Pro podrobnější popis stávající imisní zátěže oxidem dusičitým (NO_2) a tuhými znečišťujícími látkami frakce PM_{10} byly proto využity údaje z rozptylové studie Jihomoravského kraje z roku 2007:

Oxid dusičitý (NO_2)

roční průměrná koncentrace NO_2



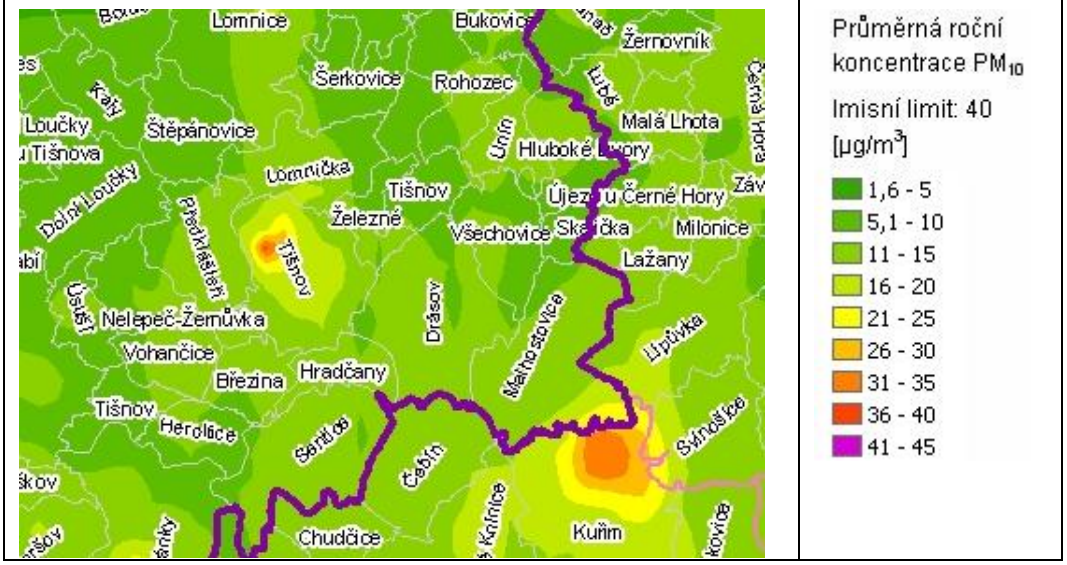
maximální hodinová koncentrace NO_2



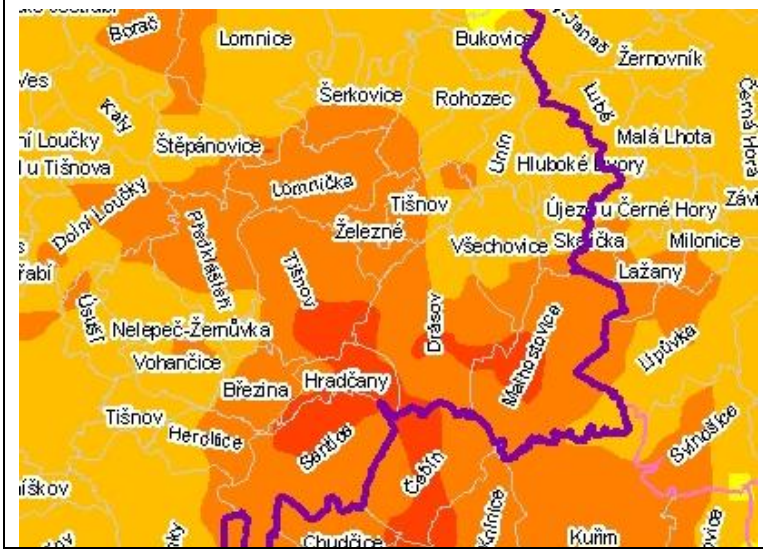
Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že v řešeném území (Tišnov – Drásov) dosahovala v době zpracování krajské rozptylové studie průměrná roční imisní koncentrace NO_2 17-20 µg.m^{-3} a maximální krátkodobá (hodinová) koncentrace NO_2 61-100 µg.m^{-3}.

Tuhé znečišťující látky frakce PM_{10}

roční průměrná koncentrace PM_{10}



maximální 24hodinová koncentrace PM_{10}



Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že v řešeném území (Tišnov – Drásov) dosahovala v době zpracování krajské rozptylové studie průměrná roční imisní zátěž tuhými látkami PM_{10} 5,1-20 $\mu g.m^{-3}$. Maximální krátkodobá (24hodinová) koncentrace PM_{10} dosahovala hodnoty imisního limitu (LV = 50 $\mu g.m^{-3}$) s podlimitní, resp. limitní četností 31 – 35 případů za rok.

Klimatické faktory

Z klimatického hlediska leží lokalita v mírně teplé klimatické oblasti MT11 a z části MT7, které jsou charakterizovány následovně:

Tab.: Klimatické charakterisktiky

Údaj	MT 11	MT 7
Počet letních dnů	40 - 50	30-40
Počet dnů s teplotou nad 10 °C	140-160	140-160
Počet mrazových dnů	110-130	110-130
Počet ledových dnů	30-40	40-50
Průměrná teplota v lednu	-2 - -3	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci	17-18	16-17
Průměrná teplota v dubnu	7-8	6-7
Průměrná teplota v říjnu	7-8	6-8
Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm	90-100	100-120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350-400	400-450
Srážkový úhrn v zimním období	200-250	250-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50-60	60-80
Počet dnů zamračených	120-150	120-150
Počet dnů jasných	40-50	40-50

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

Hluk

Záměr představuje opravu, resp. rekonstrukci existující silnice II/379. Ta prochází ve své většině mimo zastavěná území, bez kontaktu s obytnou zástavbou nebo jinými hlukově chráněnými prostory.

Nejbližší, resp. nejvíce dotčené chráněné venkovní prostory se nachází v obci Drásov, kde bude v místě stávající křižovatky komunikací II/379 a III/37913 vybudován kruhový objezd.

Stávající hluková situace v dotčeném území je dána zejména hlukem z dopravního provozu vázaného na uvedené komunikace.

Hygienické limity

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku (hygienický limit) pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb je pro hluk z hlavních pozemních komunikací uvažována hodnotami

$L_{Aeq,T}$ = 60 dB v denní době,
$L_{Aeq,T}$ = 50 dB v noční době.

S ohledem na historicky vzniklou hlukovou zátěž je uvažováno s limity pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích:

$L_{Aeq,T}$ = 70 dB v denní době,
$L_{Aeq,T}$ = 60 dB v noční době.

Takto korigované limity zůstávají zachovány i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Z modelového výpočtu hlukové zátěže z dopravního provozu v okolí křižovatky v obci Drásov (viz příloha 2 tohoto oznámení) vyplývá, že za stávajícího stavu jsou definované hygienické limity (s uvažováním korekce pro starou zátěž) prokazatelně plněny jak v denní, tak noční době.

Vibrace

Nejvýznamnějším zdrojem vibrací v dotčeném území je dopravní provoz na komunikacích.

Záření

V dotčeném území nejsou provozovány žádné významné zdroje neionizujícího nebo ionizujícího záření ani žádné výpusti radionuklidů do životního prostředí.

Ostatní

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

C.II.4. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Členění z vodopisného hlediska:

- hlavní povodí řeky 4-00-00 Dunaje,
- dílčí povodí 4-15-01 Svratka po Svitavu,
- drobné povodí 4-15-01-124 Lubě od Lažánky po Hradčanský potok

Potok Lubě pramení v severovýchodně od Rašova ve výšce 542 m n.m a ústí zleva do Svratky u Březiny v nadmořské výšce 245 m. Plocha jeho povodí je 82,1 km^2, délka toku je 23,5 km a průměrný průtok u ústí je 0,17 $m^3.s^{-1}$. Vodní tok Lubě není významným vodním tokem[1]. Jeho správcem je Zemědělská vodohospodářská správa.

V km 20,730-20,800 v k.ú. Tišnov se nachází silnice II/379 v těsné blízkosti potoka Lubě, kde v současnosti dochází k erozi břehů a k lokálním záplavám. K zajištění ochrany a stability břehu potoka je v tomto místě navržena opěrná zeď z monolitického betonu.

Vlastní území výstavby je suché, paralelně se záměrem protéká částí území vodní tok Lubě[2]. V území se nenachází žádná vodní plocha, prameniště či mokřad, není zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů a neleží ve vyhlášeném

[1] Ve smyslu vyhlášky ministerstva zemědělství č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, ve znění vyhlášky č.333/2003 Sb. a vyhlášky č.267/2005 Sb.

[2] Potok Lubě je přemostěn v km 21,522 (rekonstrukce silnice II/379) mostem ev č.379-011

záplavovém území. Posuzované území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Podle nařízení vlády č. 103/2003 Sb.[1] leží k.ú. Drásov (632104) ve zranitelné oblasti.

Podzemní voda

Rekonstruovaný a posuzovaný úsek je značen kilometráží 20,3 - až 24,3 km (zaokrouhleno). Vzhledem k charakteru stavby (liniová stavba) bude záměr posuzován podle jednotlivých dílčích částí tam, kde je to vhodné. Uvedené kilometráže v sekci Povrchová a podzemní voda a Horninové prostředí a přírodní zdroje jsou pouze orientační. Úseky byly získány přenesením do geologických map a tím mohlo dojít k zanesení určité míry nepřesnosti.

Dle Michlíček a kol. se území řadí k hydrogeologickému rajónu 522 - Boskovická brázda.

Perm boskovické brázdy

Permské sedimenty boskovické brázdy formují složitý hydrogeologický systém nepravidelně se střídajících průlinovo-puklinových kolektorů (slepence, pískovce až arkózy) a mezilehlých izolátorů (pískovce, prachovce), jejichž vzájemné prostorové uspořádání není možné vzhledem k nízké hydrogeologické prozkoumanosti postihnout. Vodohospodářsky nejvýznamnější je zóna dosahu pásma přípovrchového rozpojení hornin. Tyto sedimenty nevytváří pro oběh a jímání většího množství podzemní vody příliš vhodné prostředí.

Neogén

Ve formě denudačních zbytků se na území Boskovické brázdy zachovaly neogenní sedimenty petrograficky zastoupené jíly až jílovci a na bázi často písky, štěrky a slepenci. Zvodeň v miocenních sedimentech je vázána na badenský bazální kolektor, jehož mocnost je cca 10 – 50 m. Podzemní vody v neogenních (miocenních) sedimentech mají většinou zhoršenou kvalitu.

Kvartér

V rámci území mapového listu 24-321 Tišnov se nevyskytují hydrogeologicky významnější kolektory kvartérních sedimentů – ať již se jedná o průlinové kolektory údolních niv nebo vyšších terasových stupňů. V hluboce zaříznutém údolí regionální drenážní báze - v údolí Svratky - nejsou vyvinuty kvartérní fluviální sedimenty v takových mocnostech, aby vůbec mohly být předmětem vodohospodářského zájmu.

Pásma hygienické ochrany vod

V místě záměru se nenachází žádné pásmo hygienické ochrany vod. Nejsou zde evidovány odběry podzemní vody pro lidskou potřebu.

C.II.5. Půda

Pozemky pro rekonstrukci a rozšiřování silnice jsou vedle jiného i pozemky orné půdy, trvalého travního porostu a zahrady, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Kvalita zasažených pozemků ZPF, určená bonitovanými půdně ekologickými jednotkami (BPEJ) je následující:

- k.ú. Tišnov: BPEJ 35600, 31010
- k.ú. Drásov: BPEJ 30200, 30810, 34078, 35600, 3100

V k.ú. Drásov jsou dotčeny i pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Zařazení BPEJ do tříd ochrany zemědělské půdy je provedeno dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí České republiky ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu. Pozemky jsou řazeny do následujících tříd ochrany:

I. třída ochrany (BPEJ 35600, 30200, 31000). Do I. třídy ochrany zemědělské půdy jsou řazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech. Jejich odnětí se provádí pouze výjimečně, a to především v souvislosti s obnovou ekologické stability krajiny, popř. liniové stavby zásadního významu.

[1] Nařízení vlády č. 103/2003 Sb, o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech

II. třída ochrany (BPEJ 31010). Do II. třídy ochrany jsou situovány půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a zastavitelné.

III. třída ochrany (BPEJ 30810). Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuelní výstavbu.

V. třída ochrany (BPEJ 34078). Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

V místě plánovaného záměru se nachází následující hlavní půdní jednotky (dle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 327/1998 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci):

Černozemě luvické na sprašových pokryvech, středně těžké, bez skeletu, převážně s příznivým vodním režimem (BPEJ 30200, I. třída ochrany).

Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na spraších, středně těžké s mírně těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vláhovými poměry až sušší (BPEJ 31000, I. třída ochrany a 31010, II. třída ochrany).

Fluvizemě modální eubazické a mezobazické, fluvizemě kambické, koluvizemě modální na nivních uloženinách, často s podložím teras, středně těžké lehčí až středně těžké, zpravidla bez skeletu, vláhově příznivé (BPEJ 35600, I. třída ochrany).

Černozemě modální a černozemě pelické, hnědozemě, luvizemě, popřípadě i kambizemě luvické, smyté, kde dochází ke kultivaci přechodného horizontu nebo substrátu na ploše větší než 50 %, na spraších, sprašových a svahových hlínách, středně těžké a těžší, převážně bez skeletu a ve vyšší sklonitosti (BPEJ 30810, III. třída ochrany).

Půdy se sklonitostí vyšší než 12 stupňů, kambizemě, rendziny, pararendziny, rankery, regozemě, černozemě, hnědozemě a další, zrnitostně středně těžké lehčí až lehké, s různou skeletovitostí, vláhově závislé na klimatu a expozici (BPEJ 34078, V. třída ochrany).

C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Rekonstruovaný úsek je vymezen kilometráží 20,3 - 24,3 km (zaokrouhleno). Dále uvedené kilometráže jsou pouze orientační a vznikly přenesením do geologických map, čímž mohlo dojít k zanesení určité míry nepřesnosti.

Geomorfologické členění

Z geomorfologického hlediska se území záměru nachází v provincii Česká vysočina, Česko-moravské soustavě a dále

- v úseku km 20,3 – 22,6 v oblasti Českomoravská vrchovina, celku Hornosvratecká vrchovina, podcelku Nedvědická vrchovina, okrsku Žernovická hrásť
- v úseku 22,6 – 24,3 v oblasti Brněnská vrchovina, celku Boskovická brázda, podcelku Oslavanská brázda a okrsku Tišnovská kotlina.

Úroveň povrchu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 256 – 281 m.n.m.

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska zasahuje zájmové území v úseku 20,3 – 21,5 do jednotky boskovická brázda a v úseku 21,5 – 24,3 do jednotky karpatská předhlubeň

Boskovická brázda je asymetrická lineární pánev, která je vyplněna permokarbonskými usazeninami. V karpatské předhlubni jsou sedimentovány miocenní sedimeny.

Permokarbon boskovické brázdy

Předneogenní podklad se řadí k permokarbonu boskovické brázdy. Je reprezentován červenými a žlutošedými arkózami a arkózovými pískovci. Zbarvení je způsobeno buď limonitem (červená barva) nebo hematitickým pigmentem (žlutošedé zabarvení). Jsou středně zrnité a na plochách se nachází slída. Jedná se o mineralogicky a strukturně nezralý pískovec.

Neogén

Neogénní uloženiny, které se zachovaly na permokarbonu, jsou vyvinuty ve štěrkovém i pelitickém vývoji a jsou zachovány především v depresi Boskovické brázdy (úsek 20,3 – 22 km). Petrograficky jsou zastoupené jíly až jílovci, na bázi často písky, štěrky a slepenci, jejichž mocnost může být i 100 m a více. Nejrozšířenějším sedimentem neogénu jsou zelenošedé vápnité jíly (tégl) místy rezavě skvrnité, paleontologicky zařazené do spodního badenu.

Kvartér

Povrch pokrývají vrstvy holocenního a pleistocenního stáří.

- 20,3 – 20,6 –deluviální písčitohlinité až hlinitopísčité sedimenty. Litologicky jde nejčastěji o hnědé jílovité hlíny až jíly s variabilním písčitým podílem.
- 20,5 – 21,6 – fluviální hlinitopísčité, místy štěrkovité sedimenty, uložené z říčky Lubě. Jejich mocnost je maximálně 2 m
- 21,6 – 24,3 – deluviální písčitohlinité až hlinitopísčité sedimenty, spraše a sprašové hlíny. Pokrývají značné plochy území o mocnostech většinou do 5 m. Jedná se o hnědožluté prachovité sedimenty se slabou jemně písčitou příměsí, vyplňující deprese reliéfu zvláště v Boskovické brázdě. Reprezentují z valné části sedimentaci svrchního pleistocénu (würm). Většinou jde o žlutohnědé až hnědé, místy načervenale až rezavě hnědé, jílovité až písčité hlíny s velmi kolísavým obsahem drobných úlomků o velikosti 1–3 mm, lokálně i kamenů metamorfovaných hornin do 2–5 cm, místy se smouhovitými písčitými polohami.

Jedná se o rekonstrukci. Svrchní vrstvy budou tvořeny konstrukcí vozovky. V intravilánu budou ve svrchních vrstvách konstrukce staveb, případně zásypy inženýrských sítí atd.

Surovinové zdroje, radon, sesuvy

V místě výstavby nejsou evidována ložisková území, nezasahuje zde ochranné pásmo ložiskového území, neuvažuje se s žádnou aktivní důlní činností. Typ stavby nevyžaduje měření radonu. Nevyskytují se zde potencionální ani aktivní svahové deformace, které by byly evidovány v centrální databázi sesuvu České geologické služby - Geofondu Praha. Zájmové území není poddolováno.

C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy

Biogeografická charakteristika území

Dle biogeografického členění České republiky (Culek et al., 1996) je řešené území součástí následujících jednotek.

Provincie	Středoevropské listnaté lesy
Podprovincie	Hercynská
Biogeografický region	Brněnský

Bioregion je tvořen okrajovou vrchovinou Hercynika; zabírá geomorfologické celky Bobravskou vrchovinu, střední část Boskovické brázdy, západní okraj Drahanské vrchoviny a východní okraj Křižanovské vrchoviny. Bioregion má protáhlý tvar ve směru S-J a plochu 812 km^2.

Bioregion leží na východním okraji hercynské podprovincie, patrný je panonský a karpatský vliv. Vliv Alp i zastoupení termofilních druhů je ale podstatně nižší, než v sousedním Jevišovickém bioregionu. Bioregion je tvořen soustavou granodioritových hřbetů a prolomů se sprašemi. V průlomových údolích řek se nachází stanovištní mozaika, se segmenty teplomilnými i podhorskými. V území převažuje 3. vegetační stupeň (dubovo-bukový) s významným zastoupením 2. bukovo-dubového stupně a ostrovů 4. bukového stupně. Do

netypické části bioregionu patří vyšší Hořická vrchovina s květnatými bučinami, která je velmi blízká charakteru Drahanské vrchoviny, a okrajové svahy Českomoravské vrchoviny, které tvoří přechod do Velkomeziříčského, popř. Sýkořského bioregionu.

Dodnes se zachovaly rozsáhlé dubohabřiny a bučiny (údolí Svitavy) a řada travnatých lad; převažuje orná půda.

Fauna a flóra

Terénní průzkum lokality byl proveden v 1. polovině srpna 2008 a pro účely oznámení záměru a vzhledem k jeho charakteru se jeví jako dostačující. Obecná charakteristika bioty širšího okolí záměru (Brněnský bioregion) byla provedena v předchozí podkapitole.

Za Tišnovem vede silnice II/379 podél potoka Lubě, přičemž v těchto místech protíná rozsáhlejší lesní porost protáhlý ve směru SZ-JV a přiléhající k východnímu okraji města. Na základě klasifikace biotopů uvedené v Katalogu biotopů (Chytrý et al., 2001) lze tento lesní porost přiřadit k biotopu "X9 Lesní kultury s nepůvodními dřevinami" (místy dominuje zejména *Pinus sylvestris* /borovice lesní/), dle Mapového serveru AOPK ČR s fragmenty přírodních biotopů "L3.1 Hercynské dubohabřiny", "L3.3 Karpatské dubohabřiny", "L5.1 Květnaté bučiny", "L5.3 Vápnomilné bučiny", "L5.4 Acidofilní bučiny", "L6.5 Acidofilní teplomilné doubravy", "L7.1 Suché acidofilní doubravy". Podél potoka Lubě je pak vyvinut biotop "L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy", místy pouze velmi omezeně, popř. chybí. Ve stromovém patře dominují druhy *Alnus glutinosa* (olše lepkavá) a *Fraxinus excelsior* (jasan ztepilý) a dále s druhy *Acer platanoides* (javor mléč), omezeně *Salix alba* (vrba bílá) a *Salix fragilis* (vrba křehká). Keřové patro je tvořeno zejména zmlazujícími jedinci stromového patra. V bylinném podrostu byli zaznamenány např. druhy *Aegopodium podagraria* (bršlice kozí noha), *Asarum europaeum* (kopytník evropský), *Galium aparine* (svízel přítula), *Urtica dioica* (kopřiva dvoudomá) a rovněž invazní druh *Impatiens glandulifera* (netýkavka žlaznatá), který místy zcela dominuje (v polohách u potoka zejména mimo souvislý lesní porost, popř. na jeho okrajích). Podél silnice v úseku průchodu lesním porostem se místy nachází stromořadí vzrostlých jedinců druhu *Acer platanoides* (javor mléč), plynule navazující na jasanovo-olšový luh. Z pohledu biodiverzity je významné, že potok Lubě se ve velké části úseku v dotčeném území (tzn. zejména v rámci lesního porostu) vyznačuje polopřirozeným až přirozeným korytem, napřímen je pak v prostoru rekreačních chatek na kraji Tišnova a před lesním porostem směrem na Drásov.

Po levé straně (směrem od Tišnova) se mezi silnicí a lesním porostem nachází polopřirozený luční porost (součást VKP U Drásovského mostu), přičemž cennější partie jsou přimknuty k lesu. V polohách u silnice je ruderalizovaný, přičemž stupeň ruderalizace se snižuje směrem k lesu. Rovněž je patrný gradient vlhkostních poměrů, od cca mezofytnějších poloh u silnice po xerofytnější polohy u lesa, kde navazuje na fragment biotopu "T4.1 Suché bylinné lemy" a vlastní lesní porost. Významný je v tomto prostoru nález druhu ***Aster amellus* (hvězdnice chlumní)**, řazeného dle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., v platném znění, do kategorie ohrožených druhů. Těžiště výskytu druhu v tomto prostoru je v bylinném lemu lesa, odkud expanduje i do sušších partií navazujícího lučního porostu. Rovněž zde byl učiněn nález druhu ***Mantis religiosa* (kudlanka nábožná)**, řazeného dle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., v platném znění, do kategorie kriticky ohrožených druhů.

Mezi lesním porostem a Drásovem silnice prochází zemědělskými plochami, přičemž je lemována stromořadím ovocných stromů (zejména *Malus domestica* /jabloň domácí/). Od Drásova ke konci řešeného úseku (hranice k.ú. Drásov a k.ú. Malhostovice) je silnice vedena rovněž zemědělskými plochami, chybí ovšem lemové dřeviny (stromořadí).

Nebyl proveden zoologický průzkum dotčeného území, kromě výše uvedeného nálezu *Mantis religiosa*.

Zvláště chráněná území

Dotčené území nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného (včetně ochranného pásma) zvláště chráněného území.

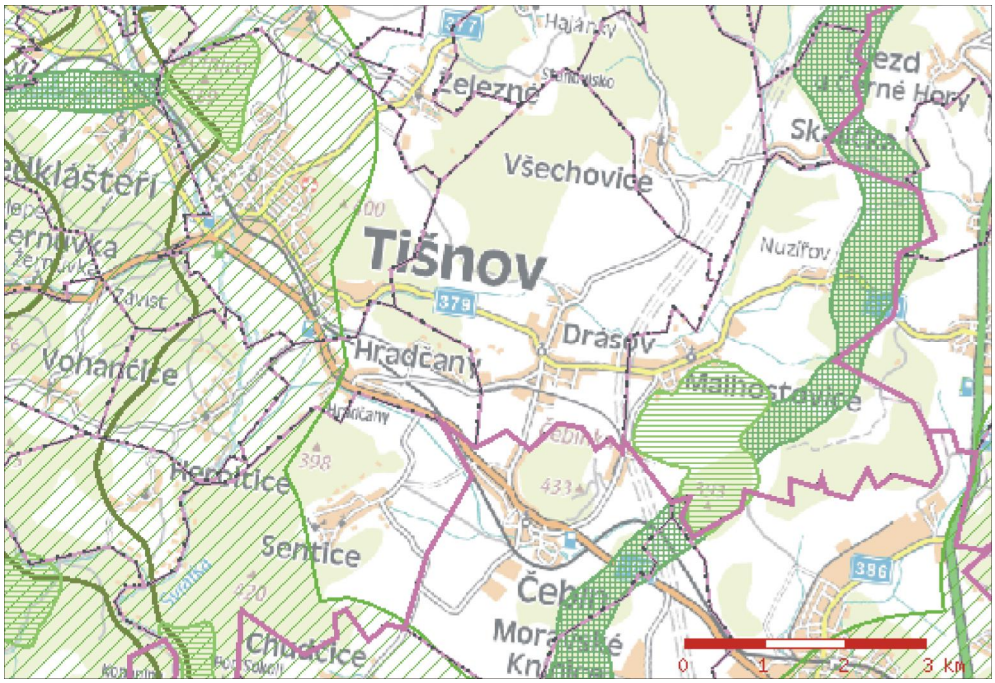
Lokality soustavy NATURA 2000

Záměr nezasahuje do žádné lokality v rámci soustavy Natura 2000. Nejbližšími jsou evropsky významné lokality Malhostovická pecka (CZ0622165) cca 600 m JV od záměru a evropsky významná lokalita Zkamenělá svatba (CZ0622215) cca 850 m JV od záměru.

Územní systémy ekologické stability

Záměr nezasahuje do územních systémů ekologické stability (ÚSES) na nadregionální a regionální úrovni.

Obr. ÚSES na nadregionální a regionální úrovni v širším okolí dotčeného území

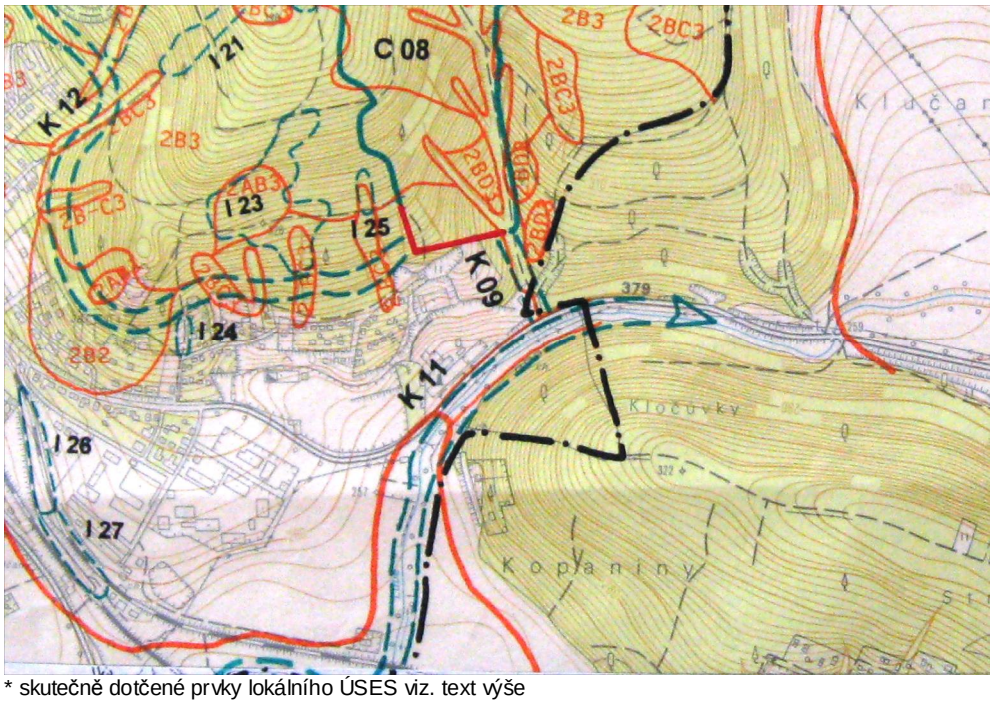


Informace o ÚSES na lokální úrovni byly zjišťovány na MěÚ Tišnov z Generelu lokálního ÚSES k.ú. Tišnov (Ekologické projektování, 1996) a z Generelu lokálního ÚSES k.ú. Drásov (Ekologické projektování, 1998).

V dotčeném území jsou lokalizovány prvky lokálního ÚSES. Vzhledem k charakteru záměru lze uvažovat pouze o potencionálním dotčení prvků lokálních ÚSES vázaných na nivu potoka Lubě. Ostatní prvky lokálního ÚSES v okolí nebudou realizací záměru dotčeny. Z potencionálně dotčených prvků ÚSES se jedná zejména o lokální biocentrum (LBC) C1 (LBC U Drásovského mostu) v k.ú. Drásov, které je východním směrem podél potoka Lubě propojeno lokálním biokoridorem (LB) K2 (LB Lubě) s LBC C2 (LBC Zahrádky; nebude dotčeno). Západním směrem se podél Lubě táhne v k.ú. Drásov LB K1 (LB Lubě), který v k.ú. Tišnov pokračuje jako LB K11 (LB Lubě).

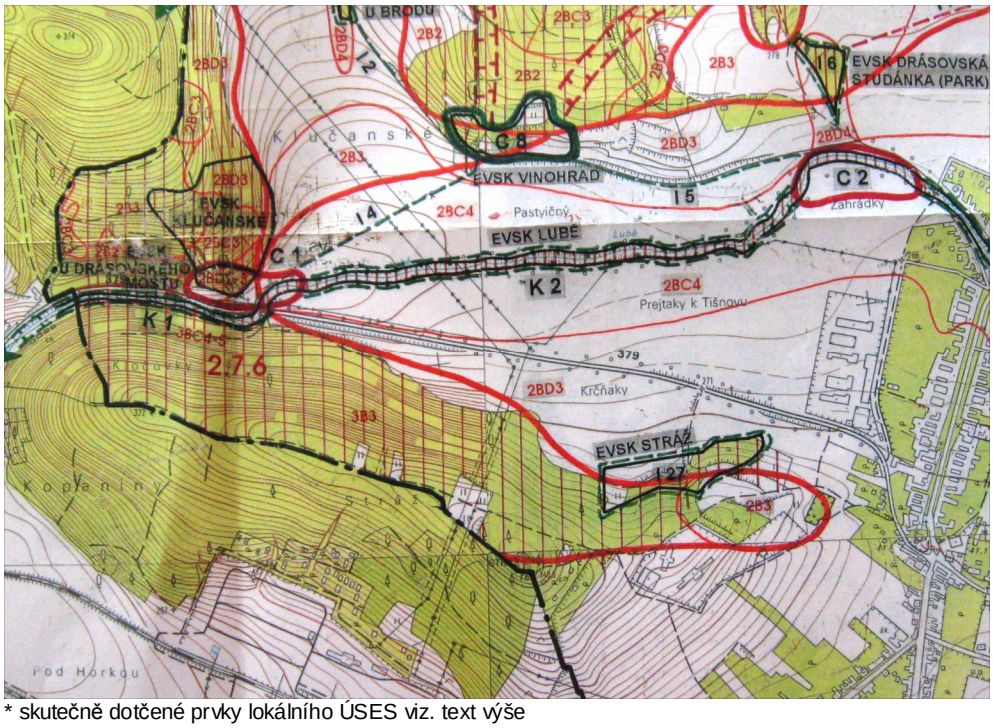
Z následujících map (ofoceno z Generelů ÚSES) je patrná lokalizace prvků ÚSES v dotčeném území a v následujícím textu je provedena jejich charakteristika (převzato z textové části Generelů ÚSES).

Obr. Prvky lokálních ÚSES dotčeného území* v k.ú. Tišnov



* skutečně dotčené prvky lokálního ÚSES viz. text výše

Obr. Prvky lokálních ÚSES dotčeného území* v k.ú. Drásov



* skutečně dotčené prvky lokálního ÚSES viz. text výše

LBC C1 (U drásovského mostu)

Katastrální území	Drásov
Typ prvku a biogeografický význam	lokální biocentrum v trase lokálního biokoridoru
Způsob vymezení a funkčnost	směrově lokalizované
Celková výměra	3 ha
Stupeň ekologické stability	1, 2, 3, 4

Kostra ekologické stability	registrovaný VKP U Drásovského mostu
Lesní porosty	470 E 0, 13
Ekotop	jižní úpatí svahu Klucaniny nad nivou Lubě v nadmořské výšce 260-270 m, niva Lubě, vodní tok
Charakteristika stávajícího stavu	travino-bylinná lada s keři na okraji převážně borových lesů; výskyt vzácných sucho- a teplomilných druhů rostlin-hvězdnice chlumní, černohlávek velkokvětý; niva upraveného toku, z velké části zorněná, břehový porost s převahou olše lepkavé
Pozn.	na základě vlastního terénního průzkumu lze konstatovat, že výše uvedená charakteristika stavu LBC neodpovídá úplně stavu skutečnému-zmiňovaná travino-bylinná lada byla zorněna, v současné době se v LBC nevyskytují, popř. pouze velmi omezeně
Cílová společenstva	les, trvalý travní porost, břehový porost
Návrh základních opatření	lada ponechat vývoji, ornou půdu zatravnit, pečovat o břehový porost
Pozn.	lze konstatovat, že management ponechání lad přirozenému vývoji je z pohledu cílových společenstev silně nevhodný, vedl by k sukcesnímu vývoji směrem k lesu a vymizení vzácných druhů rostlin i živočichů (v závislosti na cílovém společenstvu lze perspektivně doporučit občasnou seč, pastvu, popř. i lokální vypalování)

LB K2 (Lubě)

Katastrální území	Drásov
Typ prvku a biogeografický význam	lokální biokoridor
Způsob vymezení a funkčnost	jednoznačně lokalizovaný
Celková délka	1200 m
Stupeň ekologické stability	4
Kostra ekologické stability	VKP vodní tok (neregistrované)
Ekotop	místy upravené koryto potoka Lubě
Charakteristika stávajícího stavu	oboustranný souvislý břehový porost s převahou olše šedé s olší lepkavou
Cílová společenstva	břehový porost
Návrh základních opatření	zachovat souvislost břehových porostů, hospodařit jednotlivým výběrem

LB K1 (Lubě)

Katastrální území	Drásov
Typ prvku a biogeografický význam	lokální biokoridor
Způsob vymezení a funkčnost	jednoznačně lokalizovaný
Délka v k.ú.	250 m
Stupeň ekologické stability	4
Kostra ekologické stability	VKP vodní tok (neregistrované), EVLS
Ekotop	místy upravené koryto potoka Lubě
Charakteristika stávajícího stavu	oboustranný souvislý břehový porost s převahou olše šedé s olší lepkavou
Cílová společenstva	břehový porost
Návrh základních opatření	zachovat souvislost břehových porostů, hospodařit jednotlivým výběrem

LB K11 (Lubě)

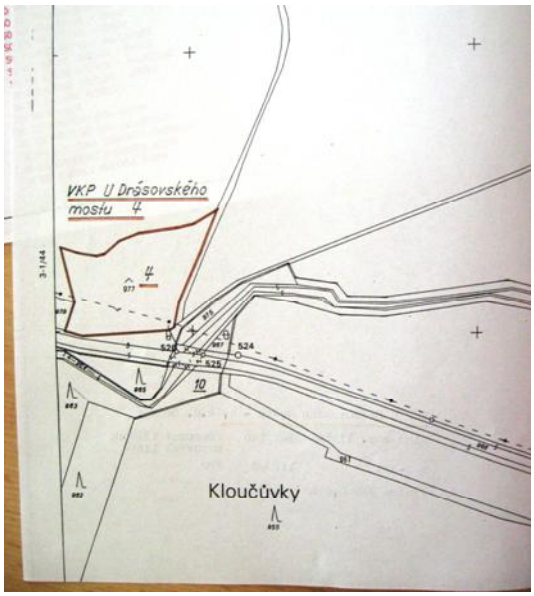
Katastrální území	Tišnov
Typ prvku a biogeografický význam	lokální biokoridor

Způsob vymezení a funkčnost	vymezený, funkční
Celková délka	700 m
Stupeň ekologické stability	3
Kostra ekologické stability	EVLS č. 41
Ekotop	vodní tok a jeho niva, zužující se mezi Klucaninou a Stráží
Charakteristika stávajícího stavu	souvislý oboustranný břehový porost s převahou olše lepkavé s příměsí jasanu a vrb; bylinný podrost je ruderalizován
Cílová společenstva	břehový porost s travino-bylinným lemem
Návrh základních opatření	citlivá údržba břehových porostů, zdravotní výběr; zabránit zorňování až k toku-ponechat travino-bylinný lem

Významné krajinné prvky

V dotčeném území se nachází registrovaný významný krajinný prvek-VKP U Drásovského mostu.

Obr. Situace VKP U Drásovského mostu



Dle materiálů dodaných MěÚ Tišnov je charakterizován následovně:

VKP U Drásovského mostu

Jižní úpatí svahu Klucaniny nad nivou Lubě v nadmořské výšce 260-270 m. Travino-bylinná lada s keři na okraji převážně borových lesů. Výskyt vzácných suchomilných a teplomilných druhů rostlin-hvězdnice chlumní, černohlávek velkokvětý. Bohatá entomofauna. Zásady péče: neorat, nehnojit, nezalesňovat.

Výsledky orientačního terénního průzkumu v prostoru VKP jsou uvedeny v podkapitole "Fauna a flóra".

V okolí dotčeného území se nachází několik dalších registrovaných VKP - ty však realizací záměru nemohou být již ovlivněny.

V dotčeném území se rovněž nachází několik neregistrovaných VKP - lesy, vodní tok a údolní niva.

Přírodní parky, památné stromy, přechodně chráněné plochy

Dotčené území není součástí žádného přírodního parku, nenacházejí se zde žádné památné stromy a rovněž přechodně chráněné plochy dle §13 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

C.II.8. Krajina

Krajinný ráz vychází především z trvalých ekosystémových režimů krajiny, daných základními ekologickými a přírodními podmínkami. V rámci antropogenních činností je krajinný ráz dotvářen do určitého souboru typických přírodních a člověkem vytvářených prvků, které jsou lidmi vnímány jako charakteristické, identifikující určitý prostor.

Vymezený úsek silnice, který má projít rekonstrukcí, začíná na nejvýchodnějším okraji Tišnova (ulice U Lubě), poblíž bývalého areálu cihelny, a končí v Drásově. Západní část silnice (úsek o délce cca 400 m) prochází suburbanizovaným okrajem Tišnova. Za cihelnou se silnice přibližuje k potoku Lubě a v souběhu prochází jeho úzkým, lesnatým údolím (v délce cca 800 m). Silnice pak tok kříží, dál na východ vstupuje komunikace do rozevřeného prostoru Boskovické brázdy, doplněná alejí ovocných dřevin a prochází polní krajinou, která je až ve větším odstupu lemována lesními celky. Východní úsek pak prochází zastavěným územím Drásova.

Silnice prochází odlišnými segmenty krajiny. Výrazně působí zalesněné kopce Klucaniny a vrchu Čebínka, vápencové suky Malhostovické Pecky a Drásovského kopečku a zaříznutý lesní úsek v údolí Lubě. Převážná část silnice však vede polní krajinou s velkoplošnou mozaikou scelených bloků orné půdy, nicméně obce jsou dosud obklopeny prstencem maloplošně členěné traťové plužiny, využívané jako záhumenky. Obce Drásov a Malhostovice si zčásti uchovaly svůj venkovský charakter, typu návesní ulicovky s převládající řadovou nízkopodlažní zástavbou domů se sedlovými střechami. Do jisté míry byl ovšem setřen v období uplynulých 50. let a současnou výstavbou rodinných domů.

C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky

Hmotný majetek

Podél silnice II/379 v km cca 20,75-20,95 vlevo ve směru staničení se nachází areál cihelny, jehož část z důvodu změny trasy silnice bude předmětem demolice.

Architektonické a historické památky

Dotčené území neleží v památkově chráněném území a nenacházejí se zde nemovité kulturní památky, podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. U silnice se nachází drobná solitérní architektura.

Nejblíže situované památky v sídelním útvaru Drásov je :

- kostel Povýšení sv. Kříže (číslo rejstříku 30057/7-701)

U silnice se nachází 2 objekty drobné solitérní architektury: vedle křížení silnice s potokem Lubě po levé straně (ve směru staničení) a dále po levé straně (ve směru staničení) před obcí Drásov.

Archeologická naleziště

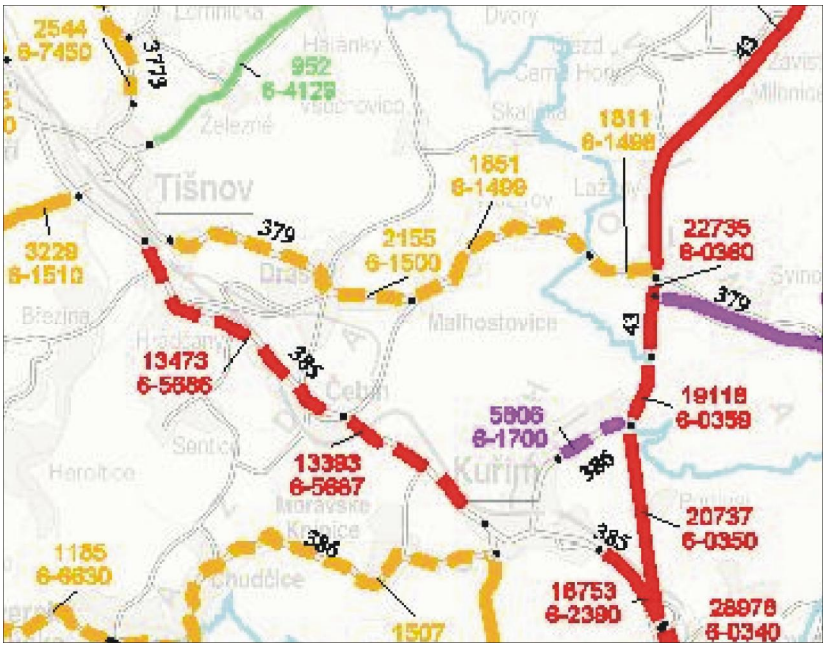
Při zásazích do terénu nelze (vzhledem k jejich latenci) předem vyloučit narušení nebo odkrytí archeologických nálezů.

C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura

Silnice II/379 zajišťuje propojení Velké Bíteše a Vyškova, přibližně v polovině úseku kříží silnici I/43, která tvoří spojnici části východních Čech a severní Moravy ve směru sever – jih, přes Svitavy a Brno na dálnici D1.

Dotčeným územím prochází silnice svojí historickou trasou, danou konfigurací terénu. Parametry silnice nevyhovují stávajícímu dopravnímu provozu, zejména z důvodu nehomogenní kategorie vozovky (hl. v extravilánu), střídání řady malých směrových oblouků a dlouhých přímých úseků v obci a před vjezdem do obce. To má za následek, že není zajištěna plynulost dopravy, což vede k riskantnímu chování řidičů v nepřehledných úsecích a vyšším rychlostem průjezdu obcemi. To je důvodem pro postupnou rekonstrukci silnice.

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



Tab.: Intenzity dopravy na silnici II/379, rok 2005 (vozidel/24 h)

Sčítací profil	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
6-1500*	465	1662	28	2155

* začátek sčítacího úseku: Tišnov-k.z., konec sčítacího úseku: zaús. III/38529 od Čebína

C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí

Pro dotčené území nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny.

ČÁST D
ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

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

Zdravotní vlivy a rizika

Záměrem nedochází ke změně stávající trasy, jde o rekonstrukci stávající silnice. Dopravní vlivy proto nejsou vnášeny do nového, doposud nedotčeného území. Realizací záměru nedochází k významné změně hygienické situace, pokud ke změně dojde, půjde spíše o zlepšení stávajícího stavu. Z hlediska znečištění ovzduší budou dodrženy požadované limitní hodnoty, stejně tak z hlukového hlediska. To je předmětem příslušných studií (hluková a rozptylová studie, viz přílohy 2 a 3 tohoto oznámení).

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

Sociální a ekonomické důsledky

K sociálním a ekonomickým vlivům nedochází.

Počet dotčených obyvatel

Do kontaktu s obytnou zástavbou se záměr dostává v Drásově. V kontaktu se silnicí žije souhrnně několik desítek až stovek obyvatel.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na kvalitu ovzduší

Stávající imisní zátěž zájmového území bude v důsledku výstavby ovlivněna emisemi z dopravy stavebních materiálů a zeminy a provozem stavebních strojů. Hlavními emitovanými škodlivinami bude prach a oxidy dusíku. Emise škodlivin však bude krátkodobá, omezená pouze na úvodní období výstavby a její vliv tedy bude nízký.

Vliv provozu záměru na imisní situaci v dotčeném území je dán dopravním provozem na rekonstruovaném úseku komunikace II/379, zejména na kruhovém objezdu v obci Drásov. Rozhodnými škodlivinami jsou oxidy dusíku a prachové částice.

Pro vyhodnocení nárůstu imisní zátěže NO_2 a PM_{10} v důsledku provozu záměru byl zpracován výpočet dle metodiky SYMOS 97, verze 2003 (viz příloha 3 tohoto oznámení).

Oproti tzv. nulové variantě dojde dle provedených výpočtů ve výhledovém stavu (rok 2030) k následujícímu nárůstu imisních koncentrací sledovaných látek:

NO_2: přírůstek průměrné roční koncentrace – max. 1,9 $\mu g.m^{-3}$
přírůstek maximální hodinové koncentrace – max. 3,9 $\mu g.m^{-3}$

PM_{10}: přírůstek průměrné roční koncentrace – max. 1,0 $\mu g.m^{-3}$
přírůstek maximální hodinové koncentrace – max. 1,6 $\mu g.m^{-3}$.

Jedná se o maximální hodnoty, které budou potenciálně dosaženy pouze v bezprostřední blízkosti kruhového objezdu, v ostatních částech zájmového území se realizace záměru prakticky neprojeví.

Při uvažování pozaďové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako za současného stavu, je tedy možné považovat budoucí celkovou imisní zátěž NO_2 (jak průměrnou roční, tak maximální hodinovou) po realizaci záměru za podlimitní. V případě tuhých látek PM_{10} rovněž po realizaci záměru nepředpokládáme překračování imisních limitů pro průměrné roční koncentrace. V případě maximálních 24hodinových koncentrací při uvažování pozaďové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako za současného stavu rovněž nepředpokládáme významnou změnu stávající imisní situace ani vznik nových nadlimitních stavů.

Vlivy na klima

Vzhledem k charakteru záměru k ovlivnění klimatických charakteristik nedojde.

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

Pro posouzení budoucí hlukové situace v dotčeném území byla zpracována hluková studie (viz příloha 2 tohoto oznámení). Bylo určeno pět referenčních bodů potenciálně nejvíce dotčených hodnoceným záměrem (tj. vybudováním kruhového objezdu na místě stávající křižovatky v obci Drásov).

V těchto referenčních bodech byl proveden výpočet ekvivalentní hladiny hluku jednak na základě stávajících intenzit dopravy (stávající stav) a jednak předpokládaných intenzit dopravy v roce 2030 (budoucí stav). Dále byl pro vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci proveden výpočet pro budoucí stav po rekonstrukci komunikace II/379 (budoucí stav se záměrem).

Dle modelového výpočtu bude ekvivalentní hladina hluku po realizaci záměru prokazatelně splňovat definovaný hygienický limit (při uvažování korekce pro starou zátěž) ve všech zvolených referenčních bodech (max. 65,0 dB denní doba; max. 57,7 dB noční doba). Oproti budoucímu stavu bez záměru nedochází k navýšení hlukové zátěže. Vliv provozu předloženého záměru na hlukovou situaci dotčeného území tedy hodnotíme jako akusticky málo významný.

Hluk v průběhu výstavby je řešitelný, ve špičkových obdobích (zejména při pracích na počátku výstavby) však nelze vyloučit rušivé vlivy. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby v intravilánu obcí je tedy nutné omezit práce produkující nadměrný hluk pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00), přičemž je třeba přizpůsobit dobu nasazení jednotlivých mechanizmů dle jejich konkrétního umístění ve vztahu k venkovním chráněným prostorům.

Vlivy dalších fyzikálních nebo biologických faktorů jsou nevýznamné. Vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů (vibrace, záření elektromagnetické nebo radioaktivní apod.) jsou nevýznamné.

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

Vlivy na odvodnění území

Projektovaná rekonstrukce silnice II/379 má navržen systém odvodnění v závislosti na území, kterým prochází. Stávající systém odvodnění komunikace je v k.ú. Drásov nevhodně navržen a rekonstrukcí dojde k nápravě.

Během výstavby se bude měnit postupně charakter odvodnění až do konečného stavu. Atmosférické srážky (dešťové, sněhové) budou odvedeny ze zpevněného povrchu komunikace, přilehlých svahů a násypů a mostního tělesa. Realizací záměru tak dojde ke zpevnění části ploch dříve volných a k odvedení části srážkových vod do vod povrchových na úkor vsaku. Toto omezení infiltrace je z hlediska povodí zanedbatelné a tedy i vliv na charakter odvodnění můžeme hodnotit jako nevýznamný. Odvodnění území je popsáno v kap.B. III. 2. Odpadní vody.

Vliv na jakost povrchových vod

Určité vlivy na povrchové vody nelze při provádění stavebních prací v blízkosti nebo v přímém kontaktu s vodním tokem zcela vyloučit. Půjde však vlivy málo významné a dočasné. Při stavbě dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím může dojít k částečnému odnosu půdních částic do přilehlé vodoteče. Proto je třeba věnovat zvýšenou pozornost zabezpečení zejména svahů náspů a mezideponií

výkopků a zemin před možnými erozivními vlivy odtékajících srážkových vod. Možným rizikem je i únik technických kapalin z používaných strojních mechanismů.

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

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

Znečištění odváděných vod olovnatými látkami, které bylo charakteristické v předchozích letech, po zastavení výroby olovnatých benzínů v ČR bude díky tomu z posuzované komunikace nulové.

Vlivy na podzemní vodu

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace. V rámci rekonstrukce bude provedeno několik nových propustků, bude zbourán stávající most přes řeku Lubě a vystavěn nový.

V intravilánu obce je voda zachycena a odvedena do kanalizačních vpustí. Ty jsou připojeny do dešťové kanalizace ve správě obce. Přesná poloha stávající kanalizace a hloubka uložení potrubí musí být v dalších stupních projektové dokumentace ověřena. Ve volné krajině vody z komunikace zachycují trativody a příkopy podél projektované silnice a dále odvádějí tyto vody přes nově navržené propustky DN min. 600 mm do přilehlého terénu.

Plánovaný stav je velmi podobný stávajícímu stavu. Místo záměru bylo v minulosti ovlivněno antropogenní výstavbou stejného typu. Vzhledem ke shodnému charakteru záměru můžeme konstatovat, že realizace záměru nebude mít dopad na stávající hydrogeologické poměry ve větším měřítku než je stávající stav.

Při realizaci rekonstrukčních prací musí být používána mechanizace v dobrém stavu (bez úkapů oleje, pohonných hmot), aby nedocházelo k zanesení znečištění do svrchního mělkého kolektoru podzemních vod a možnosti zanesení kontaminace do širšího okolí. Toto opatření platí především v místě zvodnělého štěrkopísčitého kolektoru údolní nivy Lubě. Zde se očekává i hladina podzemní vody poblíž terénu.

D.I.5. Vlivy na půdu

Záměr plánuje ve většině míst pouze rozšíření komunikace ve stávající trase, případně mírné vychýlení osy komunikace.

Záměrem budou zasaženy pozemky ZPF (a to i s I. a II. třídou ochrany, které jsou vysoce ceněné) a pozemky PUPFL. Bezprostředně budou ovlivněny především půdy v blízkosti silnice. Tyto půdy jsou v současnosti již zatížené silničním provozem a svoji původní funkci plní pouze zčásti. Navíc se zde jedná o rekonstrukci silnice, nedojde tedy k poškození velké plochy cenné půdy, ale spíše zasažení okrajových částí.

S případnými přebytky sejmuté ornice (ze ZPF) a biologicky aktivní vrstvy lesní půdy (z PUPFL) bude nakládáno dle rozhodnutí příslušného orgánu ochrany půdy.

Pro vytvoření zázemí staveniště bude potřeba určité pozemky vyjmout pouze dočasně. Jejich přesný seznam a plochy budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace. Plochy dočasného záboru musí být po dokončení rekultivovány do původního stavu. Dočasně vyjmuté pozemky nebudou zasahovat do PUPFL.

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

Rekonstrukčními pracemi budou zasaženy stávající vrstvy komunikace, případně kvartérní pokryv. V rámci zakázky budou provedeny přeložky inženýrských sítí. V současné době není znám přesný rozsah těchto prací. Přeložky budou prováděny v normových hloubkách. Bude zasažen kvartérní horninový pokryv v místech stavenišť.

Případné sesuvné plochy a erozní místa břehů budou chráněny opěrnými zdmi.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího záměru, tj. lokalita byla v minulosti ovlivněna záměrem stejného charakteru. Stavba samotná tvoří z geologického hlediska cizorodý prvek v geologické stavbě území, bez dalších vlivů na její kvalitu.

Stavba není potřeba chráněna proti pronikání radonu z podloží.

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

V rámci rekonstrukce daného úseku silnice dojde k zásahu do biotopů bezprostředně přiléhajících k silnici. V kapitole "C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy" byla provedena charakteristika okolních biotopů. Jako nejvýznamnější z hlediska ochrany přírody se jeví okrajový zásah do pobřežních porostů podél potoka Lubě (v rámci: lokální biokoridor K1 /Lubě/, lokální biokoridor K2 /Lubě/, lokální biokoridor K11 /Lubě/), do lesního porostu za Tišnovem (neregistrovaný VKP) a do registrovaného VKP U Drásovského mostu. Významné bude rovněž kácení dřevin podél silnice a zpevnění břehu potoka Lubě v km 20,755-20,800 v délce 25m (v rámci lokálního biokoridoru K11 /Lubě/). Z hlediska zásahu do lokálního biocentra C1 (U drásovského mostu) se nejedná o relevantní vliv vzhledem ke skutečnosti, že se v dotčených plochách nachází v současné době orná půda.

Dojde rovněž k zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu živočicha - *Mantis religiosa* (kudlanka nábožná) (VKP U Drásovského mostu). Ve stejné lokalitě se rovněž vyskytuje zvláště chráněný druh rostliny: *Aster amellus* (hvězdnice chlumní) a dle informací MěÚ Tišnov se ve stejné lokalitě vyskytuje další zvláště chráněný druh rostliny: *Prunella grandiflora* (černohlávek velkokvětý), který nebyl zjištěn během orientačního terénního průzkumu, pravděpodobně z toho důvodu, že v době průzkumu (srpen) již obvykle nekvete (kvete zejména červen-červenec). Je třeba konstatovat, že v případě hvězdnice chlumní a na základě stanovištních požadavků s největší pravděpodobností rovněž černohlávku velkokvětého nedojde k přímému zásahu do jejich těžiště výskytu ve VKP-tzn. xerofytněji laděných poloh dále od silnice. Na druhou stranu rozšířením silnice dojde i k posunu ruderálně laděného pásma kolem silnice (zejména vlivem ústřiků od aut, terénních úprav) směrem do VKP a částečně stejným směrem rovněž mezofytněji laděného pásma kolem silnice (odvodnění silnice). Tato změna mikrostanovištních podmínek se již částečně dotkne všech výše zmíněných zvláště chráněných druhů.

Pro minimalizaci negativních vlivů záměru na výše zmíněné legislativně chráněné zájmy ochrany přírody lze doporučit následující opatření:

- omezit na minimální možnou míru kácení dřevin podél silnice, zajistit odpovídající náhradní výsadby;
- minimalizovat stavební pruh v rámci všech dotčených prvků ÚSES;
- rekonstrukci mostu přes potok Lubě provést tak, aby se minimalizoval zásah do pobřežních porostů;
- minimalizovat zásah do VKP U Drásovského mostu a to i s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů. Je nutné přihlédnout rovněž k riziku změny mikrostanovištních podmínek v dané části VKP a tím k nepřímému negativnímu vlivu na populace těchto druhů. Na základě tohoto navrhujeme na kraji silnice vybudovat kolmou zárubní zeď (gabion) po úroveň terénu, namísto pozvolného zářezu směrem do VKP. Tím dojde nejen k menšímu záboru stanovišť ve VKP, ale rovněž ke snížení rizika negativních změn mikrostanovištních podmínek hlouběji ve VKP (včetně šíření ruderálních druhů). Rovněž tak dojde k zásahu spíše do méně cenných stanovišť v rámci VKP. Výstavbu v této lokalitě provádět směrem od silnice (nikoliv z VKP) a zabránit destrukci přítomných stanovišť vlivem pojezdů stavební mechanizace, přechodných skládek zeminy a stavebního materiálu apod.
- jako kompenzaci za zpevnění břehu potoka Lubě v km 20,755-20,800 vybudovat stupeň v regulovaném úseku potoka Lubě z důvodu zlepšení podmínek pro existenci a vývoj vodních ekosystémů.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Záměr představuje úpravu stávající silnice. Možné změny, které vyvolá optimalizace šířkových parametrů si vyžádá pomístní terénní úpravy doprovázené kácením dřevin a to především v lesním úseku v údolí Lubě. Pohledově se tak může prostor opticky "prosvětlit". Tento jev však bude jen dočasný, po zárostu dřevinami se opět zahustí. Úpravy silnice nezmění základní kompoziční uspořádání a využití území. Realizace výsadeb zeleně, umožní lepší zapojení rekonstruované silnice do okolní krajiny. Lze proto konstatovat, že realizací záměru nedojde ke změně současného krajinného rázu území.

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

Při rozšíření silničního tělesa dojde k nutnosti bourání stávajících oplocení, přístupů k nemovitostem apod. Podél silnice II/379 v km cca 20,75-20,95 vlevo ve směru staničení se nachází areál cihelny, jehož část z důvodu změny trasy silnice bude zbourána. Výstavba okružní křižovatky na silnici II/379 v centru Drásova si vyžádá lokální zásah do zárubní zídky před kostelem. Bude nutné provést částečnou demolici zídky a výstavbu nové.

Architektonické památky nebudou ovlivněny.

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

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

Vlivy na dopravní infrastrukturu

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

Další vlivy na dopravní infrastrukturu nejsou očekávány. Dopravní vztahy nebudou dotčeny, záměr tedy nevyvolá změnu celkového počtu vozidel, pohybujících se po silnici II/379 ani po okolních komunikacích.

Během výstavby bude stávající komunikace vzhledem k náročnosti provádění výstavby uzavřena v celé délce. Objízdná trasa je navržena z Tišnova po silnici II/385 na Hradčany, Čebín a Kuřim, odkud dále povede po silnici II/386 po připojení na silnici I/43, kde bude objízdná trasa pokračovat ve směru na Lipůvku. Z této objízdné trasy bude umožněno místní dopravě odbočit z Hradčan po silnici III/38525 do Drásova a z Čebína bude totéž umožněno po silnici III/37913 do Drásova a po silnici III/38529 do Malhostovic. Dotčené komunikace jsou schopny požadované intenzity objízdné dopravy přenést. Půjde o vliv dočasný.

D.I.11. Jiné ekologické vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

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

Rozsah vlivů lze charakterizovat jako lokální.

D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

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

- Omezit práce produkující nadměrný hluk pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00), přičemž je třeba přizpůsobit dobu nasazení jednotlivých mechanizmů dle jejich konkrétního umístění ve vztahu k venkovním chráněným prostorům.
- Provádění stavebních prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, přebytečná zemina musí být skladována tak, aby nedošlo k jejímu eroznímu smyvu. Zemní práce budou (dle technických možností) prováděny tak, aby obnažený půdní povrch nebyl vystaven vodní erozi a nedocházelo ke vnosu zemin do vodních toků.
- V blízkosti vodního toku nebudou skladovány závadné látky nebo lehce odplavitelný materiál.
- Průběžně budou prováděny preventivní kontroly mechanizmů proti úniku ropných látek. Opravy mechanizmů, jejich čištění a manipulace s ropnými látkami budou prováděny pouze na plochách k tomu určených a náležitě k tomuto účelu vybavených.
- Do plánu organizace výstavby zahrnout havarijní plán, s popisem činností, prováděných v případě úniku ropných látek na staveništi.
- Omezit na minimální možnou míru kácení dřevin podél silnice, zajistit odpovídající náhradní výsadby;
- Minimalizovat stavební pruh v rámci všech dotčených prvků ÚSES;
- Rekonstrukci mostu přes potok Lubě provést tak, aby se minimalizoval zásah do pobřežních porostů;
- Minimalizovat zásah do VKP U Drásovského mostu a to i s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů. Je nutné přihlédnout rovněž k riziku změny mikrostanovištních podmínek v dané části VKP a tím k nepřímému negativnímu vlivu na populace těchto druhů. Na základě tohoto navrhujeme na kraji silnice vybudovat kolmou zeď (gabion) po úroveň terénu, namísto pozvolného zářezu směrem do VKP. Tím dojde nejen k menšímu záboru stanovišť ve VKP, ale rovněž ke snížení rizika negativních změn mikrostanovištních podmínek hlouběji ve VKP (včetně šíření ruderálních druhů). Rovněž tak dojde k zásahu spíše do méně cenných stanovišť v rámci VKP. Výstavbu v této lokalitě provádět směrem od silnice (nikoliv z VKP) a zabránit destrukci přítomných stanovišť vlivem pojezdů stavební mechanizace, přechodných skládek zeminy a stavebního materiálu apod.
- Jako kompenzaci za zpevnění břehu potoka Lubě v km 20,755-20,800 vybudovat stupeň v regulovaném úseku potoka Lubě z důvodu zlepšení podmínek pro existenci a vývoj vodních ekosystémů.

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

V průběhu zpracování oznámení se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejného zdraví. Dostupné informace jsou pro účely posouzení vlivů na životní prostředí dostatečné.

ČÁST E
POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je řešen v jedné variantě.

Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci stávající silnice, jiná varianta trasování nepřichází v úvahu.

ČÁST F
DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

Situační a prostorové řešení záměru je dokladováno v příloze 1 tohoto oznámení.

F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Nejsou uvedeny.

ČÁST G
VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

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

Na silnici II/379 mezi Tišnovem a Lipůvkou je připravována její rekonstrukce. První část této rekonstrukce bude provedena v úseku mezi východním okrajem města Tišnova a hranicí mezi k.ú. Drásov a k.ú. Malhostovice. Umístění rekonstruovaného úseku je zřejmé z následujícího obrázku:

Silnice II/379 je v současné době v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, tak pro pěší. Nevyhovuje šířka vozovky ani střídání řady malých směrových oblouků a dlouhých přímých úseků v obci a před vjezdem do obce. Toto má za následek, že není zajištěna plynulost dopravy, což vede k riskantnímu chování řidičů v nepřehledných úsecích a vyšším rychlostem průjezdu obcemi.

Celkové řešení rekonstrukce je v souladu s územními plány dotčených měst a obcí. Délka rekonstruovaného úseku je cca 4,01 km. Řešený úsek začíná na východním okraji města Tišnov, v části Trnec a dále pokračuje přes obec Drásov až na hranici k.ú. Drásov s k.ú. Malhostovice. V obci Drásov se předpokládá zřízení okružní křižovatky o vnějším průměru cca 30 m. Součástí je dále výstavba nového mostu přes potok Lubě.

Vlivy záměru na životní prostředí nejsou významné, jde v zásadě o zachování stávajícího stavu vedení silnice. Dopravní vlivy nejsou vnášeny do nového, doposud nedotčeného území, zátěž obyvatelstva se rekonstrukcí silnice sníží a budou dodrženy všechny zákonné předpisy na ochranu zdraví (v důsledku hluku resp. znečištění ovzduší). V důsledku záměru dojde k zásahu do přírodního prostředí pouze v pásu bezprostředně přiléhajícímu k silnici. Nedojde však k významnému ovlivnění. Vlivy na ostatní složky životního prostředí (půda, podzemní a povrchové vody, krajina, památky resp. další) budou nevýznamné.

Základní opatření k omezení negativních vlivů jsou charakterizována následovně:

- Omezit práce produkující nadměrný hluk pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00), přičemž je třeba přizpůsobit dobu nasazení jednotlivých mechanizmů dle jejich konkrétního umístění ve vztahu k venkovním chráněným prostorům.
- Omezit na minimální možnou míru kácení dřevin podél silnice, zajistit odpovídající náhradní výsadby;
- S ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů minimalizovat zásah do významného krajinného prvku "U Drásovského mostu".

Při realizaci těchto opatření jsou vlivy záměru na životní prostředí přijatelné.

ČÁST H
PŘÍLOHY

Seznam příloh:

Příloha 1 Situace záměru

Příloha 2 Hluková studie

Příloha 3 Rozptylová studie

Příloha 4 Doklady

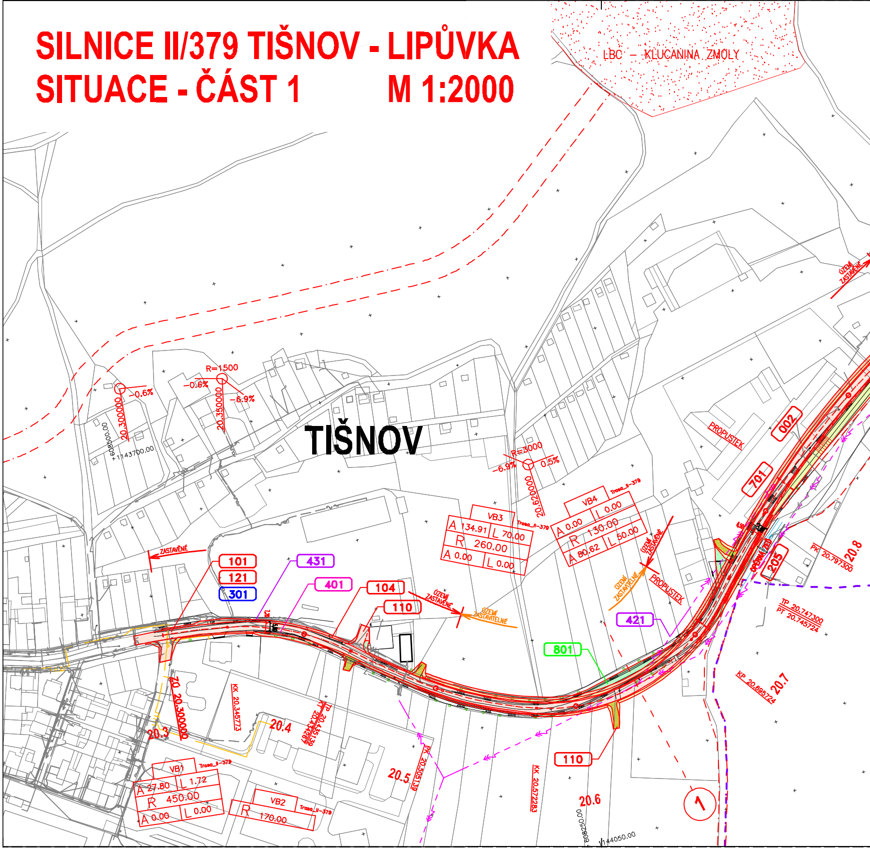
KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

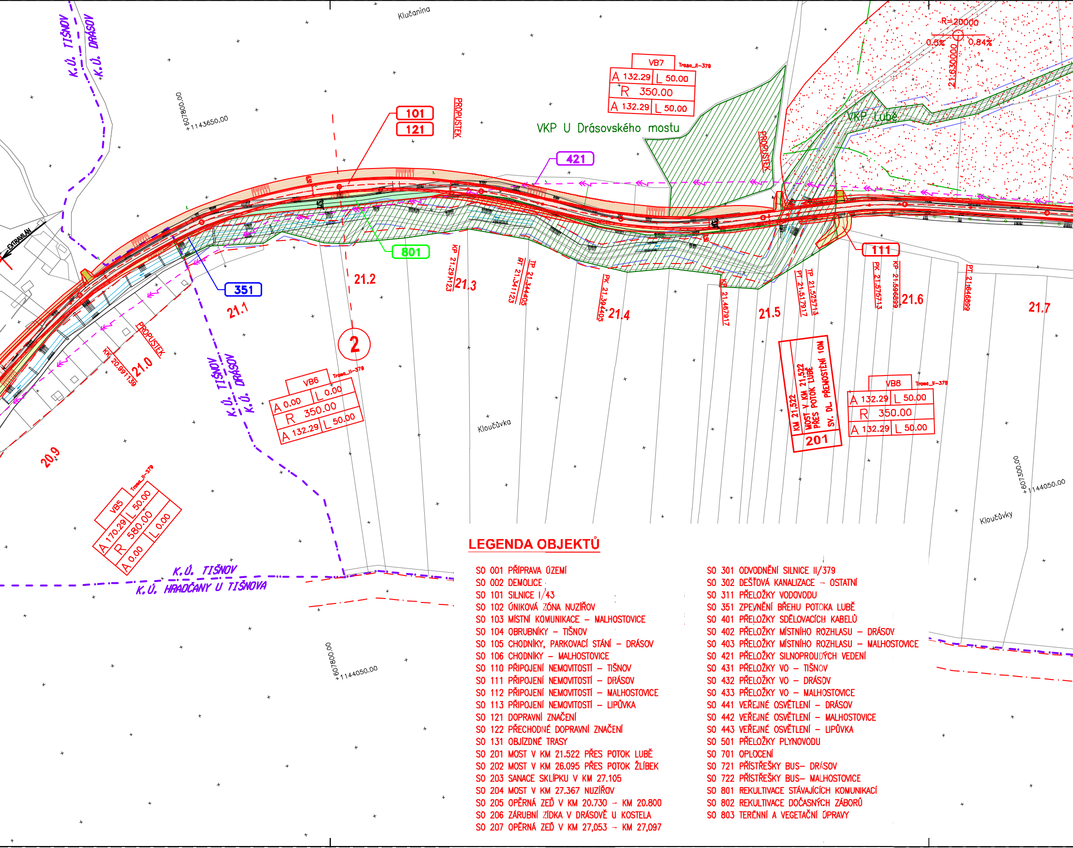
Datum zpracování dodatku oznámení, podpis zpracovatele dodatku oznámení a seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení se nachází v jeho úvodní části.

Příloha 1

Situace záměru

SILNICE II/379 TIŠNOV - LIPŮVKA
SITUACE - ČÁST 1 M 1:2000

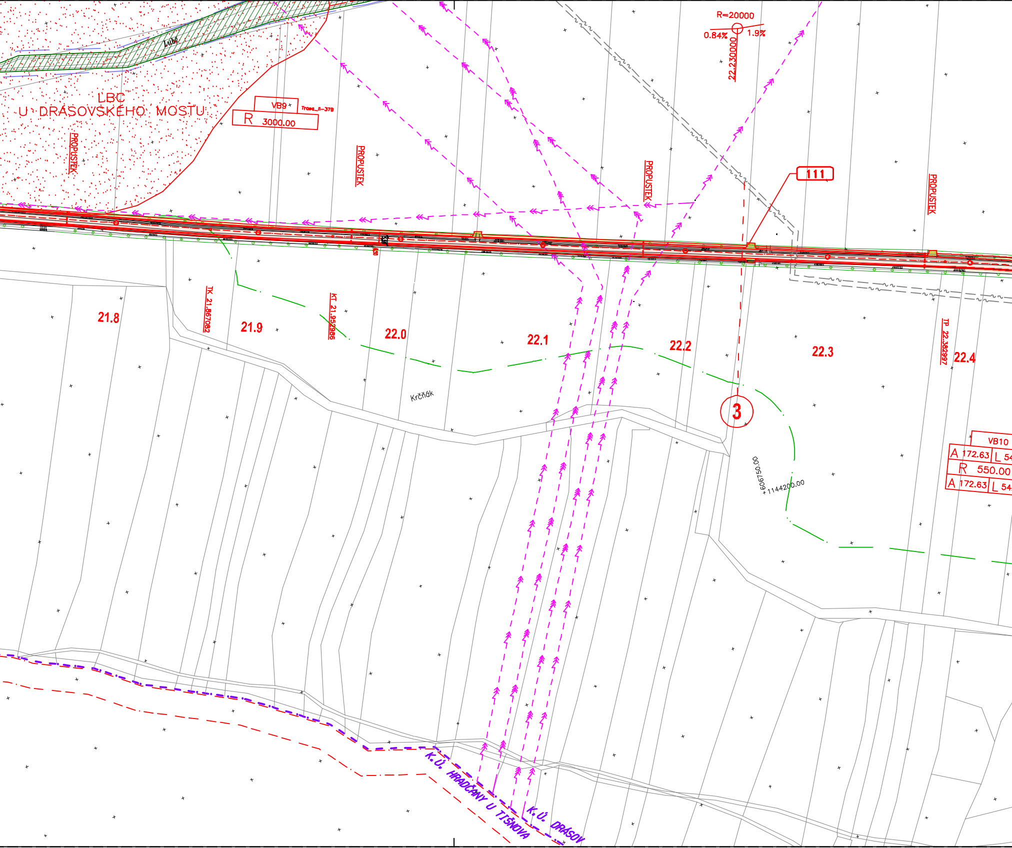

LBC – KLUCANINA ZMOLY
TIŠNOV
R=1500
-0.6%
-6.9%
20.350000
-0.6%
20.300000
608500.00
+1143700.00
R=3000
-6.9%
0.5%
20.620000
VB3
Trasa_II-379
A 134.91
L 70.00
R 260.00
A 0.00
L 0.00
VB4
Trasa_II-379
L 0.00
A 0.00
R 130.00
L 50.00
A 80.62
ÚZEMÍ ZASTAVĚNÉ
ÚZEMÍ ZASTAVITELNÉ
PROPUSTEK
ZASTAVĚNÉ
101
121
301
431
401
104
110
ÚZEMÍ ZASTAVĚNÉ
ÚZEMÍ ZASTAVITELNÉ
421
801
110
002
701
PROPUSTEK
OPĚRNÁ ZEĎ
205
PK 20.797300
20.8
TP 20.747300
PT 20.745724
KP 20.695724
20.7
ZÚ 20.300000
20.3
KK 20.345773
20.4
TP 20.435139
KT 20.434267
20.5
PK 20.505139
KK 20.572283
20.6
VB1
Trasa_II-379
A 27.80
L 1.72
R 450.00
A 0.00
L 0.00
VB2
Trasa_II-379
R 170.00
608250.00
1144050.00
1

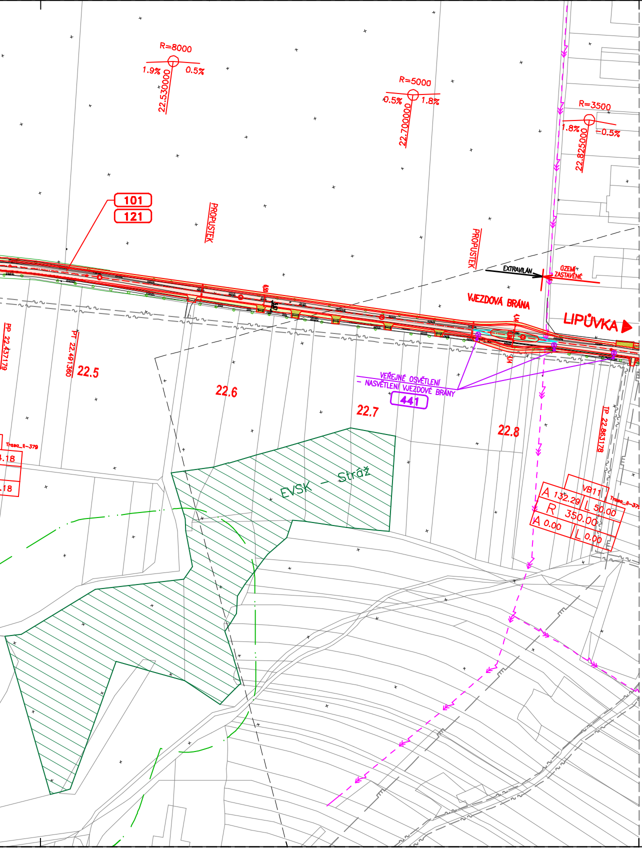


K.Ú. TIŠNOV
K.Ú. DRÁSOV
Klučanina
+607800.00
+1143650.00
PROPUSTEK
101
121
VB7
Trasa_II-379
A 132.29 | L 50.00
R 350.00
A 132.29 | L 50.00
VKP U Drásovského mostu
421
PROPUSTEK
R=20000
0.5%
0.84%
21.630000
VKP Lubě
EXTRAVILÁN
801
351
111
KP 21.291123
21.3
RT 21.341123
TP 21.344405
PK 21.394405
21.4
KP 21.467917
21.5
PT 21.517917
TP 21.525713
PK 21.575713
KP 21.596899
21.6
PT 21.646899
21.7
21.2
21.1
2
PROPUSTEK
KK 20.991136
21.0
VB6
Trasa_II-379
A 0.00 | L 0.00
R 350.00
A 132.29 | L 50.00
K.Ú. TIŠNOV
K.Ú. DRÁSOV
KM 21,522
MOST V KM 21,522 PŘES POTOK LUBĚ
SV. DL. PŘEMOSTĚNÍ 10M
201
VB8
Trasa_II-379
A 132.29 | L 50.00
R 350.00
A 132.29 | L 50.00
Kloučůvka
20.9
VB5
Trasa_II-379
A 170.29 | L 50.00
R 580.00
A 0.00 | L 0.00
K.Ú. TIŠNOV
K.Ú. HRADČANY U TIŠNOVA
+607800.00
+1144050.00
+607300.00
+1144050.00
Kloučůvky

LEGENDA OBJEKTŮ

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ
SO 002 DEMOLICE
SO 101 SILNICE I/43
SO 102 ÚNIKOVÁ ZÓNA NUZÍŘOV
SO 103 MÍSTNÍ KOMUNIKACE – MALHOSTOVICE
SO 104 OBRUBNÍKY – TIŠNOV
SO 105 CHODNÍKY, PARKOVACÍ STÁNÍ – DRÁSOV
SO 106 CHODNÍKY – MALHOSTOVICE
SO 110 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ – TIŠNOV
SO 111 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ – DRÁSOV
SO 112 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ – MALHOSTOVICE
SO 113 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ – LIPŮVKA
SO 121 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 122 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 131 OBJÍZDNÉ TRASY
SO 201 MOST V KM 21.522 PŘES POTOK LUBĚ
SO 202 MOST V KM 26.095 PŘES POTOK ŽLÍBEK
SO 203 SANACE SKLÍPKU V KM 27.105
SO 204 MOST V KM 27.367 NUZÍŘOV
SO 205 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 20.730 – KM 20.800
SO 206 ZÁRUBNÍ ZÍDKA V DRÁSOVĚ U KOSTELA
SO 207 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 27,053 – KM 27,097
SO 301 ODVODNĚNÍ SILNICE II/379
SO 302 DEŠŤOVÁ KANALIZACE – OSTATNÍ
SO 311 PŘELOŽKY VODOVODU
SO 351 ZPEVNĚNÍ BŘEHU POTOKA LUBĚ
SO 401 PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH KABELŮ
SO 402 PŘELOŽKY MÍSTNÍHO ROZHLASU – DRÁSOV
SO 403 PŘELOŽKY MÍSTNÍHO ROZHLASU – MALHOSTOVICE
SO 421 PŘELOŽKY SILNOPROUDÝCH VEDENÍ
SO 431 PŘELOŽKY VO – TIŠNOV
SO 432 PŘELOŽKY VO – DRÁSOV
SO 433 PŘELOŽKY VO – MALHOSTOVICE
SO 441 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ – DRÁSOV
SO 442 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ – MALHOSTOVICE
SO 443 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ – LIPŮVKA
SO 501 PŘELOŽKY PLYNOVODU
SO 701 OPLOCENÍ
SO 721 PŘÍSTŘEŠKY BUS– DRÁSOV
SO 722 PŘÍSTŘEŠKY BUS– MALHOSTOVICE
SO 801 REKULTIVACE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ
SO 802 REKULTIVACE DOČASNÝCH ZÁBORŮ
SO 803 TERÉNNÍ A VEGETAČNÍ ÚPRAVY


Lubě
LBC
U DRÁSOVSKÉHO MOSTU
PROPUSTEK
VB9
Trasa_II-379
R 3000.00
PROPUSTEK
R=20000
0.84%
1.9%
22.230000
PROPUSTEK
111
PROPUSTEK
TK 21.867082
KT 21.952986
21.8
21.9
22.0
22.1
22.2
22.3
22.4
TP 22.382997
Krčňák
3
606750.00
+1144200.00
VB10
A 172.63
L 54
R 550.00
A 172.63
L 54
K.Ú. HRADČANY U TIŠNOVA
K.Ú. DRÁSOV


R=8000
1.9%
0.5%
22.530000
R=5000
0.5%
1.8%
22.700000
R=3500
1.8%
0.5%
22.825000
101
121
PROPUSTEK
PROPUSTEK
EXTRAVILÁN
ÚZEMÍ ZASTAVĚNÉ
VJEZDOVÁ BRÁNA
LIPŮVKA
PP 22.437179
PT 22.491380
22.5
22.6
22.7
22.8
VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
– NASVĚTLENÍ VJEZDOVÉ BRÁNY
441
TP 22.863178
Trasa_II-379
EVSK – Stráž
VB11
A 132.29
L 50.00
R 350.00
A 0.00
L 0.00

LEGENDA:

- HRANICE KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ
- OCHRANNÉ PÁSMO VODNÍHO TOKU
- OCHRANNÉ PÁSMO LESA
- SVODIDLO
- ⑧ POLOHA CHARAKT. PŘÍČNÝCH ŘEZŮ

LEGENDA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ:

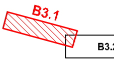
- VODOVOD MÍSTNÍ
- VODOVOD DÁLKOVÝ
- KANALIZACE DEŠŤOVÁ
- KANALIZACE JEDNOTNÁ
- PLYNOVOD NTL
- PLYNOVOD STL
- PLYNOVOD VTL

POZNÁMKA: POLOHA VŠECH INŽENÝRSKÝCH SÍ
V DALŠIM STUPNI PROJEKTOVÉ DO

LEGENDA PLOCH:

- SILNICE
- CHODNÍK
- PLOCHA VYHRAZENÁ PRO BUS
- ÚČELOVÁ KOMUNIKACE
- SJEZD

KLAD LISTŮ:



B3

PROJEKTANT STAVBY

HLAVNÍ INŽ. PROJEKTU	ING. NOVÁK VL.	

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVA
ING. RÁČEK	ING. JAKL	ING. NOVÁK

OBEC TIŠNOV, DRÁSOV, MALHOSTOVICE, NUZÍŘOV, LIPŮVKA

INVESTOR SÚS JMK, OBLAST BRNO

SILNICE II/379 TIŠNOV -

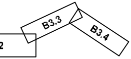
STAVEBNÍ SITUACE

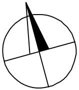
▨ VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (VKP)
▨ EKOLOGICKY VÝZNAMNÝ SEGMENT KRAJINY (EVSK)
🟥 LOKÁLNÍ BIOCENTRUM (LBC) – NÁVRH DLE ÚP
— · — LOKÁLNÍ BIOKORIDOR (LBK) – NÁVRH DLE ÚP
— — — OSA REGIONÁLNÍHO BIOKORIDORU (RBK)
→ ZASTAVĚNÉ FUNKCE ÚZEMÍ DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU

— ~~ — SDĚLOVACÍ KABEL TELEFONNÍ
— ~ — SDĚLOVACÍ KABEL JINÝ
— VO — KABEL VO
— > — ELEKTRO KABEL NN
— » — ELEKTRO KABEL VN
— »» — ELEKTRO KABEL VVN

TÍ NA VÝKRESE JE ORIENTAČNÍ,
OKUMENTACE MUSÍ BÝT JEJICH POLOHA UPŘESNĚNA

🟩 ÚPRAVA TERÉNU
🟨 NÁSYP
🟧 VÝKOP
⬜ ŠTĚRK





SOUŘADNÝ SYSTÉM JTSK

PK OSSENDORF s.r.o.
602 00 BRNO, Tomešova 1, telefon 543 516 526
e-mail: info@pk-ossendorf.cz

L	KONTROLOVAL
K M.	ING. SNRŽ
	KRAJ JIHOMORAVSKÝ

PK OSSENDORF s.r.o.
602 00 BRNO, Tomešova 1
telefon 543 516 526

DATUM	10/2007
FORMÁT	7 A4
STUPEŇ PD	IZ
ČÍSLO ZAKÁZKY	27–046
MĚŘÍTKO	1:2000
ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO PŘÍLOHY B3.1

LIPŮVKA

- ČÁST 1

LEGENDA OBJEKTŮ

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ
SO 002 DEMOLICE
SO 101 SILNICE I/43
SO 102 ÚNIKOVÁ ZÓNA NUZÍŘOV
SO 103 MÍSTNÍ KOMUNIKACE - MALHOSTOVICE
SO 104 OBRUBNÍKY - TIŠNOV
SO 105 CHODNÍKY, PARKOVACÍ STÁNÍ - DRÁSOV
SO 106 CHODNÍKY - MALHOSTOVICE
SO 110 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ - TIŠNOV
SO 111 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ - DRÁSOV
SO 112 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ - MALHOSTOVICE
SO 113 PŘIPOJENÍ NEMOVITOSTÍ - LIPŮVKA
SO 121 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 122 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 131 OBJÍZDNÉ TRASY
SO 201 MOST V KM 21.522 PŘES POTOK LUBĚ
SO 202 MOST V KM 26.095 PŘES POTOK ŽLÍBEK
SO 203 SANACE SKLÍPKU V KM 27.105
SO 204 MOST V KM 27.367 NUZÍŘOV
SO 205 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 20.730 - KM 20.800
SO 206 ZÁRUBNÍ ZÍDKA V DRÁSOVĚ U KOSTELA
SO 207 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 27,053 - KM 27,097
SO 301 ODVODNĚNÍ SILNICE II/379
SO 302 DEŠŤOVÁ KANALIZACE - OSTATNÍ
SO 311 PŘELOŽKY VODOVODU
SO 351 ZPEVNĚNÍ BŘEHU POTOKA LUBĚ
SO 401 PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH KABELŮ
SO 402 PŘELOŽKY MÍSTNÍHO ROZHLASU - DRÁSOV
SO 403 PŘELOŽKY MÍSTNÍHO ROZHLASU - MALHOSTOVICE
SO 421 PŘELOŽKY SILNOPROUDÝCH VEDENÍ
SO 431 PŘELOŽKY VO - TIŠNOV
SO 432 PŘELOŽKY VO - DRÁSOV
SO 433 PŘELOŽKY VO - MALHOSTOVICE
SO 441 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - DRÁSOV
SO 442 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - MALHOSTOVICE
SO 443 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - LIPŮVKA
SO 501 PŘELOŽKY PLYNOVODU
SO 701 OPLOCENÍ
SO 721 PŘÍSTŘEŠKY BUS - DRÁSOV
SO 722 PŘÍSTŘEŠKY BUS - MALHOSTOVICE
SO 801 REKULTIVACE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ
SO 802 REKULTIVACE DOČASNÝCH ZÁBORŮ
SO 803 TERÉNNÍ A VEGETAČNÍ ÚPRAVY

LEGENDA:

HRANICE KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ
OCHRANNÉ PÁSMO VODNÍHO TOKU
OCHRANNÉ PÁSMO LESA
SVODIDLO
POLOHA CHARAKT. PŘÍČNÝCH ŘEZŮ
VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (VKP)
EKOLOGICKY VÝZNAMNÝ SEGMENT KRAJINY (EVSK)
LOKÁLNÍ BIOCENTRUM (LBC) - NÁVRH DLE ÚP
LOKÁLNÍ BIOKORIDOR (LBK) - NÁVRH DLE ÚP
OSA REGIONÁLNÍHO BIOKORIDORU (RBK)
FUNKCE ÚZEMÍ DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU

LEGENDA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ:

VODOVOD MÍSTNÍ
VODOVOD DÁLKOVÝ
KANALIZACE DEŠŤOVÁ
KANALIZACE JEDNOTNÁ
PLYNOVOD NTL
PLYNOVOD STL
PLYNOVOD VTL
SDĚLOVACÍ KABEL TELEFONNÍ
SDĚLOVACÍ KABEL JINÝ
KABEL VO
ELEKTRO KABEL NN
ELEKTRO KABEL VN
ELEKTRO KABEL VVN

POZNÁMKA: POLOHA VŠECH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ NA VÝKRESE JE ORIENTAČNÍ, V DALŠÍM STUPNI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE MUSÍ BÝT JEJICH POLOHA UPŘESNĚNA

LEGENDA PLOCH:

SILNICE
CHODNÍK NOVÝ/STÁVAJÍCÍ
PLOCHA VYHRAZENÁ PRO BUS
ÚČELOVÁ KOMUNIKACE
SJEZD
ÚPRAVA TERÉNU
NÁSYP
VÝKOP
ŠTĚRK

KLAD LISTŮ:

B3.1 B3.2 B3.3 B3.4

SOUŘADNÝ SYSTÉM JTSK

B3

PROJEKTANT STAVBY		PK OSSENDORF s.r.o. 602 00 BRNO, Tomešova 1, telefon 543 516 526 e-mail: info@pk-ossendorf.cz
HLAVNÍ INŽ. PROJEKTU	ING. NOVÁK VL.	

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. RÁČEK	ING. JAKL	ING. NOVÁK M.	ING. SMRŽ

PK OSSENDORF s.r.o. 602 00 BRNO, Tomešova 1 telefon 543 516 526

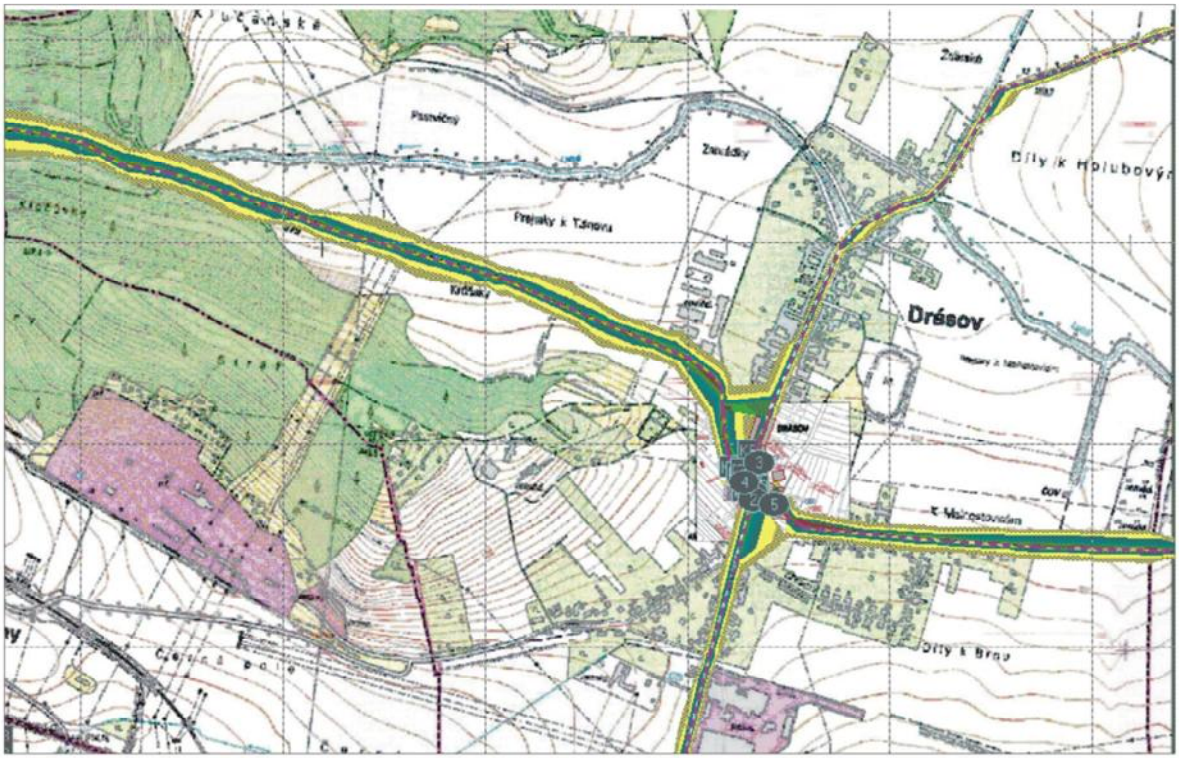
OBEC	TIŠNOV, DRÁSOV, MALHOSTOVICE, NUZÍŘOV, LIPŮVKA
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ
INVESTOR	SÚS JMK, OBLAST BRNO
DATUM	10/2007
FORMÁT	16 A4
STUPEŇ PD	IZ
ČÍSLO ZAKÁZKY	27-046
MĚŘÍTKO	1:2000
ČÍSLO PARE	
ČÍSLO PŘÍLOHY	B3.2

SILNICE II/379 TIŠNOV - LIPŮVKA

STAVEBNÍ SITUACE - ČÁST 2

Příloha 2

Hluková studie



II/379 Tišnov - Drásov průtah

HLUKOVÁ STUDIE

srpen 2008

AMEC s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel.: 543 428 311, fax: 543 240 676
e-mail: amec@amec.cz http://www.amec.cz

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **II/379 Tišnov – Drásov průtah**
HLUKOVÁ STUDIE

Zakázka: C709-08-0

Objednatel: PK Ossendorf s.r.o.

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	V. Vyšínová	P. Mynář	M. Dostál	18.8.2008

Předcházející vydání tohoto dokumentu musí být buď zničena nebo výrazně označena NAHRAZENO.

Rozdělovník:	příloha oznámení EIA, nedistribuováno samostatně

© AMEC s.r.o, 2008
Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez výslovného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

Zpracovatelé

Zpracoval:	Ing. Věra Vyšínová
Datum zpracování:	18.8.2008

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 97, registrovaným u společnosti Microsoft pod ID 64244-040-0138036-57376.

Výpočty jsou provedeny programem HLUK+ verze 7.16, registrovaným u společnosti JpSoft pod číslem 4028.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem Zoner Callisto 3, registrovaným u společnosti Zoner Software pod sériovým číslem #0014-009523.

Obsah

Titulní list
Záznam o vydání dokumentu
Zpracovatelé 2
Obsah 3
1 Zadání a cíl studie 4
2 Vstupní údaje 5
2.1 Popis dotčeného území a záměru 5
2.2 Použité podklady 6
2.3 Použitá metodika 7
2.4 Hygienické limity 7
3 Hluk z dopravy 9
4 Hluk z výstavby 10
5 Závěry a doporučení 11
Přílohy 12

1 Zadání a cíl studie

Předkládaná studie je vypracována na základě objednávky společnosti PK Ossendorf s.r.o. pro potřeby procesu EIA pro posouzení hluku ze záměru

II/379 Tišnov – Drásov průtah

Předmětem a cílem této studie je posouzení vlivu záměru na hlukovou situaci v dotčeném území. To jmenovitě znamená:

- dokladovat údaje o nejbližším (resp. nejvíce dotčeném) chráněném venkovním prostoru ev. prostorech,
- vyhodnotit stávající hlukovou situaci danou dopravním provozem na veřejných komunikacích v dotčeném území
- vyhodnotit budoucí hlukovou situaci danou dopravním provozem na veřejných komunikacích v dotčeném území (rok 2030)
- vyhodnotit vliv záměru na budoucí hlukovou situaci danou dopravním provozem na veřejných komunikacích v dotčeném území (rok 2030)
- navrhnout případná opatření pro splnění požadovaných limitů

2 Vstupní údaje

2.1 Popis dotčeného území a záměru

Všeobecné údaje

Silnice II/379 zajišťuje propojení Velké Bíteše a Vyškova, přibližně v polovině úseku kříží silnici I/43, která tvoří spojnici části východních Čech a severní Moravy ve směru sever – jih, přes Svitavy a Brno na dálnici D1. Řešený úsek probíhá mezi východním okrajem města Tišnova a východní hranicí k.ú. Drásov.

Stávající silnice se v dané lokalitě nachází v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, zejména těžká nákladní, tak pro pěší. V rámci záměru bude tato komunikace rekonstruována, což zahrnuje zejména úpravu podloží vozovky, rozšíření (převážně v extravilánové části) a vybudování kruhového objezdu v místě stávající křižovatky se silnicí III/37913 v obci Drásov.

Nejbližší, resp. záměrem nejvíce dotčený chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor se nachází při křižovatce silnic II/379 a III/37913, resp. plánovaného kruhového objezdu:

1 ... chráněný venkovní prostor rodinného domu č.p. 76, Drásov
- vzdálenost od kruhového objezdu cca 20 m

2 ... chráněný venkovní prostor rodinného domu č.p. 81, Drásov
- vzdálenost od kruhového objezdu cca 30 m

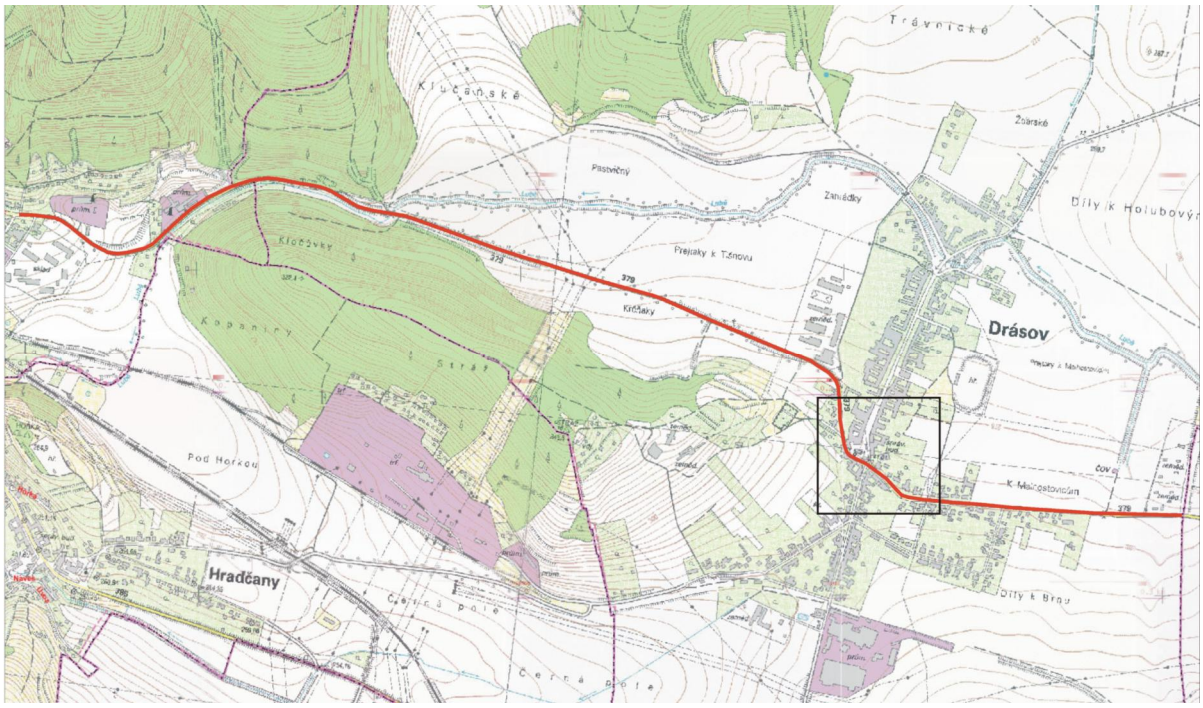
3 ... chráněný venkovní prostor obytného domu č.p. 63, Drásov
- vzdálenost od kruhového objezdu cca 40 m

4 ... chráněný venkovní prostor rodinného domu č.p. 87, Drásov
- vzdálenost od kruhového objezdu cca 40 m

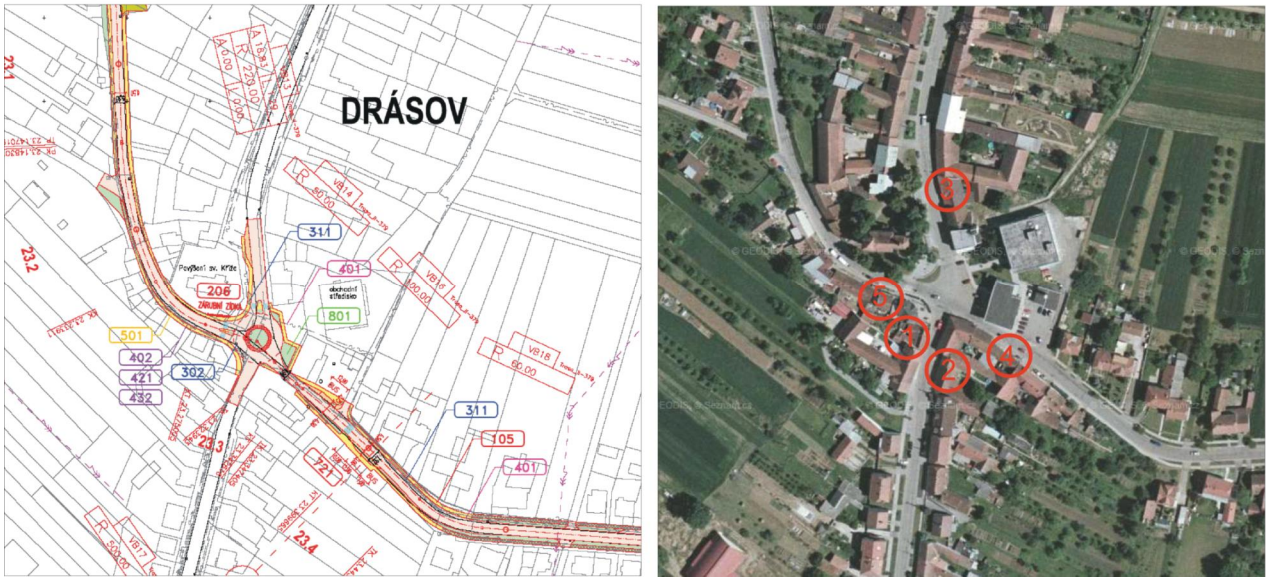
5 ... chráněný venkovní prostor rodinného domu č.p. 6, Drásov
- vzdálenost od kruhového objezdu cca 25 m

Umístění záměru (trasa komunikace červeně), situace kruhového objezdu a umístění referenčních bodů je zřejmé z následujících obrázků:

Obr.: Schéma umístění záměru v dotčeném území (bez měřítka)



Obr.: Situace kruhového objezdu v Drásově; umístění referenčních bodů



Intenzity dopravy

Intenzity stávající automobilové dopravy na komunikační síti dotčeného území byly převzaty z posledního sčítání dopravy ŘSD v roce 2005 a jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab.: Intenzity stávající automobilové dopravy (2005) na profilech u křižovatky v obci Drásov(24h)

komunikace	úsek	nákladní automobily	osobní automobily	motocykly	suma vozidel
II/379	Tišnov - Drásov	465	1662	28	2155
II/379	Drásov - Malhostovice	459	1590	28	2077
III/37913	Drásov - Čebín	178	580	20	778
III/37913	Drásov - Všechovice	122	390	20	532

Předpokládané intenzity dopravy pro výpočet budoucího stavu (2030) byly dodány projektantem záměru a jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab.: Intenzity budoucí automobilové dopravy (2030) na profilech u křižovatky v obci Drásov(24h)

komunikace	úsek	nákladní automobily	osobní automobily	motocykly	suma vozidel
II/379	Tišnov - Drásov	510	2140	30	2680
II/379	Drásov - Malhostovice	500	2050	20	2570
III/37913	Drásov - Čebín	189	750	20	959
III/37913	Drásov - Všechovice	126	510	20	656

2.2 Použité podklady

[1] Sčítání dopravy v roce 2005 – Ředitelství silnic a dálnic ČR
[2] Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
[3] Zákon č. 258/2000, o ochraně veřejného zdraví
[4] mapové podklady (www.mapy.cz)
[5] Projektová dokumentace stavby Silnice II/379 – Tišnov – Lipůvka, říjen 2007 (PK Ossendorf s.r.o.)

2.3 Použitá metodika

Výpočet dopravního hluku je proveden ve smyslu Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (RNDr. Miloš Liberko, VÚVA Praha, pracoviště Brno, I. vydání 1991), novela 1996 (Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Ing. Jan Kozák, CSc., RNDr. Miloš Liberko, publikováno v příloze Zpravodaje Ministerstva životního prostředí č. 3/1996), novela 2004 (Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy, RNDr. Miloš Liberko, publikováno v časopisu Ministerstva životního prostředí Planeta č. 2/2005).

Výpočetní postup je aplikován v programu HLUK+ verze 7.16 (JpSoft, březen 2006), nejistota metodiky se pohybuje v pásmu ±2 dB.

2.4 Hygienické limity

Pro hodnocení hlukové situace v území jsou využity charakteristiky hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb.

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou dány nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, takto:

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a dráhách, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k nařízení vlády. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. Obsahuje-li hluk tónové složky nebo má-li výrazně informační charakter, jako například řeč, přičte se další korekce -5 dB.

Korekce jsou následující:

Způsob využití území	Korekce dB			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

1)Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku6), s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.

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

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

4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

S ohledem na uvedené požadavky lze stanovit nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru následovně:

Pro hluk z dopravy na hlavní (veřejné) pozemní komunikaci je použita korekce +10 dB (viz výše) a nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor je tak uvažována hodnotou:

$L_{Aeq,T}$ = 60/50 dB denní/noční doba

Vzhledem k dlouhodobému dopravnímu zatížení silnice II/379 lze pro její okolí uvažovat použití korekce pro starou hlukovou zátěž z dopravy +20 dB. Nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor obytných staveb pak lze uvažovat hodnotami:

$L_{Aeq,T}$ = 70/60 dB denní/noční doba.

Závazné stanovení limitů je v kompetenci Krajské hygienické stanice.

3 Hluk z dopravy

V modelových výpočtech hluku z dopravního provozu bylo uvažováno s automobilovou dopravou na komunikaci druhé třídy II/379 (Tišnov – Drásov) a na komunikacích třetí třídy III/37913 (Čebín – Drásov - Všechovice). Jelikož se jedná o veřejné komunikace, předpokládá se nepřetržitý dopravní provoz, výpočty byly tedy provedeny pro denní i noční dobu.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy ve stávajícím stavu, v budoucím stavu bez zahrnutí záměru (2030) a v budoucím stavu s realizací záměru (2030) jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tab.: Hluk z dopravy – denní doba

Bod	Výška [m]	Limit L_{Aeq} [dB] - Den	Současný stav L_{Aeq} [dB]	Budoucí stav bez záměru L_{Aeq} [dB]	Budoucí stav se záměrem L_{Aeq} [dB]	rozdíl [dB]
1	2	60 (70)	65,2	65,5	65,0	-0,5
2	2	60 (70)	62,7	63,1	63,1	0,0
3	3	60 (70)	60,7	60,9	60,8	-0,1
4	2	60 (70)	63,5	64,0	64,0	0,0
5	3	60 (70)	63,3	63,9	63,9	0,0

Tab.: Hluk z dopravy – noční doba

Bod	Výška [m]	Limit L_{Aeq} [dB] - Noc	Současný stav L_{Aeq} [dB]	Budoucí stav bez záměru L_{Aeq} [dB]	Budoucí stav se záměrem L_{Aeq} [dB]	rozdíl [dB]
1	3	50 (60)	57,2	57,5	57,2	-0,3
2	3	50 (60)	55,1	55,4	55,4	0,0
3	3	50 (60)	52,6	53,0	53,0	0,0
4	3	50 (60)	57,4	57,8	57,7	-0,1
5	3	50 (60)	57,2	57,6	57,6	0,0

Z uvedených výsledků je zřejmé, že ve stávajícím stavu jsou v denní i noční době stanovené hygienické limity prokazatelně plněny ve všech referenčních bodech za předpokladu, že uvažujeme korekci pro starou zátěž z dopravního provozu.

V budoucím stavu dojde vlivem předpokládaného nárůstu intenzit dopravy na dotčené komunikační síti k mírnému nárůstu hlukové zátěže u nejvíce dotčených chráněných venkovních prostor staveb. Dle provedených výpočtů však budou i nadále prokazatelně plněny definované hygienické limity jak v denní tak i noční době.

Realizace záměru nemá dle provedeného výpočtu na budoucí hlukovou situaci významný vliv, nedochází ke zhoršení hlučnosti. Ekvivalentní hladiny hluku, se realizací záměru (zejména kruhového objezdu v Drásově) nezmění, v referenčních bodech 1 a 3 dochází dokonce k mírnému poklesu hodnot L_{Aeq}. Mírné přiblížení dopravních tras k obytným objektům vlivem vybudování kruhového objezdu je hlukově kompenzováno realizací nového povrchu vozovky a nižšími pojezdovými rychlostmi vozidel.

Vzhledem k tomu, že dle provedených výpočtů rekonstrukcí vozovky nedojde k navýšení ekvivalentních hladin hluku, lze pro hodnocení hlukové zátěže po realizaci záměru i nadále uvažovat s korekcí pro starou zátěž z dopravy, očekáváme tedy i nadále prokazatelné plnění hygienických limitů pro denní i noční dobu.

Grafické znázornění výpočtových modelů a výsledných izofon (3m) v denní i noční době je uvedeno v příloze 1 a 2 této studie.

4 Hluk z výstavby

Hluk z výstavby lze jen obtížně hodnotit vzhledem k jeho různorodosti. Okolí stavby bude v průběhu provádění stavebních prací zatíženo hlukovými imisemi zemních a stavebních strojů a mechanismů, včetně obsluhující nákladní automobilové dopravy. Jejich poloha ani časový harmonogram nasazení však nelze přesně kvantifikovat.

Obecně lze říci, že výraznější hlukové zatížení bude na počátku výstavby, a to v době provádění zemních prací. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku korigované charakteristikou A budou u zemních strojů (rypadla, nakladače) dosahovat hodnot až do 90 dB ve vzdálenosti 5 m, u těžkých nákladních vozidel se tyto hladiny pohybují v průměru v okolí hodnoty 80 dB v téže vzdálenosti. Celkové hladiny hluku budou záviset mj. i na kvalitě a údržbě strojového parku a budou dány energetickým součtem všech spolupůsobících zdrojů, tj. budou závislé na počtu zdrojů hluku a jejich časovém nasazení v průběhu dne.

Budeme-li modelově uvažovat provoz jednoho rýpadla a jednoho nákladního automobilu v jednom místě, bude emisní hladina této sestavy rovna do 91 dB ve vzdálenosti 5 metrů. To znamená, že korigovaný hlukový limit pro období provádění stavebních prací (65 dB) bude splněn ve vzdálenosti cca 100 metrů. V bližších prostorech bude nutno omezit dobu nasazení mechanismů.

Pozn.: Pro šíření hluku z bodových zdrojů je uvažováno s poklesem hladiny o 6 dB se zdvojnásobením vzdálenosti. Při spolupůsobení více zdrojů potom každé zdvojnásobení počtu (stejných) zdrojů znamená navýšení o 3 dB stejně tak jako zdvojnásobení doby provozu.

5 Závěry a doporučení

V této hlukové studii bylo provedeno hodnocení vlivu záměru **II/379 Tišnov – Drásov průtah** na hlukovou situaci v dotčeném území.

Pro posouzení budoucí hlukové situace ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru staveb bylo určeno pět referenčních bodů potenciálně nejvíce dotčených hodnoceným záměrem (tj. vybudováním kruhového objezdu na místě stávající křižovatky v obci Drásov).

V těchto referenčních bodech byl proveden výpočet ekvivalentní hladiny hluku jednak na základě stávajících intenzit dopravy (stávající stav) a jednak předpokládaných intenzit dopravy v roce 2030 (budoucí stav). Dále byl pro vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci proveden výpočet pro budoucí stav po rekonstrukci komunikace II/379 (budoucí stav se záměrem).

Dle modelového výpočtu bude ekvivalentní hladina hluku po realizaci záměru prokazatelně splňovat definovaný hygienický limit ve všech zvolených referenčních bodech. Oproti budoucímu stavu bez záměru nedochází k navýšení hlukové zátěže.

Vliv provozu předloženého záměru na hlukovou situaci dotčeného území hodnotíme jako akusticky málo významný.

Hluk v průběhu výstavby je řešitelný, ve špičkových obdobích (zejména při pracích na počátku výstavby) však nelze vyloučit rušivé vlivy. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby v intravilánu obcí je tedy nutné omezit práce produkující nadměrný hluk pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00), přičemž je třeba přizpůsobit dobu nasazení jednotlivých mechanizmů dle jejich konkrétního umístění ve vztahu k venkovním chráněným prostorům.

Přílohy

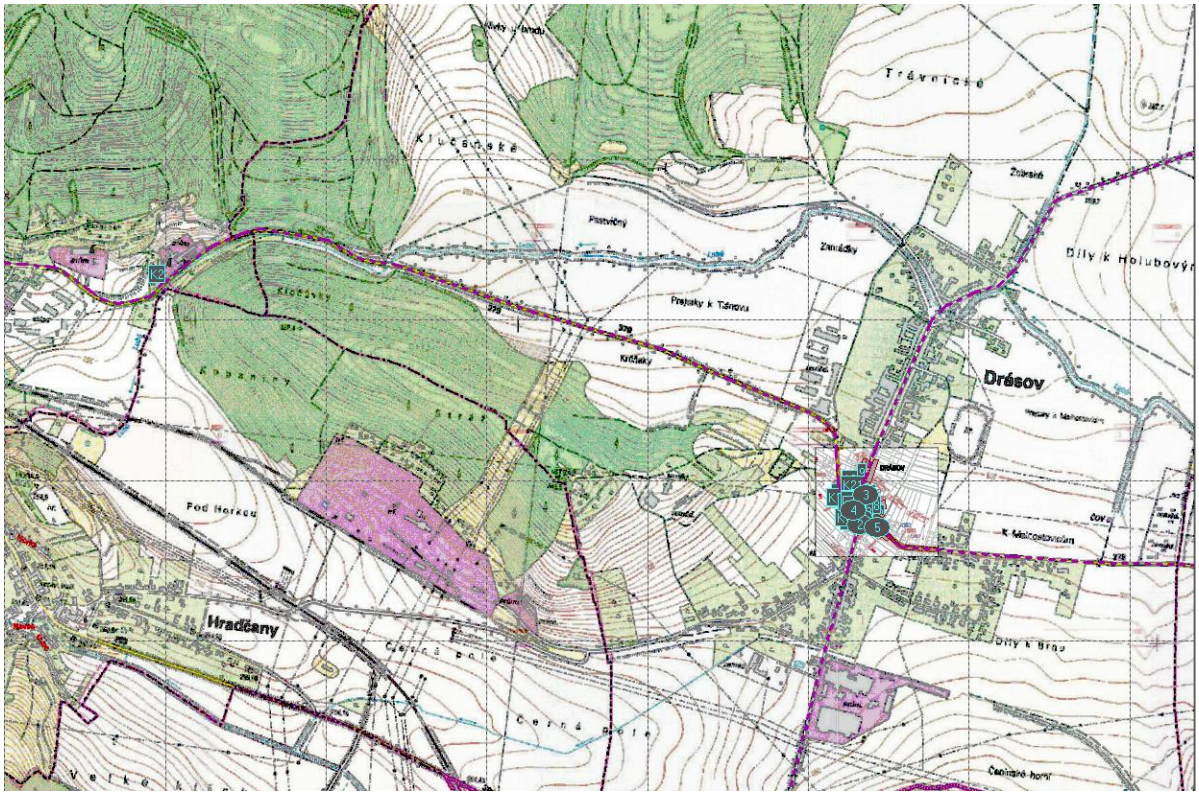
Přílohy jsou volně řazeny na následujících stranách.

Seznam příloh: Příloha 1 Grafické znázornění výpočtových modelů

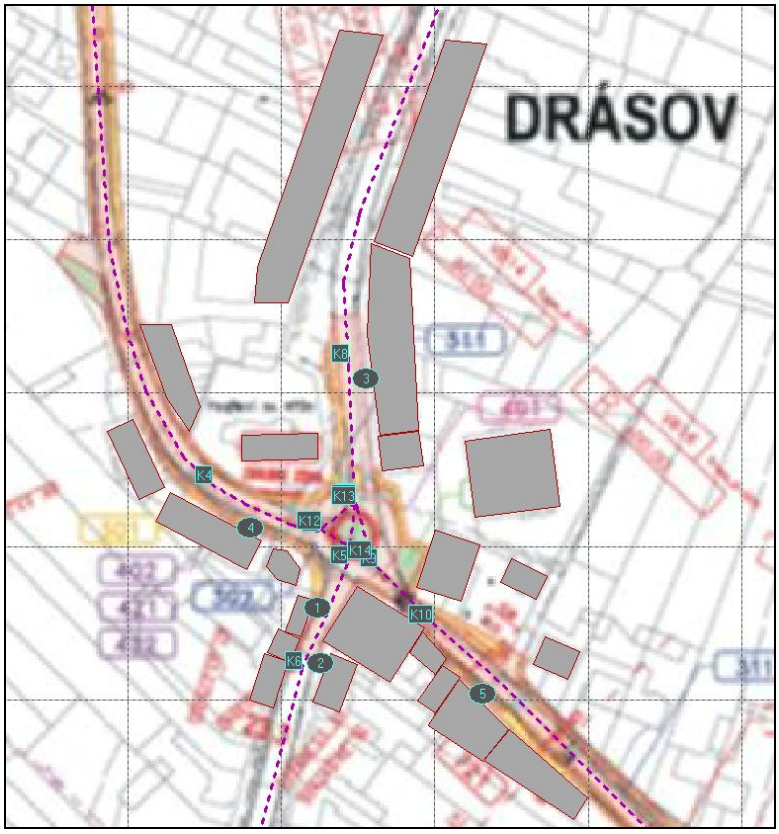
Příloha 2 Grafické znázornění izofon

Příloha 1 Grafické znázornění výpočtových modelů

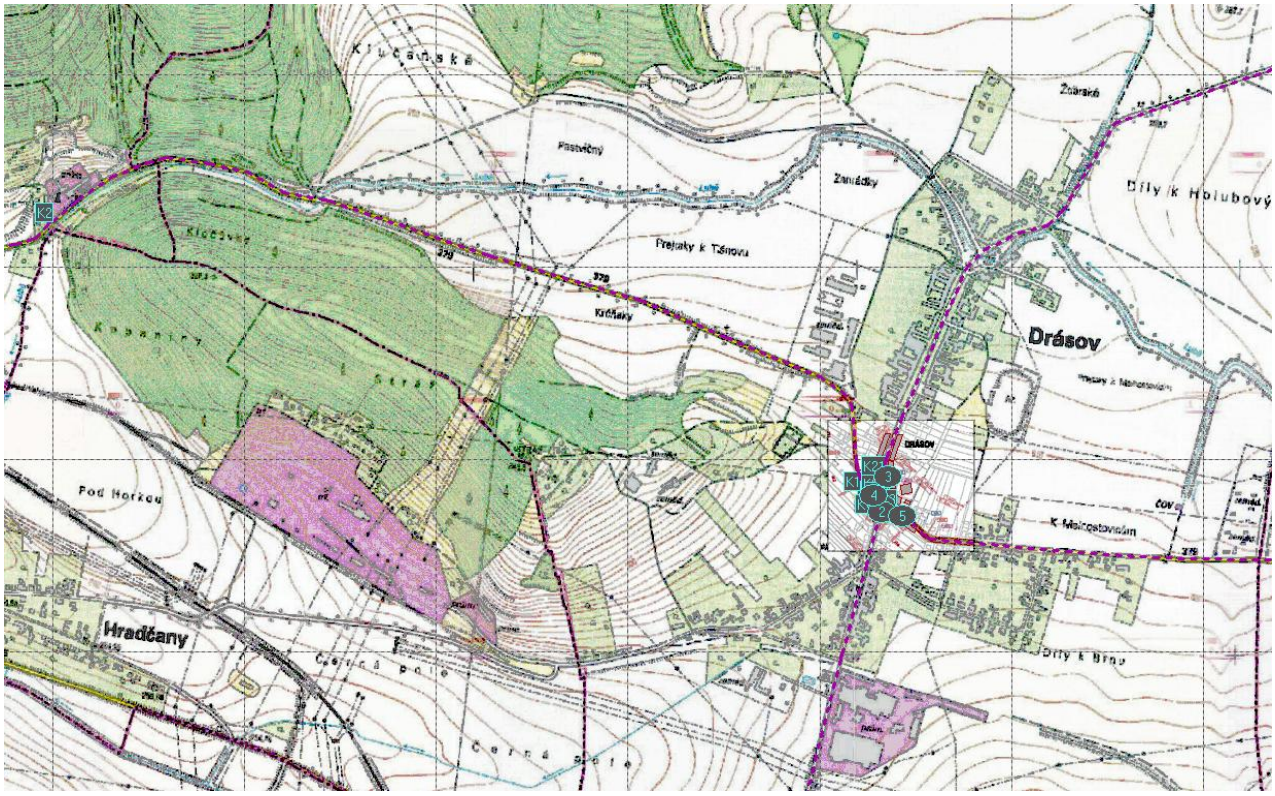
Budoucí stav



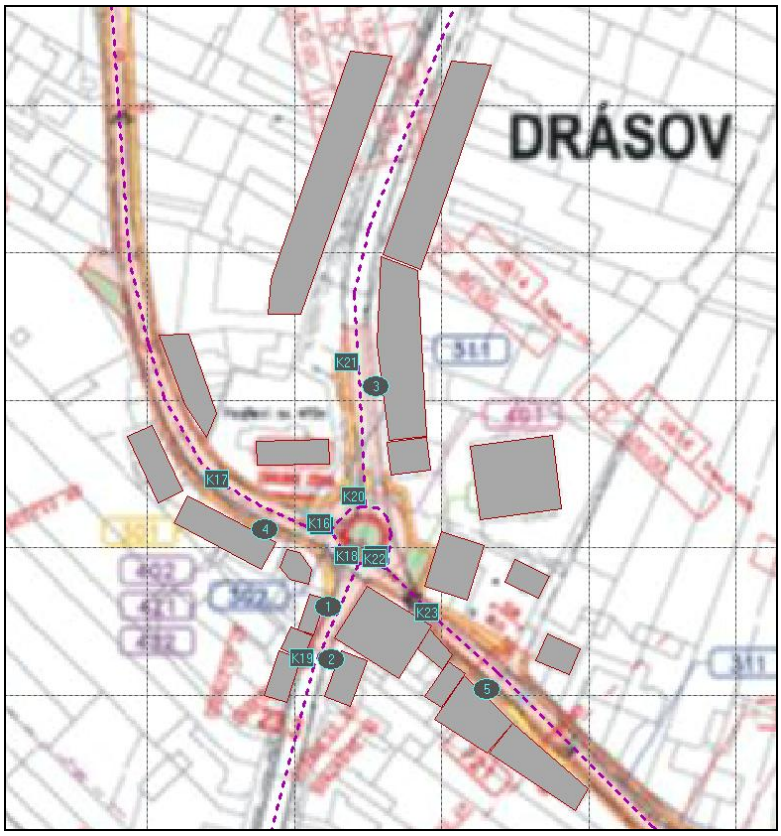
detail křižovatky:



Budoucí stav se záměrem

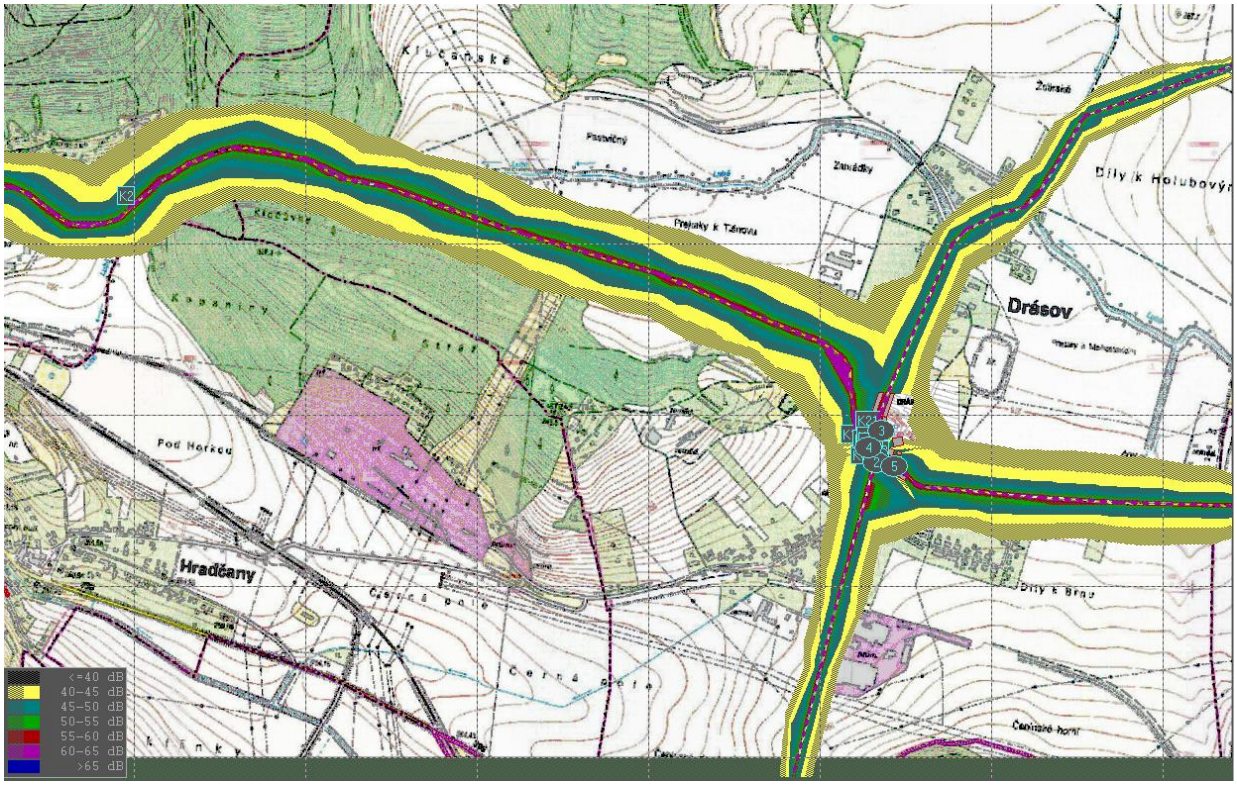


detail křižovatky:

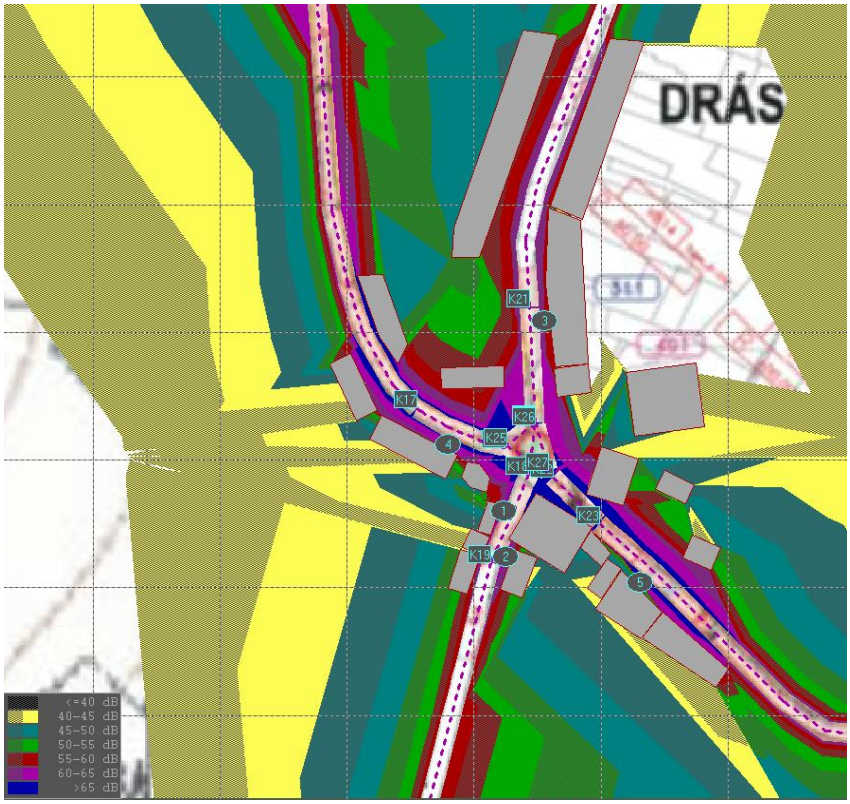


Příloha 2 Grafické znázornění izofon (3m)

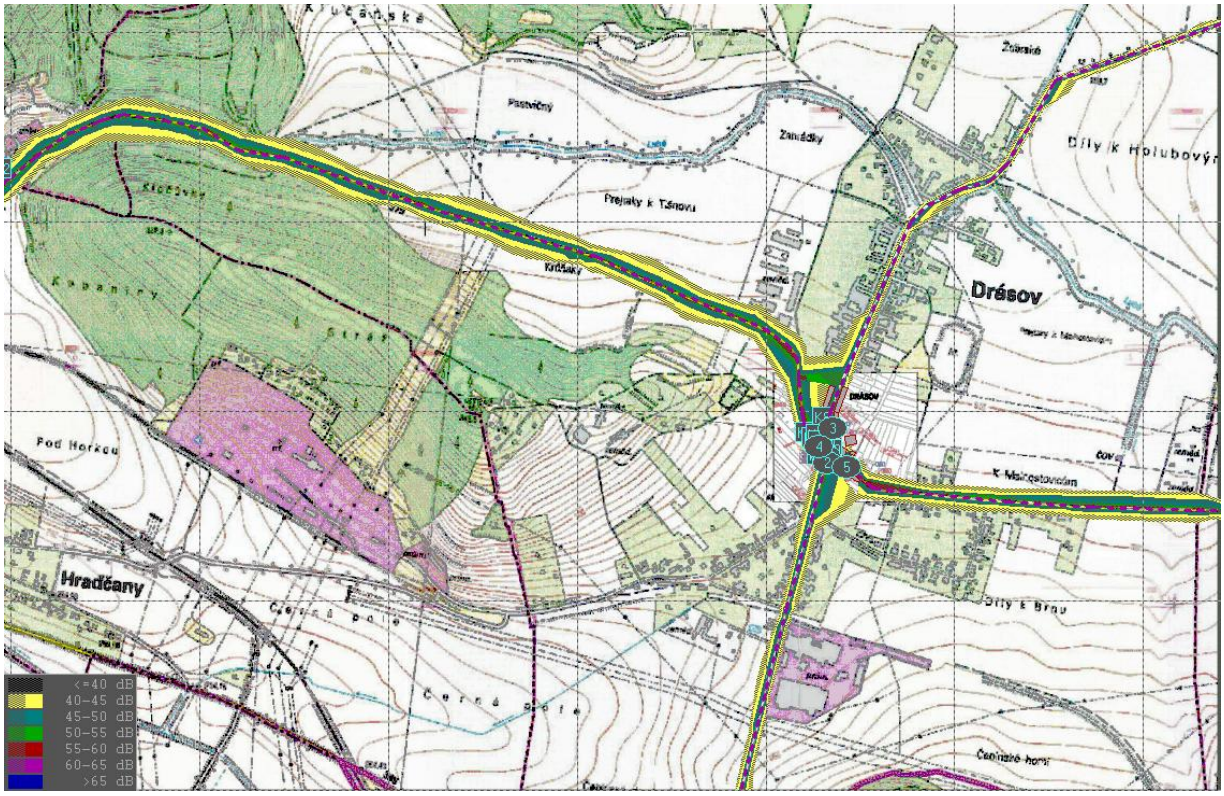
Budoucí stav – den



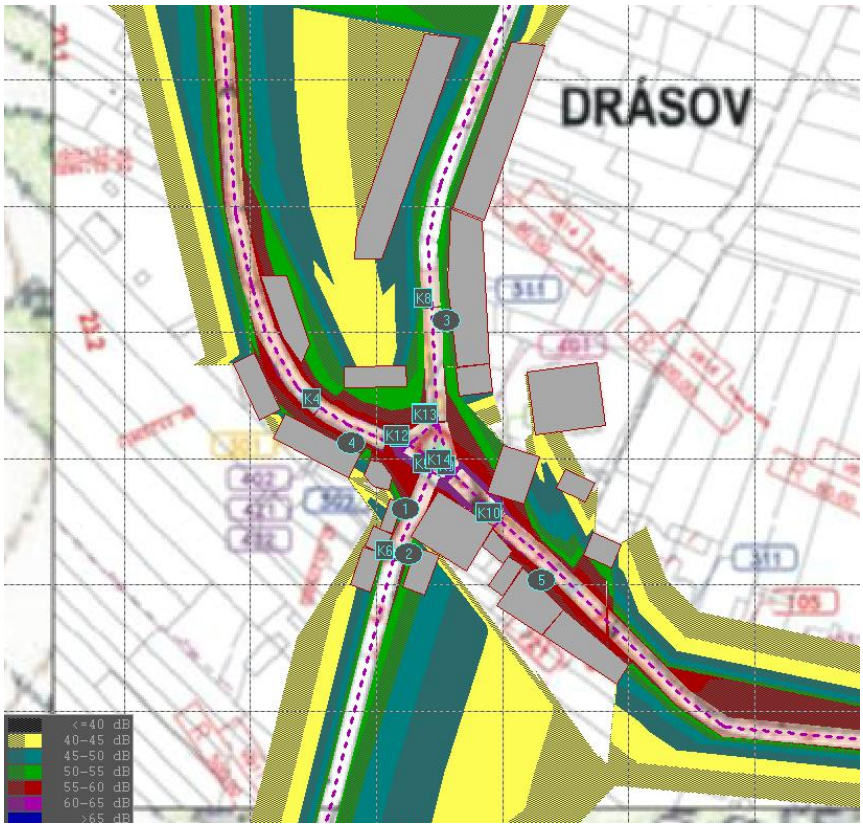
detail křižovatky:



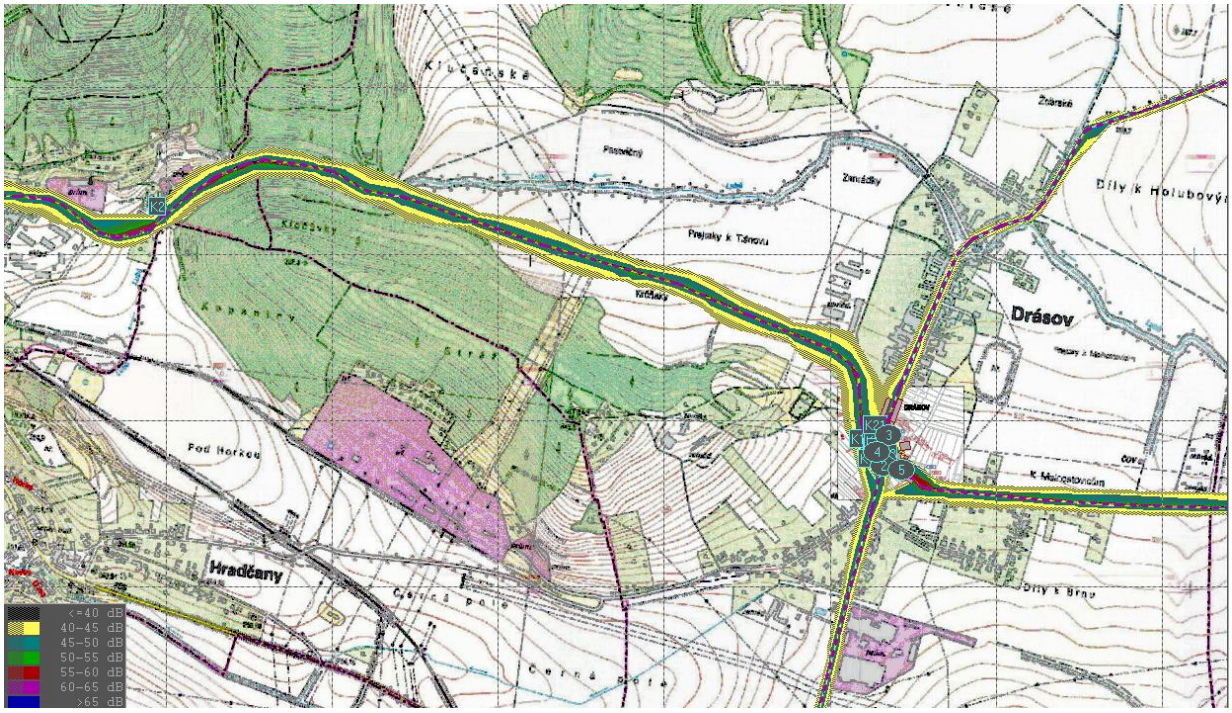
Budoucí stav – noc



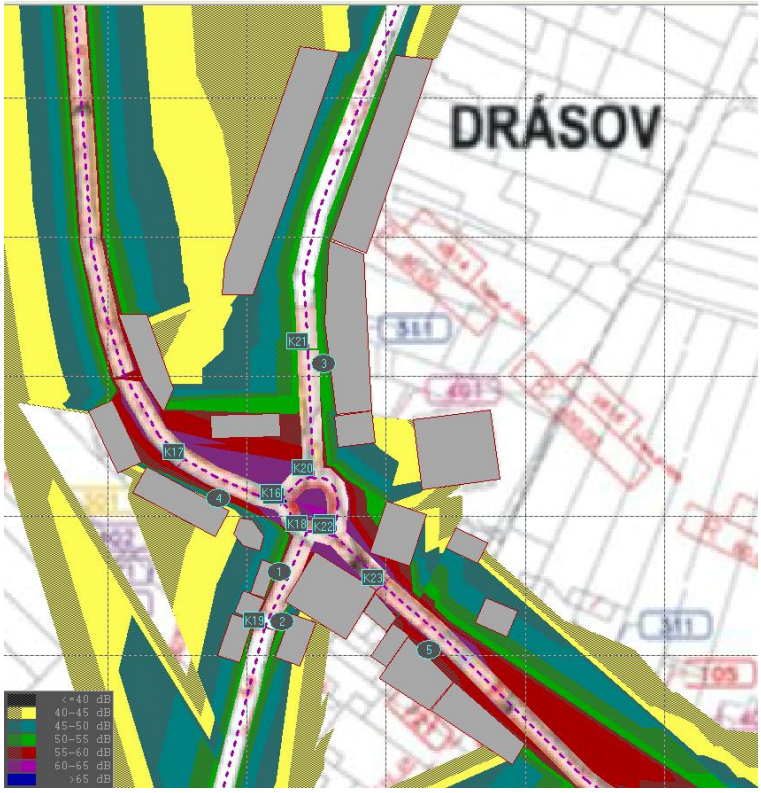
detail křižovatky:



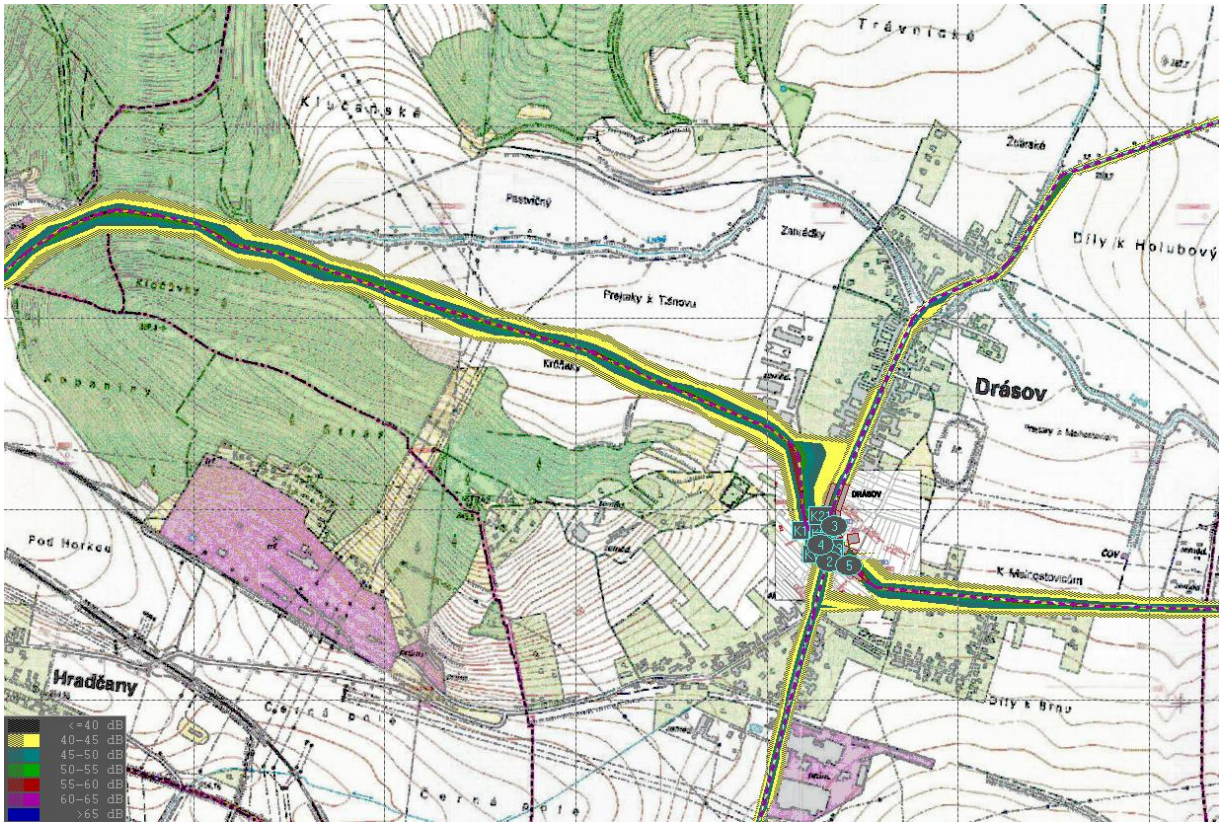
Budoucí stav se záměrem – den



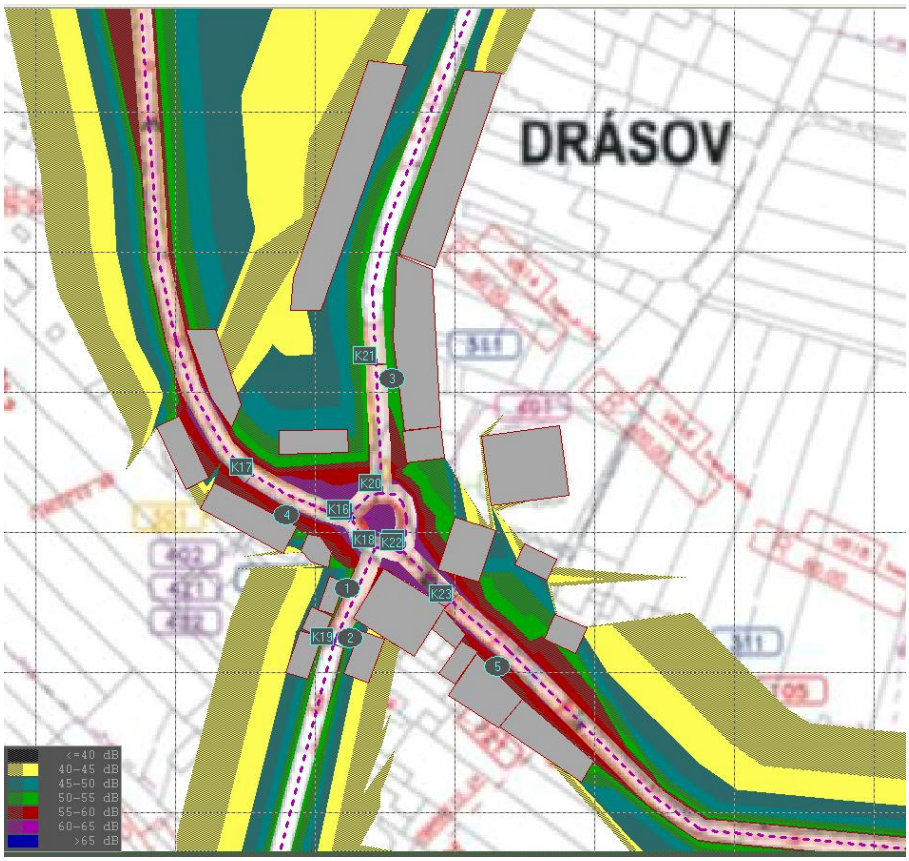
detail křižovatky:



Budoucí stav se záměrem – noc

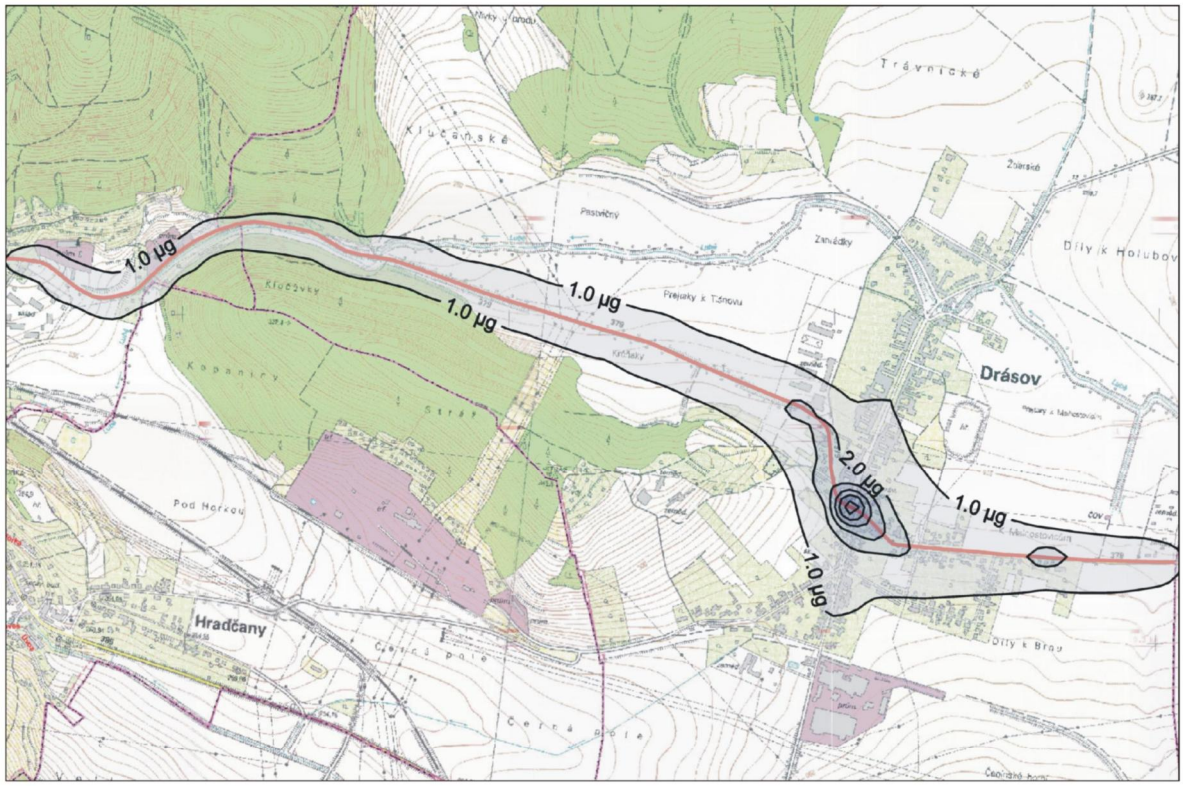


detail křižovatky:



Příloha 3

Rozptylová studie



II/379 Tišnov - Drásov průtah

ROZPTYLOVÁ STUDIE

Zpracováno podle přílohy §17, odstavce 6 zákona č. 86/2002 Sb.
o ochraně ovzduší a metodiky SYMOS 97, verze 2003

srpen 2008

AMEC s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel.: 543 428 311, fax: 543 240 676
e-mail: amec@amec.cz http://www.amec.cz

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **II/379 Tišnov – Drásov průtah**
ROZPTYLOVÁ STUDIE

Zakázka: C709-08-0

Objednatel: PK OSSENDORF s.r.o.

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	V. Vyšínová	P. Cetl	E. Ondráčková	22.8.2008
02					

Předcházející vydání tohoto dokumentu musí být buď zničena nebo výrazně označena NAHRAZENO.

Rozdělovník:	příloha oznámení EIA, nedistribuováno samostatně

© AMEC s.r.o, 2008
Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez výslovného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

Zpracovatel

Vedoucí projektu:

Ing. Pavel Cetl
držitel autorizace ke zpracování
rozptylových studií
č. j. 3151/740/03
ze dne 21. 8. 2003

Datum zpracování: 22.8.2008

Na zpracování studie se podíleli:

Jméno a příjmení	Bydliště	Firma	Telefon
Ing. Pavel Cetl	Brno	AMEC s.r.o.	543 428 334
Ing. Věra Vyšínová	Brno	AMEC s.r.o.	543 428 335

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 97, registrovaným u společnosti Microsoft pod ID 64244-040-0138036-57376.

Výpočet je zpracován programem SYMOS 97 verze 5.1.1., registrovaným u společnosti IDEA-ENVI, s.r.o. pod ID 1664268023.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem Zoner Callisto 3, registrovaným u společnosti Zoner Software pod sériovým číslem #0014-009523.

Obsah

ZPRACOVATEL 2
OBSAH 3
1. ÚVOD 4
2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ 4
3. METODA VÝPOČTU OČEKÁVANÉHO ZNEČIŠTĚNÍ 4
3.1. Použitá metodika 4
3.2. Použité imisní limity 4
4. VSTUPNÍ DATA 5
4.1. Definice zájmového území 5
4.2. Data o zdrojích znečišťování ovzduší 6
4.3. Poloha výpočtových bodů 7
4.4. Meteorologická data 8
5. ANALÝZA A ZHODNOCENÍ MODELOVÉ IMISNÍ SITUACE 9
5.1. Příspěvek k imisní zátěži oxidy dusíku 10
5.2. Příspěvek k imisní zátěži tuhými látkami 16
6. ANALÝZA A ZHODNOCENÍ REÁLNÉ IMISNÍ SITUACE 22
7. ZÁVĚR 25

1. Úvod

Tato rozptylová studie byla zpracována na základě objednávky fy. PK OSSENDORF s.r.o., jako příloha oznámení EIA dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Výpočtově je hodnocena změna stávající imisní zátěže NO_2 a PM_{10} z automobilové dopravy po realizaci záměru **II/379 Tišnov – Drásov průtah**. Stávající silnice se v dané lokalitě nachází v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, zejména těžká nákladní, tak pro pěší. V rámci záměru bude provedena zejména úprava podloží vozovky, její rozšíření (převážně v extravilánové části) a vybudování kruhového objezdu v místě stávající křižovatky se silnicí III/37913 v obci Drásov. Výškový profil komunikace se významně nemění. Uvažovaným zdrojem znečišťování ovzduší je provoz automobilové dopravy na komunikacích dotčeného území po realizaci záměru.

Stávající úroveň imisní zátěže v hodnoceném území byla vyhodnocena na základě výsledků rozptylové studie Jihomoravského kraje (2007).

2. Charakteristika území

Řešený úsek komunikace II/379 se nachází mezi okrajem města Tišnov a východní hranicí katastrálního území Drásov. Komunikace prochází převážně nezastavěným územím, nejbližší obytná zástavba se nachází podél komunikace v okrajové části Tišnova a dále v obci Drásov, kde bude na místě stávající křižovatky vybudován kruhový objezd.

Terén zájmového území je zvlněný, modelovaný vodotečí Lubě.

3. Metoda výpočtu očekávaného znečištění

3.1. Použitá metodika

Výpočet imisní zátěže škodlivinami byl prováděn, s ohledem na stávající imisní limity, podle metodiky SYMOS ve formě výpočtového programu SYMOS 97 verze 2003 (IDEA-ENVI s.r.o.), kdy výsledkem výpočtu byly maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace NO_2 a PM_{10}. Výsledky výpočtu byly porovnávány se stávajícími platnými imisními limity.

3.2. Použité imisní limity

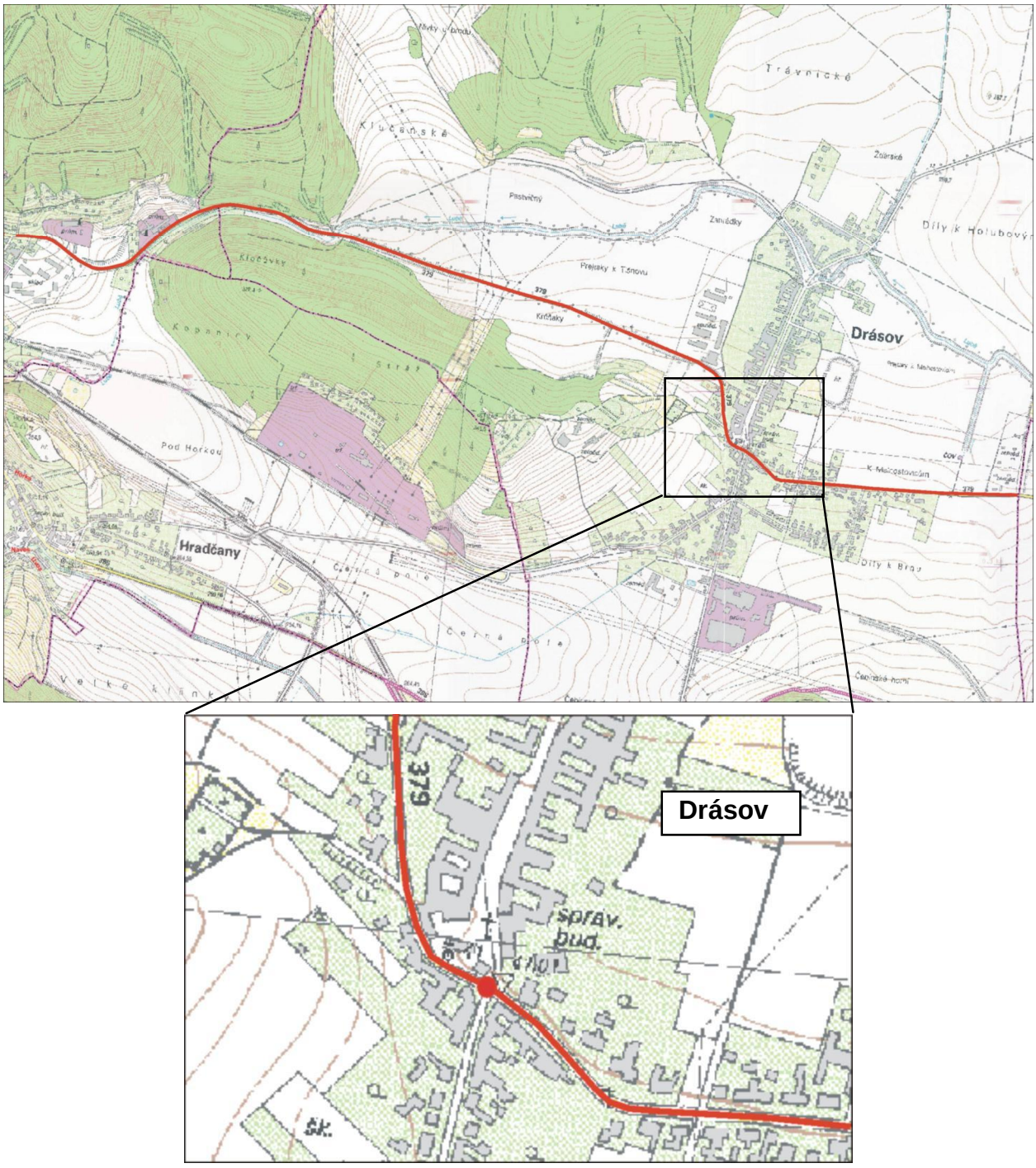
Pro vyhodnocení výsledků výpočtu byly použity imisní limity uvedené v nařízení vlády č. 597/2006 Sb., v aktuálním znění:

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Přípustná četnost překročení za kalendářní rok
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu g.m^{-3}$	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	-
PM_{10}	24 hodin	50 $\mu g.m^{-3}$	35
PM_{10}	1 kalendářní rok	40 $\mu g.m^{-3}$	-

4. Vstupní data

4.1. Definice zájmového území

Zájmové území, které zahrnuje celý rekonstruovaný úsek komunikace II/379, je vymezeno obdélníkem o rozměrech 3700 x 2500 m orientovaným podle zeměpisných souřadnic. Dále bylo vymezeno území o rozměrech 600 x 400 m zahrnující potenciálně nejvíce dotčenou oblast, tj. okolí navrhovaného kruhového objezdu v obci Drásov. Pro tuto oblast byl proveden detailnější výpočet. Podrobněji je vymezení zájmového území zřejmé z následujících obrázků.



Trasa řešeného úseku komunikace II/379 je zakreslena červenou barvou.

4.2. Data o zdrojích znečišťování ovzduší

Hodnocený záměr zahrnuje dopravní provoz na rekonstruovaném úseku komunikace II/379 a komunikaci III/37913 procházející obcí Drásov ve směru sever-jih.

4.2.1. Hodnocené zdroje

Liniové zdroje

Jako liniový zdroj znečišťování byla ve výpočtu uvažována osobní a nákladní automobilová doprava na komunikační síti dotčeného území.

Stávající silnice II/379 se v dané lokalitě (Tišnov – Drásov) nachází v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, zejména těžká nákladní, tak pro pěší. V rámci záměru bude provedena zejména úprava podloží vozovky, její rozšíření (převážně v extravilánové části) a vybudování kruhového objezdu v místě stávající křižovatky se silnicí III/37913 v obci Drásov. Výškový profil komunikace se významně nemění.

Ve výpočtu byly uvažovány výhledové intenzity dopravy na dotčených komunikacích pro rok 2030 získané od investora záměru. Zadávané hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab.: Intenzity automobilové dopravy (2030) na komunikační síti dotčeného území (24h)

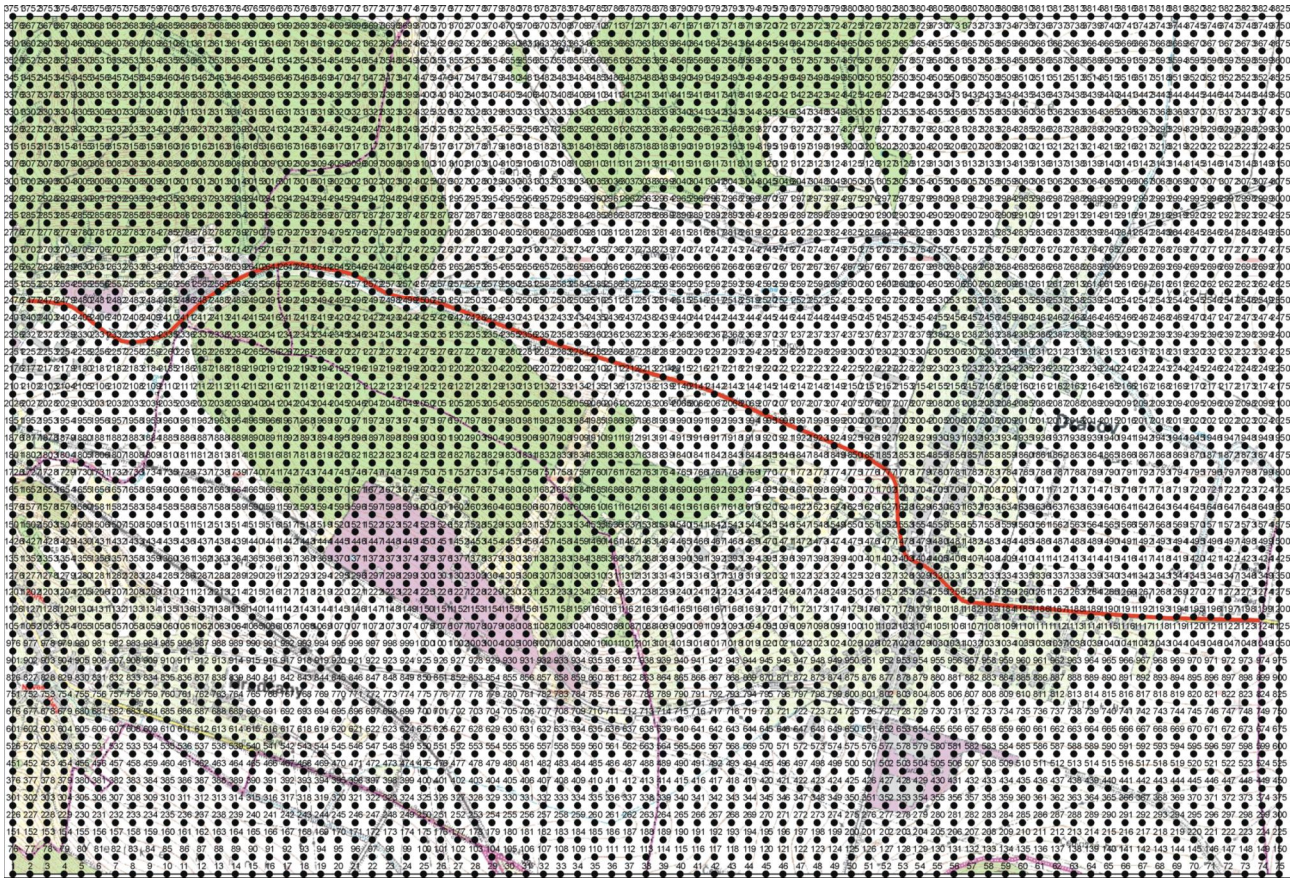
komunikace	úsek	nákladní automobily	osobní automobily	motocykly	suma vozidel
II/379	Tišnov - Drásov	510	2140	30	2680
II/379	Drásov - Malhostovice	500	2050	20	2570
III/37913	Drásov - Čebín	189	750	20	959
III/37913	Drásov - Všechovice	126	510	20	656

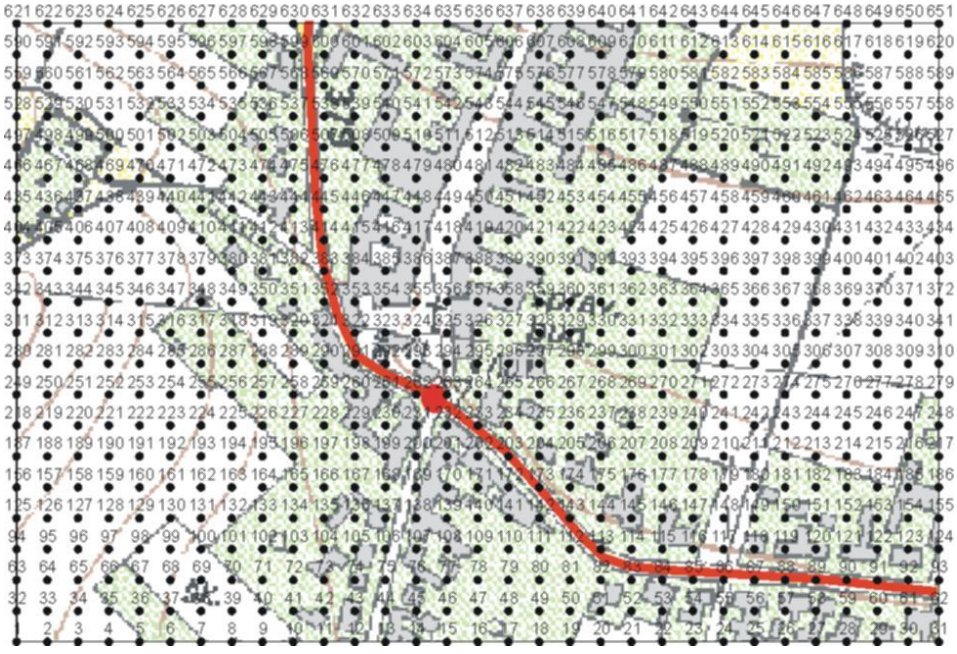
Pro výpočet emisí NO_x a PM_{10} produkovaných motory vozidel byly využity emisní faktory získané pomocí programu MEFA 02 doporučeného ministerstvem životního prostředí.

Předkládaný záměr nevnáší do území nové bodové či plošné zdroje.

4.3. Poloha výpočtových bodů

Výpočet byl proveden pro pravidelnou síť referenčních bodů vzdálených od sebe 50 m v případě výpočtu pro celé území, resp. 20 m v případě podrobného výpočtu pro okolí kruhového objezdu v obci Drásov. Poloha referenčních bodů je graficky znázorněna na následujícím obrázku:





Ve všech bodech pravidelné sítě byl výpočet prováděn ve výšce 1 m nad terénem.

4.4. Meteorologická data

Pro výpočet byla použita podrobná větrná růžice, vytvořená ČHMÚ Praha, oddělením modelování a expertíz.

Souhrn této růžice je uveden v následující tabulce:

S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	klid
12	8,5	6,51	15,49	10,5	7,8	9,78	15,99	13,43

5. Analýza a zhodnocení modelové imisní situace

Výpočty jsou zpracovány pro oxid dusičitý NO_2 a prachové částice PM_{10}, které jsou v případě automobilové dopravy rozhodnými škodlivinami, u nichž dochází nejdříve k překročení imisního limitu.

Jak již bylo uvedeno v úvodu, předmětem výpočtu této rozptylové studie bylo vyhodnocení imisní zátěže oxidy dusíku a prachovými částicemi v důsledku provozu záměru, respektive provozem automobilové dopravy na rekonstruovaném úseku komunikace II/379. Vzhledem k tomu, že se jedná o rozsáhlé území, byl nejdříve proveden podrobný výpočet pouze pro území zahrnující záměrem nejvíce dotčenou oblast, tj. okolí navrhovaného kruhového objezdu, a byla hodnocena jednak nulová varianta (tj. stav, kdy by kruhový objezd nebyl realizován) a jednak stav po realizaci záměru. V obou případech vycházíme z výhledových intenzit dopravy pro rok 2030.

Vzhledem k tomu, že vlivem záměru nepředpokládáme významnou změnu imisní situace v ostatních částech zájmového území, výpočet pro území podél celé trasy řešeného úseku byl proveden již pouze pro stav po realizaci záměru.

Níže presentované výsledky představují imisní ovlivnění území dopravním provozem na řešených komunikacích bez započtení vlivu dalších zdrojů v území. Vyhodnocení celkové imisní zátěže hodnoceného území je provedeno v další části této studie.

5.1. Imisní zátěž oxidy dusíku

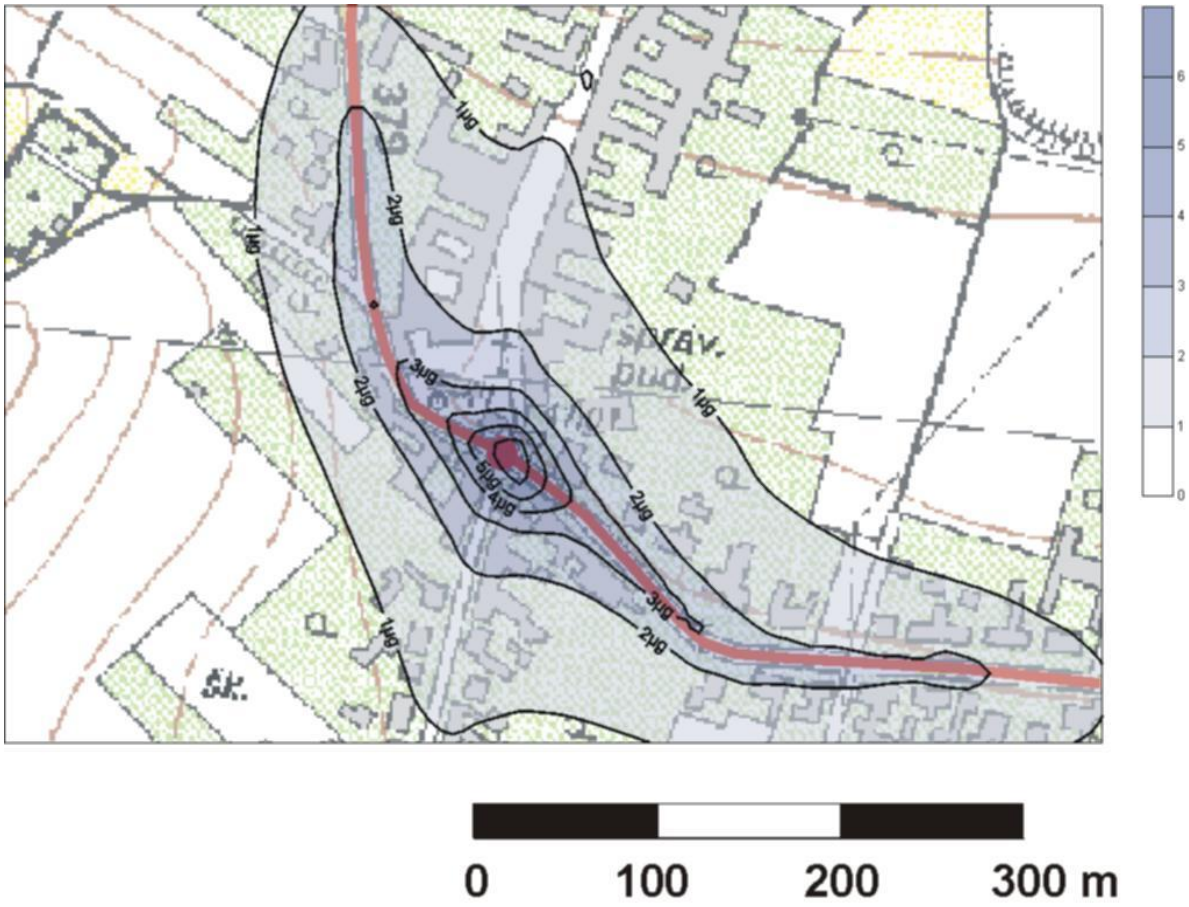
5.1.1. Roční průměrné koncentrace

Drásov – nulová varianta

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. navazující III/37913 na průměrné roční koncentraci NO_2 ve stavu bez záměru je max. 6,4 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 16 % imisního limitu (40 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na průměrné roční koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (LV = 40 $\mu g.m^{-3}$).

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



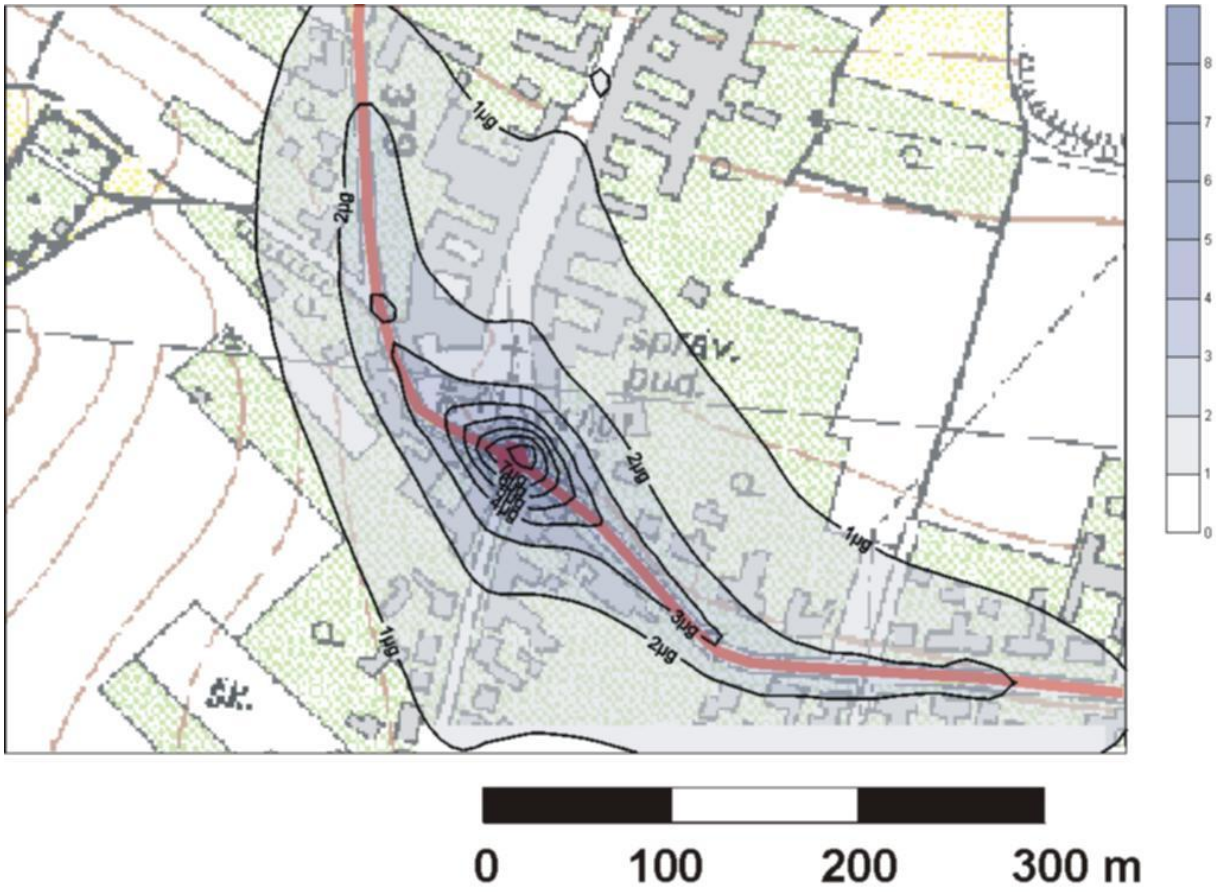
Dle provedených výpočtů provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu bez realizace záměru nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov oxidem dusičitým.

Drásov – po realizaci záměru

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na průměrné roční koncentraci NO_2 ve stavu po realizaci záměru je max. 8,3 µg.m^{-3}, tedy do 21 % imisního limitu (40 µg.m^{-3}). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, v ostatních částech řešeného území je podíl na průměrné roční koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (LV = 40 µg.m^{-3}). Oproti tzv. nulové variantě se jedná o navýšení o max. 1,9 µg.m^{-3}, tedy do 4,8 % imisního limitu.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:

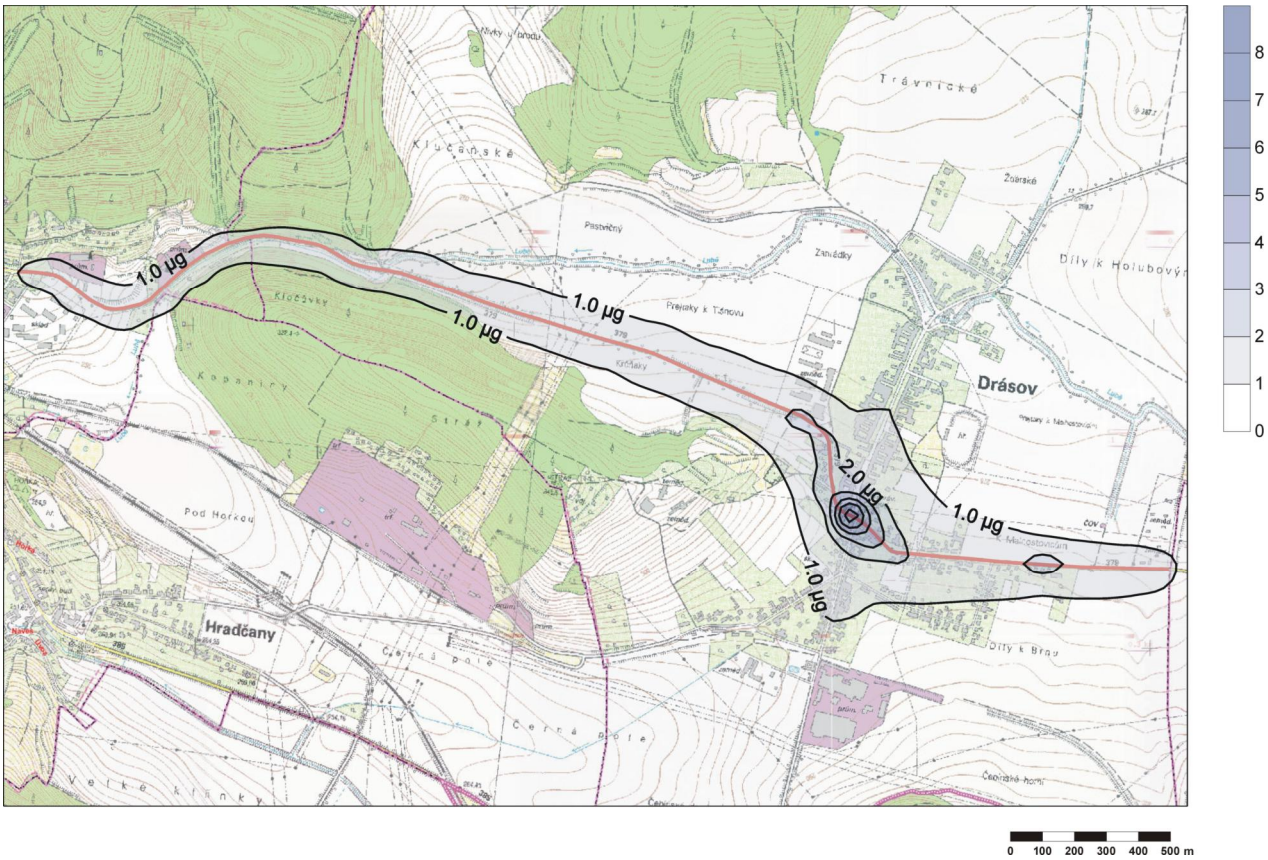


Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích tedy ve výhledovém stavu ani po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov oxidem dusičitým. Záměr se na imisní situaci v území obce Drásov projeví pouze v bezprostřední blízkosti kruhového objezdu mírným navýšením koncentrací NO_2.

Celé území – po realizaci záměru

Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, kterému je věnována předchozí podkapitola. V ostatních částech území nedojde k významné změně imisní situace vlivem záměru. V bezprostřední blízkosti komunikací v extravilánu obcí jsou dosahovány průměrné roční koncentrace NO_2 max. 2 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 5 % imisního limitu (LV = 40 $\mu g.m^{-3}$), v ostatních částech zájmového území jsou to hodnoty ještě nižší.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž dotčeného území oxidem dusičitým, přičemž realizace záměru má na imisní zátěž řešeného území oxidem dusičitým zanedbatelný vliv.

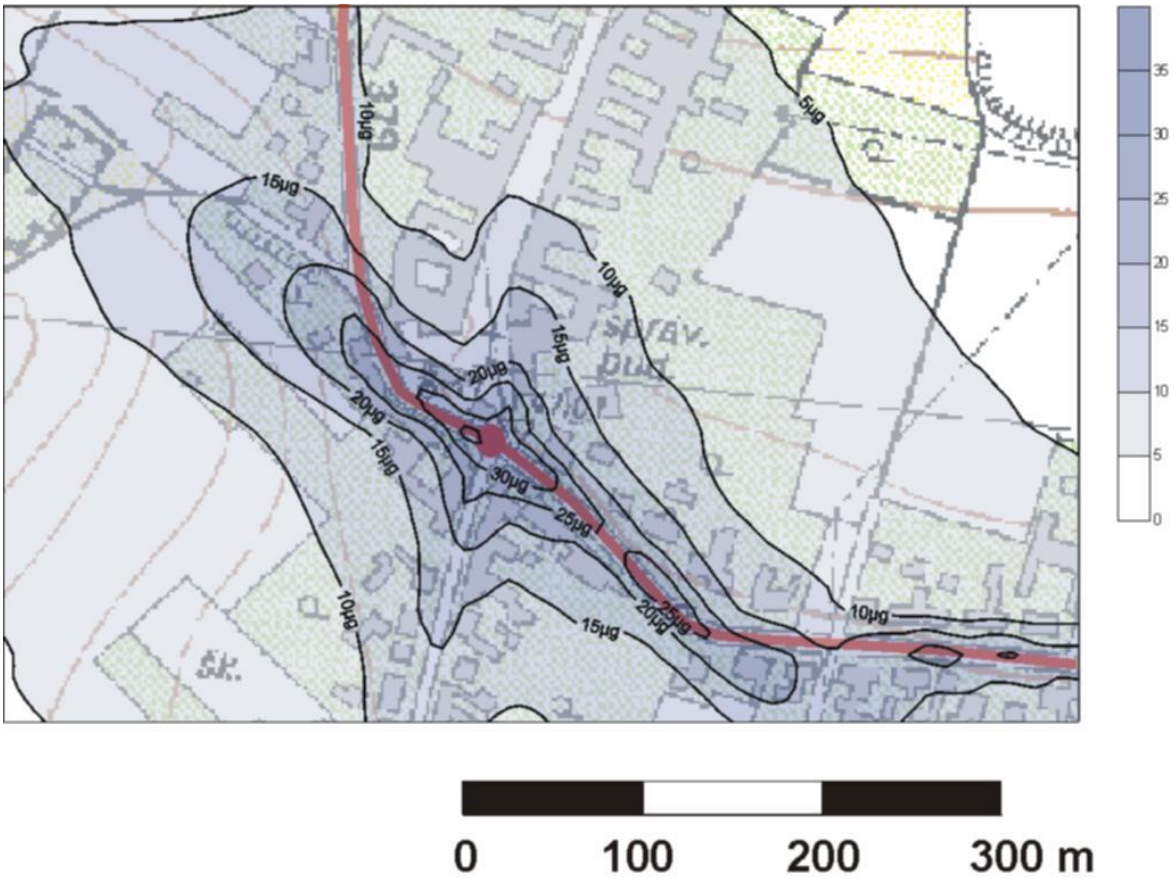
5.1.2. Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace

Drásov – nulová varianta

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na maximální hodinové koncentraci NO_2 ve stavu bez záměru je max. 36,6 µg.m^{-3}, tedy do 18,5 % imisního limitu (200 µg.m^{-3}). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na maximální hodinové koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace (**LV = 200 µg.m^{-3}**).

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



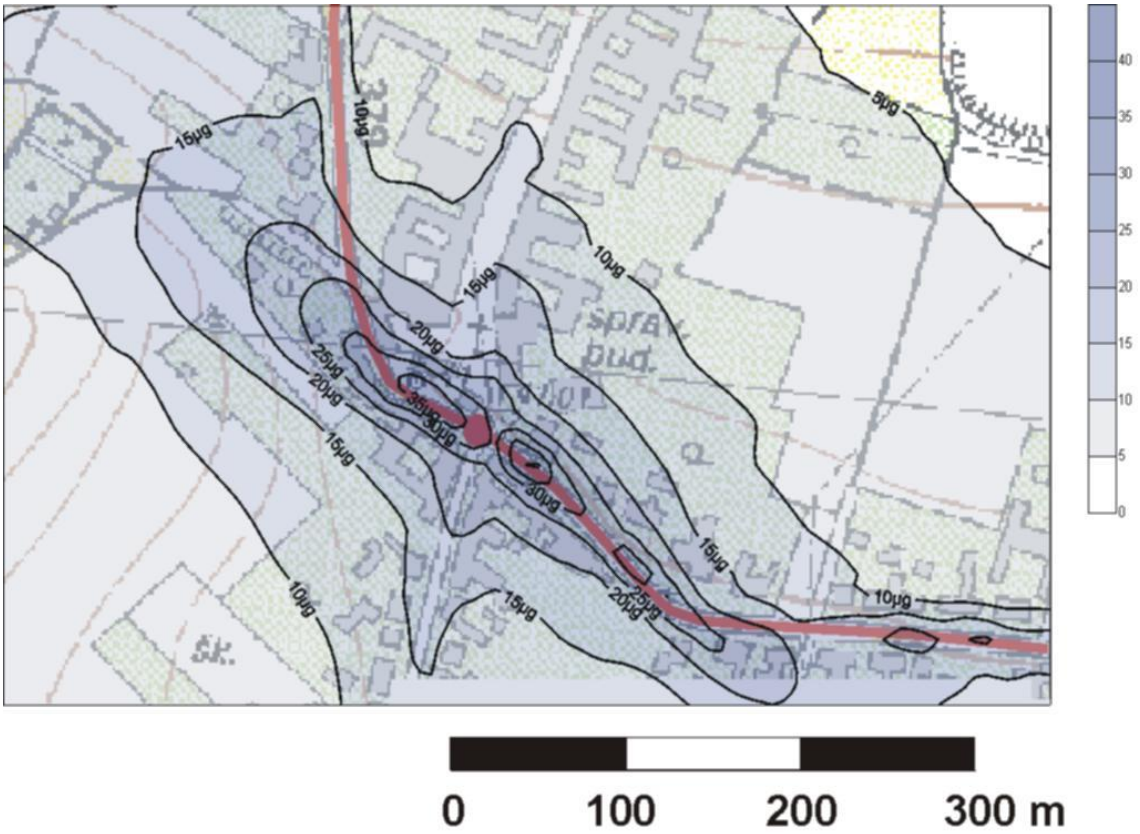
Také v případě maximálních hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz automobilové dopravy na komunikaci II/379, resp. III/37913 nebude způsobovat nadlimitní imisní zátěž obce Drásov oxidem dusičitým (NO_2).

Drásov – po realizaci záměru

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na maximální hodinové koncentraci NO_2 ve stavu po realizaci záměru je max. 40,5 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 20,5 % imisního limitu (200 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na maximální hodinové koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace (**LV = 200 $\mu g.m^{-3}$**). Oproti tzv. nulové variantě se jedná o navýšení o max. 3,9 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 2 % imisního limitu.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:

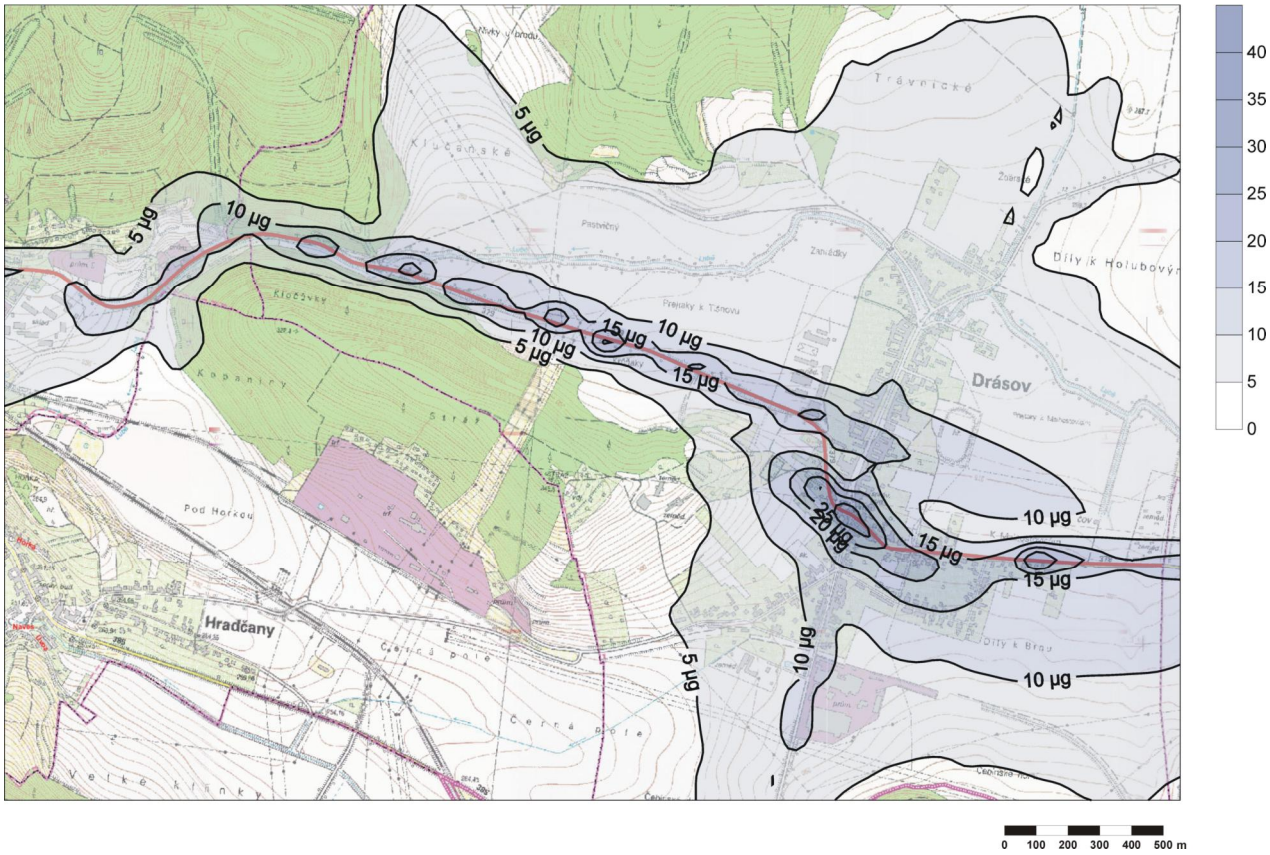


Také v případě maximálních hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov oxidem dusičitým. Záměr se na imisní situaci v území obce Drásov projeví pouze v bezprostřední blízkosti kruhového objezdu mírným navýšením maximálních krátkodobých koncentrací NO_2.

Celé území – po realizaci záměru

Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, kterému je věnována předchozí podkapitola. V ostatních částech území nedojde k významné změně imisní situace vlivem záměru. V bezprostřední blízkosti komunikací v extravilánu obcí jsou dosahovány maximální hodinové koncentrace NO_2 max. 20 µg.m^{-3}, tedy do 10 % imisního limitu (**LV = 200 µg.m^{-3}**), v ostatních částech zájmového území jsou to hodnoty ještě nižší.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž dotčeného území oxidem dusičitým, přičemž realizace záměru má na imisní zátěž řešeného území oxidem dusičitým zanedbatelný vliv.

5.2. Imisní zátěž tuhými látkami

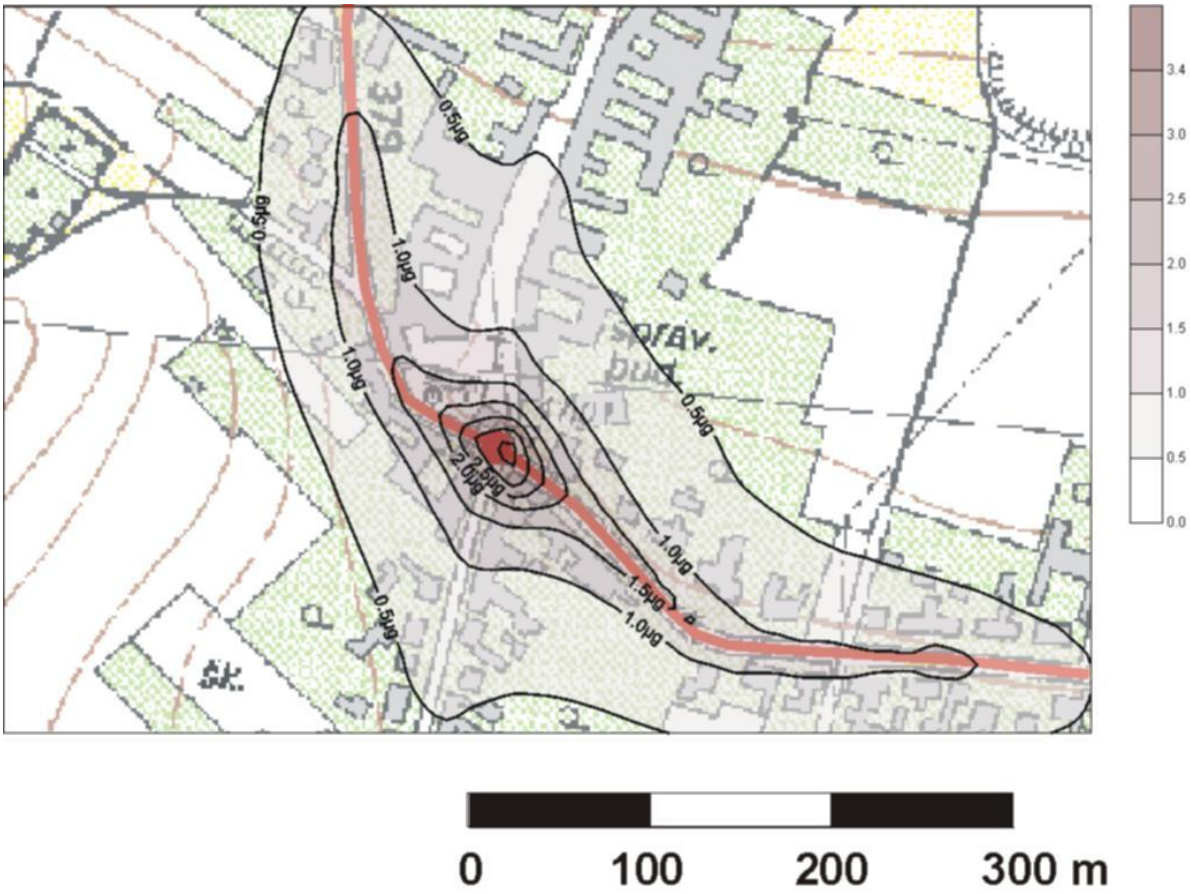
5.2.1. Roční průměrné koncentrace

Drásov – nulová varianta

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na průměrné roční koncentraci PM_{10} ve stavu bez záměru je max. 3,4 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 8,5 % imisního limitu (40 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na průměrné roční koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (**LV=40 $\mu g.m^{-3}$**).

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



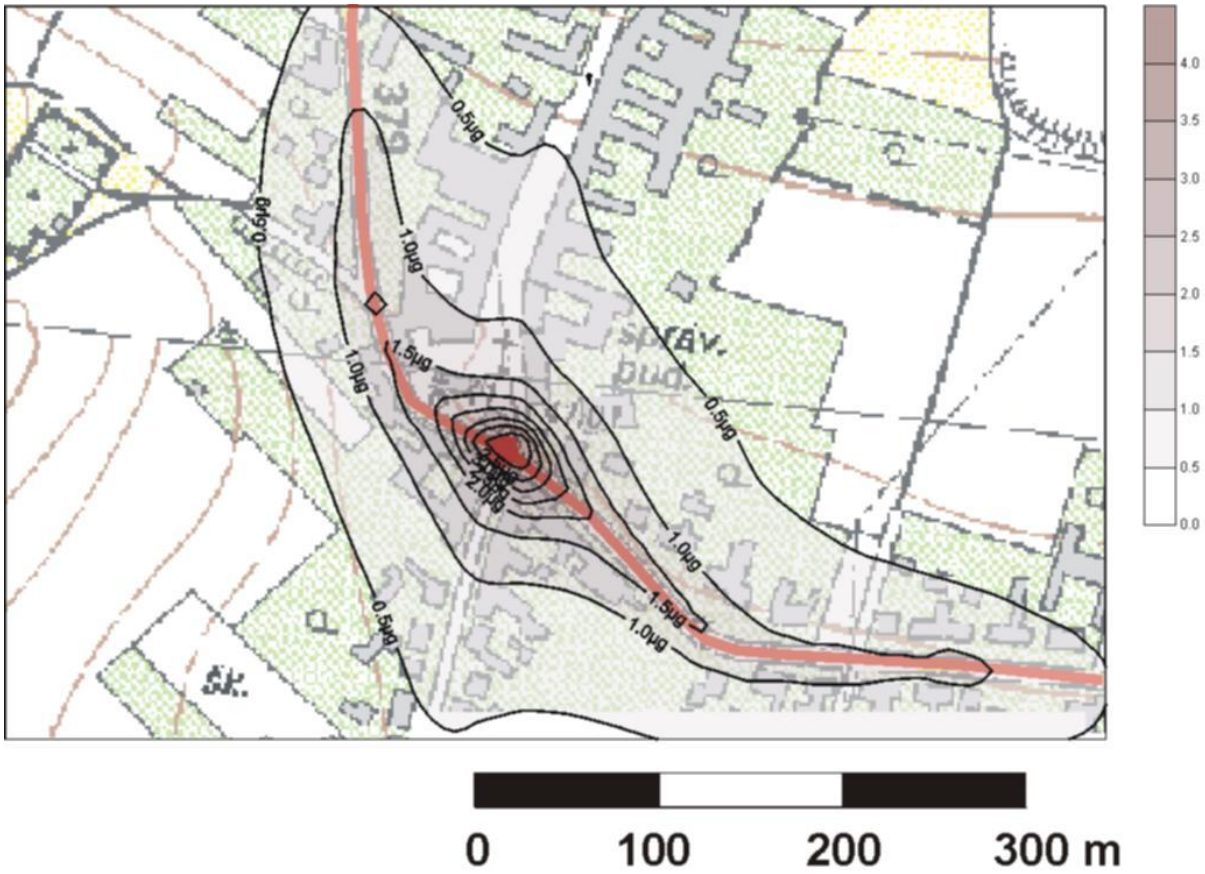
Dle provedených výpočtů provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu bez realizace záměru nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov tuhými látkami.

Drásov – po realizaci záměru

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na průměrné roční koncentraci PM_{10} ve stavu po realizaci záměru je max. 4,4 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 11 % imisního limitu (40 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, v ostatních částech řešeného území je podíl na průměrné roční koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (**LV = 40 $\mu g.m^{-3}$**). Oproti tzv. nulové variantě se jedná o navýšení o max. 1 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 2,5 % imisního limitu.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:

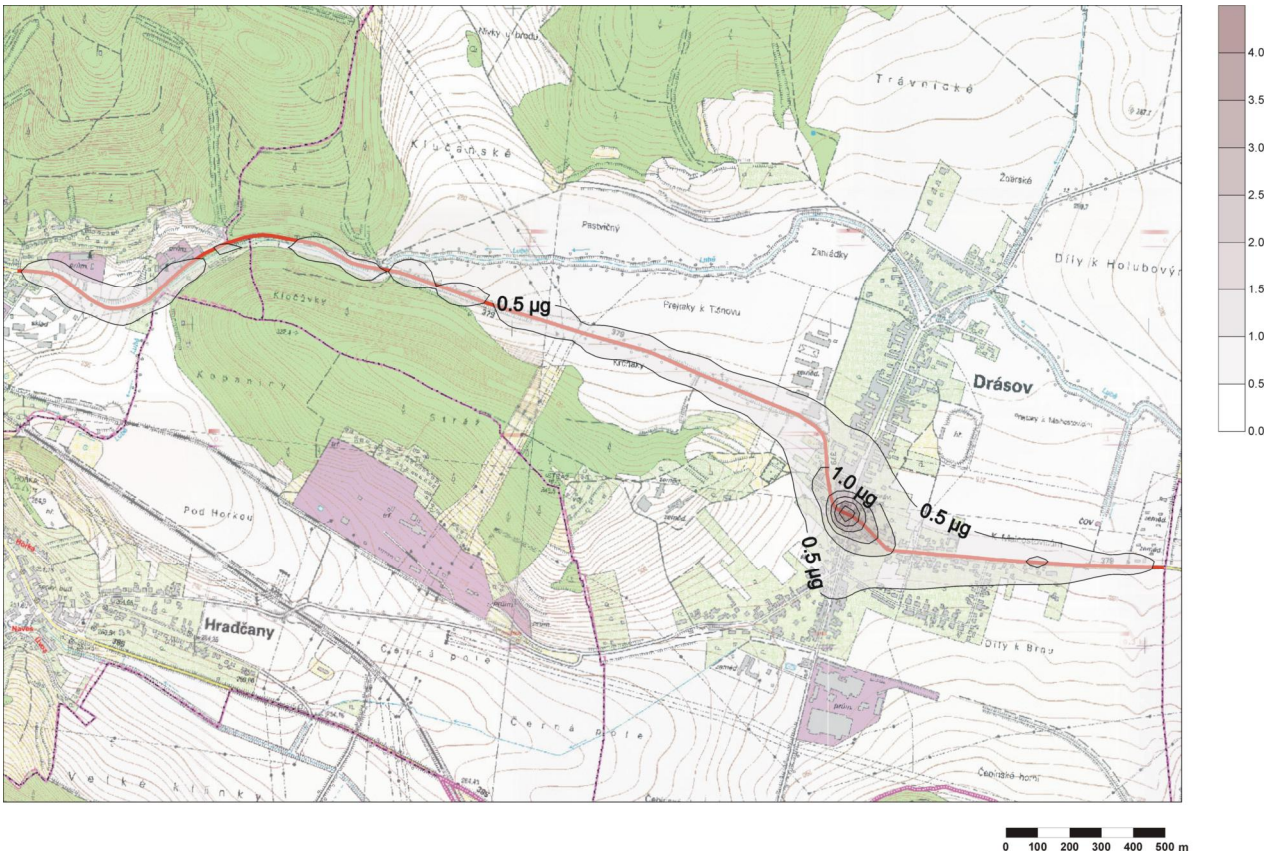


Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích tedy ve výhledovém stavu ani po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov tuhými látkami. Záměr se na imisní situaci v území obce Drásov projeví pouze v bezprostřední blízkosti kruhového objezdu mírným navýšením koncentrací PM_{10}.

Celé území – po realizaci záměru

Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, kterému je věnována předchozí podkapitola. V ostatních částech území nedojde k významné změně imisní situace vlivem záměru. V bezprostřední blízkosti komunikací v extravilánu obcí jsou dosahovány průměrné roční koncentrace PM_{10} max. do 1 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 2,5 % imisního limitu (**LV = 40 $\mu g.m^{-3}$**), v ostatních částech zájmového území jsou to hodnoty ještě nižší.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž dotčeného území tuhými látkami, přičemž realizace záměru má na imisní zátěž řešeného území tuhými látkami zanedbatelný vliv.

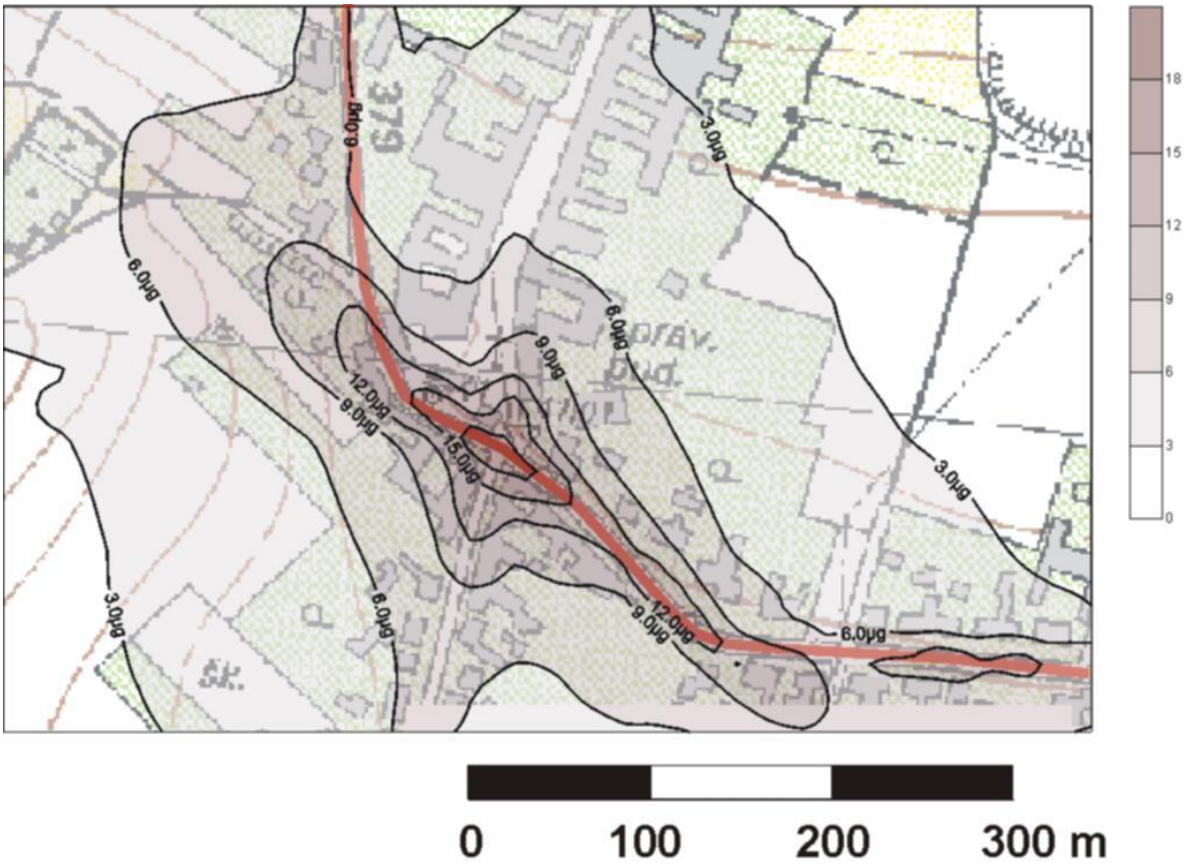
5.2.2. Maximální krátkodobé (24hodinové) koncentrace

Drásov – nulová varianta

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na maximální 24hodinové koncentraci PM_{10} ve stavu bez záměru je max. 19,8 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 40 % imisního limitu (50 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na maximální 24hodinové koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro maximální 24hodinové koncentrace (**LV = 50 $\mu g.m^{-3}$**).

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



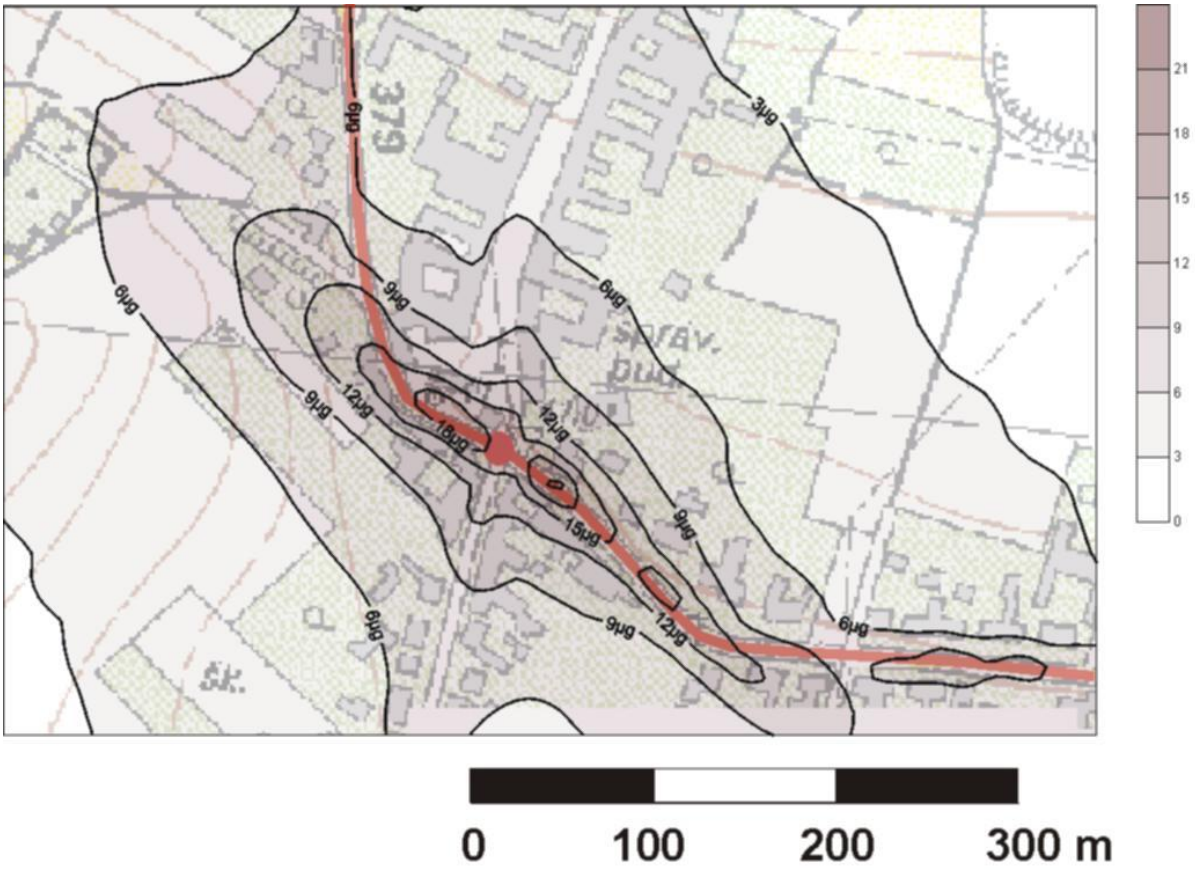
Také v případě maximálních 24hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz automobilové dopravy na komunikaci II/379, resp. III/37913 nebude způsobovat nadlimitní imisní zátěž obce Drásov tuhými látkami (PM_{10}).

Drásov – po realizaci záměru

Podíl dopravního provozu na řešeném úseku komunikace II/379, resp. III/37913 na maximální 24hodinové koncentraci PM_{10} ve stavu po realizaci záměru je max. 21,4 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 43 % imisního limitu (50 $\mu g.m^{-3}$). Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě křížení obou komunikací v obci Drásov, v ostatních částech řešeného území je podíl na maximální 24hodinové koncentraci pod touto hodnotou.

Jedná se tedy o koncentrace pod hodnotou imisního limitu pro maximální 24hodinové koncentrace (**LV = 50 $\mu g.m^{-3}$**). Oproti tzv. nulové variantě se jedná o navýšení o max. 1,6 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 3,2 % imisního limitu.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:

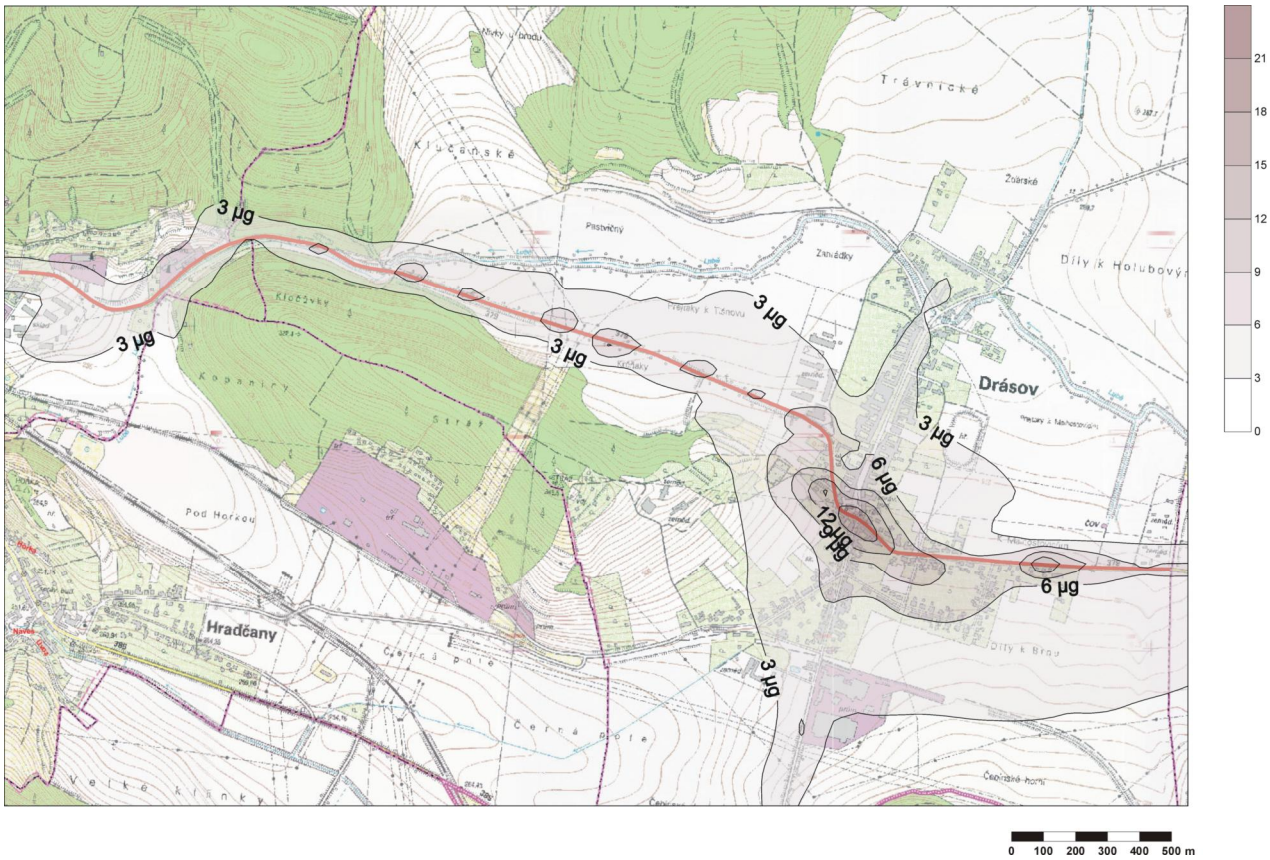


Také v případě maximálních 24hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž obce Drásov tuhými látkami. Záměr se na imisní situaci v území obce Drásov projeví pouze v bezprostřední blízkosti kruhového objezdu mírným navýšením maximálních krátkodobých koncentrací PM_{10}.

Celé území – po realizaci záměru

Působení zdroje se nejvýznamněji projevuje v místě navrhovaného kruhového objezdu, kterému je věnována předchozí podkapitola. V ostatních částech území nedojde k významné změně imisní situace vlivem záměru. V bezprostřední blízkosti komunikací v extravilánu obcí jsou dosahovány maximální 24hodinové koncentrace PM_{10} max. 6 $\mu g.m^{-3}$, tedy do 12 % imisního limitu (**LV = 50 $\mu g.m^{-3}$**), v ostatních částech zájmového území jsou to hodnoty ještě nižší.

Pole rozložení koncentrací je zřejmé z přiloženého obrázku:



Provoz automobilové dopravy na řešených komunikacích ve výhledovém stavu po realizaci záměru dle provedených výpočtů nezpůsobí nadlimitní imisní zátěž dotčeného území tuhými látkami, přičemž realizace záměru má na imisní zátěž řešeného území tuhými látkami zanedbatelný vliv.

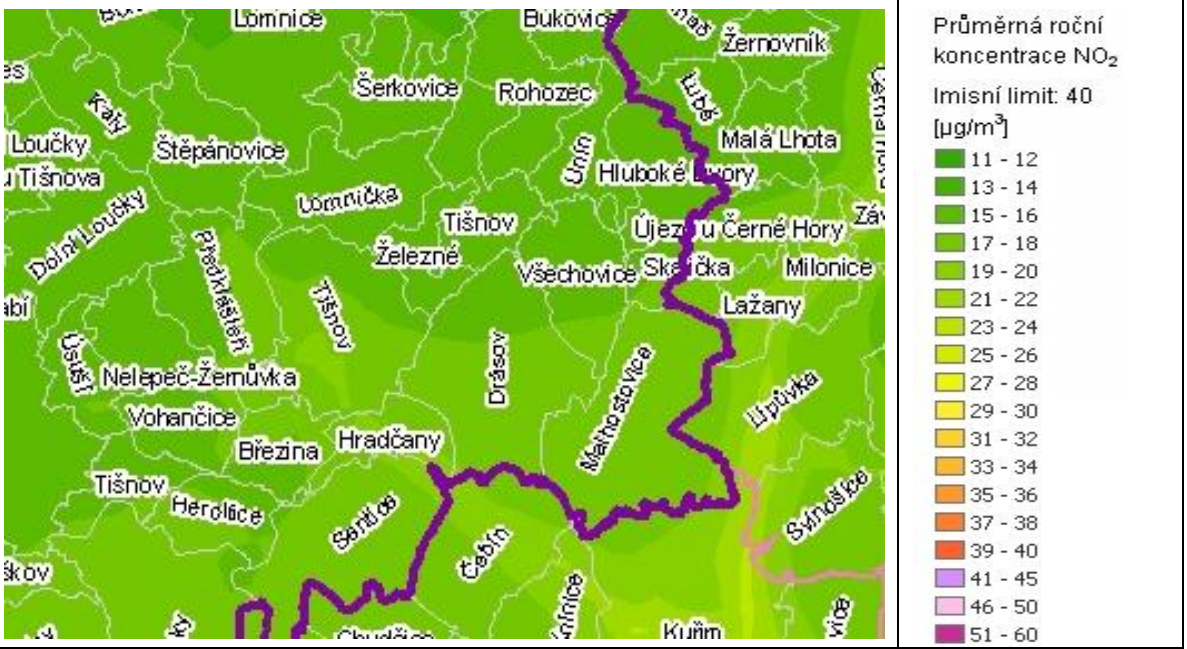
6. Analýza a zhodnocení reálné imisní situace

Pro účely celkového zhodnocení imisní zátěže zájmového území uvažujeme, s ohledem na druh posuzovaného záměru, se stávající zátěží oxidem dusičitým NO_2 a tuhými látkami frakce PM_{10}.

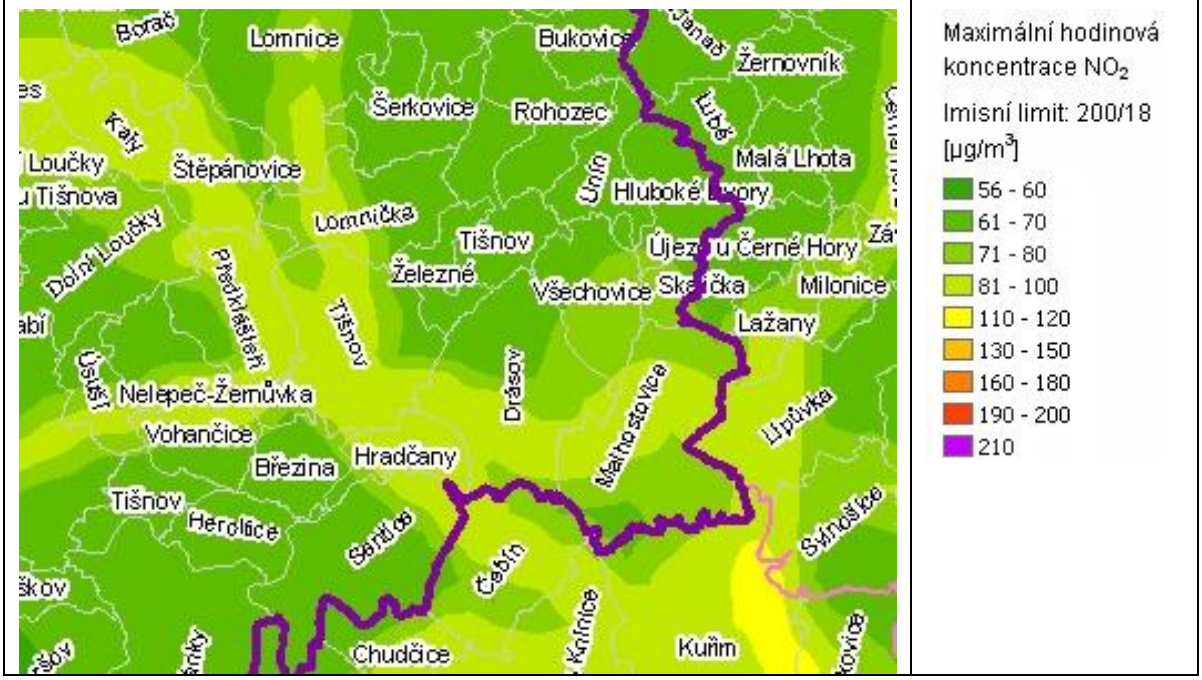
V blízkosti hodnoceného záměru se nenachází žádná stanice imisního monitoringu. Pro popis stávající imisní zátěže území byly tedy využity výsledky rozptylové studie Jihomoravského kraje z roku 2007:

Oxid dusičitý (NO_2)

roční průměrná koncentrace NO_2



maximální hodinová koncentrace NO_2



Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že v řešeném území (Tišnov – Drásov) dosahovala v době zpracování krajské rozptylové studie průměrná roční imisní koncentrace NO_2 17-20 µg.m^{-3} a maximální krátkodobá (hodinová) koncentrace NO_2 61-100 µg.m^{-3}.

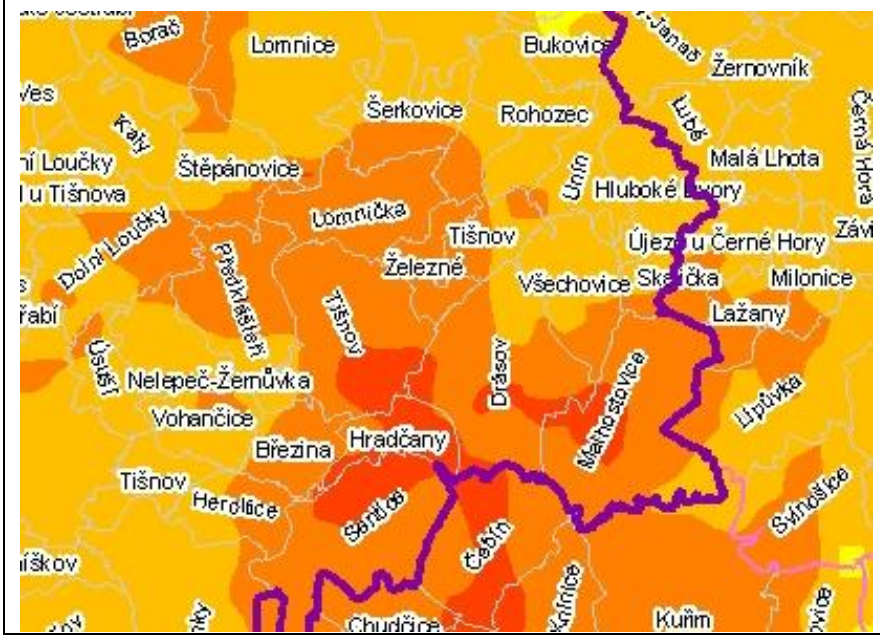
Přírůstek průměrné roční koncentrace NO_2 vlivem záměru bude v nejvíce dotčených místech dosahovat max. 1,9 µg.m^{-3}. Přírůstek maximální hodinové koncentrace NO_2 vlivem záměru bude v nejvíce dotčených místech dosahovat maximálně 3,9 µg.m^{-3}.

Při uvažování pozaďové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako za současného stavu, je možné považovat budoucí celkovou imisní zátěž NO_2 po realizaci záměru za podlimitní.

Tuhé znečišťující látky frakce PM_{10}

roční průměrná koncentrace PM_{10}

maximální 24hodinová koncentrace PM_{10}



Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že v řešeném území (Tišnov – Drásov) dosahovala v době zpracování krajské rozptylové studie průměrná roční imisní zátěž tuhými látkami PM_{10} 5,1-20 $\mu g.m^{-3}$. Maximální krátkodobá (24hodinová) koncentrace PM_{10} dosahovala hodnoty imisního limitu (LV = 50 $\mu g.m^{-3}$) s podlimitní, resp. v některých místech s limitní četností 31 – 35 případů za rok.

Přírůstek průměrné roční koncentrace PM_{10} vlivem záměru bude v nejvíce dotčených místech dosahovat max. 1 $\mu g.m^{-3}$, při uvažování pozaďové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako za současného stavu je tedy možné považovat budoucí průměrnou roční imisní koncentraci PM_{10} za podlimitní.

Přírůstek záměru k maximální hodinové koncentrace PM_{10} bude v nejvíce dotčených místech dosahovat max. 1,6 $\mu g.m^{-3}$, při uvažování pozaďové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako za současného stavu nepředpokládáme významnou změnu stávající imisní situace ani vznik nových nadlimitních stavů.

7. Závěr

Realizace záměru **II/379 Tišnov – Drásov průtah** významně neovlivní imisní zatížení hodnoceného území.

Vypočtené průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže, nebudou dosahovat hodnot imisního limitu pro průměrné roční koncentrace.

V případě maximální krátkodobé imisní zátěže rovněž nepředpokládáme v hodnoceném území dosažení či překročení hodnoty pro krátkodobá maxima imisní zátěže oxidem dusičitým.

Vypočtené průměrné roční koncentrace tuhých látek, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže nebudou dosahovat hodnot imisního limitu pro průměrné roční koncentrace.

V případě maximální krátkodobé imisní zátěže tuhými látkami v hodnoceném území je příspěvek záměru ke stávající imisní zátěži relativně nízký, ve výhledovém stavu tedy nepředpokládáme významnou změnu stávající imisní situace ani překračování definovaného imisního limitu pro krátkodobé maximální koncentrace PM_{10}.

Příspěvek záměru k celkové imisní zátěži uvedenými znečišťujícími látkami je málo významný a jeho vliv na krátkodobá maxima nezpůsobí významnou změnu pozaďové imisní zátěže.

V Brně 22.8.2008

…….

ing. Pavel Cetl

autorizovaná osoba
pro výpočet rozptylových studií
číslo autorizace 3151/740/03

Příloha 4

Doklady

C409-08-0

23 X 08 1425

Městský úřad Tišnov

odbor územního plánování
a stavebního řádu
nám. Míru 346, 666 19 Tišnov

Ing. Petr Mlynář
AMEC s.r.o.
Křenová 58
602 00 Brno

Váš dopis značky/ze dne	Naše značka	Vyřizuje/linka	V Tišnově dne
	Č. j. OÚPSŘ 15734/2964/889/08 - ČH	Ing. H. Červenková/549439757	21. října 2008

Vyjádření z hlediska územního plánování k záměru „II/379 TIŠNOV – DRÁSOV PRŮTAH“

Dne 19. 11. 2007 požádal Ing. Petr Mlynář, AMEC s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno, o vydání vyjádření k záměru „II/TIŠNOV – DRÁSOV PRŮTAH“ z hlediska územního plánování, které bude součástí podkladů pro oznámení dle zákona č. 100/2001 sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pro uvedený záměr. K žádosti byly doloženy dva výkresy, a to „Silnice II/379 Tišnov – Lipůvka, Stavební situace – část 1“ a „ Silnice II/379 Tišnov – Lipůvka, Stavební situace – část 2“.
Navrhovaný záměr, který se dle přiložených situačních výkresů nachází na k. ú. Tišnov a k.ú. Drásov, je v souladu s koncepcí dopravní infrastruktury stanovené v územním plánu sídelního útvaru Tišnov a v souladu s koncepcí dopravní infrastruktury navrženou v projednaném územním plánu Drásov.

MĚSTSKÝ ÚŘAD TIŠNOV
odbor územního plánování a stavebního řádu
oddělení úřad územního plánování
Nám. Míru 346, 666 19 Tišnov

Ing. Hana Červenková
odděl. úřad územního plánování
OÚPSŘ

Na vědomí:
Obec Drásov
příslušný referent OÚPSŘ MěÚ Tišnov

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

AMEC s.r.o.
Křenová 58
602 00 Brno

Č.j.	*SpZn*	*Vyřizuje/linka*	*V Brně*
JMK111317/2008	*S – JMK 111317/2008 OŽP/Čk*	*Ing. Čejková/2687*	*25.8.2008*

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru „Tišnov-Drásov průtah" v k.ú. Tišnov, Drásov, okres Brno-venkov na lokality soustavy Natura 2000

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyhodnotil na základě Vaší žádosti ze dne 25.8.2008 možnosti vlivu výše uvedeného záměru na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

s t a n o v i s k o

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

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

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Ve smyslu § 90 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se toto stanovisko nevydává v režimu, na který se vztahují obecné předpisy o správním řízení. Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Krajský úřad Jihomoravského kraje
odbor životního prostředí
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
-9-

JUDr. Pavel Nesvatba
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

IČ	*DIČ*	*Telefon*	*Fax*	*E-mail*	*Internet*
70888337	*CZ70888337*	*541651111*	*541651579*	*cejkova.janka@kr-jihomoravsky.cz*	*www.kr-jihomoravsky.cz*