

SILNICE I/50 NESOVICE, KŘÍŽOVATKA

OZNÁMENÍ DLE § 6 ZÁKONA Č. 100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátníkova 5, 602 00 Brno



Ředitelství silnic a dálnic ČR

BŘEZEN 2008

PARÉ:

OBSAH:

ÚVOD.....	5
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	6
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	6
B.I. Základní údaje.....	6
B.II. Údaje o vstupech.....	12
B.II.1. Půda.....	12
B.II.2. Odběr a spotřeba vody.....	13
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	13
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	14
B.III. Údaje o výstupech.....	17
B.III.1. Ovzduší.....	17
B.III.2. Odpadní vody.....	19
B.III.3. Odpady.....	20
B.III.4. Hluk, vibrace.....	22
B.III.5. Záření radioaktivní, elektromagnetické.....	23
B.III.6. Rizika havárií.....	24
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	25
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	25
C.I.1. Územní systém ekologické stability krajiny.....	25
C.I.2. Zvláště chráněná území.....	25
C.I.3. Natura 2000.....	25
C.I.4. Přírodní parky.....	26
C.I.5. Významné krajinné prvky.....	26
C.I.6. Památné stromy.....	26
C.I.7. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu.....	26
C.I.7. Území hustě zalidněná a nad míru zatěžovaná.....	27
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území.....	28
C.II.1. Ovzduší a klima.....	28
C.II.2. Voda.....	29
C.II.3. Půda.....	31
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	32
C.II.5. Flóra, fauna a ekosystémy.....	33
C.II.6. Krajina.....	35
C.II.7. Obyvatelstvo.....	35
C.II.8. Hmotný majetek a kulturní památky.....	36

D. ÚDAJE O VLIVU ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	37
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti.....	37
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	37
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima.....	40
D.I.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	41
D.I.4. Vlivy na půdu.....	44
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	45
D.I.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	45
D.I.7. Vlivy na krajinu.....	46
D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	47
D.I.9. Vlivy na environmentální charakteristiky.....	47
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	49
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	50
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	50
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	52
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	53
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	54
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	55
H. PŘÍLOHA (vyjádření stavebního úřadu).....	58
Literatura.....	60
Seznam specialistů podílejících se na zpracování Oznámení.....	61

TEXTOVÉ PŘÍLOHY

- Příloha 1:** Krajský úřad Jihomoravského kraje – *Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 (č.j. JMK35838/2007)*
- Příloha 2:** Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje – *Vyjádření k akci „Silnice I/50 Nesovice, křižovatka – technická pomoc (č.j. 9006/2006/VY/HOK/Nov)*
- Příloha 3:** Krajský úřad Jihomoravského kraje – Odbor životního prostředí – *„Silnice I/50 Nesovice, křižovatka“ k.ú. Nesovice, okres Vyškov – vyjádření pro stavební řízení (č.j. JMK71930/2007)*

GRAFICKÉ PŘÍLOHY:

- Grafická příloha 1:** Přehledná situace – Širší vztahy (1:150 000)
- Grafická příloha 2:** Detailní situace – Environmentální charakteristiky (1:4 000)
- Grafická příloha 3:** Fotodokumentace

SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY:

- Hluková studie, ENVIROAD s.r.o., Ostrava, 2008
- Rozptylová studie, ENVIROAD s.r.o., Ostrava, 2008

ÚVOD

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (rozsah dle přílohy 3 zákona) – dále jen Oznámení – je zpracováno pro záměr „*Silnice I/50 Nesovice, křižovatka*“.

Hodnocená stavba řeší nevyhovující dopravní situaci na křižovatce silnice I/50 se silnicí II/429 v Nesovicích. Silnice I/50 patří k nejdůležitějším a tedy i silně zatíženým dopravním tahům v Jihomoravském kraji. Je součástí mezinárodní silniční sítě s označením E-50. Křižovatka v Nesovicích se nachází na průtahu této silnice obcí, který přináší všechny negativní důsledky průtahů silnic první třídy.

V současné době křižovatka nevyhovuje z hlediska prostorového uspořádání a vzhledem k absenci čitelného vodorovného dopravního značení je nepřehledná. Celou situaci navíc komplikuje blízkost přejezdu tratě ČD. Přidáním nových jízdnic pruhů pro odbočení a přechodů pro chodce se zlepší bezpečnost všech uživatelů obou komunikací.

Z pohledu technického řešení je posuzovaná stavba předložena v jediné aktivní variantě (*varianta Aktivní*).

Jako referenční, byla definována *varianta Nulová*, tedy zachování stávající silniční sítě v současné podobě s problematickým řešením křižovatky silnice I/50 a II/429 v intravilánu obce Nesovice.

Dopravní řešení předkládaného záměru vychází z dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DÚR) „*Silnice I/50 Nesovice, křižovatka*“ (SHB, a.s., Brno, 2008).

Oznámení bylo zpracováno v Ateliéru ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o., ve spolupráci s externími specialisty z firmy ENVIROAD s.r.o. (Ing. Kryl – hluková studie, Ing. Tovaryš – rozptylová studie).

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- 1. Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR
- 2. IČ:** 65993390
- 3. Sídlo:** Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
- 4. Jméno, příjmení a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:**
Ing. Věra Hoderová tel.: + 420 549 133 467 vera.hoderova@rsd.cz
ŘSD ČR, Správa Brno
Šumavská 33, 659 09 Brno

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

Silnice I/50 Nesovice, křižovatka

Kategorie II, sloupec B, bod 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy.

2. Rozsah záměru:

- úprava silnice I/50 vedená intravilánem obce Nesovice v délce cca **680 m**, šířkové uspořádání v kategorii **MS2 8,5//8,5/50**
- úprava silnice II/429 vedená intravilánem obce Nesovice v délce cca **108 m**, šířkové uspořádání v kategorii **S 7,5/50**
- úprava křižovatky výše uvedených silnic
- vyvolané úpravy železniční trati, vjezdů na pozemky, inženýrských sítí a obytné zástavby

3. Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský

obec: Nesovice

katastrální území: Nesovice

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Hodnocená stavba řeší nevyhovující dopravní situaci na křižovatce silnice I/50 se silnicí II/429 v Nesovicích. Silnice I/50 patří k nejdůležitějším a tedy i silně zatíženým dopravním tahům v Jihomoravském kraji. Je součástí mezinárodní silniční sítě s označením E-50. Křižovatka v Nesovicích se nachází na průtahu této silnice obcí, který přináší všechny negativní důsledky průtahů silnic první třídy.

V současné době křižovatka nevyhovuje z hlediska prostorového uspořádání a i vzhledem k absenci čitelného vodorovného dopravního značení je nepřehledná. Celou situaci navíc komplikuje blízkost přejezdu tratě ČD. Přidáním nových jízdních pruhů pro odbočení a přechodů pro chodce se zlepšila bezpečnost všech uživatelů obou komunikací.

Hlavní změnou oproti stávajícímu stavu je posunutí křižovatky silnic I/50 x II/429 severním směrem tak, aby byla dodržena požadovaná vzdálenost hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu. Vzhledem k tomu, že k úpravě dochází v místě zástavby, vyvolá toto řešení nezbytné demolice rodinných domů v prostoru křižovatky.

Dle hodnoceného projektu se stávající silnice I/50 upravuje v délce cca 670 m. Začátek úpravy je 90 m před začátkem obce Nesovice, konec úpravy pak 110 m před mostem přes Litavu. Vedlejší silnice II/429 se upravuje v délce cca 108 m.

Kumulace s jinými záměry

Vzhledem k tomu, že hodnocený záměr v podstatě řeší pouze odsunutí křižovatky severním směrem o cca 25 m a prakticky tak nevznášá do území nový prvek, nepředpokládá se vznik nových kumulativních vlivů. V současnosti je v dotčeném prostoru patrná kumulace s relativně frekventovanou železniční tratí ČD č. 340, a to zejména v oblasti hlukové zátěže a v kombinaci s nevyhovující vzdáleností křižovatky od železničního přejezdu také kumulace bezpečnostních rizik. Uvedené stávající kumulace se v případě realizace záměru sice budou i nadále projevovat, ovšem v nižší míře, což je dáno oddálením od železničního prostoru a plánovanou stavbou protihlukové stěny.

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

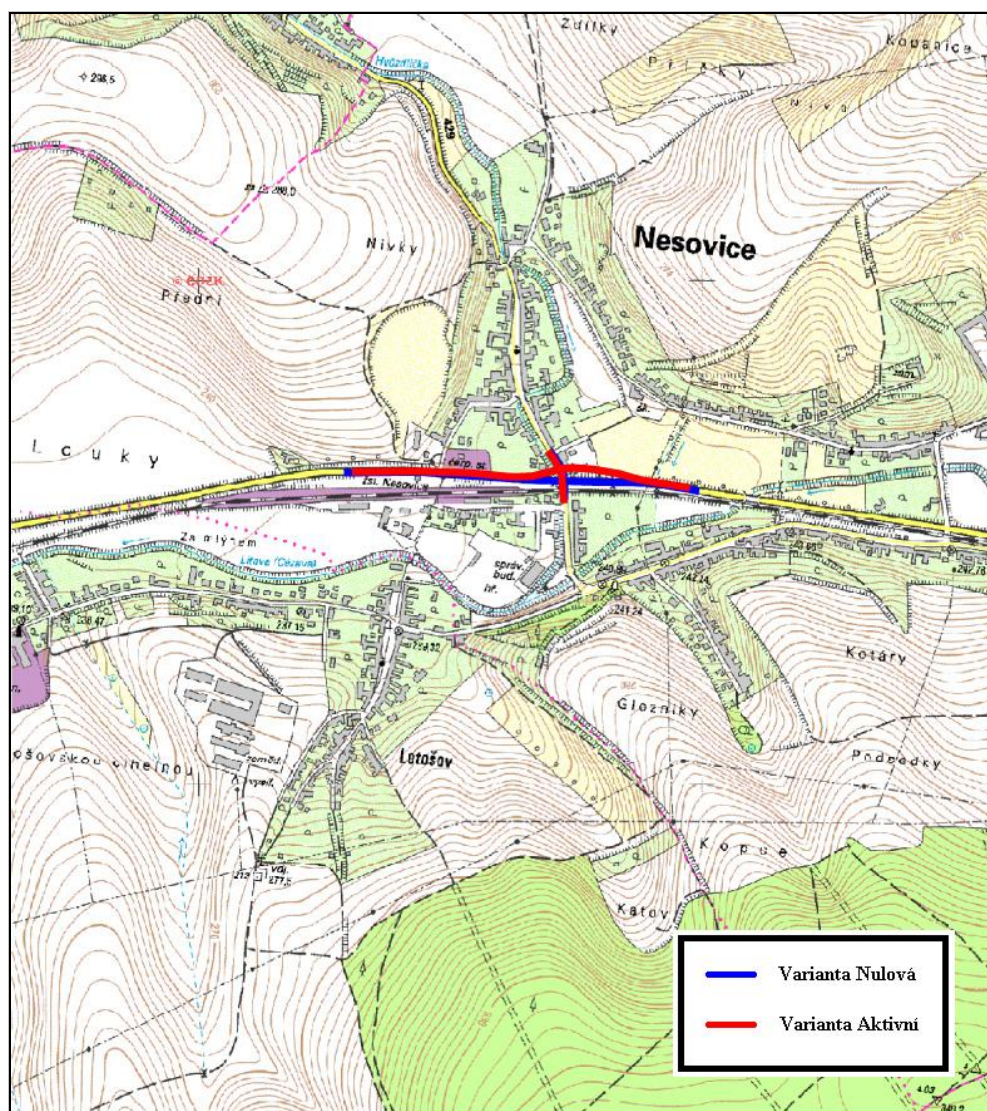
Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Jak již bylo uvedeno výše, silnice I/50 patří k jedněm z nejzatíženějších dopravních tahů v Jihomoravském kraji. Křižovatka v Nesovicích se nachází na průtahu této silnice obcí, což přináší všechny negativní důsledky průtahů silnic první třídy. Hodnocená stavba převážně řeší nevyhovující dopravní situaci na křižovatce silnice I/50 se silnicí II/429, která je v tomto případě navíc umocněna nedostatečnou vzdáleností křižovatky od železničního přejezdu frekventované tratě ČD.

Stručný přehled posuzovaných variant

Posuzována byla **VARIANTA AKTIVNÍ** (úprava silnic I/50 a II/429 a jejich křižovatky). Jako referenční byla použita **VARIANTA NULOVÁ** (zachování stávajícího stavu silniční sítě).

Obrázek B.1: Umístění posuzovaného záměru



Důvody pro přijetí případně odmítnutí

varianta Nulová

Pro

- žádné nové zábory půdy
- žádné nové zásahy do přilehlých biocenóz
- žádné demolice
- žádné negativní ovlivnění okolních obcí (plánované objíždné trasy v období výstavby var. Aktivní)

Proti

- nevhodné technické parametry současného průtahu obcí
- nevyhovující dopravně-bezpečnostní situace podtržená nedostatečnou vzdáleností křižovatky od železničního přejezdu

varianta Aktivní

Pro

- zvýšení plynulosti provozu na silnici I/50 (mezinárodní tah E-50), což se do jisté míry pozitivně odrazí v oblasti emisního a hlukového zatížení (snížení decelerace a opětovné akcelerace projíždějící dopravy, při níž dochází ke zvýšené produkci emisí)
- zlepšení dopravně-bezpečnostní situace spojené se snížením rizika havárie
- částečné zlepšení odtokových poměrů na vodním toku Hvězdlička a dalších bezejmenných vodotečích

Proti

- nové zábory půdy
- zásahy do stávajících biocenóz
- krátkodobé negativní ovlivnění okolních obcí v souvislosti s plánovanými objízdými trasami v období výstavby

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

varianta Nulová

Variantá Nulová zahrnuje stávající silnici I/50 vedenou obcí Nesovice ve směru Z – V a silnici II/429 vedenou intravilánem ve směru S – J. Uvedené silnice se křižují v blízkosti železničního přejezdu, kterým silnice II/429 překonává železniční trať ČD č. 340.

pozn.: *Variantá nulová nebyla v rámci tohoto Oznámení z pohledu hlukového a emisně-emisního zatížení podrobněji vyhodnocena. V rozptylové a hlukové studii je posuzována pouze variantá Aktivní (výstavba nové křižovatky). Oproti variantě nulové (stávající křižovatka) dochází k posunu křižovatky severním směrem a k demolici řady stavebních objektů (včetně obytných domů) v bezprostředním okolí křižovatky, tzn. že obytné objekty nejvíce dotčené hlukem a emisemi v okolí stávající křižovatky v aktivní variantě již obsaženy nejsou. Navíc realizací záměru, který v podstatě představuje pouze posun motivu křižovatky o cca 25 m severním směrem, nedojde v porovnání se stávajícím stavem (Nulová variantá) k žádným změnám dopravních intenzit (resp. dopravní intenzity budou narůstat stejným způsobem) a zatížení území tak bude prakticky stejné jako v případě zachování stávajícího stavu. Uvedené řešení také částečně vychází z vyjádření Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje ze dne 18.1.2008 (viz Textová příloha č. 2).*

varianta Aktivní

Stávající silnice I/50 se upravuje v délce cca 670 m, navržená kategorie MS2 8,5/8,5/50. Začátek úpravy je 90 m před začátkem obce Nesovice, konec úpravy pak 110 m před mostem přes Litavu. Vedlejší silnice II/429 se upravuje v délce cca 108 m.

Podél silnice I/50 vede trať ČD Bučovice – Nemočice (traťový úsek 2302), která kříží úrovně silnici II/429 v bezprostřední blízkosti křižovatky. Součástí stavby jsou také úpravy přejezdu a zabezpečovacího zařízení.

V místě zástavby se křižovatka posune tak, aby byla dodržena požadovaná vzdálenost hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu – v souvislosti se splněním článku 5.2.1 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody proto bylo nutno vychýlit osu silnice I/50 severním směrem. Řešení vyvolává další demolice rodinných domů v Nesovicích.

Směrové prvky odpovídají návrhové rychlosti 50 km/hod.

Podélný profil sleduje výškový průběh stávající silnice I/50.

Na silnici I/50 v km 0,412 je upravena průsečná úroňová křižovatka se silnicí II/429, jejichž úhel křížení je 75°. Nejmenší poloměr větve křižovatky je navržen $R=17$ m.

Ve směru od Brna byly navrženy na silnici I/50 samostatné pruhy pro směry vlevo na Vyškov, přímo na Uherské Hradiště a vpravo na Koryčany. Pruh pro odbočení vlevo navazuje na pruh pro odbočení vlevo k čerpací stanici pohonných hmot. Ve směru od Uherského Hradiště je navržen samostatný jízdní pruh vlevo na Koryčany a společný pruh pro směry přímo na Brno a vpravo na Vyškov. Pruhy pro odbočení vlevo a vpravo jsou 3,0 m široké. Pruh pro odbočení vpravo je od přímého pruhu oddělen vodícím proužkem šířky 0,25 m.

Na vedlejší silnici II/429 ve směru od Vyškova je navržen společný pruh pro směry vlevo, přímo a vpravo. Ve směru od Koryčan jsou vedeny také všechny směry na společném pruhu. Připojení vedlejší silnice II/429 na hlavní silnici I/50 bude z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů upraveno pomocí svislých dopravních značek.

V návrhu jsou stávající chodníky doplněny o pravostranný chodník podél silnice II/429 a prodloužení chodníku od zdravotního střediska přes železniční přejezd k přechodu pro pěší přes silnici I/50. Základní šířka chodníku $2 \times 0,75 = 1,5$ m je v případě potřeby rozšířena o bezpečnostní odstup od jízdního pruhu o 0,5 m, o bezpečnostní odstup od pevné překážky o 0,25 m, nebo jejich kombinací o 0,75 m.

Přechody pro pěší byly navrženy na silnici I/50 na dvou místech - v km 0,211 u čerpací stanice pohonných hmot před autobusovými zálivy ve směru staničení silnice I/50 a v km 0,435 v místě křižovatky silnic I/50 a II/429.

Přechody jsou navrženy bez světelné signalizace. Oba přechody budou osvětleny speciálním druhem světla, jehož barva se bude odlišovat od veřejného osvětlení. Přechody přes silnici I/50 jsou rozděleny dělicím/ochranným ostrůvkem o šíři 2,5 m. Délka přechodu v km 0,211 je 4,0 resp. 5,1 m splňuje podmínku o maximální délce přechodu pro chodce bez řízení světelnou signalizací, která činí 6,5 m. Délka přechodu v km 0,435 je 7,0 resp. 4,7 m splňuje podmínku o maximální délce při rekonstrukci stávajícího přechodu pro chodce bez řízení světelnou signalizací, která činí 7,0 m.

V rámci stavby dojde také k úpravě propustků a mostů přes Hvězdličku.

V tělese silnice I/50 jsou čtyři stávající propustky. Všechny jsou rámové. Propustek v km 0,162 zůstane zachován a bude opraven (oprava čel a říms u vtokového objektu a výtoku). Stávající rámový propustek v km 0,285 bude vybourán. Nový propustek bude proveden z ocelových trub HEL-COR TRENCHCOAT 1200 mm. Dno a stěny příkopu u vtoku a výtoku budou zpevněny kamennou dlažbou. Stejným způsobem bude proveden také propustek v km 0,513. Poslední stávající propustek v km 0,609 bude opět vybourán a nový propustek bude proveden z ocelových trub HEL-COR TRENCHCOAT 1000 mm. Dno a stěny příkopu u vtoku a výtoku budou podobně jako v předchozích případech zpevněny kamennou dlažbou.

Most na silnici I/50 přes vodní tok Hvězdličku je navržen jako přesýpaný most o jednom poli tvořený prefabrikovaným ŽB rámem o světlosti 6,0 m a délce cca 65 m s tím, že délka „zakrytého“ úseku je cca 56 m.¹ Nový most respektuje polohu vodoteče – koryto potoka se nepřekládá, pouze dojde k navázání dna na obou koncích mostu na stávající stav. Odtokové poměry na vodním toku Hvězdlička se v porovnání se stávajícím mostním objektem zlepší.²

¹ Vzhledem ke značné délce potoka Hvězdlička „zakryté“ v prostoru pod mostem (celková délka upravované části toku je cca 77,0 m), bylo na výrobním výboru 24.1.2008 správcem potoka Hvězdlička (Zemědělská vodohospodářská správa) požadováno na severní straně jeho „otevření“. Tento požadavek byl v rámci DÚR respektován a bylo jej dosaženo zkrácením mostu.

² Hladina Q100 byla stanovena hydrotechnickým výpočtem na úrovni kóty 237,3 m.n. za předpokladu vybudování protipovodňových opatření v horní části potoka Hvězdlička.

Nosná konstrukce nového mostu je rozdělena na dilatační celky, které jsou od sebe odděleny dilatační spárou. Dřík mostní klenby je kloubově uložen do kalichových základových pásů podporovaných vrtnými pilotami průměru 0,60 m. Most je přesýpaný v proměnné tloušťce vozovky (0-650 mm), kolmý, bez dilatačních závěrů, bez ložisek s minimálními nároky na údržbu. Na nosnou konstrukci na jižní straně navazují hlubinně založená oddílatovaná křídla mostu. Na severní straně na mostní konstrukci navazuje opěrná zeď délky cca 12 m. Opěrná zeď je od nosné konstrukce oddělena dilatační spárou.

V rámci DÚR je od křižovatky ve směru na Uherské Hradiště vlevo od silnice I/50 navržena protihluková stěna v délce 165 m.

V rámci stavby budou provedeny také vegetační úpravy řešící ozelenění volných ploch v bezprostředním okolí stavby. Provede se ohumusování v tl. 0,10 m a osetí travním semenem. Pro ohumusování se použije sejmutá ornice a humus z přilehlých ploch, které budou dotčeny trvalým zábořem. Podél nové silnice I/50 jsou navrženy plošné výsadby nízkých a poléhavých keřů. Na zrekultivované ploše bývalé silnice I/50 budou vysázeny nepravidelné skupiny listnatých a jehličnatých stromů, místy doplněné podsadbou keřů. Všechny navržené výsadby musí splňovat podmínky pro dostatečný rozhled.

V rámci koncepce odvodnění bude voda z povrchu komunikace svedena příčným sklonem k hraně zpevněné krajnice a odtud odvedena přes nezpevněnou krajnici a svah násypu do příkopu nebo k obrubníku do uličních vpustí, které jsou zaústěny do dešťové kanalizace. Patní příkopy jsou zaústěny do propustků. Vzhledem k tomu, že podélný sklon komunikace je nedostatečný, bude provedeno vyspádování odvodňovacího proužku ve sklonu min. 0,5 % pomocí přídlažby, nebo budou v těchto místech osazeny liniové vpusti (mezi železničním přejezdem a silnicí I/50 jsou navrženy vpusti štěrbinové).

Recipientem odváděných srážkových vod je vodní tok Hvězdlička a odvodňovací kanály v km cca 0,51 a 0,60 ústí do Litavy.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:

- zahájení: 2009
- dokončení: 2010

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků:

- Jihomoravský kraj
- Nesovice

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

Územní rozhodnutí – Stavební úřad Bučovice

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. PŮDA

Vzhledem k tomu, že se posuzovaná stavba nachází z převážné části v intravilánu, bude značná část záměru realizována na nezemědělské půdě (*ostatní plochy* včetně stávající silnice I/50, *zastavěné plochy*, *vodní plochy*). Ze zemědělské půdy (ZPF) budou dotčeny převážně travní porosty a zahrady, orná půda bude dotčena zanedbatelně.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) nejsou záměrem dotčeny.

Celkový trvalý zábor posuzovaného záměru činí cca 2,04 ha, dočasný zábor do 1 roku je cca 0,60 ha (ZPF + nezemědělská půda). Podrobná rekapitulace záborů pozemků je uvedena v tab. B.1.

Tabulka B.1: Zábor pozemků (dle Záborového elaborátu pro DÚR)

<i>kultura</i>	<i>trvalý zábor (m²)</i>	<i>dočasný zábor do 1 roku (m²)</i>
orná půda	33	0
zahrada	1064	1159
travní porost	2531	1385
zemědělská půda	3628	2544
vodní plochy	880	262
zastavěné plochy	1238	798
ostatní plochy	14627	2435
nezemědělská půda	16745	3495
celkem	20373	6039

ZÁBOR ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU (ZPF)

Aby bylo možné posoudit míru vlivu záboru, bylo použito rozdělení zemědělské půdy na základě bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) do tříd ochrany. Tyto třídy ochrany zemědělské půdy vymezuje metodický pokyn Odboru ochrany lesa a půdy MŽP č.j. OOLP/1067/96 z 1. 10. 1996, platný dnem 1. ledna 1997. Dle tohoto rozdělení jsou pro zemědělskou výrobu nejcennější půdy v I. a II. třídě ochrany (popis viz kapitola C.II.3.).

Trvalý zábor nejcennějších půd je uveden v následující tabulce (stavba nebude realizována na půdách s tř. ochr. I - v tab. proto tyto půdy uvedeny nejsou)

Tabulka B.2: Předběžný odhad záboru zemědělského půdního fondu

<i>katastrální území</i>	<i>celkový zábor ZPF (m²)</i>	<i>zábor v II. třídě ochrany</i>	
		<i>(m²)</i>	<i>%</i>
Nesovice	3628	2874	79,2

ZÁBOR POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)

Posuzovaný záměr do PUPFL nezasahuje.

B.II.2. ODBĚR A SPOTŘEBA VODY

Navrhovaná dopravní stavba neznamená v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody. V období výstavby se bude jednat prakticky výhradně o vodu pro sociální část zařízení staveniště a o vodu pro stavební technologie.

- pitná voda pro sociální část zařízení staveniště bude odebírána z veřejných vodovodů v množství, které je z kapacitního hlediska nevýznamné
- technologická voda, například pro výrobu betonových směsí³ nebo pro výstavbu zemních konstrukcí rovněž nebude pro dotčenou oblast kapacitně významná

B.II.3. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

ELEKTRICKÁ ENERGIE

Období výstavby

K odběru elektrické energie na staveništi budou zřizovány přípojky vzdušného vedení NN závěsnými kabelem, vycházející ze stávající distribuční sítě. Předpokládaný příkon pro zařízení staveniště mostního objektu je do 50 kW, v případě hlavního stavebního dvora lze předběžně uvažovat s příkonem do 200 kW.

Skutečná spotřeba elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele stavby na základě použitých mechanismů a technologií.

Období provozu

V rámci stavby bude realizována také výstavba souvisejícího nového veřejného osvětlení (VO). Silnice bude osvětlena svítidly se zdrojem 150 W (sodíková výbojka), přechody pro chodce budou osvětleny speciálními svítidly s metalhalogenidovou výbojkou 250 W. Celkový příkon soustavy VO bude činit 4,91 kW.

PLYN

Období výstavby

Zemní plyn bude případně využíván pro vytápění objektů hlavního stavebního dvora, kam bude přiváděn středotlakým potrubím od nejbližší stávající regulační stanice. Denní předpokládaná spotřeba činí 100 m³. Konkrétní podmínky budou řešeny v dalších stupních PD.

Období provozu

Zemní plyn nebude při provozu využíván.

DALŠÍ DRUHY SUROVIN

Lze předpokládat, že při stavbě vzniknou nároky na suroviny, odpovídající charakteru stavby. V případě pozemní komunikace se jedná o následující suroviny:

Období výstavby

- násypový materiál zemního tělesa – předpokládá se využití materiálu z výkopových úseků stavby⁴

³ Příprava betonových směsí na místě je v současnosti spíše ojedinělá a zcela převažuje použití již připravených technologických směsí dopravených na stavbu v mixech.

- štěrkopísky, především pro konstrukční vrstvy vozovek – předpokládá se dovoz z lokálních pískoven
- drcené kamenivo pro betonové konstrukce a asfaltové směsi
- materiál pro kryty vozovek – ropné asfalty a modifikační přísady, portlandský a speciální silniční cement
- ocel – především pro betonářskou výztuž a bezpečnostní zařízení (zábradlí a svodidla)
- pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanismy a dopravní techniku

Období provozu

Pro období provozu bude prakticky zachován stávající stav, neboť realizací posuzované stavby se situace v území z tohoto pohledu v podstatě nezmění.

Ve fázi provozu je nutno uvažovat se spotřebou pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby silnice v předpokládaném množství cca 3 tuny pro jeden stroj za rok s tím, že údržba hodnoceného úseku bude prováděna v rámci komplexní údržby celé silnice I/50.

Dále je nutno zahrnout do spotřeby surovin posypový materiál zimní údržby, tj. chlorid sodný v množství cca 1 kg na metr čtvereční vozovky a drcené kamenivo v množství cca 10x větším.

B.II.4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

VÝSTAVBA

Přístup na staveniště je možný ze stávající silniční sítě, ze silnice I/50 ve směru od Brna a Uherského Hradiště a ze silnice II/429 od Koryčan a Vyškova. Pro přepravu materiálu je možné využít rovněž železniční trať ČD Brno – Veselí nad Moravou.

Staveniště se nachází v prostoru stávající křižovatky silnic I/50 a II/429 v Nesovicích. Vzhledem k tomu, že stavba bude realizována za provozu po stávajících komunikacích bude možné využívat jako skládkové plochy nepojížděné úseky silnic a plochy trvalého záboru stavby. Pro účely zařízení staveniště lze využít opuštěné objekty bývalého skladu Nesovice firmy Zemědělské zásobování a nákup Vyškov a.s., které se nacházejí v blízkosti nádražní budovy ČD Nesovice.

Vzhledem k charakteru stavby (úprava křižovatky frekventovaných silnice I. a II. třídy v intravilánu obce) je nutno stavbu realizovat v 4 etapách, během nichž bude část dopravy převedena na objížděné trasy. Doba trvání každé etapy je cca 2 měsíce.

- I. etapa – Provoz bude zachován ve stávajících podmínkách – tzn., že silnice I/50 a II/429 bude možno využívat obousměrně.
- II. etapa – Provoz bude veden po pravé polovině stávající silnice jednosměrně ve směru Brno – Uherské Hradiště. Opačný směr bude veden po objížděné trase č. 1 (doba trvání cca 5 týdnů).
- III. etapa – Provoz bude veden z počátku této etapy obousměrně po nově vybudované části silnice I/50 a ke konci této etapy, kdy se bude provádět napojení na stávající silnici I/50 po polovinách, se po levé polovině silnice I/50 povede jednosměrně ve směru Brno – Uherské Hradiště; opačný směr bude veden po objížděné trase č. 1 (doba trvání cca 3 týdny). Bude uzavřena silnice II/429 ve směru na Koryčany. Doprava bude vedena po objížděné trase č. 4 (4 týdny).

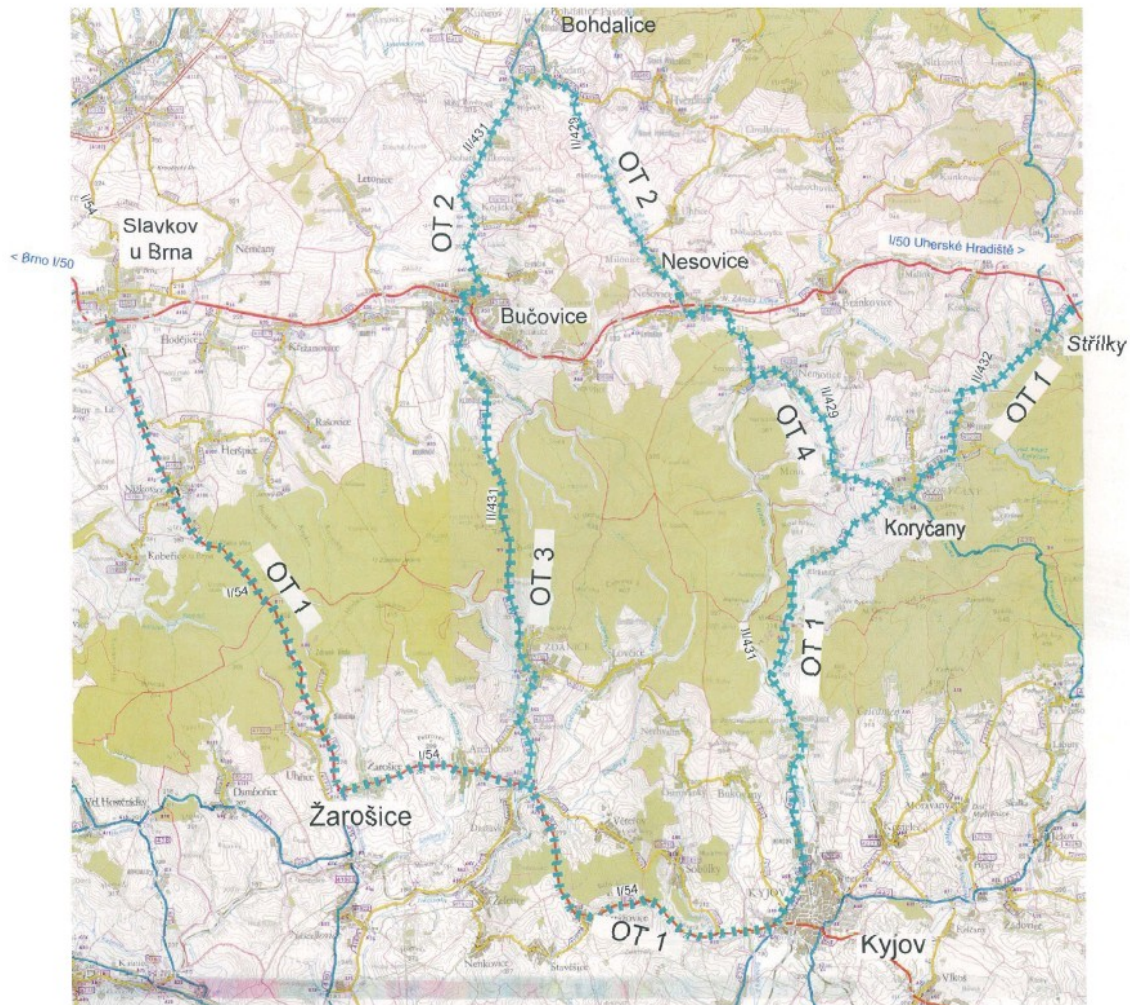
⁴ Bilance zemin je pozitivní, výkop je odhadován na cca 4000 m³, potřeba do násypu na cca 2400 m³

- **IV. etapa** – Doprava bude vedena po hotové polovině I/50 jednosměrně ve směru Brno – Uherské Hradiště. V opačném směru bude vedena po objízdné trase č. 1. (3 týdny). Bude uzavřena silnice II/429 ve směru na Vyškov. Doprava bude vedena po objízdné trase č. 2 (4 týdny).

Celkem jsou stanoveny 4 objízdné trasy (OT):

- **Objízdná trasa č. 1** - Doprava je vedena po silnici I/50 v opravovaném úseku jednosměrně ve směru Brno – Uherské Hradiště. V opačném směru je vedena po objízdné trase po silnici II/432 a I/54 přes Střílky, Koryčany, Kyjov, Nížkovice do Slavkova. Délka trasy 48 km; celková doba trvání 11 týdnů.
- **Objízdná trasa č. 2** - Slouží pro dopravu z obcí Uhřice, Hvězdlice, která směřuje na Brno, Slavkov a Bučovice. Je vedena po silnici II/429 směrem na Bohdalice a odtud po silnici II/431 do Bučovic, kde se napojí na silnici I/50 ve směru na Brno. Délka trasy 15 km; doba trvání 4 týdny.
- **Objízdná trasa č. 3** - Doplnuje trasu č. 1 a umožňuje propojení trasy 1 na Ždánice a Bučovice po silnici II/431. Délka trasy 14 km; doba trvání 11 týdnů.
- **Objízdná trasa č. 4** - Tato objízdná trasa bude sloužit pro napojení dopravy z Nesovic a Nemotic na trasu č. 1, po které bude možné napojení ve směru na Uherské Hradiště i ve směru na Brno. Doba trvání 3 měsíce.

Obrázek B.2: Objízdné trasy stanovené pro období výstavby (dle DÚR – Staveniště a organizace výstavby)



INTENZITY DOPRAVY

Jak již bylo uvedeno výše, hodnocená stavba je pouze lokální rekonstrukcí stávajícího stavu. Z hlediska dopravních intenzit tedy bude zachován současný stav a trend.

Během výstavby však dojde k dočasným změnám dopravních intenzit v souvislosti se stanovenými objízdými trasami (viz výše).

Stávající a výhledové dopravní intenzity jsou uvedeny v následující tabulce B.4 a vychází z výsledků Celostátního sčítání dopravy z roku 2005. Výhledové dopravní intenzity jsou dopočítány s použitím koeficientů ŘSD, přičemž výhledový koeficient pro rok 2035 je stanoven na 1,34 pro osobní dopravu a 1,07 pro těžkou dopravu.

Tabulka B.3: Stav a vývoj dopravních intenzit v dotčeném území

Označení silnice	Územní vymezení úseku ve směru od NESOVICE - křižovatka	intenzita dopravy v roce 2005 [voz/24hod]			intenzita dopravy v roce 2035 [voz/24hod]		
		I _{OA}	I _{NA}	suma	I _{OA}	I _{NA}	suma
I/50	směr západ na BRNO	9058	3649	12707	12174	3905	16079
	směr východ na UHERSKÉ HRADIŠTĚ	7596	4295	11891	10179	4596	14775
II/429	směr sever na VYŠKOV	1332	585	1917	1785	626	2411
	směr jih na KORYČANY	1145	345	1490	1534	370	1904

I_{OA} a I_{NA} – intenzity dopravy osobních, resp. nákladních automobilů [voz/24h]

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. OVZDUŠÍ

TYPY ZDROJŮ EMISÍ

Podle rozmístění zdroje znečištění v prostoru lze rozdělit zdroje emisí následovně:

- bodový zdroj znečištění
- liniový zdroj znečištění
- plošný zdroj znečištění

Období výstavby

Navrhovaná přeložka silnice bude v průběhu realizace působit jako svérázný plošný zdroj znečištění přízemní vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny těžkých stavebních mechanismů) v okolí stavebních dvorů, resp. v místech větší koncentrace stavebních prací (např. kolem mostních objektů).

Období provozu

Po dostavbě bude navrhovaný záměr představovat liniový zdroj znečištění atmosféry, a to především plynnými exhalacemi. K nim se nutně připojí aerosoly různého složení, jejichž zdrojem budou chemické látky používané k udržování zimní sjízdnosti komunikace a v malém množství i látky související bezprostředně s automobilovým provozem (otěr pneumatik aj.). Vzhledem k tomu, že se však jedná o lokální rekonstrukci již existující stavby, která bude i po realizaci využívána stejným způsobem⁵, lze konstatovat, že uvedená prognóza by se projevila i v případě ponechání stávajícího stavu (Nulová varianta).

S ohledem na technický rozvoj v automobilovém průmyslu a s provedenými i očekávanými legislativními úpravami podmínek provozu vozidel, lze v reálné budoucnosti předpokládat snížení exhalací z dopravy na jednotku přepravovaného výkonu⁶.

ROZLOŽENÍ EMISÍ V ČASE

Pro hodnocení znečišťování ovzduší na libovolném úseku silnice je velmi důležité rozlišovat období výstavby úseku od období vlastního silničního provozu na něm, kdy se tyto vlivy kvalitativně i kvantitativně diametrálně liší.

Období výstavby

Po dobu výstavby nového úseku silnice je blízké okolí stavby znečišťováno emisemi výfukových plynů ze stavebních strojů a těžkých nákladních automobilů. Za rozhodující zdroj emisí do ovzduší v době provádění stavby lze však v tomto případě bezesporu považovat demoliční a zemní práce (významný zdroj prašných emisí), které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací v průběhu hodnocené rekonstrukce.

Relativně významným problémem dále může být převod dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. V souvislosti s dočasným výraznějším nárůstem dopravních intenzit lze proto očekávat také dočasné zvýšené emisní zatížení obyvatel dotčených obcí.

⁵ Záměr nebude v porovnání se stávajícím stavem sám o sobě indukovat růst dopravních intenzit.

⁶ Jako příklad lze uvést zvažovaná opatření Evropské komise na snížení průměrné emise CO₂ u nových vozů do roku 2012 na hranici 130 g/km. V současnosti je průměrná produkce cca 160 g/km. Dle některých návrhů je dále výhledově zvažováno další snížení na cca 95 g/km, a to přibližně k roku 2020. Tomuto snižování ekvivalentně odpovídá snižování spotřeby a s tím také snižování produkce dalších emisí.

Snaha o kvantifikaci množství těchto emisí, příp. jejich distribuce do okolního prostoru, by vedla v rámci zpracování Oznámení k holým spekulacím. Alespoň přibližné řešení této úlohy předpokládá znalost detailního časového plánu organizace výstavby a stavebně technologického projektu (nasazení počtu a typů stavebních strojů, jejich součinnost v čase, vytýčení přepravních tras pro přesun zemin a stavebních hmot, atd.). Navíc, na množství emisí ze zemních prací (prašnost) mají rozhodující vliv okamžité klimatické podmínky.

Projekt organizace výstavby je obvykle zpracováván na odpovídající úrovni podrobnosti až v rámci dokumentace ke stavebnímu povolení. Stavebně technologický projekt je pak interním dokumentem provádějící stavební firmy. Na dané úrovni znalostí vstupních údajů je proto nutno se spokojit s odhadem významnosti celkového negativního vlivu produkovaných emisí na znečištění ovzduší v době stavby posuzovaného úseku silnice. Při posouzení této významnosti lze pak uplatnit následující pracovní teze:

- vzájemný poměr doby výstavby k následnému období běžného provozu je velmi malý, taktéž vzájemný poměr měrného množství emisí škodlivin obsažených ve výfukových plynech je velmi malý až zanedbatelný. Z toho plyne, že rozhodující pro posouzení vlivu stavby na znečišťování ovzduší emisemi z výfuků bude vždy období běžného provozu
- emise prachu, o kterých lze předpokládat, že budou naopak v době výstavby mnohonásobně vyšší, než v následném období běžného silničního provozu, je možno účinně snižovat technologickými a organizačními opatřeními, např. skrápěním apod.

Z uvedených tezí pak vyplývají dva obecné požadavky na realizátora stavby (příslušnou prováděcí firmu):

- maximální zkrácení vlastní doby výstavby posuzovaného úseku silnice,
- přísné dodržování technologické kázně a podmínek realizace, stanovených dokumentací o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a následně v podmínkách příslušných stavebních povolení.

Období provozu

Zdrojem emisí (výstupů) do volného ovzduší v okolí silničních komunikací je především provoz motorových vozidel, vlastní povrch komunikace je pak, jako každá zpevněná plocha, pouze druhotným zdrojem prašnosti.

DRUH A MNOŽSTVÍ EMISÍ DO OVZDUŠÍ

Podrobné zhodnocení emisně-imisní situace v území v souvislosti s provozem posuzovaného záměru je uvedeno v *Exhalační a rozptylové studii* (Enviroad s.r.o., 2008), která tvoří nedílnou součást tohoto Oznámení.

Hlavními reprezentanty škodlivin, které jsou emitovány při provozu silničních motorových vozidel a které byly v této Studii hodnoceny jsou: *oxid uhelnatý* (CO), *oxidy dusíku* (NO_x), *oxid dusičitý* (NO₂), *suspendované částice* (PM₁₀), *benzen* (C₆H₆) a *benzo(a)pyren* (C₂₀H₁₂).

Souhrnný přehled celkových emisní příspěvků škodlivin posuzované stavby k imisnímu pozadí činí [t/rok]:

Tabulka B.4: Celkový emisní příspěvek škodlivin [t/rok] E_{celk} .

Emitovaná hlavní škodlivina	CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀	C ₆ H ₆	C ₂₀ H ₁₂
Silnice I/50	37,486	64,536	2,995	2,690	0,254	1,77·10 ⁻⁵
Silnice II/429	1,343	1,835	0,101	0,089	0,009	3,17·10 ⁻⁷
Celkem	38,829	66,371	3,096	2,779	0,263	1,80·10⁻⁵

Ve výpočtu jsou jednotkové emise e_{OA} resp. e_{NA} ⁷ korigovány interpolací dle průměrného podélného sklonu vozovky obchvatu. Použity byly měrné emise prognózované k horizontu roku 2010 (vzdálenější časový horizont MEFA02 neobsahuje), tzn., že s další progresí směrem ke snižování exhalací z motorových vozidel se neuvažuje, což je na straně předběžné opatrnosti.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

Během výstavby a provozu silnice budou vznikat následující typy odpadních vod:

1. dešťové odpadní vody
2. splaškové odpadní vody
3. technologické a provozní odpadní vody
4. extravilánové odpadní vody (vznikající vlivem přivalových dešťů)

Období výstavby

V tomto období budou odpadní vody vznikat především ze sociální části zařízení staveniště. Bude se jednat o **splaškovou odpadní vodu**. Režim jejího vzniku a zneškodnění bude standardní. Množství vznikajících splaškových odpadních vod bude záviset na projektu organizace výstavby a na postupu realizace. V žádném případě však při dodržení běžných norem a postupů nepůjde o množství významné z hlediska vlivů na životní prostředí.

Období provozu

Za provozu odtékají ze silnice hlavně srážkové vody. Podle novely zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, voda spadlá na zemský povrch se stává buď vodou povrchovou, nebo vodou podzemní, nebo vodou zvláštní, nebo vodou odpadní. Srážková voda se stává vodou odpadní pouze v případě, že se smísí s jinou odpadní vodou, tj., že je svedena do jednotné kanalizace. Jestliže je srážková voda smíšená a odváděna oddělenou, dešťovou kanalizací nebo silničními příkopy, je z hlediska díkce vodního zákona vodou povrchovou. Uvedený výklad však nemusí být příslušným vodoprávním úřadem uznán. Z výše uvedených důvodů a z důvodů předpokládaného znečištění úkapy ropných látek, zbytky posypových materiálů ze zimní údržby, oděry z pneumatik a úlety ze sypkých nákladů, je veškerá srážková voda odváděná z vozovky silnice (v souladu s principem předběžné opatrnosti) považována za **vodu odpadní**.

Pro výpočet celkového množství odváděných srážkových vod z posuzovaného záměru bylo použito vztahu:

$$V_s = S \cdot h_s \cdot k_s$$

V_s ... objem srážkových vod z úseku silnice (m^3/rok)
 S ... povrch zpevněné plochy vozovky (v tomto případě cca **8 700 m^2**)
 h_s ... průměrný úhrn ročních srážek (m/rok)
 k_s ... odtokový koeficient – 0,9

Celoroční úhrn srážek v řešeném území je udáván okolo 550 mm.

Tabulka B.5: Množství vod odváděných z vozovky

	<i>přibližný objem srážkových vod (m^3/rok)</i>	<i>z toho za zimní období X. – III. (cca 200 mm)</i>
varianta Aktivní	4 300	1 570

V rámci DÚR nejsou v současnosti navržena žádná opatření, která by sloužila jako bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod.

⁷ Jednotkové emisní faktory osobních resp. nákladních automobilů

B.III.3. ODPADY

DRUH A MNOŽSTVÍ ODPADU

Při plánované stavbě navrhovaných silničních úseků budou vznikat odpady, které lze rozdělit do dvou skupin:

1. Odpady kategorie O – „ostatní“.
2. Odpady kategorie N – „nebezpečné“

V rámci DÚR je zpracován *Projekt odpadového hospodářství (POH)*, v němž jsou shrnuty veškeré odpady, jejichž vznik se očekává v rámci realizace jednotlivých stavebních objektů.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou v tomto projektu druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Očekávané množství odpadů je vyčísleno na základě předpokládaného rozsahu demolic. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů.

PRODUKCE ODPADŮ

Období výstavby

V rámci stavebních činností budou vznikat v relativně velkých množstvích odpady vázané na vlastní demoliční a stavební činnost, které bude možno zařadit do kategorie ostatní odpady (O)⁸. Současně budou během stavby vznikat v relativně malých množstvích odpady vázané na provoz jednotlivých zařízení stavenišť, případně hlavního stavebního dvora, z nichž většinu bude nutno zařadit do kategorie nebezpečné odpady (N)⁹.

Převažujícím odpadem budou pozůstatky demolic (cihly, beton, střešní krytina, kamenivo), kterých bude cca 1700 m³ a asfaltové směsi v množství cca 2000 m³. U těchto odpadů se uvažuje dle POH s recyklací či skládkováním. Železný odpad bude recyklován a dřevo bude dle majetkových podmínek případně štěpkováno či uloženo na skládku.

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru stavebního dvora mají charakter přípravných prací, servisních činností a administrativní činnosti a lze je shrnout do bodů jako např. příprava různých komponentů pro stavbu, nátěry konstrukcí, běžná údržba stavebních mechanismů a provoz zařízení stavby a hygienických zařízení pro pracovníky stavby.

V rámci následujících stupňů projektové přípravy (DSP) bude množství, druh a způsob nakládání s odpady dále zpřesňován.

Nakládání s odpady, jejich množství a způsob využití nebo zneškodnění se budou řídit příslušnými ustanoveními zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a ustanoveními vyhlášek MŽP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 381/2001 (katalog odpadů), vyhl. č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládkách a jejich využívání na povrchu terénu.

⁸ Možnost likvidace např. v Kozlancech (skládky komunálního fy RESPONO a.s.), Manerově u Bohdalic (skládky inertního odpadu fy CASPER Vyškov, spol. s r.o.), či v Brně (spalovna směsného komunálního odpadu fy SAKO Brno, a.s.).

⁹ Nebezpečný odpad je možno likvidovat např. ve Vyškově (spalovna nebezpečného a prům. odpadu EKOTERMEX a.s.) nebo v Němčicích nad Hanou (skládky nebezpečného odpadu firmy RESON spol. s r.o.).

Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů.

Tabulka B.6: *Přehled očekávaných druhů odpadů (řazeno dle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů))*

č. odpadu dle Katalogu	název odpadu dle Katalogu
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a látky neuvedené pod číslem 080111
150202*	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami
170101	Beton
170102	Cihly
170103	Tašky a keramické výrobky
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106
170201	Dřevo
170202	Sklo
170204*	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
170301*	Asfaltové směsi obsahující dehet
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 (bez dehtu)
170405	Železo a ocel
170407	Směsné kovy
170411	Kabely neuvedené pod 170410
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
170903*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 170901, 170902 a 170903
200121*	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť
200201	Biologicky rozložitelný odpad

* - označení nebezpečného odpadu dle katalogu odpadů

Období provozu

Hlavním procesem produkujícím odpady za provozu silniční komunikace bude úklid a údržba v příslušných úsecích. Podrobněji lze tyto činnosti charakterizovat:

- úklid vozovky
- seřezávání a údržba zeleně na krajnicích
- sekání trávy na krajnicích
- údržba sjízdnosti silnice v zimě
- čištění stok a dešťových vpustí
- čištění dešťových usazovacích nádrží včetně lapolů
- drobné úpravy vozovek a svahů silnice
- odstraňování znečištění ze silnice, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých za provozu silnice

Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodnocené stavby bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodnění odpadů.

Z hlediska odpadového hospodářství bude nutné především zabezpečit vhodné způsoby zneškodnění odpadů kategorie N, znečištěné organickými (oleje, pohonné hmoty) i anorganickými (např. některé barvy) škodlivinami.

B.III.4. HLUK, VIBRACE

HLUK

Podrobné zhodnocení hlukové situace v území v souvislosti s výstavbou a provozem posuzovaného záměru je uvedeno v Hlukové studii (Enviroad s.r.o., 2007), která tvoří nedílnou součást tohoto Oznámení.

Období výstavby

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou především zemní a demoliční práce.

Dopravní obsluha stavby bude z větší části realizována po silnici I/50¹⁰.

Relativně významným, byť dočasným, problémem však může být převod dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. V souvislosti s dočasným výraznějším nárůstem dopravních intenzit lze proto očekávat také dočasné relativně vysoké hlukové zatížení obyvatel dotčených obcí.

Období provozu

varianta Nulová

Ve *variantě Nulové* (bez výstavby) je doprava vedena ve stávající trase silnice I/50.

Vzhledem k předpokládanému nárůstu dopravy bude ekvivalentně narůstat i míra hlukového zatížení v nejbližším okolí dotčené silnice, což se nejvýrazněji projeví u domů č.p. 220, 153 a budově pálence (vzdálenost uvedených budov od silnice je cca 25 m)¹¹ a dvou budov situovaných jižně od silnice (zdravotní středisko a dům č.p. 127).

varianta Aktivní

V situaci bez protihlukových opatření budou ve výhledu v obytné zástavbě v bezprostřední blízkosti křižovatky silnic I/50 a II/429 v Nesovicích překračovány hygienické limity hluku jak v denní, tak i v noční době.

V rámci výstavby křižovatky v nové poloze bude demolována řada stavebních objektů včetně obytných domů v bezprostředním okolí křižovatky, které by bylo jinak nutné (při zachování stávajícího stavebního stavu křižovatky) chránit s ohledem na překračování hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž.

¹⁰ V současnosti se nepředpokládá významnější pohyb staveništní dopravy po komunikacích nižších tříd (např. po II/429 ve směru na Vyškov), kdy by s ohledem na parametry těchto silnic (šířkové uspořádání, blízkost zástavby) mohlo k určitému negativnímu ovlivnění přechodně docházet. Uvedený vliv by se pak netýkal pouze Nesovic, ale i dalších obcí, přes něž by doprava směřovala. Konkrétní situace bude upřesněna v následujících projektových dokumentacích v rámci organizace a harmonogramu výstavby.

¹¹ Uvedené budovy jsou v případě var. Aktivní určeny k demolici.

Protihluková opatření formou protihlukové stěny lze realizovat pouze v severovýchodním segmentu křižovatky. Jinde tomu brání prostorové poměry v okolí křižovatky a nutnost zachování potřebných rozhledových poměrů. V případě, že by v území v severovýchodním kvadrantu křižovatky byly v budoucnu realizovány objekty vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru staveb (obytná zástavba) resp. provozovány aktivity vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru (např. rekreace a sport), bude nutné na ochranu tohoto území vybudovat v DÚR navrhovanou protihlukovou stěnu.

Ke změně hlukového zatížení výstavbou nové křižovatky dochází pouze v bezprostředním okolí křižovatky, kde dochází ke změně směrového vedení nivelet křižujících komunikací. V širším území (např. podél komunikace II/429 ve směru na Vyškov, kde zůstává osové vedení komunikace beze změny), je nutné stávající, resp. výhledovou hlukovou situaci řešit v rámci odstraňování staré hlukové zátěže.

VIBRACE

Potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat faktory pohody obyvatel a ovlivňovat statiku staveb, jsou zejména stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od zdroje.

Období výstavby

V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činnostmi těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií (např. ražení pilotů). Dále mohou vznikat v souvislosti s průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluhy stavenišť) obytnou zástavbou. Dalším významným zdrojem vibrací v období výstavby bude převedená doprava ze silnice I/50 na objízděnou trasu.

Období provozu

varianta Nulová

Vzhledem k předpokládanému nárůstu dopravy bude ekvivalentně narůstat i míra vibrací v nejbližším okolí hodnocených silnic. Tato situace by se potenciálně mohla negativně odrazit hlavně na domech č.p. 220, 153 a budově pálenice, a to díky relativně menší vzdálenosti těchto objektů od stávající silnice I/50 (vzdálenost uvedených budov od silnice je cca 25 m).

varianta Aktivní

Vznik vibrací, které by měly vliv na zástavbu se v souvislosti s provozem hodnoceného záměru nepředpokládá (zástavba se od navrhovaného záměru nachází v dostatečné vzdálenosti – od silnice I/50 vedené v nové stopě cca 60 m).

B.III.5. ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

V souvislosti s plánovanou výstavbou a provozem na posuzovaném záměru, se neočekávají negativní projevy radioaktivních a elektromagnetických jevů.

B.III.6. RIZIKA HAVÁRIÍ

Z pohledu možných havárií existuje především riziko při únik ropných látek a olejů, které by mohly mít negativní vliv především na:

- hydrologii a hydrogeologii území
- cenné biotopy v území

Hydrologie a hydrogeologie území

Z hlediska potenciálního možného ovlivnění je rizikový hlavně přímý vstup srážkových vod odtékajících z komunikace do vodního toku Hvězdlička a následně pak do vodního toku Litava. V území dotčeném záměrem se sice nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje či CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vod), přesto však je nutné konstatovat, že případné úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod obecně představují potenciální ekologické riziko.

Cenné biotopy v území

Z hlediska rizika havárií je z cennější biotopů v území potenciálně zranitelný hl. ekosystém vodního toku Litava s doprovodným porostem ve vzdálenosti cca 1,3 km po proudu od hodnoceného záměru. Z tohoto pohledu jsou proto nejrizikovější havárie, které jsou spojeny s přímým únikem či smyvem nebezpečných látek do vodního toku Hvězdlička, který následně ústí do Litavy.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.I.1. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

V zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES má za cíl zajišťovat uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny.

Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, které svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle významu jednotlivých segmentů skládajících tento systém dělíme ÚSES na **nadregionální** (NRBK, NRBC), **regionální** (RBK, RBC) a **lokální** (LBK, LBC).

V zájmovém území se nachází pouze skladebné prvky ÚSES lokální úrovně. Z hlediska širších environmentálních vztahů navazují skladebné části lokálního ÚSES na prvky ÚSES vyšších úrovní.

Hodnoceným záměrem jsou dotčeny následující prvky L-ÚSES:

LBC C8 – (km 0,5 – 0,6) – regulované, eutrofizované koryto Litavy zarostlé ruderalizovanou travinobylinou vegetací s ojedinělými švestkami, v nivě kulturní louky; stupeň ekologické stability¹² 2; záměr zasahuje JZ cíp tohoto LBC, v němž se nachází kulturní luční porosty

C.I.2. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Velmi významné, nebo jedinečné části živé i neživé přírody, jež jsou definovány v části třetí zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Z praktických důvodů bývají tato ZCHÚ dělena na velkoplošná (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná ZCHÚ (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky).

Posuzovaným záměrem nebude ovlivněno žádné zvláště chráněné území¹³.

C.I.3. NATURA 2000

Natura 2000 je definována v části čtvrté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je tvořena soustavou lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi, horské smrčiny apod.) na území EU. Soustavu Natura 2000 tvoří „Evropsky významné lokality (EVL)“ a „Ptačí oblasti (PO)“.

Posuzovaný záměr nebude mít významný vliv na EVL ani na PO (viz Textová příloha č.1).

¹² V rámci ekolog. stability se pro účely ÚSES používají následující stupně: 0 – umělý (denaturalizované plochy), 1- přírodě cizí, 2 - 3 – přírodě vzdálený, 4 - 5 – přírodě blízký, 5 – přírodní (přirozený)

¹³ Nejbližším ZCHÚ je NPP „Malhotky“ vzdálená cca 2 km od posuzovaného záměru.

C.I.4. PŘÍRODNÍ PARKY

Přírodní park je definován v § 12, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se o území vymezené k ochraně krajinného rázu s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které není jinak zvláště chráněno.

Posuzovaný záměr se přímo na území přírodního parku nenachází, leží však v blízkosti severní hranice přír. parku Ždánický les (hranici v těchto místech tvoří železniční trať č. 340 a dále pak silnice II/429 – viz Grafická příloha č. 2).

Posláním přírodního parku Ždánický les, který byl zřízen Nařízením č. 2/96 Okresního úřadu Vyškov dne 24.4.1996, je „zachovat a podpořit přírodní a kulturní hodnoty vyvážené krajiny s optimálními podmínkami pro únosnou individuální rekreaci v přírodě. Nutno je upřednostňovat rekreaci formou pěší turistiky, která je z poznávacího i ochranného hlediska prokazatelně nejvhodnější formou rekreace. Posláním parku předpokládá uchování trvalých travních porostů, rozptýlené zeleně a okrajů lesa zpevněných pásy křovin včetně výstavek na hraničních liniích, současně s dobrou produkční a krajinnotvornou funkcí.“ K hodnocenému záměru má dále jistý vztah např. ustanovení čl. 4 odst. 4, podle něhož „je v území parku nutno zachovat rozptýlené drobné remízky s listnatou dřevinnou skladbou a členité porostní okraje jako ekologicky významné ekologické prvky. Na celém území přírodního parku je nutno zachovat a podporovat pestrou strukturu krajiny, zvláště mozaikovitě střídání maloplošných vegetačních útvarů – lesů, pastvin, sadů, mezí a rozptýlené dřevinné vegetace. Kolem sídel je nutné zachovat, udržovat a soustavně doplňovat současný lem sadů a dřevinné zeleně, rovněž tak je nutné zachovat a obnovovat ovocné aleje a skupiny sadů v krajině.“

C.I.5. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability.

Významnými krajinnými prvky jsou dle § 3, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, tzv. VKP „ze zákona“. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody dle § 6, zákona č.114/1992 Sb.jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V posuzovaném území jsou zastoupeny pouze VKP „ze zákona“, konkrétně vodní toky a jejich nivy. Z těchto VKP bude posuzovanou stavbou přímo dotčen vodní tok Hvězdlička a dále tři odvodňovací a meliorační kanály v km 0,48 , km 0,51 a km 0,60. Nepřímo (hl. v oblasti chemismu) bude dále zasažen vodní tok Litava, do níž ústí Hvězdlička. (podrobněji viz kap. C.II.2)

Registrované významné krajinné prvky se v území nenachází.

C.I.6. PAMÁTNÉ STROMY

Dle §46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; jedná se o mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí

V posuzovaném území se nenachází žádný památný strom.

C.I.7. ÚZEMÍ HISTORICKÉHO, KULTURNÍHO, NEBO ARCHEOLOGICKÉHO VÝZNAMU

Celé řešené území dotčené posuzovaným záměrem je hodnoceno jako území s archeologickými nálezy (chráněná území ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.). U všech zásahů do terénu je třeba provést archeologický průzkum a stavbu ohlásit příslušnému orgánu památkové péče.

Na území obce Nesovice je evidováno několik kulturních památek (3730 – zámek „Nové Zámky“, 3730a – zámecký park, 3731 – socha sv. Jana Nepomuckého), které však nejsou hodnoceným záměrem dotčeny. Nemovité kulturní památky zámek a zámecký park mají dále vymezené ochranné pásmo, které zasahuje do východní části současně zastavěného území obce. Ani toto ochranné pásmo nebude stavbou dotčeno.

C.I.8. ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ A NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ

ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ

Posuzovaný záměr neprochází územím s vysokou hustotou zalidnění, i když stávající i budoucí (navrhovaná) komunikační síť prochází dlouhodobě osídleným územím intravilánu obce.

ÚZEMÍ NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ

V posuzovaném koridoru lze považovat za území nadmíru zatěžovaná hlavně vlivy z dopravy právě zástavbu intravilánu obce Nesovice v okolí průtahu silnice I/50.

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

C.II.1. OVZDUŠÍ A KLIMA

IMISNÍ CHARAKTERISTIKA DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Dle "Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší - vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, na základě dat za rok 2005", je v širším okolí stavby překračován povolený imisní limit koncentrace denního (24hod. průměru) částic (PM₁₀) na 98,6% území.

Dle "Generální rozptylové studie Jihomoravského kraje", (*Enving s.r.o., Bucek, 2007*) jsou pro Nesovice a nejbližší okolí udávány následující hodnoty imisního znečištění hlavními škodlivinami:

Tabulka C.1: Hodnoty imisního zatížení dotčeného území (*Bucek, 2007*)

škodlivina	CO	NO ₂		PM ₁₀	C ₆ H ₆	C ₂₀ H ₁₂
		r	1h			
μg.m ⁻³	510 - 1000	21 -22	110 - 120	36 - 40	1,6 - 2,0 ¹⁴	(6,1 - 8,0)·10 ⁻⁴

Z výše uvedeného plyne, že na základě dostupných údajů, lze území dotčené stavbou charakterizovat z hlediska kvality ovzduší pouze na obecnější úrovni. Hodnoty imisních limitů hlavních škodlivin emitovaných silničními motorovými vozidly za provozu, stanovené Nařízením vlády č. 597/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006, nejsou v oblasti průchodu posuzované stavby, běžně překračovány. Koncentrace PM₁₀ jsou na hranici imisních limitů s tím, že reálná hodnota pravděpodobně osciluje kolem hodnoty 40 μg.m⁻³.

KLIMA

Zájmové území leží podle Quitt (1971) v klimatické oblasti T – teplá oblast, a to v její klimatické jednotce T2.

Základní charakteristiky klimatické jednotky T2 uvádí *Tabulka C.2*, slovní popis je následující: Dlouhé léto, teplé a suché, přechodné období velmi krátké, s teplým až mírně teplým jarem a podzimem, zima je mírně teplá, suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Dlouhodobý roční srážkový úhrn v zájmovém území činí cca 550 mm. Dlouhodobý srážkový úhrn v měsících říjen – březen činí cca 200 mm. Z hlediska ročního chodu patří do oblasti kontinentální, vyznačuje se tedy hlavním srážkovým maximem v létě a minimem v zimě.

¹⁴ Hodnocené území leží na hranici mezi oblastmi s koncentrací 1,1-1,5 μg.m⁻³ a 2,1-3 μg.m⁻³.

Tabulka C.2: Klimatické charakteristiky jednotky T2 v zájmovém území
(dle Quitt, 1971)

charakteristika	T2
Počet letních dní ($T_{\max} \geq 25 \text{ °C}$)	50 – 60
Počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více	160 – 170
Počet mrazových dní ($T_{\min} \leq -0,1 \text{ °C}$)	100 – 110
Počet ledových dní ($T_{\max} \leq -0,1 \text{ °C}$)	30 – 40
Průměrná teplota vzduchu ve °C v lednu	-2 – -3
Průměrná teplota vzduchu ve °C v červenci	18 – 19
Průměrná teplota vzduchu ve °C v dubnu	8 – 9
Průměrná teplota vzduchu ve °C v říjnu	7 – 9
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (IV – IX)	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období (X – III)	200 – 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet zamračených dní (oblačnost větší než 8/10)	120 – 140
Počet jasných dní (oblačnost menší než 2/10)	40 – 50

C.II.2. VODA

POVRCHOVÉ VODY

Posuzovanou stavbou bude přímo dotčen vodní tok Hvězdlička a dále tři odvodňovací a meliorační kanály v km 0,48, km 0,51 a km 0,60. Nepřímo (hl. v oblasti chemismu) bude dále zasažen vodní tok Litava, do níž ústí Hvězdlička.

vodní tok Hvězdlička (km cca 0,4; č.h.p. 4-15-03-039 VI.)

- pramení SZ od Nítkovic ve výšce 440 m n.m., ústí zprava do Litavy v Nesovicích v 235 m n.m.
- plocha povodí 38,2 km², délka toku 9,8 km, průměrný průtok u ústí 0,08 m³/s
- pH vody mírně zásadité (7,5 – 8,5), zvýšený obsah SO₄²⁻ ($\geq 125 \text{ mg/l}$), As ($\geq 3 \text{ } \mu\text{g/l}$), Sr ($\geq 500 \text{ } \mu\text{g/l}$) a Li ($\geq 25 \text{ } \mu\text{g/l}$)¹⁵

vodní tok Litava (km ---; č.h.p. 4-15-03-039 V.)

- pramení JV od Cetechovic ve výšce 510 m n.m., ústí zleva do Svratky v Židlochovicích v 180 m n.m.
- plocha povodí 789,8 km², délka toku 58,3 km, průměrný průtok u ústí 1,53 m³/s
- významný vodní tok, mimopstruhová voda po celém toku
- pH vody mírně zásadité (7,5 – 8,5), zvýšený obsah SO₄²⁻ ($\geq 125 \text{ mg/l}$), Sr ($\geq 500 \text{ } \mu\text{g/l}$) a Li ($\geq 25 \text{ } \mu\text{g/l}$)¹⁶; na základě údajů z let 2005-2006 je dolní úsek Litavy řazen do tř. V¹⁷ dle ČSN 757221 (Jakost vod - Klasifikace jakosti povrchových vod)

¹⁵ Údaje týkající se chemismu vod jsou pouze orientační, neboť pochází z r. 1987.

¹⁶ Údaje týkající se chemismu vod jsou pouze orientační, neboť pochází z r. 1987.

¹⁷ Velmi silně znečištěná voda: stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které vytvářejí podmínky, umožňující existenci pouze silně nevyváženému ekosystému.

bezejmenné vodoteče v km 0,48, km 0,51 a km 0,60

- jedná se o periodicky zvodnělé odvodňovací (inundační) a meliorační kanály, které také částečně slouží pro zasakování odpadních komunálních vod (hl. vodoteč v km 0,6)
- vodoteče ústí přímo či nepřímo do Litavy
- vodoteč v km 0,48 prochází v dotčeném úseku dřevinným porostem (hl. bez, olše), vodoteče v km 0,51 a km 0,6 prochází přes pozemky s TTP a jsou sporadicky lemovány doprovodnými dřevinami (švestka, třešeň, olše, vrba, jasan)

Hvězdlička je překračována mostním objektem tak, aby nebyl negativně ovlivněn stávající tvar a průtočnost koryta. Bezejmenné vodoteče budou pod upravenou silnicí I/50 převedeny novými propustky DN 1200 a DN 1000.

V území jsou stanovena záplavová území Litavy a Hvězdličky pro Q_{20} a Q_{100} , v nichž se hodnocený záměr také z velké části nachází¹⁸.

PODZEMNÍ VODY

Zájmové území je z hlediska hydrogeologických podmínek značně homogenní. Vyskytuje se zde pouze prostředí s průlinovým kolektorem kvartérních písků a štěrků z části kryté hlinitými sedimenty údolní nivy Litavy a prostředí s nepravidelným střídáním většího počtu průlinovo-puklinových kolektorů a izolátorů ždánicko-hustopečského souvrství ve flyšovém vývoji. Transmisivita¹⁹ (průtočnost) je v hodnocené oblasti s průlinovým kolektorem střední ($T = 5,13 \cdot 10^{-5} - 2,57 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$) a s kolektorem průlinovo-puklinovým nízká ($T = 2,04 \cdot 10^{-5} - 3,4 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$).

Kvalita podzemní vody je zhoršená (přítomnost Ca^{20} a nevyhovující celková mineralizace), vyžaduje složitější úpravu (voda II. kategorie).

Dle hydrogeologické rajonizace náleží území do oblasti 3230 Středomoravské Karpaty s následujícími vybranými charakteristikami:

- dělitelnost²¹ – ano
- skupina rajonů – flyšové sedimenty
- litologie – jílovce a slínovce
- hladina – volná
- mineralizace – 0,3-1 g/l
- chemický typ – Ca-HCO_3

VODNÍ ZDROJE

Posuzovaná stavba se nenachází v žádném ochranném pásmu vodního zdroje či v oblasti CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vody).

Ve vzdálenosti cca 65 m severně od hodnoceného záměru se na parcele č. 1627/7 nachází vrt pro užitkovou vodu. Tento vrt nemá stanoveno žádné ochranné pásmo.

¹⁸ Obec má vypracovaný protipovodňový plán, ve kterém je zakresleno ohrožené území, jednotlivé postupy v případech ohrožení a evakuační cesty. V povodí Hvězdličky nad Nesovicemi byla a jsou prováděna komplexní opatření (úprava vodního toku a budování recipientních opatření), která by v budoucnu měla záplavám do značné míry zabránit.

¹⁹ Vyjadřuje schopnost zvodnělého kolektoru propouštět určité množství podzemní vody a přibližně také naznačuje jeho vodohospodářskou využitelnost.

²⁰ Ca pro $\text{Ca}^{2+} + \text{Mg}^{2+}$

²¹ Tzv. dělitelnost hydrogeologického rajonu (dříve označovaná jako souvislé a nesouvislé zvodnění) je důležitou, i když účelovou charakteristikou. Zjednodušeně řečeno určuje, je-li možné v případě bodového zdroje znečištění (převážně staré zátěže) s významným dopadem na podzemní vody rajon rozčlenit na menší jednotky

C.II.3. PŮDA

Jak již bylo uvedeno v kapitole B.II.1., posuzovaná stavba se z převážné části nachází na nezemědělské půdě (*ostatní plochy* včetně stávající silnice I/50, *zastavěné plochy*, *vodní plochy*). Ze zemědělské půdy (ZPF) budou dotčeny převážně travní porosty a zahrady, orná půda bude dotčena zanedbatelně.

Zastoupení dotčených půd je homogenní – nachází se zde fluvizemě glejové, jež se lokálně liší dle vláhových poměrů.

Dle kódu a specifikace BPEJ budou stavbou dotčeny půdy s následujícími hlavními půdními jednotkami:

58 – fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podloží teras, středně těžké nebo středně těžké lehčí, pouze skeletovité, hladina vody níže 1m, vláhové poměry po odvodnění příznivé; *tyto půdy se nachází přibližně ve východní polovině záměru*

59 – fluvizemě glejové na nivních uloženinách, těžké až velmi těžké, bez skeletu; vláhové poměry nepříznivé, vyžadují regulaci vodního režimu; *tyto půdy se nachází přibližně v západní polovině záměru*

Dle morfogenetického klasifikačního systému (MSK) patří půdy řešeného území do následující skupiny a typu:

Skupina půd nivních

Fluvizem – FM

Fluvizemě jsou recentní půdy bez výrazné stratigrafie půdního profilu. Vznikaly na plochách pravidelně podléhajících záplavám - proto je jejich výskyt omezen na bezprostřední blízkost vodních toků. Vznikají ještě v dnešní době - takovéto půdy ještě neukončily svůj vývoj. Některé fluvizemě mohou být zaplavovány nepravidelně, jednou za několik let nebo nejsou zaplavovány vůbec. Na takovýchto lokalitách postupně dochází k přechodu k jiným půdním typům nebo subtypům, často je možno zde nalézt např. fluvizem kambickou.

Rozdílný charakter usazenin výrazně ovlivňuje jednak chemismus, ale také mechanické složení a fyzikální vlastnosti. Vyznačují se neostře diferencovaným půdním profilem, pokud do něj nezasahuje glejový proces. Glejový proces se uplatňuje při vyšší hladině podzemní vody, mění tak charakter půdních vlastností i jejich úrodnost.

Půdní profily nivních půd jsou obvykle velmi hluboké. Ornice je středně hluboká, šedohnědé barvy, různé textury (podle substrátu) a většinou porušené drobtovité struktury. Postupně přechází do slabě prohumózněného substrátu, někdy slabě vápnitého. Pro obsah humusu v ornici jsou typické hodnoty mezi 1,9 a 2,2 %. Půdní reakce je většinou neutrální v celém profilu a sorpční komplex je nasycen nebo plně nasycen. Agronomická hodnota spočívá ve skutečnosti, že mají velmi příznivý vodní režim a jsou půdami vhodnými pro blízkost zdrojů vody pro závlahy (zelinářské polohy). Obecně jsou dobře obdělávatelné, k výraznému zhoršení dochází procesy glejovými.

TŘÍDY OCHRANY ZPF

Dle metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR č.j. OOLP/IO67/96 ze dne 1.10.1996, platným dnem 1. ledna 1997, byla zemědělská půda rozdělena, podle kvality, do pěti tříd ochrany. Tyto třídy určují různou míru možnosti vynětí půd ze zemědělského půdního fondu (ZPF).

Hodnocená stavba prochází přes půdy, které náleží do II. a III. třídy ochrany. Zábory v jednotlivých třídách ochrany jsou uvedeny v tabulce C.3.

- **II. třída** – zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu se jedná o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- **III. třída** – jsou zde sloučeny půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.

Tabulka C.3: Zábor zemědělského půdního fondu dle tříd ochrany

<i>katastrální území</i>	<i>celkový zábor ZPF (m²)</i>	<i>zábor v II. třídě ochrany (m²) BPEJ 3.58.00</i>	<i>zábor v III. třídě ochrany (m²) BPEJ 3.59.00</i>
Nesovice	3628	2874	754

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)

Podle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst.1a), se jedná o pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů. Pozemky s lesními porosty jsou v zákoně o lesích rozděleny v § 6 podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské.

Pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou záměrem dotčeny a obdobně nebude dotčeno ani ochranné pásmo lesa.

C.II.4. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Území dotčené stavbou je z hlediska geologické stavby velmi homogenní. Nachází se zde pouze dvě geologické jednotky, a to kvartérní (holocenní) fluviální písčito-hlinité sedimenty v prostoru nivy Litavy a mesozoická (jura) ždánicko-hustopečská souvrství patřící do ždánické jednotky.

STABILITA ÚZEMÍ, SEISMICITA

V trase ani v okolí hodnocené stavby se nenachází žádné poddolované území ani území seismicky aktivní.

PŘÍRODNÍ ZDROJE

Celé území Nesovic náleží do průzkumného území „Svahy českého masivu“ (surovina ropa a hořlavý zemní plyn). SZ od obce se dále nachází zrušené ložisko „Nesovice“ (cihlářská surovina, nerost – hlína, jíl, jílovec, sprašová hlína) a JZ od obce nebilancované ložisko „Letošov“ (cihlářská surovina, nerost – prachovec, spraš). Do uvedených ložiskových ploch hodnocený záměr nezasahuje.

C.II.5. FLÓRA, FAUNA A EKOSYSTÉMY

BIOGEOGRAFICKÉ ZAČLENĚNÍ

Bohatství a rozmanitost živé přírody od topické až po planetární úroveň vystihují dvě soustavy biogeografických členění – **individuální a typologické**.

Cílem **individuálních členění** je vystihnout rozdíly v biotě, dané geografickou polohou území. Individuální regionalizaci jsou vymezovány neopakovatelné, z určitého hlediska relativně homogenní celky, lišící se do různé míry složením bioty. Individuální členění vyzdvihuje jedinečné, neopakovatelné vlastnosti daného území. Individuální jednotky jsou biogeografická **provincie**, biogeografická **podprovincie** a biogeografický **region** (bioregion).

Cílem **typologických členění** je vymezit typy, tj. řady územně nesouvislých segmentů krajiny, které se v krajině opakují, mají podobné ekologické podmínky, kterým odpovídá relativně podobná biota. Typologické členění vyzdvihuje opakovatelnost v krajině. Typologickou jednotkou je **biochora**.

Zájmové území se nachází na hranici biogeografických provincií **Středoevropských listnatých lesů** (v tomto případě reprezentovanou **Západokarpatskou podprovincií**) a provincií Panonskou (reprezentovanou **Severopanonskou podprovincií**). Dle aktuálního biogeografického členění ČR (Culek a kol. 1996) území leží na hranicích **bioregionu Ždánicko-litenčického (3.1) a bioregionu Hustopečského (4.3)**.

Z typologického hlediska je posuzovaný záměr umístěn přibližně na hranici následujících biochor:

3BC Erodované plošiny na vápnitém flyši 3. v.s. – similární

Tento typ biochory se vyskytuje roztroušeně po obvodu Karpat. Potenciální přirozenou vegetací jsou karpatské ostřicové dubohabřiny (asociace *Carici pilosae-Carpinetum*). V nejchladnějších polohách se objevují již ostřicové bučiny (*Carici pilosae-Fagetum*). Lesní prameniště hostí zpravidla vegetaci ostřicových jasenin (*Carici remotae-Fraxinetum*). Charakteristická jsou přirozená náhradní společenstva teplomilných trávníků ze svazu *Cirsio-Brachypodion pinnati*, případně s vtroušenými prameništi. Podél potoků se objevuje vegetace svazu *Calthion*.

1PF Pahorkatiny na vápnitých (flyšových) pískovcích 1. v.s. - similární

Typologicky relativně ojedinělá biochora (typ má v rámci ČR 12 segmentů s průměrnou plochou 4,4 km² a celkovou plochou 52,5 km², výskyt pouze v bioregionech 4.2 a 4.3). Segmenty jsou někdy tvořeny souvislou pahorkatinou, často však ojedinělými pahorky, vystupující nápadněji z okolí. Převýšení svahů bývá 80-120 m, v Hustopečském bioregionu místy až 150 m. Na pískovcích se drží výrazně strmější svahy, ojediněle vystupují malé skalky a kameny, nacházejí se zde malé opuštěné pískovny, čímž se liší od typu IPC. Téměř zde chybějí sesuvy, svahové prameny i vodní toky. V horních částech svahů lze předpokládat potenciální výskyt submediteránní šípákové doubravy ze svazu *Quercion pubescenti-petraeae*, a to dřinové doubravy (*Corno-Quercetum*). Na konkávních částech svahů a na jejich úpatí na ně navazují panonské prvosenkové dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*). V nelesní vegetaci mají význam na konvexkonvexních tvarech porosty drnových stepí svazu *Festucion valesiaca*, jinde teplomilné trávniky svazu *Bromion*, lemy svazu *Geranion sanguinei* a teplomilné křoviny svazu *Prunion spinosae*, na ladech teplomilná vegetace svazu *Dauco-Melilotion*.

FLÓRA A FAUNA

Vzhledem k tomu že větší část záměru leží na již zastavěné půdě v intravilánu, je výčet *relativně cennějších* míst s výskytem druhově bohatších společenství omezen pouze na lokalitu v km cca 0,47 – 0,52, kde se nachází dřevinný porost, a na navazující lokalitu s intenzivně využívanými loukami v km cca 0,52 – 0,60:

1. Dřevinný porost (km 0,47 – 0,52)

Jedná se o malý porost jehož středem protéká drobná vodoteč (viz též kap. C.II.2). Z druhů jsou zastoupeny: olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), lípa malolistá (*Tilia cordata*), smrk ztepilý (*Picea abies*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), bříza bělokorá (*Betula pendula*), bez černý (*Sambucus nigra*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*); podrost chudý s výskytem kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*), bršlice kozí nohy (*Aegopodium podagraria*) a v menší

míře podběle lékařského (*Tussilago farfara*). Po biologické a ekologické stránce má lokalita význam pouze lokální s tím, že může sloužit jako místní refugium pro hmyz, ptáky a drobné obratlovce.

2. Luční porosty (km 0,52 – 0,60)

Intenzivně využívaný TTP, jež protínají dvě vodoteče, sporadicky lemované doprovodnými dřevinami (viz též kap. C.II.2). Z druhů jsou zastoupeny: rákos obecný (*Phragmites australis*), kontryhel obecný (*Alchemilla vulgaris*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), lebeda rozkladitá (*Atriplex patula*), lopuchy (*Lappa spp.*), merlík (*Chenopodium spp.*), pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*), šťovík (*Rumex*), pcháče (*Cirsium spp.*), podběl obecný (*Tussilago farfara*), smetanka lékařská (*Taraxacum officinale*), svízel povázka (*Galium mollugo*), vratič obecný (*Tanacetum vulgare*), škarďa smrdutá (*Crepis foetida*), jitrocel větší (*Plantago major*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), jílek vytrvalý (*Lolium perenne*), lipnice roční (*Poa annua*), lipnice luční (*Poa pratensis*), kostřava (*Festuca sp.*), srha říznačka (*Dactylis glomerata*), švestka domácí (*Prunus domestica*), třešeň obecná (*Prunus avium*), vrba jíva (*Salix caprea*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), lípa malolistá (*Tilia cordata*).

Uvedená lokalita má s ohledem na zastoupené druhy pouze lokální význam a její hodnota spočívá spíše v kontextu s okolními obhospodařovanými loukami, které dotváří krajinnou matici.

V rámci obou lokalit byli dále sledováni následující druhy ptáků:

Drozd zpěvný (*Turdus ericetorum*), drozd kvíčala (*Turdus pilaris*), kos černý (*Turdus merula*), pěnice černohlavá (*Sylvia atricapilla*), pěnice hnědokřídlá (*Sylvia communis*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), zvonek zelený (*Chloris chloris*), strnad luční (*Emberiza calandra*), skřivan polní (*Alauda arvensis*).

Přestože v rámci terénního šetření nebyly zaznamenány žádné zvláště chráněné druhy živočichů, lze v okolí bezejmenných vodotečí očekávat určitý, pravděpodobně však ne příliš významný, výskyt některých druhů bezocasých obojživelníků, z nichž drtivá většina status zvláště chráněných živočichů požívá. Dále pak lze v některých částech trasy (např. místa v okolí železničních náspů) očekávat výskyt plazů, hlavně pak ještěrky obecné (*Lacerta agilis*; zvl. chráněný druh, stupeň ohrožení – *silně ohrožený*).

EKOSYSTÉMY

Zastoupení cennějších ekosystémů v území je vzhledem k lokalizaci záměru (intravilán) nízké. Ovlivněná bude pouze ekosystémová úroveň lokální s tím, že v případě výraznějšího znečištění vodního toku Hvězdlička a následně pak vodního toku Litava (např. významný únik nebezpečných látek v případě havárie) může hrozit i ovlivnění širšího území včetně přilehlých břehových ekosystémů.

V území se dále nachází ekosystém dřevinného porostu v km 0,47 – 0,52 s úzce lokálním významem a luční ekosystém v km 0,52 – 0,60 opět lokálního významu.

C.II.6. KRAJINA

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Lokalita se nachází v okrsku Brankovická pahorkatina, podcelku Bučovická pahorkatina.

Brankovická pahorkatina, v jejíž jižní části se nachází řešené území, je členitá pahorkatina převážně na paleogenních jílovcích a pískovcích ždánické jednotky vnějšího flyše. Je pro ni charakteristický zvlněný erozně denudační reliéf s erozními plošinami, široce zaoblenými rozvodními hřbety a rozevřenými úvalovitými a neckovitými údolními. Nejvyšším bodem je Chlum s výškou 402 m n.m. Málo a rozptýleně zalesněná s roztroušenými zbytky lad.

ZÁPADNÍ KARPATY (provincie)

IX Vnější západní Karpaty (subprovincie)

B – Středomoravské Karpaty (oblast)

2 – Litenčická pahorkatiny

A – Bučovická pahorkatina

e – Brankovická pahorkatina

RÁZ KRAJINY

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje v § 12 krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Krajinu v posuzovaném území lze charakterizovat jako výrazně antropogenně pozměněnou, což je dáno realizací záměru v intravilánu obce v prostoru významného dopravního tahu mezinárodně využívané silnice a frekventované železniční tratě.

Pro území je charakteristické široké údolí řeky Litavy, které je otevřené ve směru Z – V. Jižním směrem jsou z pohledu vzdálenějších rozhledových horizontů významnější krajinou dominantou zalesněné svahy zvedající se Uhřické vrchoviny s vrchy Vysoká (347 m n.m.) a Nad Snovídky. Výraznější pohledové horizonty severním směrem se otevírají z východní části záměru a zahrnují luční porosty, na něž vizuálně relativně harmonicky navazuje nízká obytná zástavba části Nové Zámky s architektonicko-krajinnými dominanty zámku a školy.

C.II.7. OBYVATELSTVO

Nesovice

- počet obyvatel: 1135
- počet obyvatel v produktivním věku: 653
- průměrný věk: 40,3
- katastrální výměra 1027 ha
- správní území obce tvoří 2 částí (Nesovice a Letošov)
- ÚPD: **Územní plán obce Nesovice** – Atelier AVM s.r.o., Husova 8a, Brno, ved. projektant Ing. arch. Zdeněk Toman, spolupráce Ing. arch. Miloslav Sohr, březen 2004; schválen 15.6.2004; v současnosti probíhá projednávání zadání změny č.2 ÚPO Nesovice, která řeší právě hodnocený záměr

C.II.8. HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

HMOTNÝ MAJETEK

Realizace posuzovaného záměru si vyžádá demolice několika budov a stávajícího mostu přes vodní tok Hvězdlička. Z budov budou demolovány následující:

- budova pánice – jednopodlažní zděná budova; část budovy je zastřešena sedlovou střechou z pálených tašek a část plochou střechou; objekt není podsklepen
- obytný dům č.p. 153 - jednopodlažní zděný podsklepený objekt se střechou z pálených tašek
- obytný dům č.p. 152 - jednopodlažní zděný podsklepený objekt se střechou z pálených tašek
- obytný dům č.p. 133 - jednopodlažní zděný podsklepený objekt se střechou z pálených tašek
- obytný dům č.p. 220 - dvoupodlažní zděný podsklepený objekt se sedlovou střechou z pálených tašek; k domu přiléhá menší zděný hospodářský objekt s obdélníkovým půdorysem o rozměrech 10 x 6 m, který bude nutné také demolovat
- tento objekt je přízemní se střechou z pálených tašek.

KULTURNÍ PAMÁTKY

Nejstarší známá zmínka o Nesovicích je z roku 1131 (Nesobice), avšak bližší a souvislejší zprávy jsou až z roku 1365. Nejstarší zmínka o Letošově pochází z roku 1374, v roce 1942 pak byla obec Letošov připojena k Nesovicím.

Jak již bylo uvedeno, na území obce Nesovice je evidováno několik kulturních památek (3730 – zámek „Nové Zámky“, 3730a – zámecký park, 3731 – socha sv. Jana Nepomuckého), které však nejsou hodnoceným záměrem dotčeny. Zámek pochází z 16. století, kdy v polovině tohoto století přechází Nesovice do majetku Záviše z Víckova, který na návrší východně od vsi staví sídlo „Nový Zámek“, pod kterým se záhy začíná rozvíjet podzámčí. Zámek byl budován od roku 1561 dle návrhu neznámého italského stavitele. Objekt nebyl nikdy dokončen, ze čtyřkřídlé dispozice bylo postaveno pouze východní a severní křídlo.

Nemovitě kulturní památky zámek a zámecký park mají dále vymezené ochranné pásmo, které zasahuje do východní části současně zastavěného území obce. Ani toto ochranné pásmo nebude stavbou dotčeno.

Celé řešené území je posuzováno jako území s archeologickými nálezy (chráněná území ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.). U všech zásahů do terénu je třeba provést archeologický průzkum a stavbu ohlásit příslušnému orgánu památkové péče.

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, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ

VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POHODU OBYVATEL

Hlukové a imisní vlivy

Tyto dva faktory představují jedny z hlavních negativní vlivů posuzovaného záměru na veřejné zdraví.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, tyto charakteristiky jsou pro období provozu podrobněji popsány v *Hlukové studii* a *Rozptylové studii*, které tvoří samostatné přílohy tohoto Oznámení.

Pro období výstavby lze konstatovat, že relativně citelným, byť dočasným, problémem může být převod dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. V souvislosti s dočasným výraznějším nárůstem dopravních intenzit lze proto očekávat také dočasné zvýšení koncentrací škodlivých emisí a relativně vysoké hlukové zatížení obyvatel dotčených obcí. Vzhledem k tomu, že uvedené zatížení však bude omezeno na dobu několika týdnů až měsíců, lze tento faktor hodnotit jako akceptovatelný.

Závěry plynoucí z *Hlukové studie* jsou:

- V situaci bez protihlukových opatření budou ve výhledu v obytné zástavbě v bezprostřední blízkosti křižovatky silnic I/50 a II/429 v Nesovicích překračovány hygienické limity hluku jak v denní, tak i v noční době.
- V rámci výstavby křižovatky v nové poloze bude demolována řada stavebních objektů včetně obytných domů v bezprostředním okolí křižovatky, které by bylo jinak nutné (při zachování stávajícího stavebního stavu křižovatky) chránit s ohledem na překračování hygienických limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž.
- Protihluková opatření formou protihlukové stěny lze realizovat pouze v severovýchodním segmentu křižovatky. Jinde tomu brání prostorové poměry v okolí křižovatky a nutnost zachování potřebných rozhledových poměrů. V případě, že by v území v severovýchodním kvadrantu křižovatky byly v budoucnu realizovány objekty vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru staveb (obytná zástavba) resp. provozovány aktivity vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru (např. rekreace a sport), bude nutné na ochranu tohoto území vybudovat v DÚR navrhovanou protihlukovou stěnu.
- Ke změně hlukového zatížení výstavbou nové křižovatky dochází pouze v bezprostředním okolí křižovatky, kde dochází ke změně směrového vedení nivelet křižujících komunikací. V širším území (např. podél komunikace II/429 ve směru na Vyškov, kde zůstává osové vedení komunikace beze změny), je nutné stávající, resp. výhledovou hlukovou situaci řešit v rámci odstraňování staré hlukové zátěže.

Závěry plynoucí z Rozptylové studie jsou:

- realizací stavby nedojde v dotčené oblasti k nárůstu celkových emisí
- veškeré imisní příspěvky koncentrací uvažovaných hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou na stavbě budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity,
- protože v oblasti realizace stavby se neprovádí kontinuální monitoring imisních koncentrací uvažovaných škodlivin, lze jen stěží rozhodnout, zda vypočtené imisní příspěvky v součtu s "pozad'ovým" znečištěním budou, či nebudou překračovat v současnosti povolené limity,
- dnešní stav ročního průměrného maximálního znečištění ovzduší oxidy dusíku v blízkosti obcí činí maximálně $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a oxidem dusičitým $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na základě těchto údajů lze usuzovat, že celkové²² imisní koncentrace NO_2 nebudou překračovat povolené imisní limity, celkové imisní koncentrace NO_x pak pravděpodobně v těsné blízkosti křižovatky silnic I/50 a II/429 budou ojediněle překračovat povolený limit,
- předchozí závěr však vychází z pesimistického předpokladu, že až do roku prognózy (tj. rok 2030) bude stagnovat vývoj v ochraně ovzduší před průmyslovými zdroji a zároveň stagnace v technickém vývoji v oblasti silničních dopravních prostředků,
- limity denních (24hod.) imisních koncentrací částic (PM_{10}) již dnes oscilují kolem limitní hodnoty, přičemž příspěvek posuzované stavby, lze považovat za malý,
- silniční doprava je ovšem považována za silný zdroj tzv. druhotné prašnosti, tj. vířením prachu vlivem pojezdu motorových vozidel. Kvantifikovat podíl této druhotné prašnosti na celkové imisní koncentraci prachových částic v ovzduší je zatím nad možností běžných modelových výpočtů.

Kompletní výpočet imisních koncentrací byl proveden pro oxidy dusíku (NO_x), oxidu dusičitého (NO_2) a částice (PM_{10}). Tyto hodnoty byly pak použity k sestrojení imisních izolinií koncentrací - viz Samostatné přílohy – Rozptylová studie.

Tabulka D.1: Varianta Aktivní - průměrný imisní příspěvek škodlivin [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

SÍDLO	NO_x/r (30 ²³)	NO_2/r (40)	NO_2/h (200)	PM_{10}/r (20)	$\text{PM}_{10}/24h$ (50)
Nesovice	15,1	1,7	22,0	0,62	6,7

Vibrace

Jak již bylo uvedeno v kap. „B.III.4. Hluk, Vibrace“, potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat faktory pohody obyvatel a ovlivňovat statiku staveb, jsou zejména stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od zdroje.

Období výstavby

V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií (např. ražení pilotů nebo štětovnic). Dále mohou vznikat

²² Tzn. včetně pozad'ového znečištění.

²³ Imisní limit stanoven pouze pro ochranu ekosystémů.

v souvislosti s průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluhy stavenišť) obytnou zástavbou. Vzhledem k tomu, že většina stavebních prací bude probíhat v dostatečné vzdálenosti od stávající zástavby (resp. zástavby určené k demolici) a převážná část těžké stavební dopravy bude realizována po silnici I/50²⁴, která již nyní slouží k těžké nákladní dopravě, lze v současnosti tento vliv hodnotit pouze jako okrajový až nevýznamný.

Podstatným vlivem z hlediska vibrací v období výstavby však může být převod dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. S ohledem na parametry těchto silnic (šířkové uspořádání, blízkost zástavby) proto nelze vyloučit určité negativní ovlivnění statiky přilehlých staveb či blízkých inženýrských sítí.

Období provozu

varianta Nulová

Vzhledem k předpokládanému nárůstu dopravy bude ekvivalentně narůstat i míra vibrací v nejbližším okolí hodnocených silnic. Tato situace by se potenciálně mohla negativně odrazit hlavně na statice domů č.p. 220, 153 a budově pálenice, a to díky relativně menší vzdálenosti těchto objektů od stávající silnice I/50 (vzdálenost uvedených budov od silnice je cca 10 - 25 m).

varianta Aktivní

Vznik vibrací, které by měly vliv na zástavbu se v souvislosti s provozem hodnoceného záměru nepředpokládá (zástavba se od navrhovaného záměru nachází v dostatečné vzdálenosti – od silnice I/50 vedené v nové stopě cca 60 m).

Dopravně-bezpečnostní situace

Období výstavby

V Nesovicích bude dopravně-bezpečnostní situace v tomto období pravděpodobně zhoršena, což je dáno jednak zvýšeným pohybem staveništní dopravy a jednak nutností dopravně-provozních úprav v souvislosti s částečnými uzavírkami stávající silnice I/50 a převedením dopravy s vysokými intenzitami na objízdné trasy, kde bude hrozit zvýšené riziko např. v podobě střetů s chodci či ostatními místními účastníky dopravy (přehled objízdných tras viz kap. B.II.4; v Nesovicích konkrétně OT2 a OT4).

Obdobné dopravně-bezpečnostní riziko se bude v souvislosti se stanovenými objízdnými trasami objevovat také v ostatních objíždkách dotčených obcí (týká se všech stanovených objízdných tras tzn. OT1 – OT4).

Období provozu

varianta Nulová

V případě ponechání stávajícího stavu bude i nadále přetrvávat nevyhovující situace, která je dána především nedostatečnou vzdáleností železničního přejezdu od stávající křižovatky, nevyhovujícím řešením samotné křižovatky bez odbočovacích pruhů a nedostatečným řešením přechodů pro chodce.

²⁴ V současnosti se nepředpokládá významnější pohyb staveništní dopravy po komunikacích nižších tříd (např. po II/429 ve směru na Vyškov), kdy by s ohledem na parametry těchto silnic (šířkové uspořádání, blízkost zástavby) mohlo k určitému negativnímu ovlivnění přechodně docházet. Uvedený vliv by se pak netýkal pouze Nesovic, ale i dalších obcí, přes něž by doprava směřovala. Konkrétní situace bude upřesněna v následujících projektových dokumentacích v rámci organizace a harmonogramu výstavby.

varianta Aktivní

Realizací stavby by měly být dostatečně vyřešeny nedostatky uvedené v předchozím odstavci u varianty Nulové.

Přístup do okolní krajiny²⁵

Realizací stavby nedojde vzhledem k charakteru záměru ke změně stávajících poměrů.

SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÉ VLIVY

varianta Nulová

Pozitivní

Zachováním pěstitelské pálenice nebudou dotčeny ekonomické zájmy provozovatele a bude také zachována situace, kdy tento typ zařízení funguje mimo jiné i jako jistý tradiční kulturní prvek oblasti a místo setkávání místních obyvatel.

Negativní

Stávající silnice I/50 s nedostatečně řešeným způsobem přechodu chodců působí negativně jako dělicí prvek mezi severní a jižní částí obce.

varianta Aktivní

Pozitivní

Zlepšením situace týkající se bezpečnějšího přechodu chodců přes frekventovanou silnici I/50 dojde ke zmírnění efektu dělicího prvku v obci.

Negativní

Zrušením stávající pálenice budou dotčeny zájmy uvedené výše u varianty Nulové. Vzhledem k tomu, že budova byla od stávajícího vlastníka řádně vykoupena, je možné, že její náhrada bude realizována na jiném a pravděpodobně i vhodnějším a méně dopravně zatíženém místě.

D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

Vliv na kvalitu ovzduší

Tyto vlivy jsou již částečně uvedeny v předchozí kapitole D.I.1. a dále jsou podrobněji řešeny v *Rozptylové studii*, která je nedílnou součástí tohoto Oznámení.

Celkově je možné konstatovat, že realizací záměru nedojde v dotčené oblasti k nárůstu celkových emisí a veškeré imisní příspěvky koncentrací uvažovaných hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou na provozovaném záměru budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity. Dnešní stav ročního průměrného maximálního znečištění ovzduší oxidy dusíku v blízkosti obcí činí maximálně $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a oxidem dusičitým $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na základě těchto údajů lze usuzovat, že celkové imisní koncentrace NO_2 nebudou překračovat povolené imisní limity, celkové imisní koncentrace NO_x pak pravděpodobně v těsné blízkosti křižovatky silnic I/50 a II/429 budou ojediněle překračovat povolený limit

²⁵ Přístup do krajiny je ošetřen mimo jiné §63 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

(uvedený limit je stanoven pro ochranu ekosystémů – cennější typy ekosystémů se však v tomto prostoru nenachází).

Vliv na klima

Z hlediska klimatický poměrů nedojde realizací záměru prakticky k žádným podstatným změnám. Obě varianty – tzn. jak *varianta Nulová* tak *varianta Aktivní* – jsou tedy z pohledu klimatických faktorů de facto rovnocenné.

Mikroklimatické poměry jsou v bezprostředním okolí ovlivněny především konstrukčním řešením stavby (např. zářezy, násypy vedou ke změnám rychlosti a směru proudění větru). Vlastní stavba přispívá ke zvýšení drsnosti aktivního povrchu, což většinou vede k větší zavírovanosti spodní části mezní vrstvy atmosféry a např. k přenosu exhalací do vyšších vrstev atmosféry.

D.I.3. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

VLIV NA CHARAKTER ODVODNĚNÍ OBLASTI A ZMĚNY HYDROLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH CHARAKTERISTIK

Povrchové vody

Způsob odvodnění území ani parametry koryt stávajících vodních toků nebudou realizací záměru v porovnání se stávajícím stavem prakticky dotčeny.

V případě *var. Aktivní* dokonce dojde v porovnání se současnou situací (tzn. *var. Nulová*) ke zlepšení odtokových poměrů jak na vodním toku Hvězdlička²⁶, tak na odvodňovacích kanálech v km 0,51 a 0,60 (zvětšení průměru propustků).

Podzemní vody

Ovlivnění podzemních vod bude v případě realizace stavby prakticky stejné jako v současné době – *var. Aktivní* a *var. Nulová* jsou tedy z tohoto pohledu prakticky rovnocenné.

Obecně lze konstatovat, že asfaltový povrch komunikace zabrání vsaku dešťové vody do půdy. *Var. Aktivní* sice bude mít oproti *var. Nulové* větší zpevněný povrch (cca o 2700 m²), z něhož nebudou dešťové vody zasakovány do půdy, tento nárůst je však z hlediska lokálních hydrogeologických poměrů nevýznamný. Z hlediska širších vztahů (tzn. z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik povodí) je pak tento úbytek prakticky nulový, neboť stavbou nedochází k přerozdělení vod v rámci povodí. Zásah do vodního režimu krajiny lze tedy hodnotit jako zcela okrajový a nevýznamný.

VLIV NA JAKOST VOD

Voda, odtékající z povrchu vozovky, bude obsahovat řadu kontaminantů, které budou mít vliv na jakost povrchových vod a částečně také vod podzemních.

Může se jednat zejména o tyto znečišťující příměsi:

- toxické stopové prvky

²⁶ Most je dimenzován na hladinu Q100, která byla stanovena hydrotechnickým výpočtem na úrovni kóty 237,3 m n.m. za předpokladu vybudování protipovodňových opatření v horní části potoku Hvězdlička.

- ropné látky (nepolární extrahovatelné látky – NEL)
- zbytky posypových materiálů ze zimní údržby vozovky

Hlavními stopovými toxickými prvky, jejichž zdrojem je silniční doprava, jsou především kadmium, nikl, chrom a měď.

Nepolární extrahovatelné látky se do splachových vod dostávají prostřednictvím jejich úkapů (zejména mazacích olejů) na povrch vozovky. Toxicita těchto látek je sice např. v porovnání s toxicitou některých těžkých kovů relativně nízká, jejich přítomnost ve vodě však mimo jiné značně zhoršuje její organoleptické vlastnosti.

Ochranu povrchových i podzemních vod před znečištěním bude nutno zajistit v souladu s platnými předpisy pro tento typ silnice.²⁷

Povrchové vody

Ovlivnění kvality povrchových vod bude v případě realizace var. Aktivní prakticky stejné jako v současnosti (tzn. var. *Aktivní* i var. *Nulová* jsou v tomto případě rovnocenné).

V rámci DÚR nejsou v současnosti navržena žádná opatření, která by sloužila jako bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod, což ovšem odpovídá i současnému stavu.

Nelze proto vyloučit možnost znečištění povrchových vod výše uvedenými škodlivinami, a to jak v období běžného provozu²⁸, tak hlavně v případě havárie spojené s únikem nebezpečných látek, kdy by s největší pravděpodobností došlo k překročení přípustných hodnot znečištění povrchových vod (0,1 mg/l pro ulovodíky C 10 - C 40) definované nařízením vlády č.61/2003 Sb. Z tohoto pohledu se proto uvedené vodohospodářské řešení jeví jako nedostatečné, a to i přesto, že se v podstatě shoduje se současným stavem.

Při běžném provozu se noxy splavované deštěm z povrchu vozovky sice částečně zadrží v příkopech resp. na přelévaných plochách násypů²⁹ a jejich koncentrace v dešťové vodě se ještě před dosažením recipientu sníží, přesto však určitá, v současnosti obtížně kvantifikovatelná část škodlivin recipientu dosáhne. Navíc je třeba zvážit situaci pufrčního nasycení (resp. přesycení), kdy již usazování škodlivin v příkopech není příliš markantní (na „aktivním povrchu“ příkopu je již vytvořena nasycená vrstva) a dalšími dešťovými srážkami může naopak dojít ke zpětnému vymývání usazených nox.

V případě chemických posypových materiálů s obsahem chloridů (Cl⁻) je limit pro povrchové vody stanoven na hodnotě 250 mg/l. Vzhledem k tomu, že vodní tok Hvězdlička, který je jedním z recipientů vod odváděných ze silnice nedosahuje příliš vysoké vodnatosti, lze předpokládat, že za určitých podmínek může být koncentrace Cl⁻ aniontů nadlimitně zvýšena.

V následujícím stupni PD by měl být vliv zimní údržby na recipienty v území ověřen pomocí tzv. směšovací rovnice. Pokud by byly prokázány nadlimitní koncentrace, bude nutné navrhnout opatření, která by tento stav zlepšila (v krajním případě např. i změnu technologického posypu³⁰).

V současnosti lze provést pouze následný orientační propočít: Pro zimní období je předpokládáno použití 1 kg posypové soli (především chlorid sodný) na 1 m² vozovky. Plocha vozovky posuzovaného záměru je cca 8 700 m², což představuje v porovnání se současným stavem nárůst o cca 2 700 m². Spotřeba soli pro zimní období tedy bude přibližně 8,7 t (nárůst o 2,7 t). Toto množství soli je možné snížit použitím technologie zkrápěného solení na 70 %,

²⁷ Zákon č.254/2001 Sb., o vodách, v platném znění; Nařízení vlády č.61/2003 Sb., Vypouštění odpadních vod do vod povrchových; ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic (kap.10.2).

²⁸ Podle pokusných měření prováděných na dálnicích D1 a D5, byly koncentrace PAU (polyaromatické uhlovodíky) v odtokové vodě v rozmezí stovek ng/l (min. naměřené hodnoty 139 ng/l, maxima 8179 ng/l na D5 a 31608 na D1).

²⁹ V případě hodnoceného záměru je tento způsob použit minimálně – většina vod je odváděna do dešťové kanalizace pomocí uličních vpustí.

³⁰ Např. náhradní použití inertního posypu.

tedy na cca 6 t (při použití této technologie nárůst o cca 1,9 t) (množství Cl⁻ aniontů pak bude činit přibližně 3,6 t, což činí nárůst o cca 1,1 t oproti současnému stavu).

Podzemní vody

Navrhovaný záměr bude představovat určitý zdroj znečištění podzemních vod posypovými solemi a potenciální zdroj znečištění ropnými látkami z úkapů vozidel a úniků při haváriích. Pro NEL platí obdobný závěr jako v případě povrchových vod s tím, že potenciálně rizikovější je oblast té části záměru, z níž jsou vody odváděny příkopem po přelití přes násyp, z něhož mohou být „vyluhovány“ do spodních vod (tzn. východní část záměru). Vzhledem k rozsahu takto řešeného území a s ohledem na předpokládané nízké koncentrace NEL je však riziko znečištění podzemních vod těmito noxami v období běžného provozu relativně nízké a mnohem rizikovější se proto jeví případ havárie, jež by byla spojená s únikem nebezpečných látek.

Dalším rizikovým vlivem je možnost kontaminace podzemních vod posypovými solemi (NaCl) v období provozu. Během zimní údržby, při níž jsou používány jako rozmrazovací látky chloridy (převážně NaCl), se velká část těchto látek (dle některých pramenů až 70%) rozptýlí zejména rozstříkem a větrným prouděním na okolní plochy (viz též kontaminace půdy), odkud mohou být v závislosti na promyvných procesech transportovány do podzemních vod. Tímto způsobem pak mohou být negativně ovlivněny i relativně vzdálené lokality. Vzhledem k rozsahu záměru a charakteru lokality, kterou záměr prochází se však významnější ovlivnění nepředpokládá.

Vzhledem k tomu, že stávající situace je z pohledu podzemních vod řešena obdobným způsobem jako návrh, lze obě varianty (tzn. var. Nulovou a var. Aktivní) hodnotit jako přibližně rovnocenné.

Negativní ovlivnění kvality vod (povrchových i podzemních) v **období výstavby** hrozí převážně úkapy provozních kapalin stavební mechanizace. Jako preventivní opatření lze navrhnout např. používání biodegradabilních provozních hmot, pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, přítomnost dostatečného množství absorbentu ropných látek hlavně při pracích probíhajících v okolí citlivých lokalit³¹. Bližší podrobnosti by měly být uvedeny v rámci Havarijního plánu, který bude nedílnou součástí následujících PD.

VLIVY NA VODNÍ ZDROJE

Posuzovaná stavba se nenachází v žádném ochranném pásmu vodního zdroje či v oblasti CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vody). Významnější vlivy na tyto charakteristiky ŽP lze proto vyloučit.

Vlivy na vrt pro užitkovou vodu (parcela č. 1627/7) budou v případě realizace záměru (var. Aktivní) stejné jako v současnosti (var. Nulová) a v podstatě shodné s vlivy uvedenými v předchozí kapitole „Podzemní vody“.

³¹ Každý stavební mechanismus, u něhož potenciálně hrozí nebezpečí havárie a větších úniků provozních kapalin by měl být opatřen „havarijním balíčkem“, jehož součástí by byl i absorbent NEL.

D.I.4. VLIVY NA PŮDU

VLIV NA ROZSAH A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ PŮDY

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, záměr se z převážné části nachází na nezemědělské půdě (*ostatní plochy* včetně stávající silnice I/50, *zastavěné plochy*, *vodní plochy*). Přesto však realizací stavby dojde k i k trvalému úbytku zemědělského půdního fondu (ZPF).

Celkový zábor ZPF posuzovaného záměru bude cca 0,36 ha.

Tabulka D.2: Záboru ZPF dle tříd ochrany a PUPFL (zpracováno dle Záborového laborátu DÚR)

katastrální území	velikost záboru dle tříd ochrany [ha]					PUPFL [ha]
	I.	II.	III.	IV.	V.	
Nesovice	0,0000	0,2874	0,0754	0,0000	0,0000	0,0000
celkem	0,3628					0,0000

ZNEČISTĚNÍ PŮDY

Zdrojem přímé kontaminace půdy jsou případné úkapy nebezpečných látek ze stavebních mechanismů v období výstavby, havárie a imise z dopravy v období vlastního provozu a rozptyl posypových materiálů určených pro zimní údržbu³².

Pokud budou dodržena všechna standardní bezpečnostní opatření, která budou blíže specifikována na základě dalšího stupně projektové dokumentace, bude možné riziko kontaminace půd během výstavby a vlivem havárií zcela minimalizovat.

U kontaminace vlivem imisí z dopravy lze již nyní obecně konstatovat, že negativní zatížení půd bude zcela jistě pod limity, které stanovilo MŽP ČR. V řadě studií z osmdesátých a devadesátých let, které se zaměřovaly na těžké kovy – olovo (Pb), měď (Cu) a zinek (Zn) byly hodnoty naměřené v okolí komunikací mírně zvýšené, ale dle Metodického pokynu MŽP ČR i nadále zůstávaly v kategorii *Kritéria A – hodnocení znečištění zeminy a podzemní vody*.

Kritéria jsou limitní koncentrace chemických látek v zemině a podzemní vodě a jsou rozděleny do kategorií A, B a C. Porovnání hodnot koncentrací zjištěných při průzkumu znečištění s těmito kritérii umožňuje orientačně posoudit úroveň znečištění a zařadit znečištění do kategorie podle jeho závažnosti.

Kritéria A

- odpovídají přibližně přirozeným obsahům sledovaných látek v přírodě.
- pokud nejsou překročena, nejedná se o znečištění, ale o přirozené obsahy sledovaných látek
- překročení hodnot se posuzuje jako znečištění příslušné složky životního prostředí vyjma oblastí s přirozeným vyšším obsahem sledovaných látek. Pokud však nejsou překročena Kritéria B, znečištění není považováno za tak významné, aby bylo nutné získat podrobnější údaje pro jeho posouzení, tedy zahájit průzkum, nebo znečištění monitorovat.

Výsledky studie Zhodnocení ekologického rizika provozu dálnice D1, kterou vypracovaly firmy EVERNIA a TOCOEN v roce 2000, tyto údaje potvrzují. Na základě výsledků

³² K dalšímu znečišťování půdy dochází např. v násypových partiích silnice, kdy plošně odváděná dešťová voda z vozovky může obsahovat určité množství toxických látek, které jsou pak zachycovány v půdním profilu přelévaného násypu. Tento způsob kontaminace se však týká převážně půdy vyňaté ze ZPF a náležející do trvalého záboru silnice.

chemických analýz a výsledků biologických testů bylo překvapivě potvrzeno, že kumulace kontaminantů z provozu dálnice nepředstavuje významné ekologické riziko pro okolní ekosystémy.

Samostatně stojící složkou, významně se podílející na kontaminaci půdy jsou anorganické posypové soli. Jak již bylo zmíněno výše, velká část těchto látek (dle některých pramenů až 70 %) se rozptýlí zejména rozstříkem a větrným prouděním na okolní plochy. Největší podíl z běžně aplikovaných látek tvoří chlorid sodný. Jeho zvýšená koncentrace se projeví posunem pH půdy do alkalické oblasti, neboť Na^+ jsou sorbovány na půdní částice a v suspenzi dochází k hydrolýze. Naopak Cl^- je adsorbován v daleko menší míře, takže dochází k daleko snadnější difúzi do okolí a k migraci se zasakující dešťovou vodou. Obsah Na^+ má vliv také na migraci těžkých kovů, která se zvýšením pH dále snižuje. Se zvýšením koncentrací těchto prvků v půdě se mění fyzikální charakteristiky půdy - půda s přebytkem Na^+ ztrácí drobovitou strukturu a snadno se na ní vytváří krusta, částečně se mění charakteristiky sorpčního komplexu a osmotické poměry prostředí. Pokles koncentrací v závislosti na vzdálenosti od krajnice nebyl u posypových materiálů tak strmý jako u těžkých kovů.

Po zahájení provozu na posuzované stavbě bude docházet k výše uvedeným jevům. Jejich celkový negativní vliv však nebude významný a zatížení území prakticky zůstane na stávající úrovni. Z hlediska znečištění půdy lze tedy *var. Aktivní* a *var. Nulovou* hodnotit jako rovnocenné.

D.I.5. VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Posuzovaný záměr není ve střetu s žádným ložiskem nerostných surovin, ani nezasahuje žádné poddolované území. Svým rozsahem neovlivní horninové prostředí svého okolí.

Stavba vykazuje přebytek výkopového materiálu (cca 1 600 m³). V současnosti se předpokládá odvoz tohoto materiálu na skládku, která bude určena v dalším stupni projektové dokumentace.

ZMĚNA MÍSTNÍ TOPOGRAFIE, VLIV NA STABILITU ÚZEMÍ A EROZI PŮDY

Vzhledem k charakteru záměru (tzn. lokální rekonstrukce stávající silnice a křižovatky) nedojde k významnější změně uvedených charakteristik - *var. Aktivní* a *var. Nulovou* jsou proto z tohoto pohledu rovnocenné.

D.I.6. VLIVY NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY

VLIVY NA FLÓRU A FAUNU

1. Dřevinný porost (km 0,47 – 0,52)

Realizací záměru dojde prakticky ke kompletní likvidaci této lokality. Vzhledem k tomu, že význam porostu je prakticky pouze lokálního charakteru a biologická ani ekologická hodnota tohoto porostu však není příliš vysoká, lze uvedený zásah hodnotit jako akceptovatelný, mimo jiné také s přihlédnutím k plánované rekultivaci plochy bývalé silnice I/50, kde budou

vysázeny nepravidelné skupiny listnatých a jehličnatých stromů, místy doplněné podsadbou keřů.

2. Luční porosty (km 0,52 – 0,60)

Realizací záměru dojde k likvidaci stávajících porostů (intenzivně obhospodařovaný TTP) na ploše cca 1300 m². Uvedená lokalita³³ má s ohledem na zastoupené druhy pouze lokální význam a její hodnota spočívá spíše v kontextu s okolními obhospodařovanými loukami, které dotváří krajinnou matici. Budeme-li přítomné luční porosty chápat jako jeden rozsáhlejší celek, pak lze konstatovat, že likvidací dotčené části, nebude funkčnost lučních porostů jako celku narušena. Z tohoto důvodu lze proto zásah hodnotit také jako akceptovatelný.

VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Vlivy na lokální ekosystémy budou podobné vlivům na biocenózy³⁴, jež jsou uvedeny v předchozí části. Vliv na ekosystém pojatý v širším měřítku bude realizací a provozem stavby malý a relativně nevýznamný. Ekosystém dřevinného porostu v km 0,47 – 0,52 s úzce lokálním významem bude záměrem prakticky zcela zničen; luční ekosystém v km 0,52 – 0,60 opět lokálního významu bude záměrem ovlivněn, jeho funkčnost však bude vzhledem k rozsahu zasažení prakticky zachována na stávající úrovni.

Z hlediska rizika havárií je z cennější ekosystémů v území potenciálně zranitelný hl. ekosystém vodního toku Litava s doprovodným porostem ve vzdálenosti cca 1,3 km po proudu od hodnoceného záměru. Z tohoto pohledu jsou proto nejrizikovější havárie, které jsou spojeny s přímým únikem či smyvem nebezpečných látek do vodního toku Hvězdlička či odvodňovacích kanálů (km 0,510 a 0,600), které následně ústí do Litavy (viz též kap. D.I.3. – vlivy na povrchové vody). Uvedené riziko však vzhledem ke způsobu odvodnění stávající silnice I/50 existuje již i nyní – v tomto směru jsou proto var. Aktivní i var. Nulová rovnocenné.

V případě chemických posypových materiálů s obsahem chloridů (Cl⁻) bude riziko negativního ovlivnění hl. vodních ekosystémů mírně vyšší v případě var. Aktivní, což je dáno nárůstem jejich spotřeby o cca 1,9 t/sezónu (tzn. nárůst množství Cl⁻ aniontů o cca 1,1 t oproti současnému stavu)³⁵. V následujícím stupni PD by měl být vliv zimní údržby na recipienty v území ověřen pomocí tzv. směšovací rovnice. Pokud by byly prokázány nadlimitní koncentrace, bude nutné navrhnout opatření, která by tento stav zlepšila (v krajním případě např. i změnu technologického posypu).

D.I.7. VLIVY NA KRAJINU

Vzhledem k tomu, že hodnoceným záměrem je lokální úprava stávající silnice, během níž nedochází oproti současnému stavu k zásadním změnám v niveletě vozovky, bude stávající krajinný ráz dotčen zcela minimálně.

³³ Součást LBC C8

³⁴ Kvalita přítomných biocenóz přímo odráží ekologickou prosperitu daného ekosystému.

³⁵ **Zvýšení salinity** má obecně negativní vliv na osmotické poměry prostředí, které se následně odráží ve fyziologických změnách u jedinců (rostliny i živočichové), na něž faktor působí. Je-li působení plošné, může dojít k významnému rozvrácení stávajících ekosystémů. Tento rozvrat je pak přirozeně doprovázen zásadními změnami v druhovém složení biocenóz.

Jedinou „krajinnářskou“ změnou tak bude smýcení stávajícího dřevinného porostu v km 0,470 – 0,520 a jeho „přesunutí“ do prostoru stávající silnice I/50, která bude rekultivována – dle návrhu v DÚR zde budou vysázeny nepravidelné skupiny listnatých a jehličnatých stromů, místy doplněné podsadbou keřů. Uvedenou změnu lze z hlediska krajinného rázu v podstatě hodnotit dokonce mírně kladně, neboť v S a SV pohledových liniích dojde k většímu vizuálnímu otevření prostoru s dominantou Nového Zámku a realizací náhradní výsadby na rekultivovaných plochách J od navrhované silnice dojde k oddělení prostoru komunikace od prostoru železnice. Tím dojde k vizuálnímu „rozmělnění“ doposud dominantního a esteticky spíše záporně vnímaného dopravního koridoru silnice I/50 a železnice.

Z hlediska vlivů na krajinný ráz lze proto konstatovat, že obě hodnocené varianty, tzn. var. Aktivní i var. Nulová, jsou přibližně rovnocenné.

D.I.8. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

VLIV NA HMOTNÝ MAJETEK

Realizace posuzovaného záměru si vyžádá demolice několika budov a stávajícího mostu přes vodní tok Hvězdlička. Demolovány budou budova pálenice, obytný dům č.p. 133, obytný dům č.p. 152, obytný dům č.p. 153 a obytný dům č.p. 220 s přilehlým hospodářským objektem.

VLIV NA KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY

Jak již bylo zmíněno výše celé území dotčené posuzovaným záměrem je hodnoceno jako území s archeologickými nálezy (chráněná území ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.). U všech zásahů do terénu je třeba provést archeologický průzkum a stavbu ohlásit příslušnému orgánu památkové péče - z tohoto pohledu proto nelze očekávat významný negativní vliv stavby.

Záměr nezasáhne žádné evidované kulturní památky ani se nedotkne vymezeného ochranného pásma zámku a zámeckého parku.

D.I.9. VLIVY NA ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PRVKY ÚSES³⁶

LBC C8 – (km 0,5 – 0,6) – záměr zasahuje JZ cíp tohoto LBC, v němž se nachází kulturní luční porosty; funkčnost biocentra bude vzhledem k rozsahu zasažení prakticky zachována na stávající úrovni.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Posuzovaný záměr se nedostává do střetu s žádným zvláště chráněným územím.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA SOUSTAVU NATURA 2000

Posuzovaný záměr nebude mít významný vliv na EVL ani na PO. (viz *Textová příloha I*).

³⁶ Funkčnost ÚSES je samozřejmě také spjata s funkčními biocenózami, které daný segment ÚSESu tvoří – vlivy na tuto složku jsou popsány již v kap. D.I.6.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PŘÍRODNÍ PARKY

Posuzovaným záměrem nebude přímo dotčen žádný přírodní park. Změna týkající se vymýcení dřevinného porostu v km 0,47 – 0,52 a jeho „přesunutí“ do prostoru stávající silnice I/50, která bude rekultivována, také nebude mít na charakteristiky přírodního parku významný vliv (viz též kap. D.I.7 Vlivy na krajinu).

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY (VKP)

Stavbou budou zasaženy pouze VKP „ze zákona“, a to vodní tok Hvězdlička³⁷ a tři bezejmenné vodoteče v km 0,48 , km 0,51 a km 0,60. Nepřímo (hl. v oblasti chemismu) bude dále zasažen vodní tok Litava, do něhož předchozí vodní toky ústí. Případné narušení ekostabilizující funkce těchto VKP úzce souvisí s vlivy uvedenými výše (ovlivnění vod a ekosystémů) a spočívá především v riziku havárie, spojené s únikem nebezpečných látek do těchto toků či se zvýšenou mírou salinity, způsobenou používáním chemického posypu s obsahem Cl⁻ během zimní údržby. *Hodnocené varianty* jsou z hlediska rizika havárie spojené s únikem nebezpečných látek přibližně rovnocenné, z hlediska zvýšení salinity pak lze jako méně vhodnou hodnotit *var. Aktivní*.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PAMÁTNÉ STROMY

Posuzovaným záměrem nebude dotčen žádný památný strom nebo památné stromořadí.

³⁷ Vzhledem ke značné délce potoku Hvězdlička „zakryté“ v prostoru pod mostem (celková délka upravované části toku je cca 77,0 m), bylo na výrobním výboru 24.1.2008 správcem potoku Hvězdlička (Zemědělská vodohospodářská správa) požadováno na severní straně jeho „otevření“. Tento požadavek byl v rámci DŮR respektován.

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

Konkrétní popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D.I. Oznámení. V této kapitole je uvedeno pouze shrnutí vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.

Klima

Z hlediska klimatický poměrů nedojde realizací záměru prakticky k žádným podstatným změnám.

Voda

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. Vzhledem ke způsobu odvodnění nelze vyloučit možnost znečištění povrchových vod škodlivinami typu NEL, a to hlavně v případě havárie.

Půda

Půdy budou posuzovaným záměrem ovlivněny záborem ZPF (cca 0,36 ha), k záboru PUPFL nedojde. K výraznějšímu poškození půd širšího území, a to zvláště kontaminací imisemi z dopravy, nebude docházet, neboť je prokazatelné, že kontaminace půd klesá geometrickou řadou ve vzdálenosti 10 m od komunikace tohoto typu.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

V řešeném území resp. v řešené trase se nenachází žádná „funkční“ ložiska nerostných surovin ani poddolovaná území. Stavba vykazuje přebytek výkopového materiálu (cca 1 600 m³), který bude dle projektové dokumentace uložen na skládku.

Fauna, flóra a ekosystémy

Relativně cennější lokality se nachází v km 0,470 – 0,520 (dřevinný porost) a v km 0,520 – 0,600 (luční porost). Z širšího hlediska ekologického a biologického však tyto lokality nedosahují významnějších hodnot. Dřevinný porost bude stavbou zcela zničen, lokalita luční bude ovlivněna jen zčásti s tím, že funkčnost lučních porostů jako cellku bude vzhledem k rozsahu zasažení zachována. V období provozu bude vzhledem k navrženému systému odvodnění nejrizikovějším faktorem možnost splachu toxických látek ze silnice (hl. v případě havárie), což může významným způsobem ovlivnit ekosystémy vázané na vodní toky Hvězdlička a Litava.

Krajina

Vzhledem k tomu, že hodnoceným záměrem je lokální úprava stávající silnice, během níž nedochází oproti současnému stavu k zásadním změnám v niveletě vozovky, bude stávající krajinný ráz dotčen zcela minimálně.

Hluk

V situaci bez protihlukových opatření budou ve výhledu v obytné zástavbě v bezprostřední blízkosti křižovatky silnic I/50 a II/429 v Nesovicích překračovány hygienické limity hluku jak v denní, tak i v noční době. Toto se však týká jak varianty Nulové tak varianty Aktivní. Dle současného projektu lze protihluková opatření formou protihlukové stěny realizovat pouze v severovýchodním segmentu křižovatky³⁸. V případě, že by v území v severovýchodním kvadrantu křižovatky byly v budoucnu realizovány objekty vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru staveb (obytná zástavba) resp. provozovány aktivity vyžadující ochranu chráněného venkovního prostoru (např. rekreace a sport), bude nutné na ochranu tohoto území vybudovat v DÚR navrhovanou protihlukovou stěnu.

³⁸ V ostatních místech tomu brání prostorové poměry v okolí křižovatky a nutnost zachování potřebných rozhledových poměrů.

Imise

Realizací stavby nedojde v dotčené oblasti k nárůstu celkových emisí a veškeré imisní příspěvky koncentrací uvažovaných hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou na stavbě budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity.

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

Posuzovaný záměr se nachází ve vnitrozemí, žádné vlivy přesahující státní hranice se tedy nepředpokládají.

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

Z hlediska ochrany veřejného zdraví a pohody obyvatel

- Na základě výsledků *Hlukové studie* zvážit potřebnost realizace protihlukové stěny v SV kvadrantu (obytná zástavba bude v tomto prostoru demolována a výrazněji ohrožena hlukovým zatížením tak bude pouze budova železářství). Naopak navrhujeme zvážit a prověřit možnost umístění protihlukových stěn do ostatních kvadrantů, v nichž by z hlediska ochrany před hlukem měly větší význam.
- Pro období výstavby bude relativně citelným problémem převod dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. V souvislosti s dočasným výrazným nárůstem dopravních intenzit lze proto očekávat také dočasné zvýšení koncentrací škodlivých emisí a relativně vysoké hlukové zatížení obyvatel dotčených obcí. Vzhledem k tomu, že uvedené zatížení však bude omezeno na dobu několika týdnů až měsíců, lze tento faktor hodnotit jako akceptovatelný – přesto však je nutno trvání objízdných tras v maximální možné míře zkrátit. Z hlediska vibrací, bude nutno v rámci další PD provést na těchto trasách detailní šetření, zda může docházet např. k nevratnému narušení statiky okolních budov a na základě zjištěných výsledků přijmout nezbytná opatření (např. omezení rychlosti těžkých nákladních automobilů, či vymezení nových – bezproblémových – tras pro automobily s nadměrně vysokou tonáží). Obdobné opatření z hlediska vibrací platí také pro těžkou staveništní dopravu.
- Z hlediska dopravně-bezpečnostní situace dojde realizací záměru k relativně významnému zlepšení situace – v tomto směru proto není nutné navrhovat žádná další opatření; pro období výstavby je však nutno zohlednit již několikrát zmíněnou situaci týkající se objízdných tras. Bude-li hrozit zvýšené nebezpečí kolize převedené dopravy např. s

účastníky silničního provozu z dotčených obcí, bude nutno přijmout nezbytná opatření např. v podobě omezení rychlosti (případně kontrolované mobilními radary)

Z hlediska ochrany ovzduší a klima

- Není nutno navrhovat žádná speciální opatření, naopak lze předpokládat že realizací var. Aktivní dojde ke zvýšení plynulosti provozu na silnici I/50, což se do jisté míry pozitivně odrazí také v oblasti emisního a hlukového zatížení (snížení decelerace a opětovné akcelerace projíždějící dopravy, při níž dochází ke zvýšené produkci emisí)

Z hlediska ochrany vod

- V následujících stupních projektové přípravy přehodnotit systém odvodnění komunikace a navrhnout taková opatření, která zamezí znečištění životního prostředí v případě havárie spojené s únikem nebezpečných látek (např. systém uzavírání či zvážít realizaci stabilní normé stěny)
- Provést výpočet směšovací rovnic s ohledem na potenciální zvýšení salinity v dotčených vodních tocích. V případě nevyhovujících výsledků navrhnout v rámci následujících stupňů projektové přípravy vhodná opatření (včetně např. změny technologie posypu).

Z hlediska ochrany zemědělské půdy

- Minimalizovat pojezdy stavební mechanizace mimo stanovený trvalý zábor, v případě půd s tř. ochr. I. a II. takovéto pojezdy zcela vyloučit
- Dočasné skládky orní vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení rudérálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
- Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
- Povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.

Z hlediska ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů

- Pro ochranu horninového prostředí není nutno navrhovat žádná speciální ochranná opatření.
- Před uložením přebytečného výkopového materiálu zvážít možnost využití např. na jiných dopravních stavbách plánovaných v okolí.

Z hlediska ochrany flóry, fauny a ekosystémů (včetně souvisejících institutů ochrany)

- Z hlediska ochrany vodních a na vodu vázaných ekosystémů Hvězdličky a Litavy, platí obdobná opatření jako v případě ochrany vod.
- Bude-li během realizace zaznamenána v prostoru stavby přítomnost zvláště chráněných živočichů, bude nutné zajistit jejich transfer na vhodnou lokalitu.
- Veškeré zásahy do krajinné vegetace omezit na nezbytné minimum; nezasahovat do vegetace mimo určený zábor
- Na rekultivovaných plochách a na plochách určených ke kompenzační výsadbě nutno volit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem silnice – použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), minimalizovat nebo zcela vypustit použití geograficky nepůvodních jehličnanů
- Pro zachování resp. zlepšení migrační propustnosti území a s ohledem na návaznost na LBC C8 zvážít možnost použití propustku DN 1200 i v km 0,609; pro úpravu dna a stěn příkopu u vtoku a výtoků propustků zvážít možnost použití vegetačního opevnění.

Ochrana krajinného rázu a estetických hodnot

- V rámci vegetační úprav jednoznačně upřednostnit fytoecologicky původní druhy, minimalizovat nebo zcela vypustit použití geograficky nepůvodních jehličnanů

- Minimalizovat rozsah kácení stávající vegetace

Z hlediska ochrany památek

- celá definitivně vybraná trasa stavby musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů)

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

Posouzení vlivu záměru *Silnice I/50 Nesovice, křižovatka* bylo provedeno v rozsahu, který vyžaduje oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zpracované dle přílohy č.3 tohoto zákona.

Vycházelo se z mapových a výkresových podkladů předaných investorem, jejichž míra podrobnosti odpovídá dokumentaci staveb pozemních komunikací ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí.

Při všech hodnoceních a doporučeních bylo postupováno s principem předběžné opatrnosti a potenciální rizika se stejně jako působení hluku a imisí, záměrně částečně nadhodnocovaly, aby nedocházelo k opomenutí a zanedbání negativního působení některého z vlivů.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Porovnání variant s dopadem na jednotlivé složky životního prostředí bylo provedeno v rámci kapitoly D.I- Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti.

Z předchozích kapitol tedy vyplývá následující:

- Z hlediska *vlivů na obyvatelstvo* lze jako celkově vhodnější hodnotit variantu Aktivní. Hlavním důvodem je významné zlepšení dopravně-bezpečnostní situace na průtahu silnice I/50 obcí. Vyvolané demolice lze v porovnání s tímto přínosem hodnotit jako akceptovatelné (toto hodnocení je také ovlivněno faktem, že se jedná o budovy, které jsou v současnosti významně nadlimitně zatěžovány hlukem z dopravy).
Z hlediska emisního zatížení jsou obě varianty srovnatelné, z hlediska hlukového zatížení je mírně vhodnější var. Aktivní, neboť se zde otevírá možnost navržení protihlukových stěn tak, aby hlukem dotčené budovy byly lépe ochráněny.
Specifickým problémem z hlediska vlivů na obyvatelstvo je v tomto případě období výstavby a s ním spojená nutnost využívání objízdných tras. Zatížení obyvatel dotčených obcí z hlediska hlukového a emisního je hraničně akceptovatelné, z hlediska vibrací a dopravně-bezpečnostní situace je však nutno zohlednit závěry uvedené v předchozích kapitolách včetně přijmutí nutných opatření. Bude-li toto dodrženo, je možno i nadále hodnotit var. Aktivní jako přijatelnější.
- Z hlediska *ochrany ovzduší* lze jako mírně vhodnější hodnotit var. Aktivní, a to hlavně díky zlepšení plynulosti provozu (snížení decelerace a opětovné akcelerace projíždějící dopravy, při níž dochází ke zvýšené produkci emisí)
- Z hlediska *ochrany vod* jsou v současnosti obě varianty přibližně rovnocenné, budou-li ovšem přijata navrhovaná opatření, lze jako vhodnější hodnotit variantu Aktivní
- Z hlediska *ochrany ZPF* je vhodnější varianta Nulová, neboť nevyžaduje nový zábor půdy (tř. ochr. II., III.). Vzhledem k tomu, že zábor vyvolaný var. Aktivní však nedosahuje významnější plochy, nelze toto hodnotit jako významně převažující pozitivum.
- Z hlediska *ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů* jsou obě varianty přibližně srovnatelné.
- Z hlediska *ochrany flóry, fauny a ekosystémů* je vhodnější varianta Nulová, neboť nevyžaduje zásah do stávajících biocenóz, které však nedosahují výraznějších kvalit a jsou významnější pouze úzce lokálně. Na druhou stranu realizací var. Aktivní je možno v případě splnění výše uvedených návrhů, týkajících se ochrany vod, předejít potenciálnímu ohrožení vodních a na vodu vázaných ekosystémů. Z tohoto „globálnějšího“ a dlouhodobějšího pohledu se pak jeví jako vhodnější varianta Aktivní.
- Z hlediska *ochrany krajinného rázu a estetických hodnot* lze obě varianty hodnotit jako vyrovnané
- Z hlediska *ochrany památek* lze obě varianty také hodnotit jako vyrovnané.

Na základě zjištěných skutečností lze za splnění navržených opatření posuzovaný záměr (variantu Aktivní) doporučit k realizaci, s tím že jako rozhodující hledisko bylo zvoleno hledisko vlivu na obyvatelstvo (konkrétně dopravně-bezpečnostní situace v obci Nesovice).

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

POUŽITÉ PODKLADY:

Projekční studie

- Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí „*Silnice I/50 Nesovice, křižovatka*“ – SHB, a.s., Brno, 2008

Studie zpracované jako podklad pro Oznámení

- „*Silnice I/50 Nesovice - křižovatka; Hluková studie*“. ENVIROAD s.r.o., Ostrava, březen 2008
- „*Silnice I/50 Nesovice - křižovatka; Exhalační a rozptylová studie*“. ENVIROAD s.r.o., Ostrava, březen 2008

Ostatní použité studie

- „*Silnice I/50 Nesovice - křižovatka; Hluková studie*“. ENVIROAD s.r.o., Ostrava, 2002
- „*Vliv dopravy na životní prostředí - polyaromatické uhlovodíky v odtokové vodě a sedimentu z dálničního tělesa*“ – J.Tříška a kol., Ústav ekologie krajiny AV ČR České Budějovice, Centrum dopravního výzkumu
- „*Srážkoodtokové poměry dálničních a rychlostních komunikací – informace o dílčích výsledcích grantového úkolu MDČR v roce 2005*“ – D. Beránková a kol.
- „*Generální rozptylová studie Jihomoravského kraje*“ - Enving s.r.o., Bucek, 2007

- Územně-technický podklad regionálních a nadregionálních ÚSES, MMR a MŽP, 1996.
- Soubor geologických a účelových map 1:50 000
- Základní vodohospodářská mapa 1:50 000
- mapové podklady (ZM 1:10 000)
- historické mapové podklady
- ÚPO obce Nesovice
- Generel lokálního ÚSES

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (rozsah dle přílohy 3 zákona) – dále jen Oznámení – je zpracováno pro záměr „*Silnice I/50 Nesovice, křižovatka*“.

Hodnocená stavba řeší nevyhovující dopravní situaci na křižovatce silnice I/50 se silnicí II/429 v Nesovicích s tím, že silnice I/50 patří k nejdůležitějším a tedy i silně zatíženým dopravním tahům v Jihomoravském kraji.

POPIS POSUZOVANÝCH VARIANT

Z pohledu technického řešení je posuzovaná stavba předložena v jediné aktivní variantě (*varianta Aktivní*). Jako referenční, byla definována *varianta Nulová*, tedy zachování stávající silniční sítě v současné podobě s problematickým řešením křižovatky silnice I/50 a II/429 v intravilánu obce Nesovice.

Dopravní řešení předkládaného záměru vychází z dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DÚR) „*Silnice I/50 Nesovice, křižovatka*“ (SHB, a.s., Brno, 2008).

V současné době křižovatka nevyhovuje z hlediska prostorového uspořádání a i vzhledem k absenci čitelného vodorovného dopravního značení je nepřehledná. Celou situaci navíc komplikuje blízkost přejezdu tratě ČD. Přidáním nových jízdních pruhů pro odbočení a přechodů pro chodce se zlepší bezpečnost všech uživatelů obou komunikací.

Hlavní změnou oproti stávajícímu stavu je posunutí křižovatky severním směrem tak, aby byla dodržena požadovaná vzdálenost hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu. Vzhledem k tomu, že k úpravě dochází v místě zástavby, vyvolá toto řešení nezbytné demolice rodinných domů v prostoru křižovatky.

Dle hodnoceného projektu se stávající silnice I/50 upravuje v délce cca 670 m. Začátek úpravy je 90 m před začátkem obce Nesovice, konec úpravy pak 110 m před mostem přes Litavu. Vedlejší silnice II/429 se upravuje v délce cca 108 m.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMÍ

Řešené území se nachází převážně v intravilánu obce Nesovice v nadmořské výšce cca 240 m n.m.

Geologická stavba je homogenní, převažují kvartérní (holocenní) fluvialní písčito-hlinité sedimenty v prostoru nivy Litavy a mesozoická (jura) ždánicko-hustopečská souvrství.

Klima je teplé, v klimatické oblasti T2. Průměrná teplota v zájmovém území cca 8 °C, dlouhodobý roční srážkový úhrn činí cca 550 mm.

Širší území je odvodňováno řekou Litava, do níž ústí vodní toky ze zájmového území (v.t. Hvězdlička a několik bezejmenných vodotečí). Vodní plochy se v dotčeném území nenachází. Řešené území nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje ani do oblasti CHOPAV.

Zastoupení půd je jednotné, na většině dotčeného území převažují fluvizemě glejové. Záměr nezasahuje do lesních pozemků (PUPFL).

Potenciální přirozená společenstva náleží k 3. vegetačnímu stupni s potenciální přirozenou vegetací karpatských ostřicových dubohabřin. Řešené území leží na hranici bioregionu Ždánicko-litensického (3.1) a bioregionu Hustopečského (4.3).

Z hlediska flóry a fauny je relativně významnější území v km cca 0,47 – 060. Tvoří jej dřevinný porost (dominantním zastoupením olše lepkavé (*Alnus glutinosa*)) a intenzivně obhospodařovaný luční porost s běžnými druhy rostlin (převažující výskyt jílku vytrvalého (*Lolium perenne*), lipnice roční (*Poa annua*) a lipnice luční (*Poa pratensis*)). V okolí bezejmenných vodotečí místy dominuje rákos obecný (*Phragmites australis*). Z širšího hlediska biologického a ekologického se však nejedná o příliš významnou lokalitu.

Záměr neprochází ani se nenachází v bezprostřední blízkosti žádného zvláště chráněného území ani nezasahuje žádný památný strom, nachází se však poblíž severní hranice přírodního parku Ždánický les. Ze segmentů ÚSES záměr zasahuje JZ cíp LBC C8 (st. ekolog. stability 2). V dotčeném území se nachází pouze významné krajinné prvky tzv. „ze zákona“ – jsou jimi vodní tok Hvězdlička, Litava, a tři bezejmenné vodoteče ve východní polovině záměru.

Celé řešené území dotčené posuzovaným záměrem je hodnoceno jako území s archeologickými nálezy (chráněná území ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.). Záměr nezasahuje do žádné evidované kulturní památky ani do jejího ochranného pásma.

STRUČNÝ POPIS VLVŮ

Realizací hodnoceného záměru dojde podstatnému zlepšení dopravně-bezpečnostní situace na průtahu silnice I/50 obcí Nesovice. Emisní zatížení zůstane přibližně zachováno na stávajících hodnotách. Ke změně hlukového zatížení výstavbou nové křižovatky dochází pouze v bezprostředním okolí křižovatky, kde dochází ke změně směrového vedení nivelet křižujících komunikací. V širším území (např. podél komunikace II/429 ve směru na Vyškov, kde zůstává osově vedení komunikace beze změny), je nutné stávající, resp. výhledovou hlukovou situaci řešit v rámci odstraňování staré hlukové zátěže. Z hlediska hlukového zatížení se jako mírně vhodnější jeví var. Aktivní, neboť se zde otevírá možnost navržení protihlukových stěn tak, aby hlukem dotčené budovy byly lépe ochráněny.

V souvislosti s vlivy na obyvatelstvo je nutno dále zmínit negativní vlivy v období výstavby vyvolané převodem dopravy ze silnice I/50 na objízdné trasy. Většina těchto tras je vedena po silnicích II.tříd, které prochází několika obcemi, v nichž je zástavba situována právě podél dotčených komunikací. V souvislosti s dočasným výraznějším nárůstem dopravních intenzit lze proto očekávat také dočasné zvýšení koncentrací škodlivých emisí, relativně vysoké hlukové zatížení obyvatel dotčených obcí, zhoršenou dopravně bezpečnostní situaci a potenciální rizika plynoucí z vibrací, jejichž zdrojem může být těžká nákladní doprava. Uvedenou problematiku (hl. na poli bezpečnosti a ovlivnění statiky budov vibracemi) bude nutno řešit v následující PD.

Trvalý zábor zemědělského půdního fondu činí 0,36 ha. Zábor bonitně nejceněnějších půd (tř. ochr. I a II) představuje 0,28 ha. K záboru PUPFL realizací záměru nedochází.

Realizace navrhovaného záměru si nevyžádá žádné výrazné úpravy vodních toků, ani nebude zasaženo do hydrogeologických charakteristik území, odtokové poměry území nebudou negativně změněny. V rámci DÚR nejsou v současnosti navržena žádná opatření, která by sloužila jako bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod (stav shodný se současným stavem). V následujících stupních projektové přípravy navrhujeme přehodnotit systém odvodnění komunikace a navrhnout taková opatření, která zamezí znečištění životního

prostředí v případě havárie spojené s únikem nebezpečných látek (např. systém uzavírání na kanalizačních svodech).

Zásah do geologického prostředí lze považovat za minimální. Záměr není veden přes funkční dobývací prostory.

Zásah do stávajícího krajinného rázu bude s ohledem na charakter záměru (posun křižovatky o cca 25 m, zachování stávající nivelety) minimální.

Zásah do stávajících biocenóz lze vzhledem k jejich nižší biologicko-ekologické významnosti hodnotit jako akceptovatelný.

Při zpracování Oznámení bylo možné na základě dostupných podkladů dostatečně zjistit, popsat a vyhodnotit všechny významné vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí. Při dodržení všech navržených opatření v dalším stupni projektové přípravy, lze *variantu Aktivní* doporučit k realizaci.

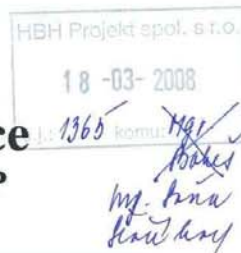
H. PŘÍLOHA

**VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU
Z HLEDISKA
ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE**

MĚSTSKÝ ÚŘAD BUČOVICE
ODBOR ROZVOJE, VÝSTAVBY A ÚP



Městský úřad Bučovice
Odbor rozvoje , výstavby a ÚP
Jiráskova 502
685 01 Bučovice



Tel: 517324411
Fax: 517324431
IČO: 00291676
E-mail: belohoubek@bucovice.cz

Mgr.J. Bakeš
HBH Projekt spol. s r.o
Kabátníkova 5
602 00 BRNO

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
Č.j.: 0503/08 ze dne 11.3.2008

NAŠE ZNAČKA
ROZV 0346/2008 Běl

VYŘÍZUJE/LINKA
Petr Bělohoubek

V BUČOVICÍCH
17.03.2008

**Vyjádření k projektové dokumentaci pro územní řízení „
Silnice I/50 Nesovice ,křižovatka (z.č.02/08/07)“**

Na základě Vaší žádosti o vyjádření k výše uvedené PD „ **Silnice I/50 Nesovice ,křižovatka (z.č.02/08/07)“** zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o Vám sdělujeme následující. Stavba,tak jak je navržena dle přiložené PD **není v souladu** s platným územním plánem obce Nesovice ze dne 15.6.2004. V současné době se pro stavbu výše uvedené křižovatky projednává **zadání změny č.2 územního plánu** obce Nesovice .

S pozdravem

Ing. Roman SEITL
vedoucí odboru rozvoje , výstavby a ÚP

MĚSTSKÝ ÚŘAD
685 01 BUČOVICE
okres Vyškov
(21)

LITERATURA:

- Anděl, P. a kol. (2005): „*Hodnocení fragmentace krajiny dopravou, metodická příručka*“, AOPK ČR, Praha.
- Anděl, P. a kol. (2005): „*Opatření pro zajištění průchodnosti silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, technické podmínky*“, Evernia, Liberec.
- Aunan, K. (1996): *Exposure-response functions for health effects of air pollutants based on epidemiological findings*. Risk Analysis, Vol. 16, 1996, No 5, 693 – 709.
- Baruš, V., Oliva, O. a kol. (1992): „*Fauna ČR a SR, Obojživelníci*“, Academia, Praha.
- Benešová, S. (1987): *Zatížení dešťových odpadních vod ropnými látkami*. Sborník ochrany vod ropných havárií, Praha.
- Coufal, L. (1973): *Klimatologické hodnocení mezní vrstvy atmosféry*. Sborník prací HMÚ, sv. 19, Praha, HMÚ, str. 82 – 129.
- Coufal, L., Langová, P., Miková, T. (1992): *Meteorologická data na území ČR za období 1961 –1990*. NKP ČSFR č.8, ČHMÚ Praha.
- Culek, M. a kol. (1996): *Biogeografické členění České republiky*. Enigma, Praha.
- Culek, M. a kol. (2005): „*Biogeografické členění České republiky, II.díl*“, AOPK ČR, Praha.
- Demek, J. a kol. (1987): *Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny*. Academia Praha.
- kol. (1961): *Podnebí ČSSR – Tabulky*. HMÚ, Praha.
- kol. (1969): *Podnebí ČSSR – Souborná studie*. HMÚ, Praha.
- Kubát, K., Hrouda, L., Chrtek, J. jun., Kaplan, Z. Kirschner, J. a Štěpánek, J. eds. (2002): *Klíč ke květeně České republiky*. Academia, Praha.
- Löw, J. a kol. (1995): „*Rukověť projektanta MÚSES*“, DOPLNĚK, Brno.
- Miedema, H.M., Passchier-Vermeer W., Vos H. (2003): *Elements for a position paper on night-time transportation noise and sleep disturbance*. TNO Inro report 2002-59, Delft, January 2003.
- Michlíček (ed.) (1986): *Hydrogeologická rajonizace 1986*. Brno.
- Mikátová B., Vlašín M. (2002): „*Ochrana obojživelníků*“, Metodika ČSOP č. 1. EKOcentrum Brno.
- Moravec, J. (1994): „*Fytocenologie*“, Academia, Praha.
- Neuhauslová, Z. (1998): „*Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky*“, Academia, Praha.
- Quitt, E. (1971): *Klimatische Gebiete der Tschechoslowakei*. Studia geographica 16, Brno, GGÚ ČSAV, 73 str. + mapa 1:500 000.
- Quitt, E. (1979): *Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000*. Brno, GGÚ ČSAV.
- Rohon P. (1995): *Tvorba a ochrana krajiny*. učební skripta, Fakulta stavební ČVUT Praha, Praha.
- Slavíková, J. (1986): *Ekologie rostlin*. SPN, Praha.
- Synáčková, M. (1994): *Čistota vod*. učební text ČVUT Praha.
- Šarapatka, B. (1996): *Pedologie*. učební skripta“, UP Olomouc.
- Vlček a kol. (1984): *Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže*. Academia Praha.
- příslušné právní normy a metodické pokyny
- informace ze sítě WWW (stránky MŽP, jednotlivých obcí a dotčených úřadů a další)

SEZNAM SPECIALISTŮ PODÍLEJÍCÍCH SE NA ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ

Mgr. Tomáš ŠIKULA HBH Projekt spol. s r.o. 539 090 040 (t.sikula@hbh.cz)

(Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 69749/ENV/07)

(Držitel autorizace k provádění biol.hodnocení ve smyslu §67 podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j. OEKL/1749/05)

Mgr. Jiří Bakeš HBH Projekt spol. s r.o. 539 090 038 (j.bakes@hbh.cz)

(Držitel autorizace k provádění biol.hodnocení ve smyslu §67 podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j. 9179/ENV/06)

(Držitel autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j. 33963/ENV/07)

Ing. Vladimír Kryl ENVIROAD s.r.o. 596 114 470 (v.kryl@enviroad.cz)

Ing. Petr Továryš ENVIROAD s.r.o. 596 114 465 (p.tovarys@enviroad.cz)

(Držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, MŽP ČR č.j. 204/740/03)

V Brně 14.3.2008

.....
Mgr. Jiří BAKEŠ

(vypracoval)

.....
Mgr. Tomáš ŠIKULA

(zodpovědný řešitel)