

Organizace oprávněná k provozování živnosti Posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě Živnostenského listu vydaného Mm Brna č.j. 10039/03 ze dne 13.1.2003.

Organizace autorizovaná k výkonu úředního měření hluku v pracovním a mimopracovním prostředí, akustického výkonu a stavební akustiky, rozhodnutím ÚNMZ pod č.j. 740/01/20 ze dne 14. září 2001.

Akreditovaná zkušební laboratoř č.1510 pro měření hluku v pracovním i mimopracovním prostředí, osvědčení o akreditaci č.651/2007 vydané ČIA dne 22.11.2007.

Osoba autorizovaná podle zákona o ovzduší č. 86/2002 Sb., § 15 rozhodnutími MŽP ČR:

- ke zpracování rozptylových studií č.j. 2565/820/07/DK ze dne 19.6.2003,

- ke zpracování odborných posudků č.j. 2331/740/MS ze dne 8.7.2003,

- k měření emisí č.j. 4850/740/04 ze dne 20.12.2004 prodlouženého do 30.6.2009 rozhodnutím č.j. 2758/820/08/HI ze dne 4.11.2008.

Společnost ENVIING s.r.o. má zaveden a používá systém managementu jakosti, který odpovídá ČSN EN ISO 9001:2001.

OZNÁMENÍ

záměru pro zjišťovací řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Záměr:

I/50 Bučovice, přeložka

Oznamovatel:

**Ředitelství silnic a dálnic ČR
správa Brno – Šumavská 33, 659 77 Brno**

Zpracovatel Oznámení:

Ing. Miroslav Lepka

držitel autorizace podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, §19 a §24 (osvědčení MŽP ČR o odborné způsobilosti k hodnocení vlivu staveb a činností na životní prostředí č.j. 4448/729/OPV/93 z 10.5.1994)

Brno, červen 2010

OBSAH:

1.	ÚVODNÍ ČÁST	5
2.	ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	8
2.1.	A.1. Obchodní firma.....	8
2.2.	A.2. IČ	8
2.3.	A.3. Sídlo (bydliště).....	8
2.4.	A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	8
3.	ČÁST B – ÚDAJE O ZÁMĚRU	9
3.1.	B.I. Základní údaje	9
3.1.1.	B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	9
3.1.2.	B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	9
3.1.3.	B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	10
3.1.4.	B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	10
3.1.5.	B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	11
3.1.6.	B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru.....	13
3.1.7.	B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	23
3.1.8.	B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	23
3.1.9.	B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	23
3.2.	B.II. Údaje o vstupech	24
3.2.1.	B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)	24
3.2.2.	B.II.2. Voda (například zdroj vody, spotřeba)	27
3.2.3.	B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)	27
3.2.4.	B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb).....	28
3.3.	B.III. Údaje o výstupech	31
3.3.1.	B.III.1. Ovzduší (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných škodlivin, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek).....	31
3.3.2.	B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)	34
3.3.3.	B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsob nakládání s odpady)	35
3.3.4.	B.III.4. Ostatní (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy – přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení).....	36
3.3.5.	B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)	41
4.	ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ ...	45
4.1.	C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území (například územní systémy ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území).....	45
4.2.	C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území (například ovzduší a klima, voda, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje, fauna a flóra, ekosystémy, krajina, obyvatelstvo, hmotný majetek, kulturní památky).....	49

4.3.	C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	55
5.	ČÁST D – KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	58
5.1.	D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	58
5.1.1.	D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	58
5.1.2.	D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	58
5.1.3.	D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	60
5.1.4.	D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	63
5.1.5.	D.I.5. Vlivy na půdu	63
5.1.6.	D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	63
5.1.7.	D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	63
5.1.8.	D.I.8. Vlivy na krajinu	63
5.1.9.	D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	64
5.2.	D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	64
5.3.	D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	64
5.4.	D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	65
5.5.	D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	66
5.6.	D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování oznámení	67
6.	ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)	68
7.	ČÁST F - DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	68
7.1.	F.1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	68
7.2.	F.2. Další podstatné informace oznamovatele	68
8.	ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	68
9.	ČÁST H – PŘÍLOHA	77
9.1.1.	Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	77
9.1.2.	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.	78
10.	ZÁVĚR	79
11.	SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY	80

1. ÚVODNÍ ČÁST

Společnost ENVING s.r.o. byla, na základě uzavřené smlouvy s oznamovatelem záměru, pověřena k zpracování dokumentace Oznámení pro stavbu posuzovaného záměru „I/50 Bučovice, přeložka“, (dále v textu je pro stavbu záměru používána zkratka PB).

Posuzovaný záměr PB je typickou dopravní liniovou stavbou, která řeší výstavbu nové části úseku trasy silnice I/50 na území obce Bučovice a jejímž účelem je převedení stávající tranzitní dopravy mimo centrální část zástavby obce.

Oznamovatelem stavby posuzovaného záměru PB je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, závod Brno – Šumavská 33, 659 77 Brno.

Projektovou dokumentaci, která tvořila výchozí podkladový materiál pro stavbu posuzovaného záměru PB, zpracovala společnost Dopravoprojekt Brno, a.s., Kounicova 13, 658 30 Brno.

Oznámení záměru je zpracováno podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a v rozsahu požadovaném přílohou zákona, dle doporučeného rozpracování Metodickým pokynem MŽP a zásad pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 2 zákona.

Ve společnosti ENVING s.r.o. byl řešením problematiky pověřen Ing. Miroslav Lepka, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti vydaného MŽP ČR pod č.j. 4448/729/OPV/93.

Na vlastním zpracování Oznámení záměru PB se rovněž podíleli externí spolupracovníci i další specialisté na jednotlivé odborné okruhy problémů v oblasti ochrany životního prostředí. Výchozím podkladem pro Oznámení záměru stavby PB je projektová dokumentace vypracovaná Dopravoprojekt Brno, a.s., Kounicova 13, 658 30 Brno.

Pro vypracování projektové dokumentace záměru PB byly jejím zpracovatelem využity následující mapové a geodetické podklady, specializované studie, průzkumy, doklady a další elaboráty:

- 1) *Zaměření území (DD-PLUS v.o.s. Brno, 1996 – 2005)*
- 2) *Pedologický průzkum (PŮD-VODA sdružení, březen 1997)*
- 3) *Pedologický průzkum (Dr. ing. Sánka, říjen 2002)*
- 4) *Dendrologický průzkum (Ing. Ivo Erben, červenec 1997)*
- 5) *Dokumentace o posouzení vlivu stavby na ŽP - vč. Dodatku a Posudku (EIA 1997 – 8)*
- 6) *DŮR sil. I/50 Bučovice (Dopravoprojekt Brno, a.s. Brno, VII/1997, VI/2004, XI/2005)*
- 7) *Posouzení vlivu stavby na organizaci půdního fondu (Aktualizovaná studie ÚPOZ Bučovice, květen 2003, 2005)*
- 8) *Záborový elaborát (DD-PLUS v.o.s. Brno, 10/2005)*
- 9) *Železniční mapy (České dráhy, stř. železniční geodezie 2002 - 2005)*
- 10) *Hluková studie (ADIAS s.r.o. Brno, listopad 2005)*
- 11) *Doplňující průzkumy a vyhodnocení hydrogeologických poměrů (Fundos spol s r.o. Brno, říjen 2005)*
- 12) *Předběžný IGP (GEOSTAR s.r.o. 1997)*
- 13) *GP a výpočty – průmyslová zóna (GEOSTAR s.r.o. 1997)*
- 14) *Výpočet průběhu hladin na Litavě (Povodí Moravy 1997)*
- 15) *Bučovice, posouzení hydrogeologických poměrů (GEOTEST Brno 2007)*

Dále byly pro zpracování Oznámení záměru využity veřejně přístupné podklady vztahující se k území výstavby – mapové i textové soubory a místní šetření členů řešitelského týmu.

Charakteru liniové dopravní stavby záměru PB je přizpůsobena hloubka rozpracovanosti jednotlivých statí Oznámení, kde nejsou v podrobnostech řešeny vlivy typické např. pro výrobní nebo zpracovatelské provozy, které se u liniové dopravní stavby posuzovaného záměru nebudou vyskytovat.

Navrhované stavební i technické provedení stavby posuzovaného záměru PB odpovídá požadovaným standardům pro tuto kategorii liniové stavby. K výstavbě záměru PB budou použity běžné a pro současné období charakteristické materiály. Životnost stavby

posuzovaného záměru PB není určena, ale lze ji řádově odhadnout na desítky roků, proto není provedeno posuzování z období odstraňování stavby záměru, pro tento odhadem stanovený časový horizont by bylo v současné době odvážné provádět jakákoliv hodnocení.

Vzhledem k charakteru a způsobu využívání stavby posuzovaného záměru PB, která bude plnit účel liniové dopravní stavby, není předpoklad vzniku havárií způsobených vlastním záměrem, proto nejsou v provedeném posouzení zahrnuty vlivy na složky životního prostředí vyvolané havarijní situací vlastní stavby posuzovaného záměru PB.

Pro objektivní posouzení předpokládaných nejvýznamnějších vlivů záměru PB byly vypracovány odborné studie. V příslušných kapitolách Oznámení jsou z těchto studií převzaty některé části textů nebo závěrů, pro možnost podrobnějšího prostudování řešené problematiky jsou tyto specializované studie doloženy jako samostatné přílohy dokumentace Oznámení záměru PB:

- Hluková studie

(zpracovatel Enving s.r.o. Staňkova 18a, 602 00 Brno)

- Příspěvková rozptylová studie

(zpracovatel Bucek s.r.o. Pekařská 76, 602 00 Brno)

- Hodnocení zdravotních rizik obyvatel Bučovic ze záměru „I/50 – Bučovice, přeložka“

(zpracovatel Zdravotní ústav se sídlem v Brně Gorkého 6, 602 00 Brno)

- Studie vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz – silnice I/50 Bučovice

(zpracovatel Ageris s.r.o. Jeřábkova 5, 602 00 Brno)

Č.j.: 4448/729/OPV/93

Datum vydání: 10.5.1994

OSVĚDČENÍ

Titul, jméno, příjmení Ing. Miroslav LepkaTrvalé bydliště Gruzínská 1, 625 00 BrnoDatum narození, rodné číslo 23.8.1946, 460823/430

Ministerstvo životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a § 6 odst. 1 a příloha 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků hodnotících vlivy staveb, činností a technologií na životní prostředí (§ 9 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.).



kulaté razítko

Předseda komise..... *[Signature]*Tajemník komise.... *[Signature]*

2. ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI

2.1. A.1. Obchodní firma

Ředitelství silnic a dálnic ČR

2.2. A.2. IČ

IČ: 659 93 390

DIČ: CZ 659 93 390

2.3. A.3. Sídlo (bydliště)

správa Brno – Šumavská 33, 659 77 Brno

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

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Tomáš Vyhlídal

Sídlo (bydliště):

Šumavská 33, 659 77 Brno

Telefon do zaměstnání:

532 093 457

3. ČÁST B – ÚDAJE O ZÁMĚRU

3.1. B.I. Základní údaje

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

Název záměru: „I/50 Bučovice, přeložka“.

Zařazení záměru: Stavba posuzovaného záměru bude plnit funkci nové přeložky silnice I/50, v úseku vedeném obchvatem mimo historické centrum města Bučovice. Trasa přeložky silnice I/50 je navržena v poloze na jihozápad až jih od centra města Bučovice, přibližně v souběhu s tokem řeky Litava a trasou železniční trati č. 340 Brno – Uherské Hradiště.

(V dalším textu Oznámení je pro stavbu posuzovaného záměru používán zkrácený název PB). Podle specifikace záměrů, která je uvedena v příloze č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění, je zařazení stavby posuzovaného záměru PB následující:

Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení),

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

Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je krajský úřad Jihomoravského kraje - OŽP.

3.1.2. B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba záměru PB je v projektové dokumentaci vypracované Dopravoprojekt Brno, a.s. definována následovně:

Rozsah stavby je určen délkou přeložky silnice I/50, která představuje úpravu její trasy v délce 5,483 km. Výchozí šířkové uspořádání přeložky silnice I/50 odpovídá kategorii S 11,5/80.

V průjezdním úseku zastavěným územím (km 2,3 – km 3,2) je příčné uspořádání v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Součástí stavby je přeložka železniční trati č. 340 Brno – Uherské Hradiště, v délce 1,729 km a tři dílčí přeložky řeky Litavy.

Stavba je rozčleněna na 224 stavebních objektů a 8 provozních souborů, a navíc jsou 4 stavební objekty obsaženy v 1. a 2. etapě:

SO031 Příprava území

SO054 Rekultivace man. pruhů a ploch ZS (km 0,9 – km 3,8)

SO101 Přeložka silnice I/50

SO812 Hospodaření s ornici (km 0,9 – km 3,8)

Etapy výstavby zahrnují následující stavební objekty a provozní soubory:

1. etapa celkem 171 stavebních objektů a 3 provozní soubory,

2. etapa celkem 53 stavebních objektů a 5 provozních souborů.

	SO+PS celkem	1. etapa	2. etapa	1. a 2. etapa	PS – 1. etapa	PS – 2. etapa
Demolice a rekultivace	28	22	4	2	-	-
Komunikace	43	36	6	1	-	-
Mosty, zdi, stěny	34	20	14	-	-	-
Vodohospodářské objekty	34+1	27	7	-	1	-
Objekty elektro	53+2	47	6	-	2	-
Plynovody	5	5	-	-	-	-
Železnice	6+5	-	6	-	-	5
Pozemní objekty	18	11	7	-	-	-
Ostatní objekty	7	3	3	1	-	-
Součet	228+8	171	53	4	3	5

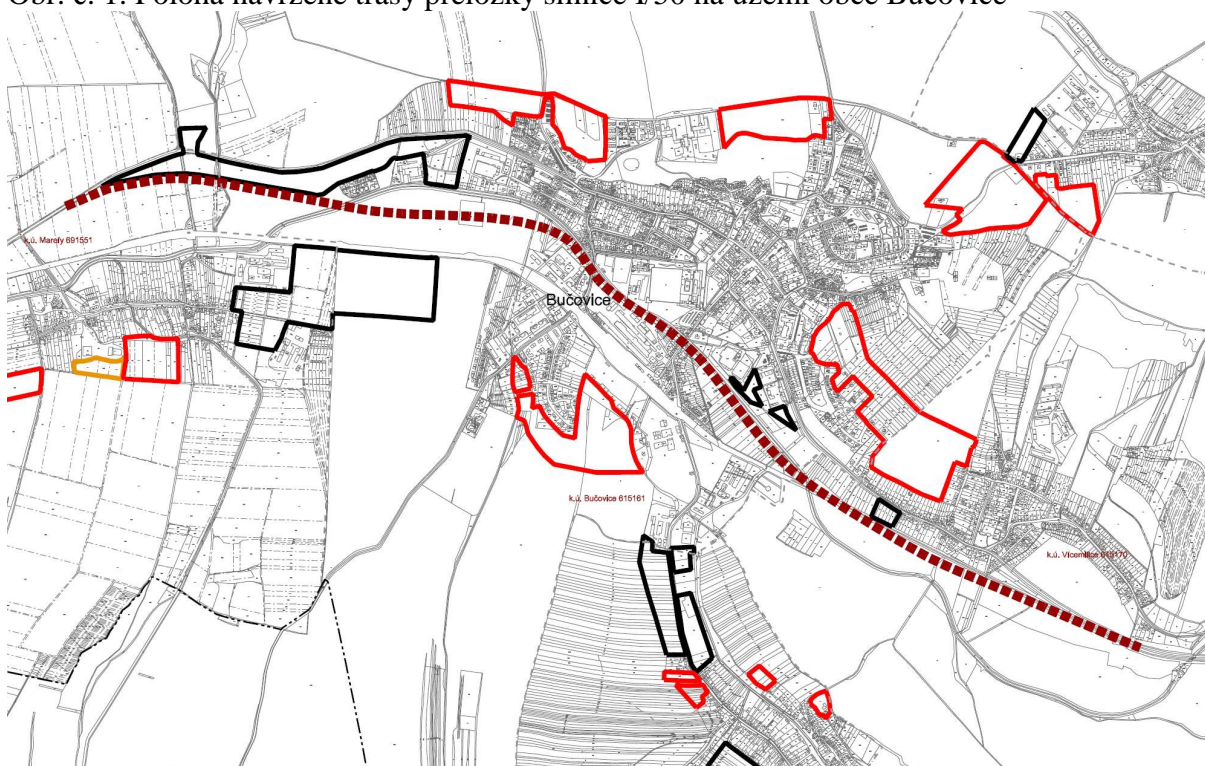
3.1.3. B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Jihomoravský
 Obec: Bučovice
 Okres: Vyškov
 Katastrální území: Marefy 691551 (začátek přeložky)
 Bučovice 615161
 Vícemilice 615170 (konec přeložky)

Poloha navržené trasy přeložky silnice I/50 je znázorněna na přiloženém výřezu z výkresu záměrů na provedení změn v území, který je součástí grafické části územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností Bučovice.

Přeložka začíná na k.ú. Marefy, kde se odklání směrem na jih od stávající trasy silnice I/50, dále přeložka prochází přes k.ú. Bučovice, v souběhu s trasou železniční trati č. 340 a tokem řeky Litava a přeložka končí na k.ú. Vícemilice, kde se napojuje zpět na stávající trasu silnice I/50.

Obr. č. 1. Poloha navržené trasy přeložky silnice I/50 na území obce Bučovice



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

Posuzovaný záměr PB má charakter nové liniové dopravní stavby, která je navržena k realizaci na pozemcích ležících na území obce s pověřeným obecním úřadem a s rozšířenou působností Bučovice. Silnice I/50 v trase Brno – Uherské Hradiště – hranice ČR/Slovensko je jedna z páteřních komunikací dopravního systému České republiky a je zařazena do vymezených tahů evropské silniční sítě (E 50). Ve výhledu se i nadále předpokládá význam silničního spojení ČR a Slovenska na trase Brno – hraniční přechod Starý Hrozenkov.

Nová trasa přeložky bude v navržené trase převádět tranzitní dopravu silnice I/50 mimo prostor zástavby historického centra města Bučovice. Realizace navrženého úseku přeložky posuzovaného záměru PB nebude mít žádný vliv na zvýšení intenzity dopravy na silnici I/50, dojde pouze ke změně organizace silniční dopravy na území obce Bučovice.

Na sledované části území obce Bučovice, do které je zpracovanou projektovou dokumentací Dopravoprojekt Brno, a.s. navržena přeložka silnice I/50, není připravován jiný záměr charakteru liniové dopravní stavby, proto není předpokládána ani reálná možnost kumulace

vlivů posuzovaného záměru PB ve sledovaných složkách životního prostředí s jinými záměry obdobného charakteru.

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

V současné době je silnice I/50 provozována jako uliční komunikace ve stopě původní historické cesty ve směru západ – východ, která je vedena přes obytnou zástavbu, obchodní i hospodářské centrum města Bučovice a jejíž trasování pochází z období před nástupem intenzivní automobilové dopravy. Zástavba města Bučovic se rozvíjela v bezprostředním okolí této historické cesty a parametry stávající dopravní trasy již nevyhovují současným požadavkům pro silnice I. třídy. Směrové vedení i šířkové uspořádání stávající trasy silnice I/50 vykazují četné dopravní závady, řady křižovatek a sjezdů ze silnice pak zvyšují riziko nehodovosti a ohrožují bezpečnost všech účastníků silničního provozu. S postupným nárůstem intenzity automobilové dopravy je obytná zástavba a historické centrum města Bučovic rovněž vystavováno nepříznivým doprovodným účinkům silniční dopravy, především se jedná o hlukovou zátěž venkovního prostoru a znečištění ovzduší.

Důvodem pro potřebu záměru PB je odstranění stávajících dopravních závad, rizik nehodovosti a eliminace nepříznivých doprovodných účinků silniční dopravy. Z těchto důvodů je stavba v trase I/50 Bučovice, přeložka připravována již delší dobu, ale její realizaci bránil nedostatek finančních prostředků i některé nedořešené záležitosti administrativního a dalšího charakteru.

Vyhledávací studie byly zpracovány v průběhu let 1991 – 1995. Do připravovaného ÚP města Bučovic byly zpracovány závěry přípravné projektové dokumentace zpracované Dopravoprojektem Brno, a.s. v roce 1995. Na základě vyhledávacích studií pro řešení trasy silnice I/50 na území města Bučovic v letech 1991 – 1995 a dalších srovnávacích kritérií přihlížejících k hlediskům urbanistickým, vodohospodářským a k problematice životního prostředí, bylo rozhodnuto o umístění přeložky silnice I/50 do polohy jižního odklonu trasy, s jejím průchodem mezi autobusovým nádražím a nádražím ČD. Tato poloha přeložky silnice I/50 je zanesena v platném Územním plánu města Bučovice z roku 2005.

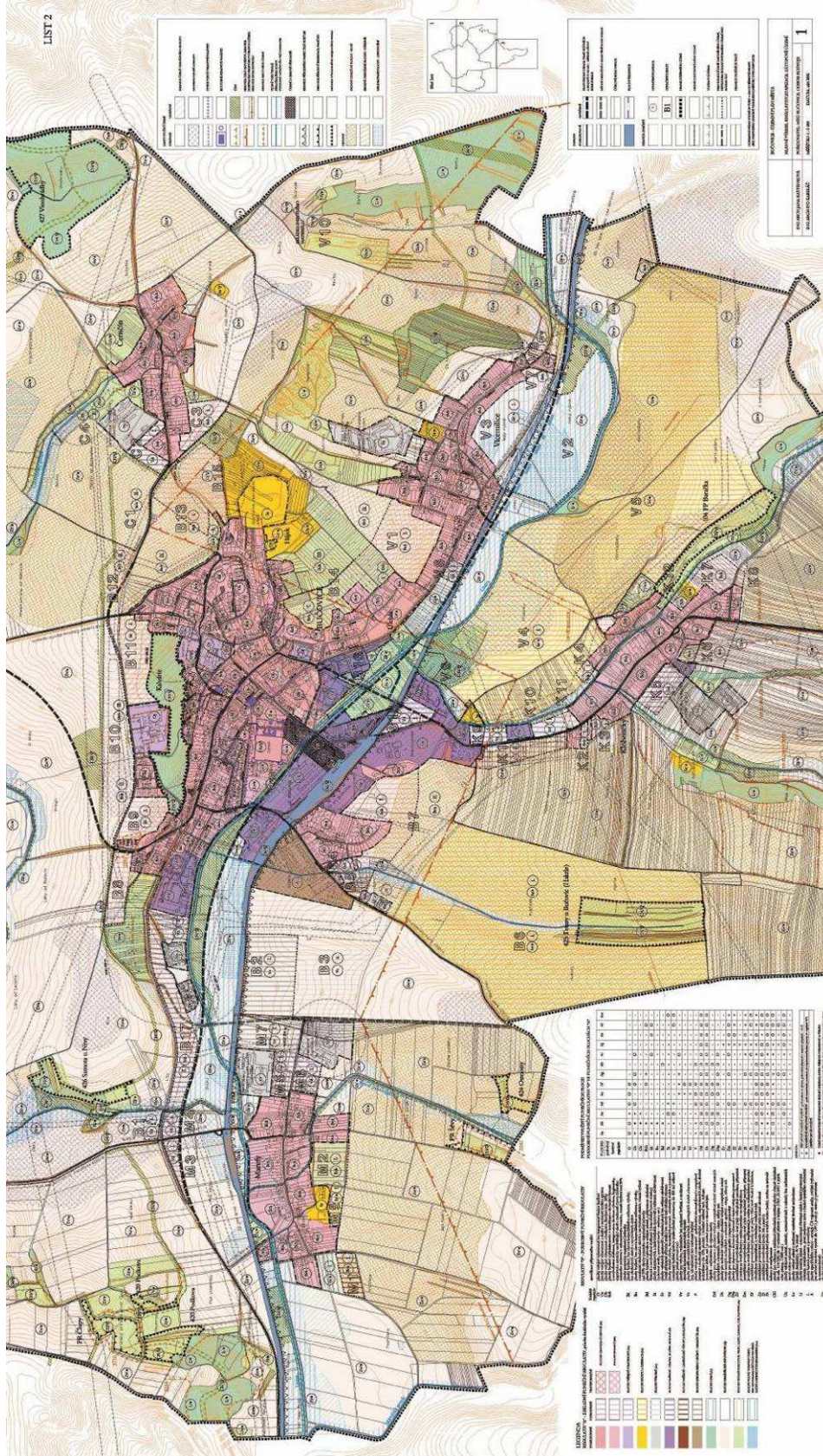
Předkládaná projektová dokumentace vypracovaná Dopravoprojekt Brno, a.s. řeší umístění posuzovaného záměru PB do odsouhlasené polohy jižního odklonu trasy a je aktualizací původně zpracované DÚR v roce 2005. Do předkládané aktualizované projektové dokumentace jsou zapracovány připomínky z let 2005 – 2008. Zpracované připomínky souvisí s novými technickými předpisy (železniční přejezdy, komunikace atd.) a s negativním stanoviskem NPÚ k vedení trasy v blízkosti bastionu Státního zámku Bučovice (je řešeno v 1. etapě). Vedení trasy přeložky silnice I/50 v oblasti Vícemilic, kde dochází k souběhu s tratí ČD Brno – Uherské Hradiště, vyžaduje přeložku dvoukolejně železniční tratě ČD. Dále musí být realizovány tři dílčí přeložky toku řeky Litavy.

Plánovaná komunikace nové přeložky silnice I/50 je navržena v prostorovém uspořádání, které odpovídá jejímu významu a předpokládanému dopravnímu zatížení. Doplnění komunikačního systému představuje přeložka silnice II/431 s mimoúrovňovým křížením tratě ČD a trasy přeložky silnice I/50 a dále propojení místní komunikace do průmyslové zóny. Ostatní stávající příčné komunikace budou úrovněově připojeny na trasu přeložky silnice I/50. Navržené umístění stavby záměru PB (I/50 Bučovice, přeložka) je tedy v souladu s platným Územním plánem města Bučovice z roku 2005.

Pro takto definovanou polohu přeložky silnice I/50 do jižního odklonu trasy s jejím průchodem mezi autobusovým nádražím a nádražím ČD, byla zadána a firmou Dopravoprojekt Brno, a.s. vypracována projektová dokumentace posuzovaného záměru PB. Projektová dokumentace je zpracována pouze v jedné variantě, která je předmětem posouzení v Oznámení záměru z hlediska možných vlivů na sledované složky životního prostředí a

veřejné zdraví. Žádná další dokumentace řešící jinou variantu umístění nebo jiného technického provedení přeložky silnice I/50 na území města Bučovic nebyla zpracovateli Oznámení předložena. Poloha navrženého jednovariantního umístění záměru PB je dokladována na následující kopii Hlavní výkres, regulativy, etapizace, zátopové území, Bučovice – Územní plán města, list 2.

Obr. č. 2. ÚP Bučovice – Hlavní výkres, regulativy, etapizace, zátopové území, list 2



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

Stručný technický popis vlastní stavby záměru PB je zpracován podle předložené projektové dokumentaci (podrobný technický popis objektů stavby je obsažen v projektové dokumentaci, průvodní zpráva, kapitola 8 – Technický popis objektů stavby):

Technický popis stavby

Základní charakteristiky

Rozsah stavby je dán délkou přeložky silnice I/50, která představuje úpravu v délce 5,483 km. Z toho je 1. etapa 3,520 km a 2. etapa 1,963 km.

Součástí stavby je přeložka tratě ČD Brno – Uherské Hradiště v délce 1,729 km a tři dílčí přeložky řeky Litavy.

Stavba je rozčleněna na celkem 228 stavebních objektů a 8 provozních souborů.

Zásady řešení stavby

Začátek přeložky silnice I/50 ve směru od Slavkova se nachází před odbočkou stávajícího připojení silnice III/0506 od obce Marefy v km 13,193 pasportu. Trasa přeložky se od začátku úpravy odklání jižním směrem od stávající polohy silnice I/50, zástavbě Bučovic se vyhýbá obchvatem vedeným z velké části v souběhu řeky Litavy. Směrové vedení přeložky s ohledem na zlepšení životního prostředí vyžaduje přeložku tratě ČD Brno – Uherské Hradiště.

Přeložka kříží stávající silnice a místní komunikace. Připojení stávající silnice III/0506 do obce Marefy bude zrušeno. Obec Marefy bude na silnici I/50 připojena úrovnovou křižovatkou v místě stávajícího křížení místní komunikace, která je v současném stavu pokračováním prodloužené silnice III/0478 od Letonic. Mezi ulicí Sokolovskou a ulicí Nádražní vede přeložka stísněným územím omezeným jižním okrajem Státního zámku Bučovice a areálem bývalých UP závodů. Vedení trasy v této oblasti vyvolává přeložku řeky Litavy. Za křížením ulice Nádražní vede přeložka po levobřežní straně řeky Litavy. Po překročení Litavy mostním objektem se odklání trasa přeložky od okrajové zástavby místní části Vícemilice a dále vede v souběhu s přeložkou tratě ČD Brno – Uherské Hradiště. Ve střední části přeložky překračuje silnici I/50 nadjezdem přeložka silnice II/431, která bude na silnici I/50 připojena obousměrnou větví se stykovou křižovatkou. Příměstská část Vícemilice je připojena na přeložku silnice I/50 místní komunikací, která s pokračováním polní cesty přes úrovnový přejezd ČD zajistí přístup na zemědělské pozemky. Konec přeložky ve směru na Uherské Hradiště je situován do km 19,126 pasportu před stávajícím mostem přes Litavu (ev.č. 50-012), kde přeložka navazuje na stávající stav.

Charakteristiky navržené trasy

Přeložka silnice I/50 je umístěna do polohy jižního odklonu trasy s průchodem mezi autobusových nádražím a nádražím ČD a vedena v souběhu tratě ČD Brno – Uherské Hradiště v odsunuté poloze tratě. Součástí stavby je i přeložka tratě ČD. Stavba se nachází na katastrálních územích obcí Marefy, Bučovice a Vícemilice správně začleněných pod město Bučovice. Směrové a výškové vedení přeložky je navrženo v parametrech zajišťujících plynulý tok dopravy. Podélné sklony jsou ovlivněny rovinným územím v nivě řeky Litavy. Směrové řešení využívá maximálních poloměrů směrových oblouků.

Příčné uspořádání

Výchozí šířkové uspořádání přeložky silnice I/50 odpovídá kategorii S 11,5/80, v průjezdním úseku zastavěným územím (km 2,3 – km 3,2) je příčné uspořádání v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Zemní těleso

Přeložka silnice I/50 je vedena mírně nad terénem v minimální výšce nivelety nad stávajícím terénem. Výška zemního tělesa je odvozena od požadavku minimální rezervy v místě překročení příčných toků mostními objekty.

Zpevněné plochy

Veškeré komunikace silnic I., II. a III. třídy stejně jako připojení místních komunikací jsou navrženy s asfaltovým krytem. Polní cesty zajišťující přístup na pozemky oddělené stavbou

jsou navrženy s krytem vegetačním.

Odvodňovací zařízení

Přeložka silnice I/50 prochází rovinným terénem zátopového území ovlivňujícím odvodnění komunikace. Systém odvodnění využívá veškerých příčných vodotečí, ke kterým jsou spádovány postranní příkopy.

Křižovatky a křížení

Na trase přeložky silnice I/50 je 5 křižovatek, z toho jedna mimoúrovňová:

1) Silnice III/0506 zajišťuje připojení obce Marefy.

Úrovňová průsečná křižovatka v místě stávajícího křížení místní komunikace, která je v současném stavu pokračováním prodloužené silnice III/0478 od Letonic.

2) Silnice III/0507.

Úrovňová průsečná křižovatka v trase stávající ulice Sokolovské.

3) Ulice Nádražní – spojnice mezi autobusovým nádražím a nádražím ČD v trase současné silnice II/431, která po realizaci přeložky bude místní komunikací. Připojení na silnici I/50 úrovňovou průsečnou křižovatkou.

4) Přeložka silnice II/431 překračuje silnici I/50 mimoúrovňovým nadjezdem s připojením na silnici I/50 obousměrnou větví stykové křižovatky.

5) Připojení místní části Vícemilice se silnicí I/50 místní komunikací, která s pokračováním polní cesty přes úrovňový přejezd ČD zajistí přístup na zemědělské pozemky. Úrovňová průsečná křižovatka.

Mostní objekty

Součástí stavby je 20 nových mostních objektů a úprava 1 stávajícího mostu.

Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů na okolní území

Vazba na současnou dopravní infrastrukturu

Stavba na začátku i konci úpravy navazuje na stávající silnici I/50, ze silnic II. třídy se dotýká stávající silnice II/431, která bude v rámci stavby přeložena.

Součástí stavby je přeložka dvoukolejně tratě ČD Brno – Uherské Hradiště v úseku mezi stanicemi Bučovice a Nesovice.

Významné vybavení území ovlivňující umístění stavby

Na území stavby se nacházejí vodovody, kanalizace, plynovody, elektrosítě silnoproudu a telekomunikační sítě.

Z plánovaných staveb v dotčeném území ovlivňuje stavbu připravovaná výstavba kanalizace Bučovice – Kloboučky, která se dotýká stavby silniční přeložky v její střední části.

Vztah stavby k chráněným prvkům přírody a krajiny a charakteristikám ŽP

Stavba přeložky silnice I/50 nezasahuje přímo chráněné oblasti, přírodní rezervace nebo národní parky.

Kulturní dominantou krajiny je Národní kulturní památka – Státní zámek Bučovice, do jehož ochranného pásma stavba zasahuje.

Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů

Území stavby je charakteristické vedením trasy sledujícím tok řeky Litavy. Terén je rovinný, bez výrazného převýšení.

Z regionálně geologického hlediska je předmětné území součástí Podslézsko-žďánické jednotky vnějšího flyše Západních Karpat. Trasy komunikací vedou vesměs v mírném násypu, kromě přeložky silnice II/431, která překračuje trať ČD a silnici I/50 násypem výšky 10 m. V bezprostředním podloží se nacházejí kvartérní vrstvy spraší a aluviálních hlín, pod nimiž se vyskytují střídavě písčité jíly, štěrkopíský a paleogenní souvrství písčitých jílu. Zeminy tohoto typu patří k nebezpečně namrzavým materiálům nevhodným jak do podloží, tak do násypů. K těmto skutečnostem bylo přihlédnuto při návrhu konstrukce vozovky a opatření nutných k ochraně podloží.

Z hlediska výskytu podzemních vod byla hladina zastižena téměř ve všech vrtech geologického průzkumu. Většinou je voda napjatá vrstvou málo propustných aluviálních hlín

a jílu, místy vystupuje až k povrchu území. Rozbory vody prokázaly ve většině případů obsah zvýšené koncentrace síranů. Vodní režim podloží je většinou pendulární, v oblasti koncového napojení až kapilární.

Z hydrogelogického hlediska ovlivňuje území stavby významně tok řeky Litavy s průtokem Q_{100} pohybujícím se od 37 do 40 m³/sec, s plochou povodí 161 km². Stavbu rovněž ovlivňují příčné přítoky Litavy, z nichž Žlebový potok a Kloboučka mají $Q_{100} = 20$ m³/sec, při zaústění do Litavy.

Stavba se nachází zčásti v inundačním území řeky a při návrhu umístění stavby bylo nutno respektovat problematiku hydrologie a současně vliv zásahu stavbu na pohyb hladiny Q_{100} vzhledem ke zmenšené ploše rozlivu.

Dotčené chráněné plochy a objekty

Ochranné pásmo státního zámku Bučovice

Ochranné pásmo státního zámku je vymezeno rozhodnutím č. 102/96 pro chráněné kulturní památky v Bučovicích.

Jedná se o území kolem souboru památkových objektů a jeho hranice tvoří tato linie:

Hranice začíná na mostě přes řeku Litavu, na silnici III/0507 (ul. Sokolovská, p.č. 2707).

Jižní okraj tvoří řeka Litava (p.č. 2725), kterou hranice probíhá k mostu na ulici Nádražní (současná sil. II/431). Zde hranice ochranného pásma uhýbá vpravo a vede myšlenou čarou podél stávající komunikace, dále v souběhu s tratí ČD do místa mimoúrovňového křížení navrhované přeložky silnice II/431. Po vybudování přeložky silnice II/431 bude hranice ochranného pásma po tělese až k místu připojení při zaústění ulice Mírové.

Z uvedeného vyplývá, že hlavní trasa přeložky silnice I/50 se souvisejícími objekty prochází ochranným pásmem státního zámku Bučovice mezi km 2,5 – km 3,3 tj. v délce 800 m a dále tělesem přeložky silnice II/431 s mimoúrovňovým křížením.

Ochranné pásmo železnice

Stavba se dotýká ochranného pásma mezi km 33,3 – km 35,9 staničení tratě ČD Brno – Uherské Hradiště. Ochranné pásmo je vymezeno prostorem ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje po obou stranách tratě ČD.

Stavba se dotýká ochranného pásma železnice při souběhu silnice I/50 se stávající tratí a dále objekty stavby, které stávající trať překračují.

Silniční ochranná pásma

Silničním ochranným pásmem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky po obou stranách komunikace u silnice I. třídy a 15 m u silnic II. třídy, III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ostatní ochranná pásma

Elektroenergetika:

Ochranné pásmo venkovních vedení jsou omezena svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajního vodiče na každou stranu kolmo:

VN od 1 kV do 35 kV 7 m

VN nad 35kV do 110 kV 12 m

Ochranná pásma podzemních vedení do 110 kV činí 1 m po obou stranách od krajního kabelu.

Telekomunikační zařízení a vedení:

Ochranné pásmo podzemního dálkového kabelu je široké 2 - 3 m, hloubka ochranného pásma je 3 m pod úroveň terénu a 3 m nad úroveň terénu.

Plynovody:

Ochranná pásma u plynovodů a přípojek průměru do 200 mm včetně je 4 m.

Ochranná pásma Ntl a Stl a přípojek v zastavěném území je 1 m.

Bezpečnostní pásmo vysokotlakých plynovodů do DN 200 mm je 20 m.

Vodovody:

Doporučené ochranné pásmo je 2 m od vnějšího okraje potrubí na obě strany.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochranných pásem vodních zdrojů se stavba nedotýká.

Jelikož je součástí stavby vybudování jímacích podzemních vrtů pro zajištění tepelného zásobování, bude kolem jímacích vrtů stanoveno ochranné pásmo vodního zdroje 1. stupně, které bude v celém rozsahu oploceno, vstup ocelovou brankou.

Oplocení bude opatřeno výstražnými tabulkami. Délka oplocení ochranných pásem činí u jímacího vrtu 1 - 30,0 m, u jímacího vrtu 2 - 26,1 m, celkově 56,1 m.

Chráněná území

Stavba přeložky silnice I/50 nezasahuje přímo chráněné oblasti, přírodní rezervace nebo národního parku. V širším zájmovém území se nacházejí dvě lokality, které mohou následně plnit funkci lokálních biocenter. Jedná se o území Samota Nivy a Člupy, k nimž lze přiřadit území stavbou nejvíce dotčené – řeku Litavu.

Národní kulturní památky a jejich soubory

Kulturní dominantou krajiny je Národní kulturní památka – Státní zámek Bučovice, do jehož ochranného pásma stavba zasahuje. Státní zámek Bučovice je zapsán v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstříkovým číslem 3596. Renesanční zámek byl postaven v letech 1567 – 1581 a byl situován v bažinatém terénu, obehnán hradbou se čtveřicí bastionů v rozích, kolem nichž byl vybudován vodní příkop. Stavba se dotýká zámku v oblasti jižního bastionu, do jehož blízkosti bude přeložena řeka Litava.

V areálu zámku jsou hospodářské budovy (r.č. 3597, 3598), kašny na nádvoří a před zámkem (r.č. 3599, 3600) a zámecký park (r.č. 3601). Zámecký park je částečně přeměněný sad, jižně od zámku jsou lada – ruderální území, zahrádkářská kolonie se skleníky.

Významné krajinné prvky

Významným krajinným prvkem v dotčeném území je řeka Litava a její niva. Území toku Litavy a její nivy je prakticky bez kvalitnějších porostů, ovocné stromy jsou ojediněle v některých částech, stejně jako vrby a v remízku Litavy je přirozená vegetace (dub, habr, lípa s akátem, bez černý).

Celá údolní niva řeky Litavy a agrární krajina, které se stavba dotýká, je v současném stavu značně neudržovaná, v některých částech zdevastovaná.

Zásah stavby do území a jeho vybavení*Požadavky na změnu současného stavu*

a) Odstranění staveb – demolice

Stavba vyžaduje demolici 21 objektů, z nichž 6 jsou obytné domky, 3 objekty charakteru mostu, zbývající jsou ostatní objekty.

b) Kácení mimolesní zeleně a jejich náhrada

Stavba vyžaduje kácení stromů v počtu 1419 kusů. Z uvedeného množství je 600 stromů průměru kmene do 10 cm, 809 kusů průměru kmene 20 až 70 cm, 10 stromů má průměr kmene 80 až 100 cm.

Křoviny budou odstraněny na ploše 2 095 m².

c) Rozsah zemních prací, zemníky a skládky

Zemina získaná: 70 000 m³

Zemina využitelná: 24 000 m³

Přebytek (nevyužitelná zemina): 46 000 m³

Zemina potřebná: 460 000 m³

Nedostatek zeminy: 437 000 m³

Nedostatek zeminy se předpokládá pokrýt ze zemníků Luleč, Opatovice a Olšany nacházejících se 12 až 15 km od místa stavby. Pro skládkové plochy bude využit prostor v blízkosti a uvnitř stavby, které v průběhu realizace díla nebudou hospodářsky obdělávatelné. Uložení kusového materiálu se předpokládá na ploše hlavního stavebního dvora. Skládky podornice pro ohumusování svahů se předpokládají na okraji manipulačních pruhů.

d) Terénní úpravy

Plochy dočasně zabrané budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu, zemědělské pozemky dočasněho záboru budou v rámci stavby rekultivovány.

e) Ozelenění a jiné úpravy nezastavěných ploch

V rámci stavby budou v celém rozsahu stavby provedeny vegetační úpravy spočívající v ozelenění svahů silničního tělesa a podle prostorových možností podél přeložek vodotečí.

f) Úpravy melioračních sítí

Stavba se dotýká stávajících melioračních sítí ve dvou lokalitách:

V území mezi pravobřežní stranou řeky Litavy a zahradní zdí zámeckého parku se nachází meliorační síť, jejíž základ byl vybudován v roce 1893 a v oblasti přeložky silnice I/50 mezi km 4,580 – km 4,990. Dotčené meliorační sítě budou v rámci stavby upraveny.

Změna využívání půdy

Stavba vyžaduje vynětí ze zemědělského půdního fondu v rozsahu trvalého záboru ZPF (celkem 23 ha).

Změna využívání půdy je dána zábořem zemědělských pozemků na ostatní plochy. Část dílčích pozemků (původní řeka Litava, těleso tratě ČD) naopak bude rekultivována a stane se pozemky zemědělskými (celková plocha 1,7278 ha).

Přeložky a úpravy podmiňující stavbu

Přeložka silnice I/50 se nachází v inundačním území řeky Litavy, kterou dvakrát kříží a v podstatné délce vede v jejím souběhu. Kromě přeložky silnice I/50 kříží Litavu i další příčné komunikace. Z důvodů křížení pod velmi malým úhlem je nutné řeku Litavu ve třech úsecích přeložit. Bez uvedených tří úseků přeložky řeky Litavy by nebylo možno přeložku silnice I/50 realizovat.

Pozemní komunikace

Omezení obecného užívání pozemní komunikace.

Při výstavbě přeložky silnice I/50 zůstane stávající silnice I/50 v celé délce průjezdná s omezením ve třech místech na současné trase:

a) v místě navázání na současný stav ve směru od Slavkova (řešeno objektem SO 151)

b) v trase ulice Sovětské u polikliniky (SO 181)

c) v místě navázání na současný stav ve směru na Uherské Hradiště

Při realizaci připojení křižujících komunikací bude veřejná doprava omezena částečnou uzavírkou při vedení provozu po polovinách:

d) při realizaci mostu a úpravy ulice Sokolovské (SO 182)

e) při budování křižovatky s ulicí Nádražní (SO 183)

f) při napojení začátku úpravy sil. II/431 ulice Ždánská (SO 184)

V průběhu realizace úpravy stávající místní komunikace v prodloužení sil. III/0478 od Letonic bude úplná uzavírka.

Zajištění dopravy a obsluhy obce Marefy je řešeno objektem SO 151.

Zajištění veřejného provozu na Z.Ú.

Při budování části přeložky silnice I/50 navazující na současný stav ve směru od Slavkova bude veřejný provoz dočasně veden po části polní cesty (SO 121). V návaznosti na tuto polní cestu je nutno z důvodů zajištění dopravní obsluhy obce Marefy zřídit provizorní úpravy spočívající ve zřízení nájezdů v oblasti křižovatky stávajících silnic I/50 a III/0506.

Plocha nájezdů se zpevní panely, stávající příkop bude převeden provizorním propustem. Po vybudování nové silnice III/0478 a III/0506 v pokračování silnice III. třídy od Letonic a části přeložky silnice I/50 od Z.Ú. po křižovatku bude možno předmětný úsek zajišťující připojení obce Marefy zprovoznit. Provizorní úpravy objížděky na Z.Ú. se následně odstraní a uslepi stávající silnice III/0506. Zajištění veřejného provozu je řešeno objektem SO 151.

Zajištění veřejného provozu na K.Ú.

Pro zajištění veřejného provozu na konci přeložky silnice I/50 ve směru na Uherské Hradiště se pro provizorní objížděku využije stávající zčásti zpevněná odstavná plocha po levé straně ve

směru staničení. Obousměrná objížďka bude po ukončení stavby ponechána z důvodů zajištění přístupu k pozemkům odděleným stavbou.

Zajištění veřejného provozu je řešeno objektem SO 152.

Dopravní opatření

Zabezpečení veřejného provozu v průběhu provádění stavebních prací v místech navázání příčných komunikací je řešeno vedením dopravy v jednom jízdním pruhu zajištěným dopravním značením a světelnou signalizací.

Jedná se vesměs o krátkodobá opatření v místech trasy řešená v místech stavby uvedených pod body b), d), e), f) jako samostatné objekty stavby SO 181 až 184.

Přeložky a úpravy dotčených pozemních komunikací

Hlavním stavebním objektem je přeložka silnice I/50 v délce 5,483 km a přeložka dvoukolejně tratě ČD Brno – Uherské Hradiště v úseku km 34,143 – km 35,872 mezi železničními stanicemi Bučovice a Nevojice.

Dalším významným objektem stavby je přeložka silnice II/431 v celkové délce 0,877 km.

Z ostatních komunikací jsou součástí stavby přeložky silnic II. třídy č. 0506 a 0507 a místní komunikace.

Obslužná zařízení

V průběhu zpracování PD 2.etapy byla zahájena práce na DÚR „ČSPH v k.ú. Marefy“, jejímž investorem je Ing. P. Hastík, generálním projektantem AD stav s.r.o. a projektantem dopravní části Dopravoprojekt Brno, a.s. ČSPH je situována vlevo v km 0,750 - km 0,700 SO101 mezi stávající sil. I/50 a SO101 na pozemku investora, ČSPH a je připojena na stávající místní komunikaci do Maref. Podle poskytnuté územně plánovací informace od MěÚ Bučovice ÚÚP ze dne 5.6.2008 je parcela situovaná v ploše M3 – plochy pro smíšené funkce lehké výroby, služeb s bydlením. Předpoklad zprovoznění ČSPH byl na podzim r. 2009 (1. etapa ČSPH) současně se zprovozněním opravy stávající sil. I/50. Projekt ČSPH je koordinován s DÚR „Silnice I/50 Bučovice, přeložka, 2. etapa km 3,520 – km 5,483“. Návrh 2. etapy ČSPH předpokládá připojení na SO103.

Úprava silnice III/0506 ve stejném místě jako v 1. etapě ČSPH s výškovou úpravou připojení. Tato ČSPH doplní síť obslužných zařízení podél sil. I/50, nejbližší ČSPH jsou ve vzdálenosti 4 km směrem západním u Hodějic a 12 km směrem východním u Nesovic.

Návrh na nové zatřídění pozemních komunikací

Výstavbou přeložky silnice I/50 dojde k následujícím změnám v silniční síti, vzhledem k zatřídění komunikací i vlastnictví:

Stávající silnice I/50

v úseku od Maref ke křižovatce se sil. III/0478 od Letonic - nové zatřídění: místní komunikace

v úseku od křižovatky III/0478 k napojení sil. II/431 zleva od Boh. Málkovic: místní komunikace

v úseku od napojení sil. II/431 zleva od Boh. Málkovic ke křižovatce s ul. Mírovou: II/431

v úseku od křižovatky u garáží ke K.Ú. přeložky před mostem přes Litavu: místní komunikace

Stávající silnice II/431

v úseku od Agrostavu přes žel. přejezd po napojení na stáv. I/50 (nově II/431): místní komunikace

Stávající silnice III/0506

v úseku od zrušeného stáv. připojení na sil. I/50 po žel. přejezd Marefy: bude zrušena vč. přejezdu

od žel. přejezdu po konec zástavby Marefy – nové zatřídění: místní komunikace

Stávající silnice III/0507

v úseku od stáv. připojení na sil. I/50 po přel. sil. I/50: místní komunikace

Stávající silnice III/43111

od místa napojení na stáv. I/50 u hasičské zbrojnice a bývalého MÚ – nové zatřídění: místní komunikace

Stávající silnice III/43112

od nádraží ČD k místu napojení na stáv. II/431 (ul. Nádražní, nově MK): místní komunikace

Místní komunikace

od křižovatky stáv. silnic I/50 a III/0478 od Letonic po přel. sil. I/50: silnice III/0478

od přel. sil. I/50 k žel. přejezdu (točna): silnice III/0506

Dráhy

Výluky

Realizaci přeložky tratě ČD v místech navázání na současný stav je nutno provádět za výluky. Předpokládaná doba trvání výlukových prací je 10 až 15 dnů.

V období výluky bude přepravu cestujících nutno zajistit autobusovou dopravou mezi železničními stanicemi Bučovice a Nevojice (vzdálenost po silnici 5 km).

Přeložky a úpravy

S výstavbou přeložky silnice I/50 souvisí přeložka dvoukolejně tratě ČD Brno – Uherské Hradiště v úseku km 34,143 – km 35,872 mezi železničními stanicemi Bučovice a Nevojice. Vybudováním přeložky silnice II/431 s mimoúrovňovým křížením se odstraní problémový úsek na trati ČD v místě za ŽST Bučovice, kde zhlaví ČD koliduje se současnou silnicí II/431. Při návrhu nivelety přeložky železniční trati bylo přihlédnuto k hladině Q_{100} v inundačním území Litavy u Vícemilic.

Mostní objekty

Na trase přeložky tratě ČD jsou 2 mostní objekty o jednom poli překračující drobné vodoteče, přes stávající trať ČD bude vybudován na přeložce silnice II/431 most o 4 polích.

Vodoteče

Přeložky řeky Litavy

Přeložka silnice I/50 se nachází v inundačním území řeky Litavy, kterou dvakrát kříží a v podstatné délce vede v jejím souběhu. Kromě přeložky silnice I/50 kříží Litavu i další příčné komunikace. Z důvodů křížení pod velmi malým úhlem je nutné řeku Litavu ve třech úsecích přeložit.

První úsek přeložky Litavy je v oblasti čistírny odpadních vod, druhý úsek v území ohraničeném ulicemi Sokolovská a Nádražní mezi jižním bastionem Národní kulturní památky - Zámek Bučovice a areálem bývalých UP - závodů. Třetí úsek přeložky je v oblasti přítoku potoka Kloboučka.

Bez uvedených přeložek řeky Litavy by nebylo možno přeložku silnice I/50 realizovat.

Návrhy úprav přeložky řeky Litavy byly provedeny na základě hydrotechnických posouzení vycházejících ze zaměření současného stavu, údajů ČHMÚ o průtocích a požadavcích na dodržení minimálního úhlu křížení 60 stupňů.

Přeložka Litavy v oblasti průchodu kolem Zámek Bučovice navazuje na úpravu toku realizovanou v roce 1998, při rekonstrukci mostu ev.č. 431-007 na ulici Nádražní.

Úsek řeky Litavy mezi zmíněným mostem a třetím úsekem přeložky Litavy vyžaduje pročištění koryta. Pročištění je nutné z důvodů zlepšení průtokových poměrů v korytě toku, zejména z důvodů možnosti zaústění propustků.

Zaústění propustků odvádějících dešťovou vodu příčně pod přeložkou silnice I/50 je navrženo nade dnem řeky ve výšce odpovídající průtoku Q_2 , t.j. dvouleté vody. Propustky na vyústění

straně budou opatřeny zpětnou klapkou.

Výchozím podkladem pro návrh přeložek řeky byl elaborát zpracovaný Povodím Moravy „Výpočet průběhu hladin na Litavě v říčním km 31,215 – km 35,230“ (II/1997) a dodatek z V/1997. Stanovisko Povodí Moravy s.p. k DÚR „Silnice I/50 Bučovice přeložka“ ze dne 24.1.2008 bude zpracováno v dokumentaci pro stavební povolení.

Protipovodňová a protierozní opatření

Dalším navrhovaným objektem úpravy toků je vybudování protipovodňového, protierozního a revitalizačního opatření na k.ú. Vícemilice. Jedná se o vybudování svodnice podcházející pod přeložkami silnice I/50 i tratě ČD s vyspádováním a zaústěním do řeky Litavy. Výchozím bodem úpravy je stávající propust pod silnicí I/50 na výjezdu z obce Vícemilice její současné trasy.

Úprava potoka Kloboučka

Na potoku Kloboučka v úseku mezi tratí ČD a přeložkou silnice I/50 je s ohledem na průtočné množství nutná úprava břehů ohrázkováním.

Stavby na vodním toku

Stávající objekty přes řeku Litavu nacházející se v místě přeložek řeky nebo příčných komunikací budou zbourány.

Jedná se o lávku nedaleko ČOV v říčním km 32,613 (demolice objektu SO021), most ev.č. 0507-1 na ulici Sokolovské v říčním km 33,739 (SO022), a lávku v km 34,854 (SO023).

Nově navrhovanými objekty přes řeku Litavu jsou na hlavní trase přeložky silnice I/50:

SO202 Most přes řeku Litavu (1. etapa)

SO205 Most přes řeku Litavu (2. etapa)

SO207 Most přes řeku Litavu na silnici III/0507 (1. etapa)

SO209 Most na sil. II/431 přes sil. I/50 a řeku Litavu (1. etapa)

SO228 Most na polní cestě přes řeku Litavu (1. etapa)

SO229 Most na polní cestě přes řeku Litavu (1. etapa)

Mostní objekty přes ostatní vodoteče:

SO201 Most přes Žlebový potok - převádí silnici I/50 přes Žlebový potok jedním mostním otvorem (1. etapa)

SO203 Most přes potok Rybníček (1. etapa)

SO204 Most přes potok Kloboučka (2. etapa)

SO210 Železniční most přes svodnici v km 34,971 SO601 (2. etapa)

SO211 Železniční mostní objekt v km 35,549.48 SO601 (2. etapa)

SO212 Most v km 4,580 přes svodnici (2. etapa)

SO213 Most přes svodnici Vícemilice (2. etapa)

SO221 Most na polní cestě přes Žlebový potok (1. etapa)

SO222 Most na polní cestě přes potok Rybníček (1. etapa)

SO224 Most na polní cestě přes potok Kloboučka (1. etapa)

SO225 Most na polní cestě přes svodnici (2. etapa)

SO226 Most na polní cestě přes svodnici Vícemilice (2. etapa)

SO227 Most na polní cestě přes potok Rybníček (1. etapa)

Protihluková opatření stavby

SO271 Protihluková stěna v km 2,995 – 3,310 vpravo

Z důvodů ochrany přízemních a jednopodlažních domků Nádražní ulice je navržena ve směru staničení přeložky silnice I/50 vpravo protihluková stěna. Začátek stěny je za křižovatkou s ulicí Nádražní, ukončení v blízkosti mimoúrovňového křížení s přeložkou silnice II/431 (SO102.1). Navrhovaným řešením PH-stěny je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Celková délka PH-stěny je 320 m, výška 3,0 - 3,5 m. V úseku km 2,995 - 3,150 v délce 160 m výška stěny 3,50 m, výška stěny v úseku km 3,150-3,310 v délce 160 m je 3,00 m.

SO272 Protihluková stěna v km 3,880 -4,400 vlevo

PH-stěna ochraňuje obytné domky na jižním okraji příměstské části Vícemilice vzdálených od osy komunikace 70 až 110 m. Ve vztahu k přeložce silnice I/50 (SO101) bude stěna zřízena v km 3,880 - 4,400 vlevo ve směru staničení. Navrhovaným řešením PH-stěny je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Délka PH-stěny je 520 m, výška 3,50 m.

SO273 Protihluková stěna v km 4,410 – 4,730 vlevo

PH-stěna ochraňuje obytné domky v obci Vícemilice vzdálených od osy komunikace 130 m. Ve vztahu k přeložce silnice I/50 (SO101) bude stěna zřízena v km 4,410 - 4,730 vlevo ve směru staničení. Navrhovaným řešením je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Délka PH-stěny je 320 m, výška 3,50 m.

SO274 Protihluková stěna v km 1,920 – 2,480 vlevo

Z důvodů ochrany přízemních a jednopodlažních domků na pravobřežní straně Litavy je navržena ve směru staničení přeložky silnice I/50 vlevo protihluková stěna. Začátek stěny je v km 1,920 SO101, ukončení před křižovatkou s přeložkou silnice III/0507 - ul. Sokolovská (SO105). Ochranným opatřením je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Délka PH-stěny je 560 m, výška 3,00 m.

SO275 Protihluková stěna v km 5,095 – 5,405 vlevo

PH-stěna ochraňuje obytné domky v obci Vícemilice vzdálených od osy komunikace 120 m. Ve vztahu k přeložce silnice I/50 (SO101) bude stěna zřízena v km 5,095 – 5,405 vlevo ve směru staničení. Navrhovaným řešením je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Délka PH-stěny je 312 m, výška 3,50 m.

SO276 Protihluková stěna v km 2,550 – 2,958 vlevo

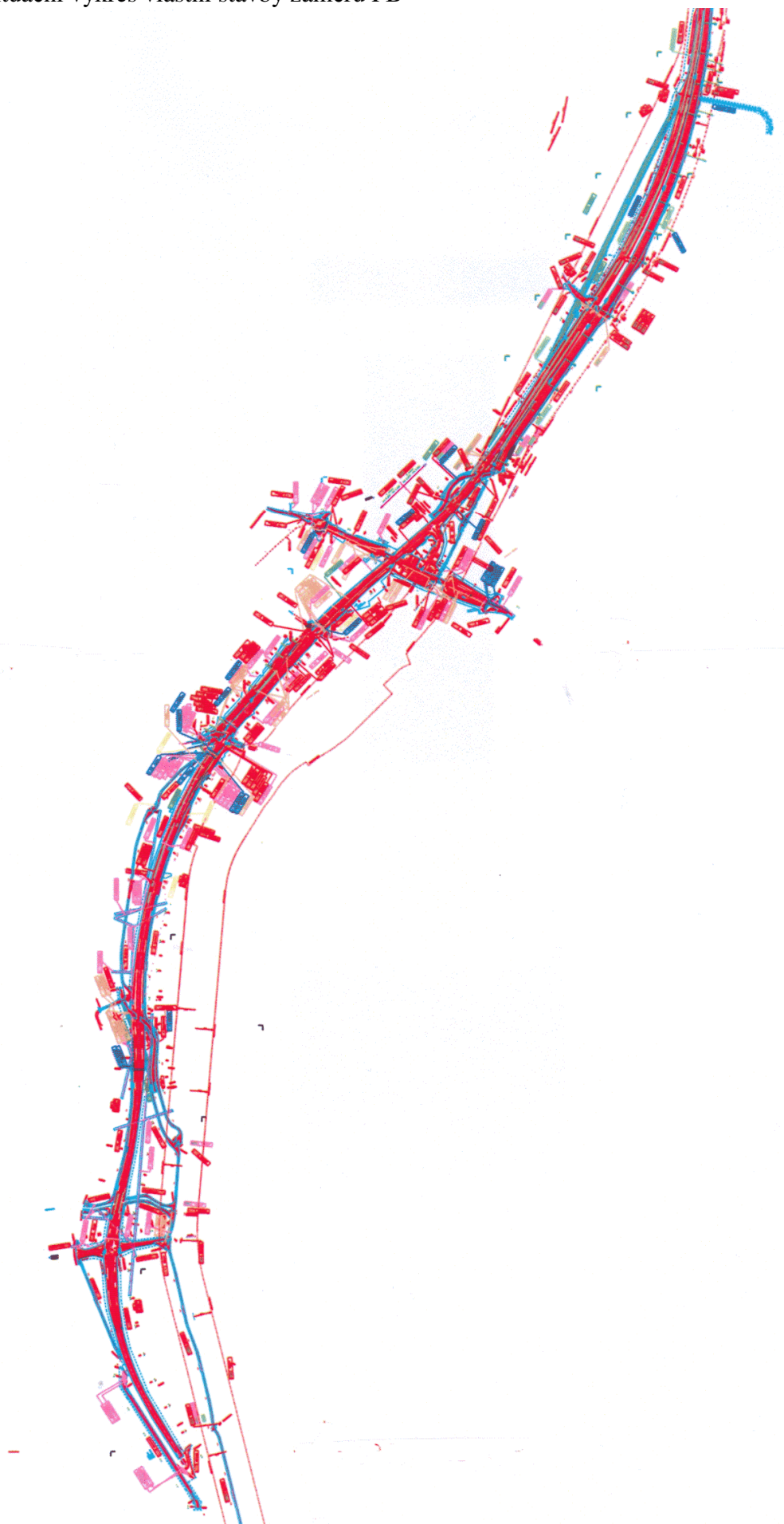
PH-stěna ochraňuje obytné domky v ul. Zámecké. Nejbližší obytný dům je vlevo v km 2,650 ve vzdálenosti 148 m od osy komunikace. Ve vztahu k přeložce silnice I/50 (SO101) bude stěna zřízena v km 2,550 – 2,958 vlevo ve směru staničení.

Navrhovaným řešením je stěna z dřevěných panelů výšky 1 m a skladebné délky 4 m (typ ZLÍN) ukládaných mezi svislé ocelové sloupky na soklový panel.

Délka PH-stěny je 408 m, výška 3,0 m.

Popisovaná stavba záměru PB je následně doložena situačním výkresem.

Obr. č. 3. Situační výkres vlastní stavby záměru PB



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

V předložené podkladové projektové dokumentaci záměru PB (Dopravoprojekt Brno, a.s.) je předpokládaný průběh výstavby uveden následovně:

Předpokládaný termín zahájení stavby: 2010

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá realizace stavby ve 2 etapách:

1. etapa Stavba sil. I/50 v úseku Z.Ú. Marefy (km 0,000) – MÚK sil. II/431 (km 3,520)

2. etapa Stavba sil. I/50 v úseku MÚK sil. II/431 (km 3,520) – K.Ú. Vícemilice (km 5,483)

Předpokládaný termín ukončení výstavby: 2012

3.1.8. B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Výstavba posuzovaného záměru PB je navržena k realizaci na území obce Bučovice.

Vyšší územně správní celek: Jihomoravský kraj

Okres: Vyškov

Správní obvod obce s rozšířenou působností: Bučovice

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem: Bučovice

Správní obvod obce: Městský úřad Bučovice

Katastrální území: 615161 Bučovice

615170 Vícemilice

691551 Marefy

Vzhledem k charakteru stavby posuzovaného záměru BP a k umístění záměru, nebudou jeho výstavbou ani provozováním dotčeny žádné jiné územně samosprávné celky.

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

Příslušný stavební úřad – vyjádření k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušný orgán ochrany přírody – stanovisko k umístění záměru z hlediska požadavků ochrany přírody a krajiny (NATURA 2000), podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušný orgán ochrany ZPF - souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, podle zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění.

3.2. B.II. Údaje o vstupech

3.2.1. B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)

Zábor pozemků zemědělského půdního fondu vyvolaný posuzovaným záměrem PB

Trasa liniové dopravní stavby posuzovaného záměru PB je od začátku přeložky do cca km 0,900 vedena přes plochy půd patřících do ZPF na k.ú. Marefy, dále do cca km 2,500 prochází přes plochy půd patřících do ZPF na k.ú. Bučovice, mezi cca km 2,500 až cca km 3,400 přeložka prochází přes plochy zastavěné s menším podílem ploch půd patřících do ZPF, do cca km 3,800 na hranici k.ú. Bučovice prochází přeložka přes plochy půd patřících do ZPF, dále je pak až do konce přeložky v cca km 5,483 trasa vedena přes plochy půd patřících do ZPF na k.ú. Vícemilice.

V celé délce trasy přeložky bude dotčeno velké množství pozemků, které jsou ve vlastnictví různých fyzických a právnických osob. Tato skutečnost je z hledisek dočasných i trvalých záborů, podle podkladové projektové dokumentace, podrobně evidenčně zpracována a vyčíslena v záborovém elaborátu podle map Katastrálního úřadu Vyškov.

Majetko-právní vztahy k dotčeným pozemkům výstavbou posuzovaného záměru PB budou s jejich vlastníky řešeny v dalších fázích přípravy výstavby, v souladu s platnými předpisy.

Vzhledem k velkému množství pozemků, které budou dotčeny výstavbou záměru PB (přeložka silnice I/50, včetně přeložky tratě ČD Brno – Uherské Hradiště, 3 dílčích přeložek řeky Litavy a krátkých úseků dalších komunikací), je v podkladové projektové dokumentaci uveden pouze celkový souhrn výměr vyvolaných záborů půd ZPF, další informace k půdám na dotčeném území byly čerpány z údajů na internetových stránkách Český úřad zeměměřičský a katastrální (www.cuzk.cz).

Vyčíslený zábor pozemků zemědělského půdního fondu

Trvalý zábor půd patřících do ZPF	26,1056 ha
Dočasný zábor půd patřících do ZPF na dobu nad 1 rok	5,5970 ha

Informace o dotčených půdách patřících do ZPF, jejich zařazení do BPEJ a tříd ochrany byly ověřovány podle údajů Český úřad zeměměřičský a katastrální.

Podle těchto údajů nemá velká část parcel v k.ú. Bučovice a v k.ú. Vícemilice evidované zařazení do BPEJ ani třídu ochrany zemědělské půdy.

Dotčené parcely půd ZPF na k.ú. Marefy patří do BPEJ 25800, proto je předpokládáno, že stejné zařazení budou mít i parcely půd patřící do ZPF na k.ú. Bučovice až do cca km 2,500 trasy přeložky.

Na zbývajících částech trasy přeložky ležících v k.ú. Bučovice a v k.ú. Vícemilice je u některých parcel půd patřících do ZPF uvedeno BPEJ 35800, proto je předpokládáno stejné zařazení u všech dotčených parcel na této části trasy přeložky.

Číslice pětimístného kódu BPEJ vyjadřují:

1. místo - Klimatický region

2. a 3. místo - Hlavní půdní jednotka (HPJ), je syntetická agronomická jednotka charakterizovaná půdním typem, subtypem, substrátem a zrnitostí včetně charakteru skeletovitosti, hloubky půdního profilu a vláhového režimu v půdě

4. místo - Kód kombinace sklonitosti a expozice ke světovým stranám

5. místo - Kód kombinace skeletovitosti (obsah štěrku v ornici a štěrku a kamene ve spodině) a hloubky půdy.

Podle klimatického regionu a hlavní půdní jednotky se stanovuje základní sazba odvodů při záboru zemědělské půdy ve smyslu přílohy A zákona ČNR č. 334/1992 Sb. v platném znění podle celého kódu je pak stanovena třída ochrany zemědělské půdy ve smyslu Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Půdy dotčených parcel na plochách výstavby záměru PB jsou podle kódu BPEJ zařazeny do následujících tříd ochrany zemědělské půdy:

BPEJ 25800 a 35800 – patří do II. třídy ochrany, kde jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.

Půdy na území výstavby posuzovaného záměru PB se podle číselného označení nachází v klimatických regionech T 2 – teplý, mírně suchý a T 3 – teplý, mírně vlhký.

Podle hlavní půdní jednotky 58 se jedná o nivní půdy glejové na nivních uloženinách; středně těžké, vláhové poměry méně příznivé, po odvodnění příznivé.

Před zahájením stavebních prací bude na plochách trvalého záboru ZPF provedena skrývka ornice. Způsob hospodaření s ornici je projektové dokumentaci předpokládán následující:

Část přeložky Z.Ú. - km 0,9

Zahrnuje manipulaci s kulturními vrstvami zemědělské půdy získaných z ploch trvalého a dočasného záboru ZPF na katastrálním území Marefy.

a) Manipulace s ornici:

Ornice bude snímána v tloušťkách 0,25 až 0,35 m. Z ploch trvalého záboru se získá 14 059 m³ ornice, z dočasného záboru 7 576 m³ ornice. Z celkového množství ornice 21 635 m³ bude na skládce v blízkosti stavby (na okraji manipulačního pruhu km 0,0 - 0,9 přeložky silnice I/50) ponecháno 487 m³ ornice pro rekultivaci plochy zbývajícího původního koryta řeky Litavy po provedení její přeložky a 7576 m³ ornice pro rekultivaci dočasně zabraných ploch. Zbývající přebytek 13 572 m³ bude rozvezen na pozemky ZPF v okolí stavby do vzdáleností 1 až 5 km podle dispozic uvedených v zemědělské příloze.

b) Manipulace s podornicí:

Součástí je i sejmutí podornice z ploch trvalého záboru v tl. 0,15 až 0,20 m, která bude rovněž uskladněna podél okraje manipulačního pruhu přeložky silnice I/50 a v závěru stavby použita pro ohumusování svahů. Celkové množství podornice činí 6 704 m³. Z tohoto množství se pro ohumusování svahů objektů SO101, 121, 301 (4 770 m³) a pro vegetační úpravy SO801 (900 m³) podornice ponechá na okraji manipulačních pruhů, tj. celkem 5 670 m³. Přebytek 1 034 m³ se využije na povážení zemědělských pozemků.

Část přeložky km 0,9 – 3,8

Předmětem je manipulace s kulturními vrstvami zemědělské půdy získaných z ploch trvalého a dočasného záboru ZPF na katastrálním území Bučovice.

a) Manipulace s ornici:

Ornice bude snímána v tloušťkách 0,30 až 0,35 m. Z ploch trvalého záboru se získá 37 975 m³ ornice, z dočasného záboru 5 801 m³ ornice. Z celkového množství ornice 43 776 m³ bude na skládce v blízkosti stavby (na okraji manipulačního pruhu km 0,0 - 0,9 přeložky silnice I/50) ponecháno 5 801 m³ ornice pro rekultivaci dočasně zabraných ploch. Zbývající přebytek 37 975 m³ bude rozvezen na pozemky ZPF v okolí stavby do vzdálenosti 5 km podle dispozic uvedených v zemědělské příloze.

b) Manipulace s podornicí:

Součástí je i sejmutí podornice z ploch trvalého záboru v tl. 0,20 až 0,25 m, která bude uskladněna podél okraje manipulačního pruhu přeložky silnice I/50 a v závěru stavby použita pro ohumusování svahů. Celkové množství podornice činí 21 623 m³. Z tohoto množství se pro ohumusování objektů SO101, 102.1, 106, 302, 303 (15 750 m³) a vegetační úpravy SO802 (2 700 m³) ponechá na okraji manipulačních pruhů 13 480 m³ tj. celkem 18 450 m³. Zbývajících 3 173 m³ podornice se využije na povážení zemědělských pozemků.

Část přeložky km 3,8 – K.Ú.

Předmětem je manipulace s kulturními vrstvami zemědělské půdy získaných z ploch trvalého a dočasného záboru ZPF na katastrálním území Vícemilice.

a) Manipulace s ornici:

Ornice bude snímána v tloušťkách 0,25 až 0,30 m. Z ploch trvalého záboru se získá 26 615 m³ ornice, z dočasného záboru 3 416 m³ ornice. Z celkového množství ornice 30 031 m³ bude na skládce v blízkosti stavby (na okraji manipulačního pruhu km 3,8 - K.Ú. přeložky silnice I/50) ponecháno 4 696 m³ ornice pro rekultivaci zrušeného tělesa ČD a 3 416 m³ ornice pro rekultivaci dočasně zabraných ploch. Zbývající přebytek 21 919 m³ bude rozvezen na pozemky ZPF v okolí stavby do vzdálenosti 5 km podle dispozic uvedených v zemědělské příloze.

b) Manipulace s podornicí:

Součástí je i sejmutí podornice z ploch trvalého záboru v tl. 0,15 až 0,25 m, která bude uskladněna podél okraje manipulačního pruhu přeložky silnice I/50 a v závěru stavby použita pro ohumusování svahů. Celkové množství podornice činí 21 191 m³. Z tohoto množství se pro ohumusování objektů SO101, 122, 602 a pro vegetační úpravy SO803 ponechá na okraji manipulačních pruhů (9 480 m³ + 1 400 m³) celkem 10 880 m³. Zbývajících 10 311 m³ podornice se využije na povážení zemědělských pozemků.

V dotčené ploše území výstavbou přeložky I/50 jsou zjištěny meliorace na následujících pozemcích.

Zemědělské pozemky v části přeložky silnice I/50 mezi km 4,580 – 4,990 jsou meliorovány. Stávající meliorační systém není dokumentován a jeho stav bude zjištěn při provádění zemních prací. Místa přerušení stávajících drenáží budou svedena do sběrného drénu umístěného podél paty silničního násypu. V úseku km 4,800 – 4,990 bude drén opatřen drenážními trubkami DN 160, v úseku km 4,580 – 4,800 DN 200 mm, po 50 m se osadí kontrolní šachtice. Celková délka sběrného drénu je 410 m.

V území mezi pravobřežní stranou řeky Litavy a zahradní zdí zámeckého parku se nachází meliorační síť, jejíž základ byl vybudován v roce 1893, zahuštění sítě bylo provedeno v roce 1925. Z poskytnutých podkladů a zaměření území je patrné, že na části meliorační sítě byly vybudovány zpevněné plochy (autobusové nádraží, fotbalové hřiště, tenisové kurty) a drobné objekty zahradnictví (skleníky, zahradní domky, kůlny). Rovněž lze předpokládat jejich narušení výstavbou hlavního kanalizačního sběrače procházejícího přes jihozápadní bastion zámeckého parku. Přeložkou řeky Litavy (SO302) s jejím posunem směrem k zámku budou meliorace zasaženy. V rámci objektu SO392 bude podél přeložky řeky v místě okrajové hrázky na pravobřežní straně v délce 120 m zřízen hloubkový drén šířky 0,80 m, do kterého budou přerušené drenáže zaústěny. V úseku mezi autobusovým nádražím a rohem jihozápadního bastionu bude drén ukončen kontrolní šachticí a vyústěn příčným drénem vedeným podél trubního propustu s vyústěním do svahu řeky Litavy. Propust DN400 délky 7,5 m, který bude vyústěn na úrovni bermy do řeky Litavy (km 0,325 SO302) bude zajišťovat odvodnění území za okrajovou hrázkou. Propust DN 400 délky 7,50 m bude opatřen zpětnou klapkou. V úseku mezi rohem jihozápadního bastionu a ukončením bermy na pravobřežní straně řeky Litavy při navázání na ulici Sokolovskou je navržen pod vyvýšenou hrázkou hloubkový drén šířky 0,80 m, do kterého budou zaústěny přerušené drenáže stávající meliorační sítě. Drén délky 220 m bude ukončen kontrolními šachticemi a vyústěn navazujícími drény vedenými podél trubních propustů. Vyústění drénu bude do svahu koryta přeložené řeky Litavy na pravém břehu. První z propustů bude zřízen ve vzdálenosti 10 m od jihozápadního bastionu po směru toku Litavy (km 0,305 SO302) a druhý propust v místě stávajícího oplocení fotbalového hřiště, kde podle dostupných podkladů by měl být hlavník meliorační sítě (km 0,183 SO302). Propusty profilu DN 400 délky 7,50 m jsou navrženy z důvodů zajištění odvodnění území za pravobřežní zvýšenou hrázkou. Budou vyústěny v úrovni bermy a na výústní straně opatřeny zpětnou klapkou.

Větev I: podélný drén (km 0,315 - 0,435 SO302 vpravo) 120 m příčný drén 12 m kontrolní šachtice 3 ks.

Větev II: podélný drén (km 0,080 - 0,300 SO302 vpravo) 220 m příčné drény 2 x 12 m = 24 m kontrolní šachtičky 4 ks.

Po dokončení stavebních prací a provedených rekultivací bude část pozemků původního koryta řeky Litava a tělesa tratě ČD převedena zpět do ZPF.

Celková výměra vrácené plochy do ZPF 1,7278 ha

Doporučení pro provádění zemních prací: Po sejmutí humózní zeminy bude přizván odborný pracovník na provedení prohlídky podloží z titulu možného výskytu archeologických nálezů (v případě obnažení jakýchkoliv nálezů budou další práce přerušeny a další postup prací bude přizpůsoben rozhodnutí pověřeného orgánu státní správy na poli ochrany kultury a památkové péče).

Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa vyvolaný posuzovaným záměrem PB

Na ploše určené pro výstavbu posuzovaného záměru PB nejsou žádné pozemky určené pro funkci lesa a vlastní výstavba záměru nebude zasahovat do lesních pozemků.

Žádné zábory půdy PUPFL nebudou prováděny.

3.2.2. B.II.2. Voda (například zdroj vody, spotřeba)

Liniová dopravní stavba posuzovaného záměru PB, kterou je přeložka silnice I/50, nebude mít při provozování žádné nároky na stálý odběr a spotřebu vody. V podkladové projektové dokumentaci nejsou navrhována žádná nová odběrová místa ani zdroje vody pro vlastní provozování záměru PB.

Minimální potřeby a z hlediska množství nestanové potřeby vody vázané např. na údržbu zeleně nebo úklid vozovky, bude zajišťovat příslušné středisko správy a údržby silnic dovozem v cisternách apod.

Pro období výstavby přeložky silnice I/50 nejsou předpokládány žádné významnější požadavky z hlediska potřeb odběru vody. Stavba bude prováděna dodavatelským způsobem na základě výběrového řízení, proto nejsou v této době k vlastnímu způsobu provádění potřebné informace o tom zda výroba stavebních hmot bude prováděna na ploše výstavby nebo bude řešena dovozem z okolních výroben.

Množství pitné vody, potřebné pro pokrytí potřeb hygienických a sociálních zařízení Hlavního stavebního dvora, bude možné zajistit z místního veřejného vodovodu nebo bude řešeno dovozem z jiných zdrojů.

3.2.3. B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)

Vlastní provozování liniové dopravní stavby posuzovaného záměru PB, jejíž těleso bude sloužit pro odvedení tranzitní silniční dopravy mimo centrum města Bučovice, nebude mít žádné nároky na spotřebu surovin ani energií. Nízká a v této době nestanovitelná množství materiálů budou průběžně spotřebována pro zajištění oprav a údržby vozovky přeložky a dalšího vybavení této dopravní stavby.

Výstavba posuzovaného záměru PB bude vzhledem k rozsahu stavby a velkému počtu dalších stavebních objektů (náspy, mosty, opěrné zdi a stěny, přeložky železniční trati ČD, toku řeky Litava a dalších komunikací, vodohospodářské objekty, vozovky apod.) vyžadovat jednorázové zajištění a přepravu velkého množství stavebních materiálů a surovin, stavebních dílců apod. Bilance potřeb těchto materiálů nejsou v podkladové projektové dokumentaci stanoveny. U některých stavebních objektů jsou pouze určeny objemy zemních prací (výkopy a náspy) a následně je souhrnně stanoveno množství nedostatku zeminy pro celou stavbu na cca 437 000 m³. Toto množství zeminy bude do prostoru stavby převezeno ze zemníků Luleč, Opatovice a Olšany, které se nachází ve vzdálenostech 12 až 15 km od místa stavby.

Další a z hlediska množství nestanové nároky bude tvořit dovoz betonové směsi nebo

materiálů na její výrobu, železných výztuží a jiných stavebních dílců a na výstavbu stavebních objektů přeložky, panely protihlukových stěn apod.

Pokrytí potřeb elektrické energie pro zařízení Hlavního stavebního dvora se předpokládá stavební přípojkou z místní rozvodné sítě, na dalších místech stavby budou potřeby zajišťovány z vlastních mobilních zdrojů stavební organizace.

3.2.4. B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)

Posuzovaný záměr PB představuje poměrně složitou liniovou dopravní stavbu, jejímž účelem je zlepšení průchodnosti silniční dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu na území města Bučovice. Tohoto účelu bude dosaženo převedením tranzitní dopravy navrženou přeložkou silnice I/50 do polohy mimo centrální část zástavby města Bučovice a stávající trasa silnice I/50 bude dále využívána jen pro cílovou a místní dopravu města Bučovice.

Z tohoto důvodu realizace vlastní stavby přeložky silnice I/50 nevyvolá žádné zvýšení stávající intenzity dopravy, dojde především k změně organizace dopravních toků v řešeném území.

Po realizaci přeložky je reálný předpoklad, že negativní doprovodné vlivy z provozu především nákladní tranzitní dopravy (hluk, znečištění ovzduší) budou z velké části přemístěny na plochu území města, která leží mimo nejhustší část zástavby města Bučovice.

V souvislosti s novou trasou silnice I/50 bude nutná realizace dalších navazujících staveb pro zachování dopravní obslužnosti plochy města, kterou bude procházet přeložka i dalšího území na jih od města Bučovice. Nutná bude rovněž přeložka železniční tratě č. 340 Brno – Uherské Hradiště, dílčí přeložky řeky Litava a přeložky sítí technické infrastruktury ležící v trase přeložky silnice I/50. Tyto navazující stavby, včetně přehledu označení druhů staveb podle skupiny stavebních dílců, jsou specifikovány ve stati popisu technického řešení záměru PB.

Vlastní provozování záměru PB pak nebude mít žádné další nároky na tyto infrastruktury.

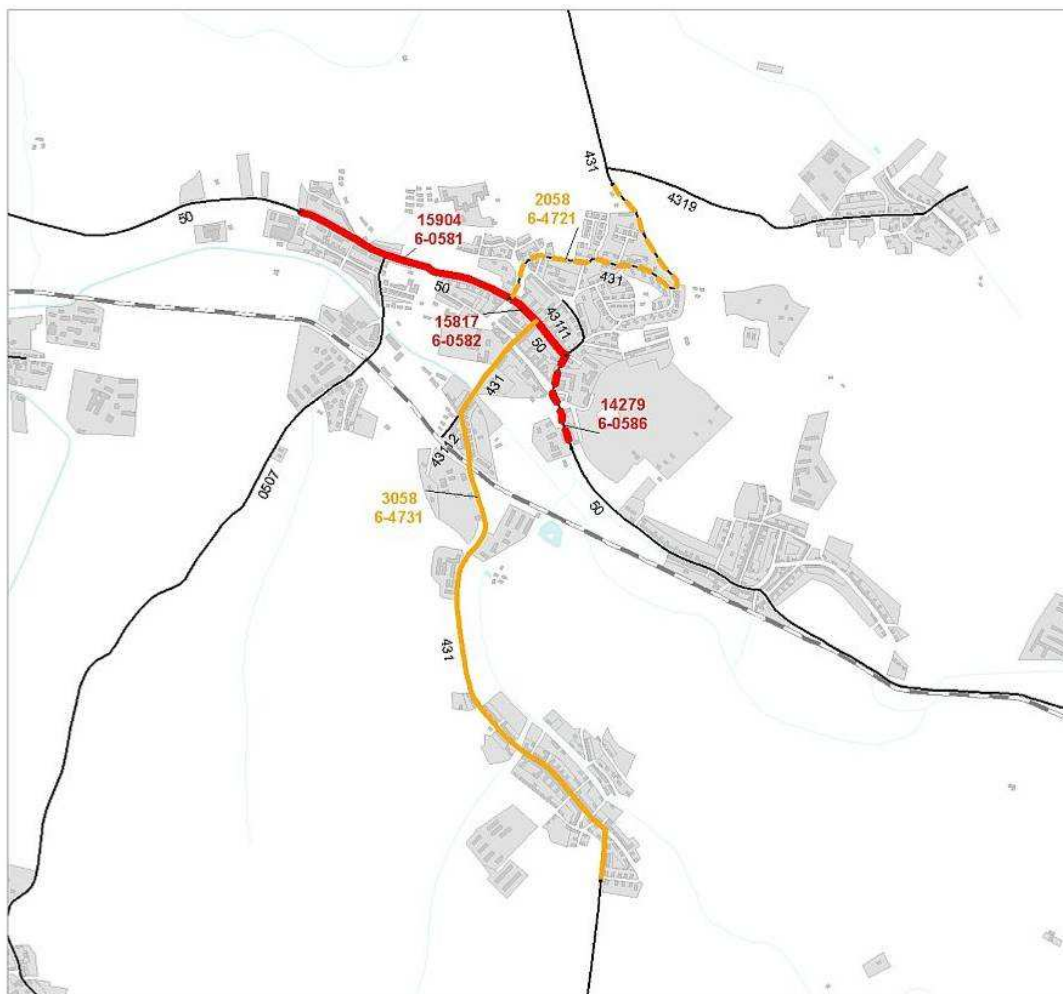
Pro orientaci o stavu současného dopravního vytížení sledovaných úseků silnic na řešeném území Bučovic jsou uvedeny údaje z aktuálního sčítání dopravy ve formě mapových podkladů a přehledové tabulky.

Obr. č. 4. Údaje intenzity dopravy rok 2005 – sčítání ŘSD ČR



Bučovice

CZ0626-VY-2



CZ031 - INTENZITA DOPRAVY - stav v roce 2005

č. silnice	sčítací úsek	T	O	M	S	začátek úseku	konec úseku
50	6-0570	4646	10084	63	14793	zaús. 0501	Bučovice - z.z.
50	6-0581	4423	11440	41	15904	Bučovice - z.z.	zaús. 431 od Vyškova
50	6-0582	6091	9690	36	15817	zaús. 431 od Vyškova	vyús. 43111
50	6-0586	4528	9702	49	14279	vyús. 43111	Bučovice - k.z.
50	6-0590	3649	9085	32	12766	Bučovice - k.z.	x se 429 v Nesovicích
431	6-4720	511	2149	16	2676	vyús. 429 do Kozlan	Bučovice - z.z.
431	6-4721	494	1561	3	2058	Bučovice - z.z.	zaús. do 50
431	6-4731	685	2369	4	3058	vyús. ze 50	Bučovice - k.z.
431	6-4730	313	1325	5	1643	Bučovice - k.z.	hr. okr. Vyškov - Hodonín

Vzhledem k rozsahu stavby posuzovaného záměru PB i k jeho umístění do urbanizovaného území obce Bučovice, kde je trasa přeložky navržena v souběhu s železniční tratí ČD a tokem řeky Litava a kde se nachází další komunikace, inženýrské i jiné rozvodné sítě města, kanalizace a kde bude nutné zajistit příjezdy na okolní zemědělsky obdělávané plochy apod. vyvolá realizace přeložky velké množství dalších souvisejících a navazujících staveb.

Souhrnný počet těchto souvisejících staveb, v podkladové projektové dokumentaci označených jako Stavební objekty (SO) a Provozní soubory (PS), je vyčíslen na 228 SO a 8 PS. Jednotlivé stavební objekty a provozní soubory jsou v projektové dokumentaci označeny trojčíslím s počáteční číslicí označující druh stavby podle skupiny stavebních dílů:

0 = demolice a rekultivace

1 = komunikace

2 = mosty, zdi, stěny

3 = vodohospodářské objekty

4 = objekty elektro

5 = plynovody

6 = železnice

7 = pozemní objekty

8 = ostatní objekty

ÚDAJE O VSTUPECH - shrnutí

Z hlediska specifikovaných údajů o vstupech pro výstavbu posuzovaného záměru PB, podle podkladové projektové dokumentace, lze požadavky na realizaci a provozování záměru PB shrnout následovně:

Jednoznačně nejvýznamnějším negativním dopadem bude trvalý zábor půdy ZPF o výměře 26,1056 ha na pozemcích orné půdy, která je zařazena do II. třídy ochrany zemědělské půdy. Jedná se o plochy pozemků, které však leží ve vymezené trase platným Územním plánem - navržené pro hlavní komunikace, trasy státních a krajských silnic, sběrné místní komunikace. Vzhledem k navržené výměře trvalého záboru půdy ZPF bude udělení souhlasu k odnětí půdy ze ZPF spadat do působnosti orgánu ochrany zemědělského půdního fondu územního pracoviště MŽP.

Trvalé záborů půd PUPFL nebudou prováděny a zájmy ochrany lesní půdy nebudou dotčeny.

Vzhledem k charakteru stavby záměru PB nebude vlastní provozování přeložky silnice I/50 vyžadovat žádné vstupní suroviny a přírodní zdroje surovin v území nebudou čerpány ani dotčeny, rovněž vlastní provozování stavby přeložky nemá žádné nároky na stálý odběr vody ani na spotřebu paliv a energií.

Realizace stavby přeložky nevyvolá žádné zvýšení stávající intenzity dopravy, dojde především k změně organizace dopravních toků v řešeném území.

Vzhledem k rozsahu stavby záměru PB a jeho umístění do urbanizovaného území města Bučovice bude období výstavby vyžadovat jednorázové zajištění a přepravu velkého množství stavebních materiálů a surovin, stavebních dílců apod. a realizaci velkého množství souvisejících staveb (náspy, mosty, opěrné zdi a stěny, přeložky železniční trati ČD, toku řeky Litava a dalších komunikací, vodohospodářské objekty, vozovky apod.). Bude se však jednat o jednorázovou a konečnou spotřebu, která odpovídá rozsahu a významnosti stavby, z toho důvodu nejsou tyto jednorázové nároky posouzeny jako významný vliv z hlediska na trvalého čerpání surovinových a přírodních zdrojů v dotčeném území.

Další významné negativní vlivy, z hlediska požadovaných vstupů, realizace výstavby ani vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude vykazovat.

3.3. B.III. Údaje o výstupech

3.3.1. B.III.1. Ovzduší (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných škodlivin, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)

Stacionární zdroje

Při provozování posuzovaného záměru PB, který bude plnit funkci liniové dopravní stavby, se tento druh zdrojů znečišťování ovzduší (bodové nebo plošné zdroje) nebude vyskytovat.

Mobilní zdroje

Zákonem č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, není upraveno zařazování ani kategorizace mobilních zdrojů znečišťování ovzduší. Jsou zde tyto zdroje znečišťování ovzduší pouze definovány. Podmínky ochrany ovzduší před znečišťováním ovzduší, způsobeným provozem mobilních zdrojů, však upravují jiné právní předpisy technického charakteru, např. předpisy technického zaměření pro výrobce spalovacích motorů vozidel a především neustále se zpřísnující emisní limity (EURO) pro uvádění nových motorových vozidel do provozu apod.

Pro orientaci je proveden výpočet předpokládané roční produkce emisí některých znečišťujících látek z dopravy na novém úseku přeložky o délce 5,483 km v trase silnice I/50 (E50). Produkce emisí je stanovena pro rok 2015, převažující emisní úroveň EURO 4 a počet vozidel za 24 hodin = celkem 15 136, z toho osobní – 11 305, nákladní – 3 831.

Tab. č. 1. Předpokládaná produkce emisí z dopravy na přeložce silnice I/50 v t/rok

Vozidlo/	NO _x	NO ₂	PM ₁₀	C _x H _y	BZN	CO
Osobní	4,72 t	0,10 t	0,20 t	1,02 t	0,06 t	11,33 t
Nákladní	65,92 t	3,99 t	2,34 t	10,68 t	0,17 t	86,41 t
Součet	70,64 t	4,09 t	2,54 t	11,70 t	0,23 t	97,74 t

Výpočet předpokládaného příspěvkového imisního znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy na dotčeném území města Bučovice po realizaci a zprovoznění trasy vlastního záměru PB (přeložka silnice I/50, délka 5,483 km) je podrobně zpracován v Příspěvkové rozptylové studii (viz samostatná příloha).

Předpokládané příspěvkové znečištění ovzduší z dopravy je na dotčeném území zpracováno pro charakteristické znečišťující látky z provozu dopravy a které mají vyhlášeny imisní limity z hlediska ochrany zdraví lidí, jedná se o následující látky:

Benzo(a)pyren (BaP), Benzen (BZN), Oxid dusičitý (NO₂) a Tuhé částice (PM₁₀).

Pro časový horizont roku 2015, který výpočtově ověřuje vlivy při změně organizace dopravy na území města Bučovice po realizaci záměru PB, není k dispozici dopravní studie určující rozdělení dopravy pro hlavní komunikace v dotčeném území, proto byl zpracovatelem studie proveden pro tento časový horizont následující předpoklad.

Po zprovoznění záměru PB dojde k převedení složky tranzitní dopravy na nový úsek přeložky I/50 a stávající trasa silnice I/50, která prochází přes zástavbu města Bučovice se stane místní komunikací a bude převádět pouze složku cílové dopravy pro město Bučovice. Odhad složky cílové dopravy je stanoven z rozdílů intenzit dopravy mezi vjezdem do města Bučovice (sčítací úsek 6-0570) ve směru od Slavkova a mezi výjezdem z města Bučovice (sčítací úsek 6-0590) ve směru na Uherské Hradiště. Takto stanovená intenzita cílové dopravy je ve výpočtech zadána na úseky stávající trasy silnice I/50 vedené přes zástavbu města Bučovice. Složku tranzitní dopravy, která bude po realizaci záměru PB projíždět novou trasou přeložky silnice I/50 pak tvoří intenzita dopravy na výjezdu z města Bučovice (sčítací úsek 6-0590) ve směru na Uherské Hradiště.

Výpočet pak vyjadřuje příspěvkové imisní zatížení ovzduší na celém dotčeném území města Bučovice (v okolí stávající trasy I/50 a nové trasy přeložky silnice I/50) z provozu silniční

dopravy, po změně organizace silniční dopravy vyvolané realizací navržené přeložky I/50 a při dopravním zatížení komunikací určeném uvedeným předpokladem zpracovatele studie.

Výsledky výpočtového modelování jsou ve studii zpracovány jednak ve formě map imisního příspěvkového zatížení ovzduší dotčeného území z provozu silniční dopravy pro každou sledovanou znečišťující látku, které je vyjádřeno průměrnými ročními koncentracemi a jednak ve formě přehledu konkrétních hodnot příspěvkových imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek z provozu silniční dopravy, které jsou vyjádřeny průměrnými ročními koncentracemi, v souboru 36 referenčních výpočtových bodů zadaných u vybraných staveb města Bučovice v blízkosti tras hlavních pozemních komunikací (stávající trasa I/50 a nová trasa přeložky silnice I/50). Z konkrétních hodnot příspěvkových imisních koncentrací zjištěných v souboru 36 zadaných referenčních výpočtových bodů lze vyhodnotit změny příspěvkového znečištění ovzduší z provozu silniční dopravy u staveb postavených v okolí tras hlavních komunikací na dotčeném území města Bučovice následovně.

Stavby, které jsou postaveny v okolí a podél stávající trasy silnice I/50:

Jedná se o referenční výpočtové body vyznačené na fotomapách dotčeného území (viz samostatná příloha) červenou barvou č. 1 až 17 (část Bučovice) a č. 18 až 23 (část Vícemilice), kde změna organizace dopravy na dotčením území vyvolá následující snížení imisní zátěže ovzduší proti stávajícímu stavu v celé délce trasy.

Benzo(a)pyren (BaP) – snížení imisní zátěže o $-0,05 \text{ ng.m}^{-3}$ až $-0,16 \text{ ng.m}^{-3}$ (část Bučovice)

snížení imisní zátěže o $-0,05 \text{ ng.m}^{-3}$ až $-0,09 \text{ ng.m}^{-3}$ (část Vícemilice)

Benzen (BZN) – snížení imisní zátěže o $-0,15 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-0,48 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Bučovice)

snížení imisní zátěže o $-0,15 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-0,28 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Vícemilice)

Oxid dusičitý (NO_2) – snížení imisní zátěže o $-5,35 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-18,06 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Bučovice)

snížení imisní zátěže o $-4,80 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-9,37 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Vícemilice)

Tuhé částice (PM_{10}) – snížení imisní zátěže o $-3,42 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-11,89 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Bučovice)

snížení imisní zátěže o $-2,99 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-5,79 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ (část Vícemilice)

Pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí v těchto stavbách realizace a zprovoznění navržené přeložky silnice I/50 prokazatelně přinese významné zlepšení podmínek ve sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice.

Stavby, ke kterým se nová trasa přeložky I/50 bude přibližovat:

Jedná se o referenční výpočtové body vyznačené na fotomapách dotčeného území (viz samostatná příloha) modrou barvou č. 24 až 30 (část Bučovice) a č. 31 až 36 (část Vícemilice) zadané u staveb, ke kterým se nová trasa přeložky bude přibližovat a kde vznikne předpoklad, že po zprovoznění přeložky budou tyto stavby významněji zasaženy imisemi z této silniční dopravy a kde změna organizace dopravy na dotčením území vyvolá následující ovlivnění imisní zátěže ovzduší proti stávajícímu stavu.

Stavby v části Bučovice (výpočtové body č. 24 až 30)

Benzo(a)pyren (BaP) – zvýšení imisní zátěže o $0,01 \text{ ng.m}^{-3}$ až $0,05 \text{ ng.m}^{-3}$

Benzen (BZN) – zvýšení imisní zátěže o $0,02 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $0,15 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Oxid dusičitý (NO_2) – zvýšení imisní zátěže o $0,56 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $5,35 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Tuhé částice (PM_{10}) – zvýšení imisní zátěže o $0,31 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $3,11 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Stavby v části Vícemilice (výpočtové body č. 31 až 36)

Benzo(a)pyren (BaP) – snížení imisní zátěže o $-0,02 \text{ ng.m}^{-3}$ až $-0,07 \text{ ng.m}^{-3}$

Benzen (BZN) – snížení imisní zátěže o $-0,05 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-0,20 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Oxid dusičitý (NO_2) – snížení imisní zátěže o $-1,66 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-6,66 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Tuhé částice (PM_{10}) – snížení imisní zátěže o $-1,05 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$ až $-4,17 \text{ } \mu\text{g. m}^{-3}$

Dále je provedeno vyhodnocení výpočtově zjištěných nejvyšších hodnot imisních koncentrací na celém dotčeném území města Bučovice, ve vztahu k vyhlášeným imisním limitům pro ochranu zdraví lidí. Přehled konkrétních hodnot je dále doplněn údaji o četnosti překročení

imisičního limitu a maximálních denních imisních koncentrací pro látku PM₁₀ a údaje maximálních hodinových imisních koncentrací pro látku NO₂.

Benzo(a)pyren (BaP) – (limit 1 ng.m⁻³). Nejvyšší průměrná roční imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 0,11 ng.m⁻³. Příspěvkové imisní znečištění z provozu dopravy bude významně nižší než vyhlášený imisní limit.

Benzen (BZN) – (limit 5 µg. m⁻³). Nejvyšší průměrná roční imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 0,33 µg.m⁻³. Příspěvkové imisní znečištění z provozu dopravy bude významně nižší než vyhlášený imisní limit.

Oxid dusičitý (NO₂) – (limity 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³). Nejvyšší průměrná roční imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 13,45 µg.m⁻³, nejvyšší 1 hodinová imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 50,40 µg.m⁻³. Příspěvkové imisní znečištění z provozu dopravy bude významně nižší než vyhlášený imisní limit.

Tuhé částice (PM₁₀) – (limity 40 µg.m⁻³ a 50 µg.m⁻³, s přípustnou četností překročení 35x za rok). Nejvyšší průměrná roční imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 6,84 µg.m⁻³, nejvyšší 24 hodinová imisní koncentrace na dotčeném území má hodnotu 181,57 µg.m⁻³, nejvyšší četnost překročení je 9,02x za rok. Příspěvkové imisní znečištění z provozu dopravy bude významně nižší než vyhlášený imisní limit.

Z vyhodnocených výsledků výpočtů je zřejmé, že příspěvkové imisní znečištění ovzduší z provozu silniční dopravy bude po realizaci a zprovoznění stavby I/50 Bučovice, přeložka u všech sledovaných znečišťujících látek významně nižší než jsou hodnoty imisních limitů vyhlášených pro ochranu zdraví lidí.

Vlastní posuzovaný záměr PB lze tedy z hlediska dotčeného území města Bučovic hodnotit jako prokazatelně podlimitní zdroj znečišťování ovzduší.

Období výstavby

Z období výstavby posuzovaného záměru PB lze za přechodné zdroje znečišťování ovzduší považovat prováděné stavební činnosti (např. demolice objektů, zemní práce při úpravách terénu, výstavbu násypů a těles komunikací i přeložky železniční tratě, mostních objektů apod.) Z hlediska možného znečištění ovzduší se bude jednat o nahodilé zdroje krátkodobého charakteru, především tuhých znečišťujících látek (prach), vznikajících při uvedených stavebních činnostech. Množství produkovaného prachu z provádění těchto prací nelze přesně kvantifikovat, tyto nahodilé zdroje znečišťování ovzduší bude nutné eliminovat v závislosti na charakteru prací, na vlhkosti zpracovávaných substrátů, klimatických podmínkách atd. Při provádění těchto prací je nutné udržovat zeminu vazkou a v prostoru staveniště kropením povrchů zamezit vzniku sekundární prašnosti při pojezdu vozidel.

Dalšími nepodstatnými zdroji znečišťování ovzduší v období výstavby budou emise produkované z provozu stavebních strojů, nákladních vozidel a dalších motorových mechanismů. Rovněž tyto zdroje je nutné považovat za nahodilé a krátkodobé, bez možnosti přesnějšího stanovení produkce emisí. Produkci těchto znečišťujících látek z provozu stavebních zdrojů během výstavby lze klasifikovat jako málo významnou a prakticky nesledovatelnou.

Z hlediska kvality ovzduší lze považovat celkové působení zdrojů znečišťování ovzduší z období výstavby jako dočasné, krátkodobé a přesněji těžce definovatelné. Je předpoklad, že v některých fázích výstavby budou krátkodobě 24 hodinové imisní limity pro tuhé částice (PM₁₀) v okolí trasy přeložky I/50 překračovány, ale při dodržování uvedených zásad i správně prováděných postupů stavebních činností lze vlivy na znečištění ovzduší z celého období výstavby záměru PB pro dotčené území města Bučovice posoudit jako únosné.

3.3.2. B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)

Vzhledem k charakteru liniové dopravní stavby posuzovaného záměru PB bude při jeho provozování docházet pouze k nárazové produkci dešťových vod, které budou odváděny ze zpevněné plochy nové vozovky přeložky silnice I/50 a dalších úseků křižovaných komunikací v dotčeném území. Veškeré povrchy silnice přeložky I/50 stejně jako připojení místních komunikací jsou navrženy s asfaltovým krytem. Polní cesty zajišťující přístup na pozemky oddělené stavbou přeložky jsou navrženy s krytem vegetačním.

Množství odváděných dešťových vod bude závislé na intenzitě srážek a řešení odvodu dešťových vod je v podkladové projektové dokumentaci navrženo následovně:

Z hydrogeologického hlediska ovlivňuje dotčené území výrazně tok řeky Litavy, který v místech křížení s přeložkou silnice I/50 vykazuje průtok $Q_{100} = 37$ až $40 \text{ m}^3/\text{s}$ s plochou povodí 161 km^2 . Dalšími toky ovlivňující stavbu jsou příčné přítoky Litavy, z nichž Žlebový potok a potok Kloboučka vykazují průtok $Q_{100} = 20 \text{ m}^3/\text{s}$ při zaústění. Stavba přeložky silnice I/50 se dotýká inundačního území řeky Litavy a při jejím návrhu bylo nutno respektovat vliv zásahu stavby na pohyb hladiny Q_{100} při zmenšené ploše rozlivu.

Systém odvodnění využívá veškerých příčných vodotečí, ke kterým jsou spádovány postranní příkopy. Podélné sklony příkopů jsou minimální, dosahují hodnoty 0,30%, na některých místech je nutné jejich ohrázkování. Všechny příkopy budou zpevněny příkopovými tvárnicemi. V nejnižších místech příkopu bude odvedena voda propusty, s vyústěním do řeky Litavy. Výška vyústění propustů nad úroveň dna Litavy je navržena v úrovni hladiny Q_2 tj. 1,00 až 1,56 m nad dnem. Na výústní straně budou propusty opatřeny klapkou. Odvodnění terénu pod násypem, kde bude zřízena konsolidační vrstva jako plošný drén, bude pláň pod silničním tělesem vyspádována k příkopům a podélně k vodotečím.

Přehled propustů:

km 2,698 00 trubní propust DN 1200 mm dl. 30,00 m

km 3,139 00 trubní propust DN 1200 mm dl. 30,00 m

km 3,373 00 trubní propust DN 1200 mm dl. 32,50 m

km 3,510 00 trubní propust DN 1200 mm dl. 30,00 m

Za účelem ochrany před možným únikem ropných látek do těchto vodotečí jsou před každým zaústěním příkopu navrženy mobilní norné stěny. Celkový počet norných stěn je 36 ks. Navrhovaná opatření se zřídí ve vzdálenosti 20 m před zaústěním do Žlebového potoka (4 ks), Litavy (4 ks), Rybníčku (4 ks), před vtokovou částí každého propustu (8 ks), Litavy (6 ks), svodnic (8 ks) a Litavy na konci přeložky (2 ks).

Území místní části Vícemilice ohraničené stávající silnicí I/50 se po léta vyznačuje v období dešťů erozivní činností, častým zaplavováním pozemků a nedostatečnou funkcí odtoku. Za účelem odstranění těchto závad je nutné vybudování protipovodňového, protierozního a revitalizačního opatření. Řešením je vybudování svodnice podcházející pod přeložkami silnice I/50 i tratě ČD s vyspádováním a zaústěním do řeky Litavy. Navržené opatření je převzato z projektové dokumentace zadání stavby zpracované firmou PRIS (Ing.Provazník). Do stavby přeložky silnice I/50 byla převzata část úpravy od místa zaústění do řeky Litavy s přechodem přes zemědělské pozemky parcely č. 631. Jedná se o část těchto protipovodňových a protierozních opatření předmětného území respektujících navazující úpravy mimo oblast stavby silnice. Koncovým bodem úpravy je stávající propust pod silnicí I/50 na výjezdu z obce Vícemilice její současné trasy. Svodnici překračuje přeložka silnice I/50 mostním objektem (SO213) a přeložka tratě ČD (SO212). V úseku mezi výtokem stávajícího propustu současné sil. I/50 a vtokem do mostu SO213 budou koryto i svahy vydlážděny, v úseku mezi výtokem železničního mostu SO212 a km 0,200 svodnice bude dno i svahy zpevněny polovegetačními tvárnicemi šířky 0,60 m. Šířka dna svodnice je 1,00 m, hloubka min. 1,00 m. Na svazích ve sklonu 1:1,5 se rozprostře podornice v tl. 100 mm a provede se osetí. Tvar

koryta je navržen na požadavek převedení $Q_{100} = 4,19 \text{ m}^3/\text{s}$. Zaústění svodnice do řeky Litavy je v říčním km 36,420. Celková délka svodnice je 0,356 km.

Z důvodů zlepšení odtokových poměrů mezi upraveným tokem v rámci stavby mostu na ul. Nádražní a dílčí přeložkou Litavy (3. úsek, SO303) je nutné pročištění stávajícího koryta řeky v km 34,374 – 34,824. Pročištěním koryta dojde ke zlepšení jeho průtočnosti, které je nutné i z důvodů možnosti vyústění propustů s odvedením vod do Litavy. Vyústění dna propustů je navrženo výškově 1,25 m nad dnem Litavy, což odpovídá hladině Q_2 pročištěného koryta.

V částech přeložky silnice I/50 vedených přes zastavěné plochy města bude pro odvedení dešťových vod využita stávající dešťová kanalizace. Podrobný popis objektů kanalizace je obsažen v projektové dokumentaci, průvodní zpráva, kapitola 8 – Technický popis objektů, 3. vodohospodářské objekty – Kanalizace.

Navrženým technickým řešením bude zajištěno odvedení produkovaných dešťových vod posuzovaného záměru PB.

Období výstavby

Z vlastního období výstavby posuzovaného záměru PB není předpokládána žádná produkce odpadních vod z prováděných stavebních činností.

Po doby výstavby záměru PB budou mít pracovníci zajišťující výstavbu k dispozici odpovídající sanitární zázemí (např. mobilní hygienicko-sanitární zařízení) umístěné na ploše Hlavního stavebního dvora, s jehož zřízením je uvažováno v areálech Uhelných skladů a bývalého kluziště. Odvoz a likvidaci produkovaných odpadních splaškových vod bude zajišťovat dodavatel stavby.

3.3.3. B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsob nakládání s odpady)

Produkce odpadů (ve smyslu platného zákona č.185/2001 Sb. o odpadech, je odpad každá movitá věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 zákona) bude vzhledem k charakteru i k funkčnímu využívání stavby posuzovaného záměru PB velmi nízká, jak z hlediska množství tak druhové skladby. V průběhu provozování stavby záměru PB lze předpokládat pouze vznik odpadů z úklidu zpevněných ploch vozovek přeložky (samostatná funkčně vybavená odpočinková zařízení u navržené trasy přeložky silnice I/50 nebudou zřizována), popřípadě z údržby a oprav vozovek nebo dalšího silničního vybavení komunikací (např. obrubníky, svodidla, svislé dopravní značení apod.).

Tab. č. 2. Přehled možné produkce odpadů z provozování záměru PB

Zatřídění odpadů			Místo produkce	Doporučené zneškodnění	Orientační množství t.r ⁻¹
170101	Beton	kat. O	Opravy komunikací	Skládka nebo recyklace	1,0
170302	Asfaltové směsi	kat. O	Opravy komunikací	Skládka nebo recyklace	3,0
200140	Kovy	kat. O	Opravy silničního vybavení	Sběr surovin	1,0
200201	Biologicky rozložitelný odpad	kat. O	Údržba ploch zeleně	Kompostárna nebo spalovna	5,0
200303	Uliční smetky	kat. O	Údržba ploch vozovek	Spalovna nebo skládka	1,0

V případě vzniku dalšího nepředpokládaného druhu odpadu bude provedeno jeho zatřídění dle legislativy platné v době vzniku odpadu a bude určeno jeho zákonné zneškodnění oprávněnou

osobou.

Upřesnění produkce odpadů musí být zpracováno v průběhu provozování posuzovaného záměru, v souladu s požadavky zákona č. 185/2001 Sb. a dalších prováděcích předpisů platných v oblasti odpadového hospodářství (vyhlášky MŽP č. 381 a 383/2001 Sb.).

Při dodržování předpisy stanovených požadavků není předpoklad, že u provozování záměru PB, dojde k vzniku kolizí v oblasti odpadového hospodářství.

Období výstavby

Trasa přeložky I/50 bude vedena přes zemědělské pozemky i zastavěné plochy města Bučovice, v části trasy pak v souběhu s železniční tratí č. 340 a tokem řeky Litava. Proto bude nutné provést poměrně velký rozsah zemních prací, realizovat přeložku železniční trati č. 340 a tři dílčí přeložky toku řeky Litava, včetně kácení stromových porostů a dalších dřevin (dle inventarizace porostů bude odstraněno 1419 stromů – 600 ks průměru kmene do 10 cm, 10 ks průměru kmene 80 až 100 cm, křoviny budou odstraněny z plochy 2 095 m²) a dále bude provedena demolice celkem 21 objektů (6 objektů obytných domků, 3 mostní objekty, 12 objektů různého charakteru). Z provedeného hrubého výčtu je zřejmé, že v období výstavby záměru PB dojde k produkci velkého množství odpadů, převážně spadajících do skupiny 17 – Stavební a demoliční odpady a kategorie O – ostatní odpad (bez nebezpečných vlastností).

Mimo stanoveného množství nevyužitelné zeminy 46 000 m² není bilance dalších druhů odpadů z výstavby záměru PB v podkladové projektové dokumentaci provedena. Dá se předpokládat, že využitelné druhy odpadů např. z demolic budou odvezeny k recyklaci a k dalšímu využití, nevyužitelné druhy odpadů budou odvezeny na skládku např. Kozlany ve vzdálenosti cca 7 až 10 km od místa výstavby. Biologicky rozložitelné odpady budou odvezeny do nejbližší kompostárny nebo spalovny apod.

Vlastní výstavba posuzovaného záměru PB, kterou je přeložka silnice I/50 a dalších souvisejících staveb, bude provedena dodavatelským způsobem, specializovanými stavebními firmami, které budou určeny výběrovým řízením. Smlouvy uzavřené s dodavatelem stavebních prací budou zahrnovat i požadavky na sledování a evidenci vznikajících odpadů z činností výstavby a na způsob jejich zneškodnění dodavatelem do ukončení prací. Výkazy o množství a doklady o způsobu zneškodnění odpadů budou předávány investorovi (oznamovateli) stavby záměru PB v termínu ukončení těchto prací.

3.3.4. B.III.4. Ostatní (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy – přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)

Hluk

Stacionární zdroje hluku:

Technická zařízení, jejichž provoz může tvořit stacionární zdroje hluku pro okolní venkovní prostor se u stavby posuzovaného záměru PB nebudou vyskytovat.

Mobilní (dopravní) zdroje hluku:

Mobilní zdroje hluku, které budou souviset s posuzovaným záměrem PB, bude tvořit silniční doprava projíždějící na hlavních komunikacích dotčeného území města Bučovice, po realizaci a zprovoznění stavby I/50 Bučovice, přeložka.

Deskriptorem pro hlukové zatížení venkovního prostoru z provozu silniční dopravy je ekvivalentní hladina akustického tlaku A, která je pro dopravu na pozemních komunikacích výpočtově stanovena pro celou denní (16 hod) a noční dobu (8 hod).

Hlukové emisní faktory pro mobilní zdroje jsou vyjádřeny hladinami akustického tlaku A v závislosti na druhu vozidla i na dalších okolnostech, stanovených podle standardních metodických materiálů a výpočtových postupů pro hodnocení vlivů hluku ze silniční dopravy. Výpočet předpokládaného příspěvkového hlukového zatížení chráněného venkovního prostoru staveb z provozu silniční dopravy na dotčeném území města Bučovice po realizaci a

zprovoznění trasy vlastního záměru PB (přeložka silnice I/50, délka 5,483 km) je podrobně je zpracován v Hlukové studii (viz samostatná příloha).

Pro časový horizont roku 2015, který výpočtově ověřuje vlivy při změně organizace dopravy na území města Bučovice po realizaci záměru PB, není k dispozici dopravní studie určující rozdělení dopravy pro hlavní komunikace v dotčeném území, proto byl zpracovatelem studie proveden pro tento časový horizont následující předpoklad.

Po zprovoznění záměru PB dojde k převedení složky tranzitní dopravy na nový úsek přeložky I/50 a stávající trasa silnice I/50, která prochází přes zástavbu města Bučovice se stane místní komunikací a bude převádět pouze složku cílové dopravy pro město Bučovice. Odhad složky cílové dopravy je stanoven z rozdílů intenzit dopravy mezi vjezdem do města Bučovice (sčítací úsek 6-0570) ve směru od Slavkova a mezi výjezdem z města Bučovice (sčítací úsek 6-0590) ve směru na Uherské Hradiště. Takto stanovená intenzita cílové dopravy je ve výpočtech zadána na úseky stávající trasy silnice I/50 vedené přes zástavbu města Bučovice. Složku tranzitní dopravy, která bude po realizaci záměru PB projíždět novou trasou přeložky silnice I/50 pak tvoří intenzita dopravy na výjezdu z města Bučovice (sčítací úsek 6-0590) ve směru na Uherské Hradiště.

Do zpracování výpočtového modelu dotčeného území pro časový horizont 2015 jsou u vlastní stavby komunikace přeložky I/50 zadána Protihluková opatření navržená projektovou dokumentací. Jedná se následující protihlukové stěny:

Protihluková stěna v km 2,995 – 3,310 vpravo, výška 3,0 – 3,5 m.

Protihluková stěna v km 3,880 – 4,400 vlevo, výška 3,50 m.

Protihluková stěna v km 4,410 – 4,730 vlevo, výška 3,50 m.

Protihluková stěna v km 1,920 – 2,480 vlevo, výška 3,00 m.

Protihluková stěna v km 5,095 – 5,405 vlevo, výška 3,50 m.

Protihluková stěna v km 2,550 – 2,958 vlevo, výška 3,0 m.

Mimo těchto protihlukových opatření technického charakteru je v projektové dokumentaci uvažováno s dalšími kompenzačními protihlukovými opatřeními u některých staveb (výměny oken).

Výsledky výpočtového modelování jsou v Hlukové studii zpracovány jednak ve formě map příspěvkového hlukového zatížení venkovního prostoru dotčeného území z provozu silniční dopravy pro denní a noční dobu, které je vyjádřeno hlukovými pásmy po 5 dB a jednak ve formě přehledu konkrétních hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v souboru 36 referenčních výpočtových bodů zadaných v chráněných venkovních prostorech vybraných staveb města Bučovice v blízkosti tras hlavních pozemních komunikací (stávající trasa I/50 a nová trasa přeložky silnice I/50).

Výpočet pak vyjadřuje příspěvkové hlukové zatížení venkovního prostoru na celém dotčeném území města Bučovice (v okolí stávající trasy I/50 a nové trasy přeložky silnice I/50) z provozu silniční dopravy, po změně organizace silniční dopravy vyvolané realizací navržené přeložky I/50 a při dopravním zatížení komunikací určeném uvedeným předpokladem zpracovatele studie. Z konkrétních hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku zjištěných v souboru 36 zadaných referenčních výpočtových bodů lze vyhodnotit změny příspěvkové hlukové zátěže z provozu silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb postavených v okolí tras hlavních komunikací na dotčeném území města Bučovice následovně.

Stavby, které jsou postaveny v okolí a podél stávající trasy silnice I/50:

Jedná se o referenční výpočtové body vyznačené na fotomapách dotčeného území (viz samostatná příloha) červenou barvou č. 1 až 17 (část Bučovice) a č. 18 až 23 (část Vícemilice), kde změna organizace dopravy na dotčeném území vyvolá následující snížení hlukové zátěže proti stávajícímu stavu v celé délce trasy.

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$ = snížení hlukové zátěže o -6,9 dB až -8,4 dB (část Bučovice)

$L_{Aeq\ 16h}$ = snížení hlukové zátěže o -6,9 dB až -7,0 dB (část Vícemilice)

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$ = snížení hlukové zátěže o -6,1 dB až -9,1 dB (část Bučovice)
 $L_{Aeq\ 8h}$ = snížení hlukové zátěže o -5,8 dB až -5,9 dB (část Vícemilice)

Lze konstatovat, že v chráněném venkovním prostoru před hlukově nejexponovanějšími fasádami staveb postavených v bezprostředním okolí stávající trasy silnice I/50 dojde po realizaci záměru PB k významnému a podstatnému snížení hlukové zátěže.

Při srovnání s hodnotami hygienických limitů hluku (bez korekce na starou hlukovou zátěž z dopravy) - $L_{Aeq\ 16h}$ = 60 dB a $L_{Aeq\ 8h}$ = 50 dB však především v noční době zůstane hluková zátěž chráněného venkovního prostoru před hlukově nejexponovanějšími fasádami staveb vyšší než hygienický limit hluku. Důvodem může být nepřesnost zanesená do zadání výpočtu podle provedeného předpokladu zpracovatele, kde byly zachovány poměry skladeb na dopravy především v počtech nákladních vozidel. Pro další stupeň projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka doporučujeme vypracovat dopravní studii s upřesněním počtů a sklady dopravy pro složku cílové dopravy města Bučovice, která bude projíždět po zprovoznění nové trasy přeložky po stávající trase silnice I/50 a následně zpracovat nový upřesňující výpočet hluku z dopravy pro tuto trasu. V případě potvrzení nadlimitního hlukového působení provozu dopravy na chráněný venkovní prostor staveb postavených v okolí této trasy doporučujeme řešit ochranu vnitřních chráněných prostorů v těchto stavbách opatření v souladu s požadavky novelizované normy ČSN 73 0532. Vzhledem k místním podmínkám v okolí stávající trasy silnice I/50 však nebude reálné zajištění požadovaných hodnot hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru u nejexponovanějších fasád staveb postavených v bezprostřední blízkosti komunikace stávající trasy silnice I/50 a musí být preferována opatření k zajištění ochrany vnitřních chráněných prostorů těchto staveb.

Pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí v těchto stavbách však realizace a zprovoznění navržené přeložky silnice I/50 prokazatelně přinese podstatné zlepšení podmínek ve sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy.

Stavby, ke kterým se nová trasa přeložky I/50 bude přibližovat:

Jedná se o referenční výpočtové body vyznačené na fotomapách dotčeného území (viz samostatná příloha) modrou barvou č. 24 až 30 (část Bučovice) a č. 31 až 36 (část Vícemilice) zadané u staveb, ke kterým se nová trasa přeložky bude přibližovat do vzdálenosti cca 100 m a kde vznikne předpoklad, že po zprovoznění přeložky budou tyto fasády staveb významněji zasaženy hlukem z této silniční dopravy a kde změna organizace dopravy na dotčením území vyvolá následující ovlivnění hlukové zátěže proti stávajícímu stavu.

Stavby v části Bučovice (výpočtové body č. 24 až 30)

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$ = zvýšení hlukové zátěže o +1,0 dB až +10,7 dB u staveb na ulicích U Litavy, Sokolovská, Zámecká, Nádražní

$L_{Aeq\ 16h}$ = snížení hlukové zátěže o -1,8 dB u staveb na ulici Nádražní

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$ = zvýšení hlukové zátěže o +1,3 dB až +13,0 dB u staveb na ulicích U Litavy, Sokolovská, Zámecká, Nádražní

$L_{Aeq\ 8h}$ = snížení hlukové zátěže o -0,8 dB až -2,0 dB u staveb na ulici Nádražní

Zjištěné zvýšení hlukové zátěže u fasád těchto staveb je především v noční době důvodem pro překročení použitého hygienického limitu hluku. Vzhledem k poměrně nízkým hodnotám překročení hygienického limitu hluku je reálné zajištění požadované ochrany těchto staveb podrobným dořešením rozměrových parametrů a poloh navržených protihlukových stěn v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka.

Stavby v části Vícemilice (výpočtové body č. 31 až 36)

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$ = u staveb na ulici Slovenská je zvýšení hlukové zátěže o +2,4 dB až +10,8 dB a snížení hlukové zátěže o -2,4 dB až -6,9 dB

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$ = u staveb na ulici Slovenská je zvýšení hlukové zátěže o +3,4 dB až

+12,7 dB a snížení hlukové zátěže o -1,4 dB až -5,8 dB

Obdobně jako u staveb na území v části Bučovice je zjištěné zvýšení hlukové zátěže u fasád těchto staveb především v noční době důvodem pro překročení použitého hygienického limitu hluku (mimo výpočtový bod č. 31, který je ovlivněn provozem dopravy na stávající ulici Slovenská). Vzhledem k poměrně nízkým hodnotám překročení hygienického limitu hluku je i zde reálné zajištění požadované ochrany těchto staveb podrobným dořešením rozměrových parametrů a poloh navržených protihlukových stěn v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka.

Podle provedeného rozboru se na území, kde se nová trasa přeložky bude přibližovat do vzdálenosti cca 100 m k uvedeným stavbám a kde vznikne předpoklad, že tyto stavby budou ovlivněny hlukem z provozu dopravy na nové trase přeložky se bude jednat o celkem cca 140 osob bydlících v těchto budovách, což je přibližně pouze 2,2% z celkového počtu obyvatel města Bučovice a ochrana venkovního prostoru těchto staveb je řešitelná ochranným opatřením technického charakteru.

Podle výsledků výpočtů příspěvkového hlukového působení provozu silniční dopravy na okolní venkovní prostor je vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) posouzen jako významný nový zdroj hluku, především pro venkovní prostor stávajících obytných staveb města Bučovice postavených do vzdálenosti cca 100 m od navržené trasy přeložky silnice I/50 a samostatně posuzovanou noční dobu.

Trasa přeložky (záměr PB) je navržena v souladu s platným ÚP města Bučovice, je vedena mimo plochy centrální zástavby města, přes plochy území města bez obytné zástavby nebo pouze s nízkou hustotou obytné zástavby. Ke stávající obytné zástavbě v části Vícemilice se komunikace přeložky I/50 přibližuje na konci navržené trasy. Podle provedeného rozboru se v obytných stavbách postavených v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky nachází cca 60 bytových jednotek s počtem přibližně 140 osob, což představuje pouze 2,2% z celkového počtu obyvatel města Bučovice.

Na základě vyhodnoceného výpočtového modelování hlukové zátěže z dopravy pro okolní venkovní prostor ve studii zpracované pro Oznámení záměru (podkladové materiály odpovídají úrovni přípravné dokumentace, předpoklad intenzity a skladby tranzitní dopravy na trase navržené přeložky I/50 proveden zpracovatelem studie) byl stanoven předpoklad pro reálné zajištění požadované ochrany chráněného venkovního prostoru obytných staveb postavených v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50, při splnění podmínky detailního dořešení rozměrových parametrů a poloh projektem navržených protihlukových stěn u komunikace přeložky, v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka.

Při splnění této podmínky bude vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) z hlediska hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb postavených na pásmu území města, které navazuje na trasu přeložky I/50, představovat podlimitní zdroj hluku z dopravy a jeho provozování bude v souladu s požadavky hygienických limitů hluku pro ochranu veřejného zdraví, před nepříznivými účinky hluku.

Z hlediska snížení hlukové zátěže venkovního prostoru z provozu dopravy bude mít realizace a zprovoznění vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) mnohem větší význam pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí ve stavbách postavených v bezprostřední blízkosti komunikace stávající trasy silnice I/50.

Podle výsledků výpočtového modelování přinese odklon tranzitní dopravy na trasu záměru PB významné snížení hlukové zátěže u nejexponovanějších fasád těchto staveb v části Bučovice o -6,9 dB až -8,4 dB v denní době a o -6,1 dB až -9,1 dB v noční době, v části Vícemilce o -6,9 dB až -7,0 dB v denní době a o -5,8 dB až -5,9 dB v noční době.

Toto podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru v centrální zástavbě města Bučovice a tím také významné zlepšení podmínek v této sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy, je pádným argumentem pro doporučení vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) k realizaci.

Období výstavby

Stavba posuzovaného záměru PB bude prováděna převážně na plochách tvořených pozemky zemědělské půdy, ostatní plochy apod., nebo pozemcích komunikací, dráhy, vodního toku apod. Z hlediska platných předpisů v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku se jedná o plochy, které nejsou chráněným venkovním prostorem a podmínky ochrany před hlukem se zde nestanovují. V některých částech se však nová trasa přeložky silnice I/50 bude přibližovat k plochám stávající zástavby města Bučovice.

K podrobnějšímu vyhodnocení hlukových vlivů z období výstavby posuzovaného záměru PB není v této fázi dostatek konkrétních údajů. Vzhledem k charakteru a velikosti dopravní stavby se budou vyskytovat fáze výstavby vyžadující intenzivní nasazení stavebních mechanismů a stavební dopravy (demolice objektů, zemní práce apod.), jejichž provoz bude způsobovat významnější hlukové ovlivnění okolního venkovního prostor. Vlastní výstavba přeložky silnice bude rozdělena na etapy a podle prováděného úseku bude odpovídat i časové a místní působení hlukové zátěže ze stavební činnosti na okolí trasy přeložky.

V důsledku rozsahu prováděných prací bude celková doba výstavby rozložena na delší časové období.

Pro maximální eliminaci možného obtěžování hlukem ze stavební činnosti v okolí míst prováděné výstavby bude postupováno podle následujících zásad a při zajištění následujících opatření:

- veškeré stavební činnosti budou prováděny pouze v denní době se zahájením po 07 h a s ukončením před 21 h a koordinovány tak, aby nedocházelo k překračování hygienického limitu $L_{Aeq,s} = 65$ dB v okolích chráněných venkovních prostorech,
- bude určen zodpovědný pracovník dodavatele stavby za provádění stavebních prací a jeho jméno, včetně kontaktů bude vyvěšeno na veřejnosti přístupném místě,
- termín i zajištění průběhu stavebních prací bude oznámeno a projednáno s příslušným pracovištěm orgánu ochrany veřejného zdraví,
- organizací prací, personálním a technickým vybavením bude na maximum zkrácen průběh provádění hlukově významných stavebních činností,
- pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.

Při dodržení těchto zásad a opatření lze považovat realizaci výstavby posuzovaného záměru PB za proveditelnou a pro okolní chráněný venkovní prostor v dotčeném území města Bučovice za částečně hlukově obtěžující, ale z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze hlukovou zátěž z tohoto přechodného období výstavby záměru PB považovat za únosnou, bez předpokladu přímého ohrožení zdraví obyvatelstva.

Vibrace

Posuzovaný záměr PB, který bude dopravní stavbou, nebude obsahovat žádná zařízení, jejichž provoz by způsoboval vibrace o hodnotách a ve frekvencích překračujících povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost stavebních objektů.

Období výstavby

Rovněž nadlimitní působení vibrací, vyvolané stavební činností nebo stavební dopravou při realizaci záměru PB, na budovy obytných souborů rozmístěných v okolí trasy přeložky nebo v okolí příjezdových tras ke stavbě, není předpokládáno.

Rizika havárií, záření, zápach, jiné výstupy

Rizika vzniku provozních havárií způsobených vlastní stavbou posuzovaného záměru PB nejsou reálná ani pravděpodobná.

Nelze však vyloučit potencionální riziko možné havárie způsobené dopravní nehodou vozidel, např. přepravujících nebezpečné látky vodám apod. Jedná se zejména o přepravu ropných produktů a možného následného znečištění vody i půdy v okolí trasy přeložky silnice I/50, při úniku těchto látek z havarovaného přepravního vozidla. Za účelem ochrany před možným únikem ropných látek do vodotečí v dotčeném území jsou před každým zaústěním odvodňovacího příkopu navrženy mobilní normé stěny. Celkový počet normých stěn je 36 ks. Pravděpodobnost tohoto rizika je však obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie musí být řešeny a odstraněny speciálně vyškolenými záchranářskými složkami.

Zdroje záření, zápachu nebo jiných výstupů s škodlivými dopady na životní prostředí se u provozování vlastního záměru PB nebudou vyskytovat.

Období výstavby

Rovněž pro období výstavby záměru PB se s používáním těchto zdrojů nebo zařízení neuvažuje, vlivy se nebudou vyskytovat.

3.3.5. B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)**Období výstavby**

Problematika terénních úprav a zásahů do krajiny vyvolaných výstavbou posuzovaného záměru PB byla odborně posouzena ve Studii vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz (viz samostatná příloha) s následujícími závěry.

Vlivem realizace záměru nebudou významně změněny vlastnosti primární krajinné struktury. Přeložky koryta Litavy je možné považovat vzhledem k jeho aktuálnímu stavu (meliorační napřímené a zahloubené koryto) za zcela akceptovatelné. Trasa záměru nezasahuje do žádných zvláště chráněných území. Záměrem budou dotčeny obecně jmenované krajinné prvky niva a vodní tok. Zásah do významného krajinného prvku vodní tok je vzhledem k jeho výše popsanému stavu akceptovatelný. Prostor Litavské nivy je v centrální části zájmového území "překryt" zastavěným územím Bučovic a zbývající partie nivy jsou intenzivně zemědělsky využívány - zásah do VKP niva je z těchto důvodů hodnocen jako akceptovatelný.

ÚDAJE O VÝSTUPECH - shrnutí

Z hlediska vyhodnocených provozních výstupů u posuzovaného záměru PB jsou s ohledem na druh záměru, kterým je dopravní stavba přeložky v části trasy významného silničního tahu I/50 (E50) o délce 5,483 km, zjištěny nejvýznamnější vlivy ve sledované složce životního prostředí charakteristické pro provoz automobilové dopravy, kterou je:

- hluk z dopravy ve vztahu k okolnímu venkovnímu prostoru

Podle výsledků výpočtů příspěvkového hlukového působení provozu silniční dopravy na okolní venkovní prostor je vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) posouzen jako významný nový zdroj hluku, především pro venkovní prostor stávajících obytných staveb města Bučovice postavených okolo nové trasy přeložky silnice I/50. Podle výpočtového modelování hlukové zátěže z dopravy však bude reálné zajištění požadované ochrany chráněného venkovního prostoru obytných staveb postavených v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50, a to při splnění předpokladu detailního dořešení rozměrových parametrů a poloh projektem navržených protihlukových stěn u komunikace přeložky v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka. Při splnění tohoto předpokladu bude vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) z hlediska hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb postavených na pásmu území města, které navazuje

na trasu přeložky I/50, představovat podlimitní zdroj hluku z dopravy a jeho provozování bude v souladu s požadavky hygienických limitů hluku pro ochranu veřejného zdraví, před nepříznivými účinky hluku. Z hlediska zjištěného snížení hlukové zátěže venkovního prostoru z provozu dopravy bude mít realizace a zprovoznění vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) mnohem větší význam pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí ve stavbách postavených v bezprostřední blízkosti komunikace stávající trasy silnice I/50.

Toto podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru v centrální zástavbě města Bučovice a tím také významné zlepšení podmínek ve sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy je pádným argumentem pro doporučení vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) k realizaci.

V dalších posuzovaných složkách provozních výstupů lze u posuzovaného záměru PB považovat za významnější vliv na znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy.

Z vyhodnocených výsledků výpočtů je však zřejmé, že příspěvkové imisní znečištění ovzduší z provozu silniční dopravy bude po realizaci a zprovoznění záměru PB u všech sledovaných znečišťujících látek významně nižší než jsou hodnoty imisních limitů vyhlášených pro ochranu zdraví lidí a vlastní posuzovaný záměr PB lze tedy z hlediska dotčeného území města Bučovic hodnotit jako prokazatelně podlimitní zdroj znečišťování ovzduší.

Další hodnocené provozní výstupy z hlediska možných vlivů na sledované složky životního prostředí a ochrany veřejného zdraví (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach aj.) u druhu posuzovaného záměru PB (dopravní stavba) jsou klasifikovány jako vlivy málo významné a podlimitní, bez nutnosti řešení jejich eliminace pomocí doplňujících nebo speciálních ochranných opatření.

Pro období výstavby posuzovaného záměru PB bude vzhledem k rozsahu stavby nejvýznamnějším výstupem produkce odpadů vznikajících z velkého rozsahu zemních prací, realizované přeložky železniční trati č. 340 a tří dílčích přeložek toku řeky Litava, kácení stromových porostů i dalších dřevin (dle inventarizace porostů bude odstraněno 1419 stromů – 600 ks průměru kmene do 10 cm, 10 ks průměru kmene 80 až 100 cm, křoviny budou odstraněny z plochy 2 095 m²) a dále s prováděných demolic celkem 21 objektů (6 objektů obytných domků, 3 mostní objekty, 12 objektů různého charakteru). Využitelné druhy odpadů např. z demolic budou odvezeny k recyklaci a k dalšímu využití, nevyužitelné druhy odpadů budou odvezeny na skládku např. Kozlany ve vzdálenosti cca 7 až 10 km od místa výstavby. Biologicky rozložitelné odpady budou odvezeny do nejbližší kompostárny nebo spalovny apod. Za zneškodnění odpadů z výstavby bude odpovídat dodavatel stavby, výkazy o množství a doklady o způsobu zneškodnění odpadů budou předávány investorovi v termínu ukončení těchto prací.

Z období výstavby záměru PB lze předpokládat významnější hlukové ovlivnění okolního venkovního prostoru a znečišťování ovzduší, především z fází výstavby vyžadujících intenzivní nasazení stavebních mechanismů a stavební dopravy (demolice objektů, zemní práce apod.). Při dodržení doporučených zásad a potřebných opatření k provádění těchto prací budou výstupy v těchto složkách pro okolní zástavbu v dotčeném území města Bučovice částečně obtěžující, ale realizace posuzovaného záměru PB proveditelná a z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze hlukovou zátěž i možné znečištění ovzduší z tohoto přechodného období považovat za únosné, bez předpokladu přímého ohrožení zdraví obyvatelstva.

V další hodnocených provozních výstupech (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach aj.) nejsou z období výstavby záměru PB předpokládány žádné významné vlivy na sledované složky životního prostředí a ochranu veřejného zdraví.

Výstavbou záměru PB vyvolané terénní úpravy a zásahy do krajiny jsou z hlediska sledovaného území posouzeny jako akceptovatelné, bez dalších požadavků.

CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU

Velikost – posuzovaný záměr PB je liniovou dopravní stavbou, která přeložkou nové trasy silnice I/50 (E50) v délce 5,483 km řeší odklonění tranzitní dopravy mimo centrální část zástavby města Bučovice. Vzhledem k navržené poloze přeložky, jejíž trasa prochází částečně přes zastavěnou část města Bučovice a je vedena v souběhu s železniční tratí č. 340, tokem řeky Litava bude nutná realizace dalších navazujících staveb pro zachování dopravní obslužnosti města i dalšího území na jih od města Bučovice. Dále bude nutná přeložka železniční tratě č. 340 Brno – Uherské Hradiště, tři dílčí přeložky řeky Litava a přeložky sítí technické infrastruktury ležící v nové trase přeložky silnice I/50.

Z tohoto pohledu pak lze záměr PB označit jako dopravní stavbu středního rozsahu, která dosahuje příslušné limity zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, pro předmět posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Kumulace jeho vlivů s vlivy jiných záměrů – trasa přeložky je navržena v souladu s platným Územním plánem města Bučovice. Na této části území obce Bučovice není připravován jiný obdobný záměr s charakterem liniové dopravní stavby.

Proto není předpokládána ani reálná možnost kumulace vlivů posuzovaného záměru PB v rozhodujících sledovaných složkách životního prostředí (hluk a znečištění ovzduší) s jinými záměry obdobného charakteru.

Využívání přírodních zdrojů – vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude mít žádné požadavky na využívání přírodních zdrojů. Realizace dopravní stavby posuzovaného záměru PB bude vyžadovat pouze jednorázové nároky na stavební materiály i suroviny, dále vyvolá výstavba rozsáhlejší nároky na trvalý zábor ZPF, pozemky PUPFL výstavbou nebudou dotčeny. Jednorázové materiální nároky na výstavbu záměru PB budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben.

Z těchto důvodů nebude vlastní provozování záměru PB nárokovat žádné využívání přírodních zdrojů.

Produkce odpadů – vzhledem k charakteru záměru PB není z provozování přeložky silnice I/50 očekávána žádná významnější produkce odpadů. Velký, ale pouze jednorázový objem a rozsah druhů odpadů vznikne z období výstavby posuzovaného záměru PB. Za zneškodnění odpadů z výstavby, v souladu s platnými předpisy, bude odpovídat vybraný dodavatel stavby. Z průběhu běžného provozování záměru PB nebude docházet k žádné významnější produkci odpadů.

Znečišťování životního prostředí a vlivy na veřejné zdraví – účelem realizace záměru PB je odvedení tranzitní dopravy silnice I/50 (E50) mimo zástavbu centrální části Bučovic, proto je nutné hodnotit vlivy nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy (hluk a ovzduší) z pohledu celého dotčeného území města Bučovice.

Vzhledem k intenzitám a skladě dopravy bude provoz dopravy na nové trase přeložky významným zdrojem uvedeného znečištění pro okolí této komunikace. Podle provedeného rozboru se však v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky nachází stavby s cca 60 bytovými jednotkami a počtem přibližně 140 osob, což představuje pouze 2,2% z celkového počtu obyvatel města Bučovice, zatím co v okolí stávající trasy silnice I/50 žije a bydlí cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice.

Podle výpočtového modelování bude reálné zajištění požadované hlukové ochrany obytných staveb v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50 protihlukovými stěnami. Přemístění tranzitní dopravy mimo centrální část města však přinese velmi významné a podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru a tím také výrazné zlepšení podmínek životního prostředí i ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy. V návaznosti na popsané změny organizace dopravy záměrem PB dojde v centrální části města Bučovice také k určitému snížení znečištění ovzduší, i když příspěvkové znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy je na celém dotčeném území nižší než jsou imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí.

Při souhrnném posouzení nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy, z pohledu celého dotčeného území města Bučovice, je posuzovaný záměr PB nutné hodnotit jako pozitivní vliv z hlediska snížení stávajícího znečišťování životního prostředí i zlepšení podmínek veřejného zdraví.

Jiné významné znečišťování životního prostředí s možnými vlivy na veřejné zdraví není u posuzovaného záměru PB aktuální.

Rizika havárií zejména vzhledem k navrženému použití látek a technologií – u typu stavby posuzovaného záměru PB nejsou rizika vzniku havarijních situací předpokládána. Pravděpodobnost rizika vyvolaného např. dopravní nehodou je obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie musí být řešeny a odstraněny speciálně vyškolenými záchranářskými složkami.

4. ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Posuzovaný záměr PB je dopravní stavbou, která tvoří novou přeložku silnice I/50 (E50) o délce 5,483 km na území města Bučovice. S ohledem na rozsah navazujících staveb (přeložka železniční tratě, dílčí přeložky řeky, mostní objekty, dostavby a úpravy křižujících komunikací apod.) lze záměr PB označit jako dopravní stavbu středního rozsahu. Jak je typické pro stavby dopravního charakteru budou nejvýznamnější vlivy představovat nároky na zábor půdy, požadavky na materiálové vstupy pro vlastní výstavbu a z hlediska provozních vlivů to bude působení hluku a znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy. Podle vyhodnocených vstupních i výstupních údajů posuzovaného záměru PB v předcházející části B, je možné zjištěné dosahy provozních vlivů z působení hluku i na znečištění ovzduší posoudit jako vlivy místního významu. Realizace záměru PB a odvedení složky tranzitní dopravy silnice I/50 (E50) z centrální části města Bučovice však bude představovat významné snížení stávajícího zatížení z provozu silniční dopravy v centrální části města, včetně zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Vlivy související s výstavbou i s provozováním záměru PB jsou podle jejich vyhodnocení sledovatelné pouze na území města Bučovice (včetně jeho místní části Vícemilice).

Z těchto důvodů je možné jako dotčené území pro realizaci záměru PB vymezit pouze plochu území města Bučovice (včetně jeho místní části Vícemilice) a k takto vymezenému území se vztahují údaje o stavu životního prostředí posouzené v této části.

4.1. C.1. Výčet nejzávažnějších enviromentálních charakteristik dotčeného území (například územní systémy ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území)

Město Bučovice leží v údolí říčky Litavy na mezinárodní silnici I/50 (E50) mezi městy Brno a Uherské Hradiště, městem prochází železniční trať ČD č. 340 Brno – Uherské Hradiště. Z hlediska typologie krajiny se území města Bučovice nachází v oblasti patřící podle reliéfu do krajiny plošin a pahorkatin, z hlediska krajinného pokryvu se město Bučovice nachází na plochách orných půd, nejbližší souvislé plochy s lesním pokryvem se nachází jižním směrem od města a patří k pohoří Ždánického lesa.

Poloha města Bučovice a jeho širšího okolí je zřejmá z doloženého řezu topografické mapy. Základní enviromentální charakteristiky širšího sledovaného území jsou ve vztahu k záměru PB popsány ve Studii vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz (viz např. samostatná příloha).

Obr. č. 5. Poloha města Bučovice a jeho okolí



Územní systémy ekologické stability krajiny - V návaznosti na hydrofilní biokoridor Litavy je v územním plánu vymezeno několik větších souvislých ploch, které pravděpodobně (územní plán vymezuje pouze plochy ÚSES bez rozlišení typu prvku) představují návrhové plochy hydrofilních biocenter:

- lokální biocentrum situované západně od Maref: biocentrum je situováno mimo přímý vliv záměru;
- lokální biocentrum situované při západním okraji zástavby Bučovic: návrhová plocha biocentra situovaná v prostoru mezi okrajem zástavby Bučovic a trasou záměru, plocha biocentra není ve střetu se záměrem, protože vymezení biocentra v územním plánu (na plochách aktuálně využívaných jako orná půda) zohledňuje vedení trasy záměru;
- lokální biocentrum situované při východním okraji zástavby Bučovic: vymezení biocentra v územním plánu (v aktuálním stavu vodní plochy a mokřady) zohledňuje vedení trasy záměru;
- lokální biocentrum vložené do variantní trasy regionálního biokoridoru RK 1514 (dle trasy vymezené v koncepci ochrany přírody a krajiny jihomoravského kraje 2003). Biocentrum je situováno ve vazbě na tok Litavy v místě, kde variantní trasa regionálního biokoridoru RK 1514 překonává údolí Litavy (v aktuálním stavu je podstatná část biocentra navržena na plochách orné půdy), vymezení biocentra v územním plánu respektuje trasu záměru, je však zřejmé, že vzhledem k regionálnímu významu biokoridoru je třeba v místě, kde trasa záměru kříží regionální biokoridor, zohlednit tuto skutečnost v řešení navazujících ploch, tak aby byla v rámci možností co nejvíce usnadněna migrační funkce biokoridoru (snížením návrhové rychlosti, vegetačními a terénními úpravami bezprostředního okolí komunikace).

Území evropské ekologické sítě (EECONET - představuje soubor prvků ekologické sítě celoevropského významu, zahrnuje plochy a koridory, které na území našeho státu v hrubých rysech korespondují s vybranými biocentry a trasami biokoridorů nadregionálního významu). Území "předběžně" zahrnuté mezi plochy ECONET se v okolí posuzovaného záměru nenachází.

Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky - Z kategorií zvláště chráněných území nejsou přímo dotčena žádná. V blízkém okolí trasy záměru se nachází:

- přírodní památka Baračka situovaná při jihovýchodním okraji vsi Kloboučky (mimo vizuálně dotčené území),

- přírodní památka Žlíbek situovaná mezi Mouřínovem a Rašovicemi (mimo vizuálně dotčené území),
- přírodní rezervace Šěvy situovaná mezi Mouřínovem a Marefy (mimo vizuálně dotčené území),
- přírodní rezervace Hašky situovaná mezi Černčínem a Milonicemi (mimo vizuálně dotčené území),
- přírodní památka Roviny situovaná mezi Černčínem a Milonicemi (mimo vizuálně dotčené území),
- národní přírodní památka Malhotky situovaná mezi Nevojicemi a Letošovem (mimo vizuálně dotčené území),
- přírodní rezervace Člupy situovaná severně od Maref na pohledově výrazném hřbetu odkud je vizuálně vnímatelná podstatná část trasy záměru - vzhledem ke vzdálenosti od záměru a s ohledem na umístění záměru v intenzivně využívaném území je možné toto ovlivnění považovat za akceptovatelné.

V blízkém okolí záměru se z obecně vyjmenovaných významných krajinných prvků nachází lesy, vodní toky, rybníky a údolní nivy.

Trasou záměru jsou přímo dotčeny VKP vodní toky (Litava, Žlebový potok) a navazující VKP nivy. Vzhledem ke skutečnosti, že jsou v dotčených úsecích meliorovaných toků navrženy jejich rekultivace, je možné zásahy do těchto VKP považovat za akceptovatelné. VKP lesy jsou dotčeny pouze nepřímo - vizuálně. Vzhledem k umístění trasy záměru v intenzivně využívaném území je toto ovlivnění zcela akceptovatelné.

Trasa záměru přímo neovlivňuje žádný z registrovaných krajinných prvků (dle koncepce ochrany přírody a krajiny JMK). V okolí záměru se nachází tři registrované krajinné prvky:

- dva prvky situované na svazích severozápadně od Maref (postagrární polohy bývalých terasových zahrádek v prudkých svážných územích) ležící mimo potenciálně vizuálně dotčené území;
- sad situovaný jižně od Maref na hranici potenciálně vizuálně dotčeného území (vliv záměru na tento prvek nemůže být pokládán za významný)

Trasa záměru je situována při hranici přírodního parku Ždánický les. Hranice parku je v předmětném úseku litavské nivy vedena podél náspu železniční trati (prostor přírodního parku se nachází jižně od trati). Východní partie záměru se tak dostává do okrajové části plochy parku.

Přímý vliv záměru v místě jeho realizace je vzhledem k hodnotám chráněným v rámci přírodního parku a s přihlédnutím k aktuálnímu stavu bezprostředního okolí záměru možné hodnotit jako zcela akceptovatelný.

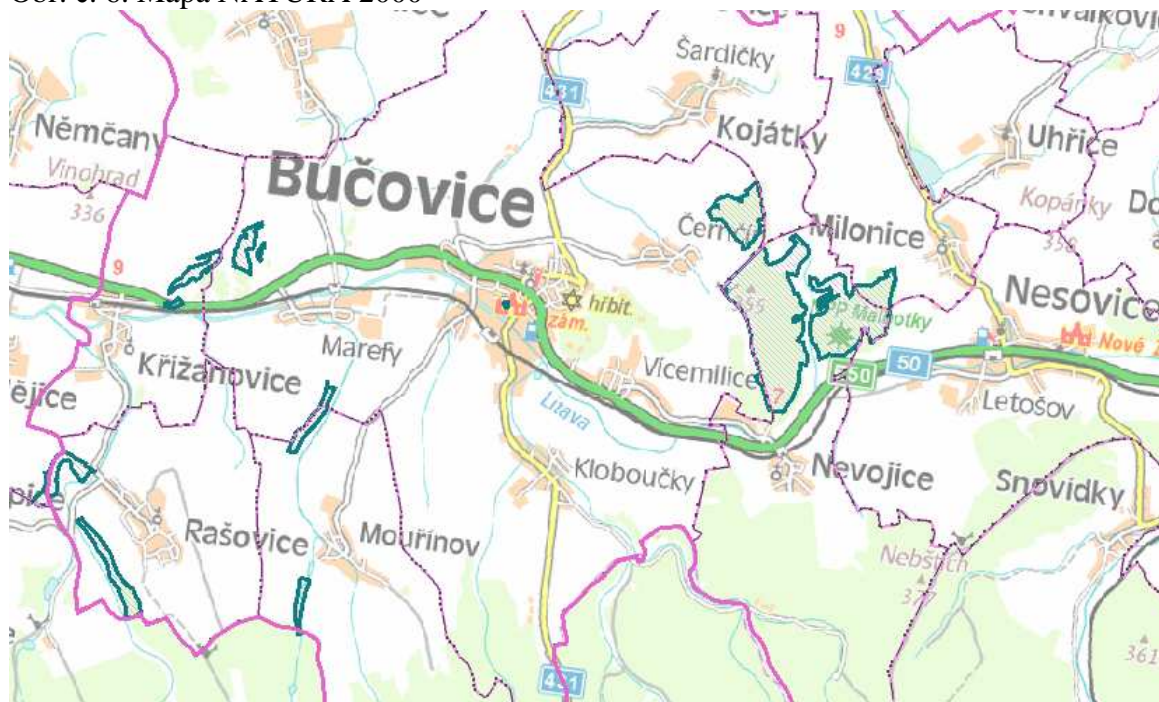
Natura 2000 - Do dotčeného území výstavbou záměru PB ani do jeho širšího okolí, nezasahuje žádná vyhlášená nebo navržená ptačí oblast ani žádná vyhlášená nebo navržená evropsky významná lokalita soustavy Natura 2000. V blízkém okolí záměru se nachází následující evropsky významné lokality:

CZ0623775 Bučovice - zámek: předmětem ochrany je půdní stanoviště bučovického zámku, kde se nachází letní kolonie netopýra velkého (*Myotis myotis*);

CZ0624097 Šěvy: předmětem ochrany jsou evropsky významná stanoviště polopřirozených suchých trávníků a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) a panonské sprašové trávníky, na lokalitě se také vyskytuje koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*);

CZ0624062 Černecký a Milonický hájek: předmětem ochrany jsou evropsky významná stanoviště polopřirozených suchých trávníků a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*), panonské dubohabřiny a eurosibiřské stepní doubravy s výskytem střevličníku pantoflíčku (*Cypripedium calceolus*).

Obr. č. 6. Mapa NATURA 2000



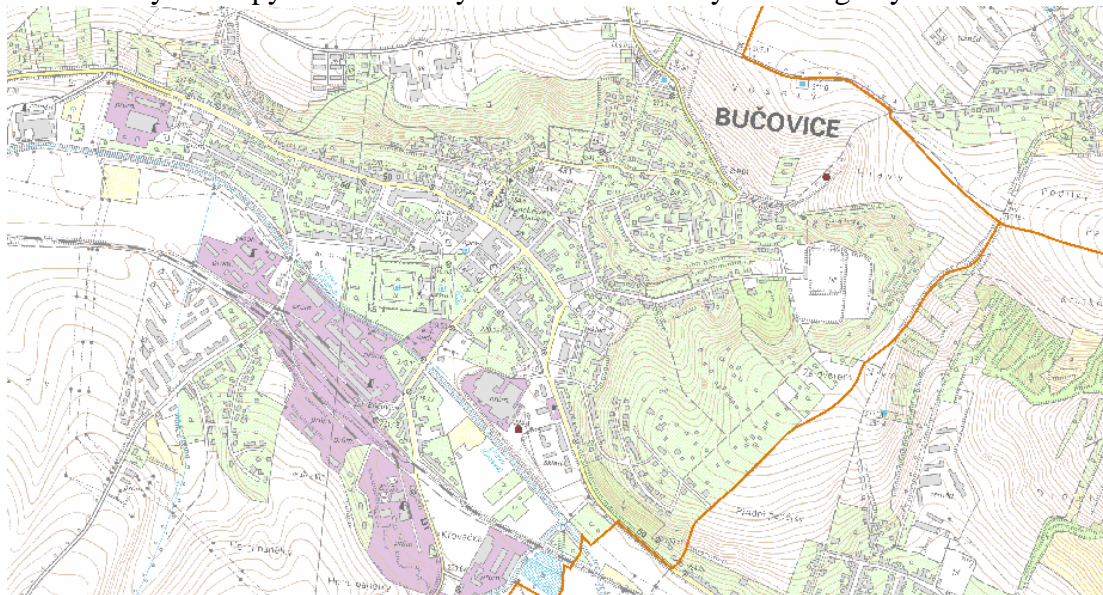
Žádná z těchto lokalit není se záměrem PB v bezprostředním kontaktu a lokality tedy nebudou záměrem přímo ohroženy.

Území historického, kulturního nebo archeologického významu - První písemné zmínky o Bučovicích jako městečku pochází z roku 1322. Předpokládá se však dřívější existence městečka, což dokládá objev z konce roku 2000, který prokazuje, že v prostoru dnešní zámecké zahrady a dvora stával v 1. polovině 13. století velký kamenný kostel. Město je hospodářským a vzdělávacím střediskem oblasti, je zde rozvinuta i podnikatelská sféra a průmyslová výroba. V současné době zahrnuje město Bučovice místní části Černčín, Kloboučky, Marefy a Vícemilice s více než 6 000 obyvateli. Celková katastrální výměra území města je 4 296 ha a leží v nadmořské výšce přibližně 230 m n.m.

Území hustě zalidněné a zatěžované nad míru únosného zatížení – Za území hustě zalidněné lze označit zástavbu města, která se rozvíjela v okolí historické trasy silnice Brno – Uherské Hradiště a dále vlastní centrum města. Pásmo stávající obytné zástavby města v okolí původní trasy silnice I/50 pak lze považovat za území zatěžované nad míru únosného zatížení, především hlukem z intenzivní silniční dopravy.

Staré ekologické zátěže - Podle www.geoportal.cenia.cz jsou na k.ú. Bučovice zaznamenána 2 místa staré ekologické zátěže, na severu k.ú. v lokalitě Hlavy (pravděpodobně stará skládka) a v lokalitě průmyslové zóny u řeky Litavy.

Obr. č. 7 Výřez mapy Bučovice s vyznačením míst starých ekologických zátěží



Extrémní poměry – Na ploše dotčeného území výstavbou záměru PB nebyly z hlediska jeho posuzovaných nejzávažnějších enviromentálních charakteristik zjištěny žádné extrémní poměry, v jejichž důsledku by nebylo možné provést realizaci záměru PB v projektem navrženém řešení.

4.2. C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území (například ovzduší a klima, voda, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje, fauna a flóra, ekosystémy, krajina, obyvatelstvo, hmotný majetek, kulturní památky)

Ovzduší a klima – Klimatické poměry na dotčeném území jsou určeny zeměpisnou a výškovou polohou, reliéfem krajiny, srážkovými i rozptylovými podmínkami atd. Základní údaje o dotčeném území jsou čerpány ze zpracované rajonizace klimatických oblastí (E. Quitt). Podle tohoto podkladu území města Bučovice patří do teplé oblasti T 2, která je charakterizována následujícími dlouhodobými průměrnými klimatickými údaji.

Tab. č. 3 Průměrné klimatické údaje

Údaj	T 2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou nad 10° C	160 - 170
Počet mrazivých dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18 až 19
Průměrná teplota v dubnu	8 až 9
Průměrná teplota v říjnu	7 až 9
Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Vzhledem k otevřenému a pouze mírně zvlněnému terénu je dotčené území dobře provětrávané, s dobrými rozptylovými podmínkami.

Úroveň znečištění ovzduší nad konkrétním územím je dána zjištěnou hmotnostní koncentrací sledované látky (měřením nebo modelováním). Situace stavu znečištění vnějšího ovzduší je objektivně vyhodnocována např. z dlouhodobě prováděných měření imisních koncentrací sledovaných látek. Pro tyto účely je na území ČR provozována síť měřících stanic kvality ovzduší (rozmístěných především v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší, konkrétně v Jihomoravském kraji je malý počet měřících stanic) a výsledky dlouhodobých měření jsou publikovány Českým hydrometeorologickým ústavem Praha - Úsek ochrany čistoty ovzduší (výsledky např. na internetové stránce www.chmi.cz).

Přímo na dotčeném území města Bučovice ani v jeho blízkém okolí žádná z měřících stanic není provozována.

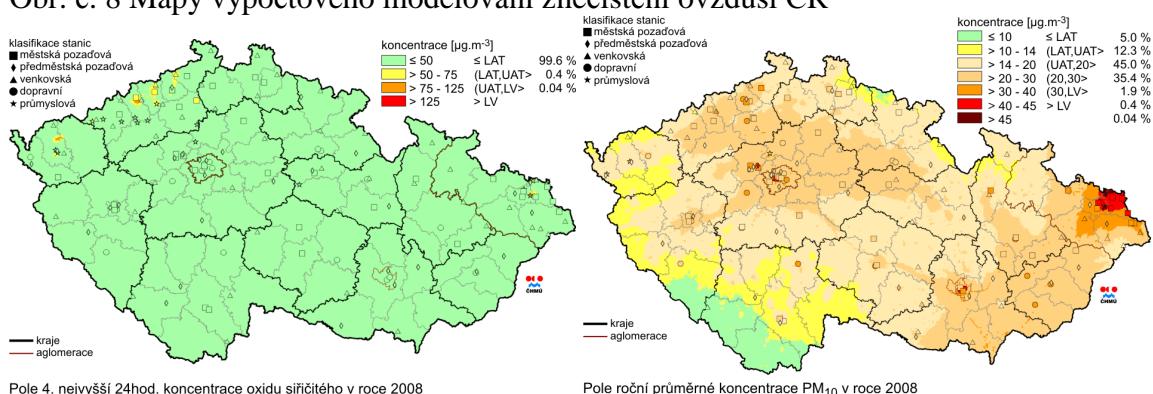
Pouze pro orientační posouzení celkové úrovně znečištění vnějšího ovzduší na dotčeném území je využito údajů z Tabulární ročenky 2008 – ČHMÚ ze stanice ozn. BVYSM, která je provozována ČHMÚ ve městě Vyškov – Manuální měřící program. Z této měřící stanice jsou k dispozici údaje pro tyto znečišťující látky SO₂, PM₁₀, NO₂, B(a)P. V následující tabulce jsou uvedeny naměřené imisní koncentrace, které jsou srovnány s cílovými imisními limity vyhlášenými nařízením vlády č. 597/2006 Sb. pro ochranu zdraví lidí.

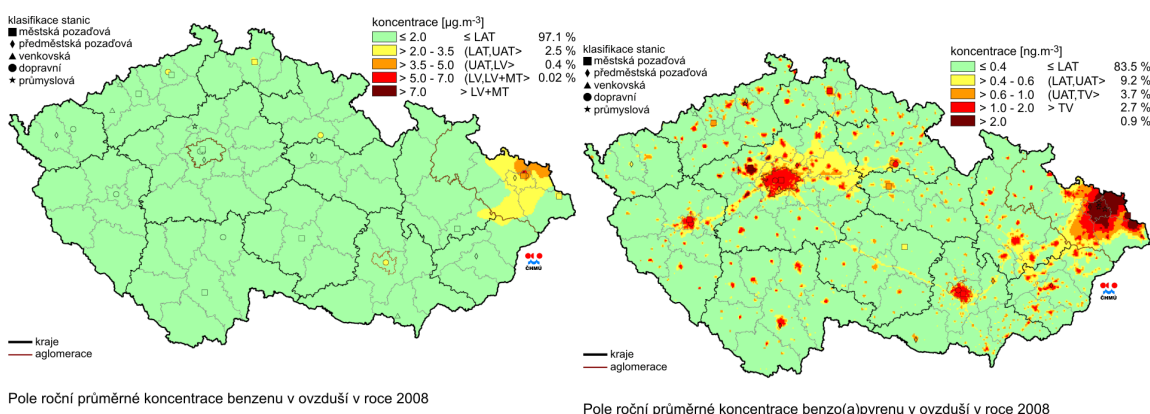
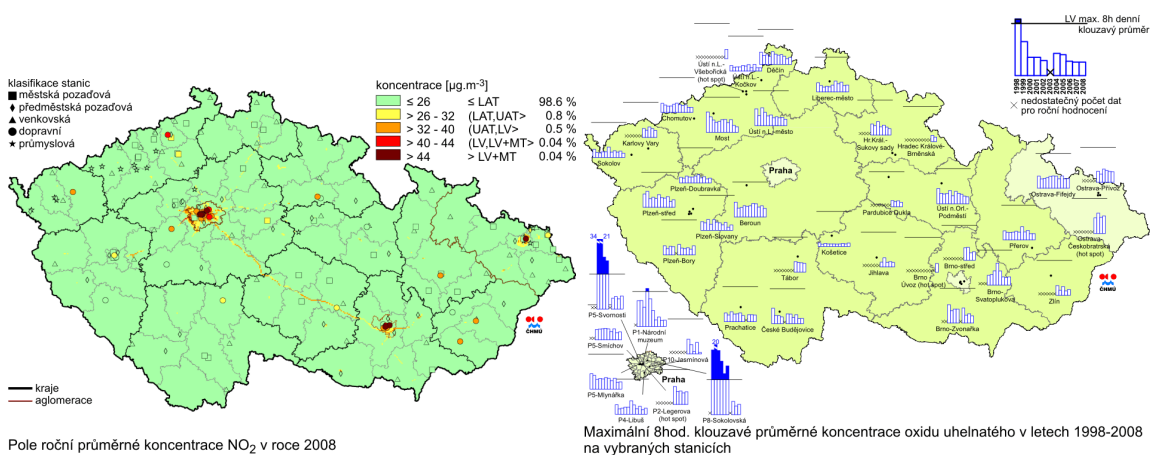
Tab. č. 4 Údaje o znečištění ovzduší

Znečišťující látka	BVYSM	Cílový imisní limit
SO ₂	max. 19,0 µg.m ⁻³	24 h – 125,0 µg.m ⁻³
PM ₁₀	max. 70,0 µg.m ⁻³	24 h – 50,0 µg.m ⁻³
PM ₁₀	19,1 µg.m ⁻³	1 rok – 40,0 µg.m ⁻³
NO ₂	15,7 µg.m ⁻³	1 rok – 40,0 µg.m ⁻³
B(a)P	0,8 ng.m ⁻³	1 rok – 1,0 ng.m ⁻³

Pro doplnění stavu znečištění ovzduší na území města Bučovice jsou dále doloženy mapy s výsledky výpočtového modelování některých základních znečišťujících látek pro území ČR za rok 2008, které je prováděno rovněž ČHMÚ.

Obr. č. 8 Mapy výpočtového modelování znečištění ovzduší ČR





Stávající stav znečištění ovzduší dotčeného území je rovněž podrobně posouzen v Příspěvkové rozptylové studii (viz samostatná příloha) s následujícími závěry.

Vyhodnocení imisního zatížení na základě Sdělení OOO MŽP ČR:

Podle informací o znečištění ovzduší a dalších určených kritérií jsou MŽP – odbor ochrany ovzduší, vymezeny oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Pro zónu Jihomoravského kraje je vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší zpracováno pro územní jednotky podle obvodů stavebních úřadů a vyjádřeny jsou procentem plochy územní jednotky.

Podle dat shromážděných za rok 2007 (Věstník MŽP – únor 2009) je pro územní jednotku SÚ Bučovice velikost oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší vymezena 3,4% plochy území znečištěné PM_{10} (d IL) a 0,6% plochy území znečištěné benzo(a)pyrenem, bez přesnější identifikace těchto ploch.

Podle dat shromážděných za rok 2008 (Věstník MŽP – duben 2010) již není pro územní jednotku SÚ Bučovice vymezena žádná oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Vyhodnocení stávajícího imisního zatížení dle Krajské rozptylové studie Jihomoravského kraje:

Dle údajů Krajské rozptylové studie Jihomoravského kraje je situace v lokalitě následující:

Průměrné roční koncentrace NO_2 jsou v předmětné lokalitě na úrovni 25 až 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit je 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tedy stávající vypočtené hodnoty dosahují cca poloviny platného imisního limitu. Drtivou většinu imisního zatížení touto škodlivinou činí automobilová doprava. Ta se podílí na 90% imisního zatížení touto škodlivinou. Maximální hodinové koncentrace NO_2 se v lokalitě pohybují na úrovni 110 až 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Pro škodlivinu PM_{10} platí následující: Nejvyšší průměrné roční koncentrace PM_{10} jsou na úrovni 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit je 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tedy stávající hodnoty jsou podobně jako u škodliviny NO_2 pod hranici platných imisních limitů. Pro škodlivinu PM_{10} platí, že podíl automobilové dopravy na imisním zatížení je cca 40 – 60 %, dalších 30 % tvoří malé zdroje znečišťování ovzduší, především spalování fosilních paliv a komunálního odpadu v domácích kotelnách.

Nejvyšší denní koncentrace PM_{10} se pohybují na úrovni vyšší než $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, což je hodnota imisního limitu. Ovšem součástí imisního limitu je povolená doba překročení. Ta je na úrovni 35 dnů za rok. V Bučovicích se četnosti překročení imisního limitu pohybují na úrovni 31 až 32 dnů za rok. Tedy těsně pod povolenou dobou překročení. Nicméně lze jednoznačně konstatovat, že pro škodlivinu PM_{10} je imisní zatížení v lokalitě značné.

Co se týče škodliviny benzen, potom se průměrné roční koncentrace v předmětné lokalitě pohybují na úrovni $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit je $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tzn. i pro tuto škodlivinu jsou platné imisní limity dodržovány s dostatečnou rezervou.

Průměrné roční koncentrace škodliviny BaP se v předmětné lokalitě pohybují na úrovni do $1,5 \text{ng}/\text{m}^3$, imisní limit je $1 \text{ng}/\text{m}^3$. Imisní limit je pro škodlivinu BaP překročen. Pro škodlivinu BaP platí že podíl automobilové dopravy na imisním zatížení cca 60 %, dalších cca 30 až 35 % tvoří malé zdroje znečišťování ovzduší, především spalování fosilních paliv a komunálního odpadu v domácích kotelkách.

Posouzení celkového stavu znečištění ovzduší podle úrovní imisních charakteristik látek, zjišťovaných v daném území a jejich poměru k vyhlášeným imisním limitům je relativně komplikované, pro orientační klasifikaci území města Bučovice lze použít stupnici tříd z publikace „Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 1997“, kterou vydal Český hydrometeorologický ústav Praha. Klasifikace se provádí dle 5 tříd, které představuje následující tabulka.

Třída	Význam	Klasifikace
I.	imisní hodnoty všech sledovaných látek jsou nejvýše rovny polovině imisních limitů IH_x	čisté-téměř čisté ovzduší
II.	imisní hodnota některé z látek je větší než $0,5 IH_x$, ale žádný limit není překročen	mírně znečištěné ovzduší
III.	imisní limit jedné látky je překročen, imisní hodnoty ostatních sledovaných látek jsou nejvýše rovny polovině imisních limitů IH_x	znečištěné ovzduší
IV.	imisní limit jedné látky je překročen, imisní hodnoty některých dalších látek $>IH_x$, ale $<IH_x$	silně znečištěné ovzduší
V.	imisní limit více než jedné látky je překročen	velmi silně znečištěné ovzduší

Na základě souboru uvedených dat od ČHMÚ i z výpočtového modelování lze stávající stav znečištění ovzduší dotčeného území města Bučovice posoudit podle této klasifikace jako mírně znečištěné ovzduší až znečištěné ovzduší.

Voda, půda – Území města Bučovice patří k úmoří, povodí Atlantský oceán, Černé moře, Dunaj, Morava, Dyje, Svatka. Dotčeným územím protéká řeka Litava, hydrologické číslo povodí 4-15-03-028. Pramení v 494,61 m n.m. v pohoří Chříby pod nejvyšší horou Brdo, jihovýchodně od obce Cetechovice. Teče převážně západním až jihozápadním směrem. Ústí do řeky Svatky na jejím 29,0 říčním kilometru v Židlochovicích v 179,23 m n.m. Je to významný levostranný přítok Svatky, délka toku měří 58,3 km, její povodí zabírá plochu $789,8 \text{km}^2$ a v ústí dosahuje průměrného průtoku $1,53 \text{m}^3/\text{s}$.

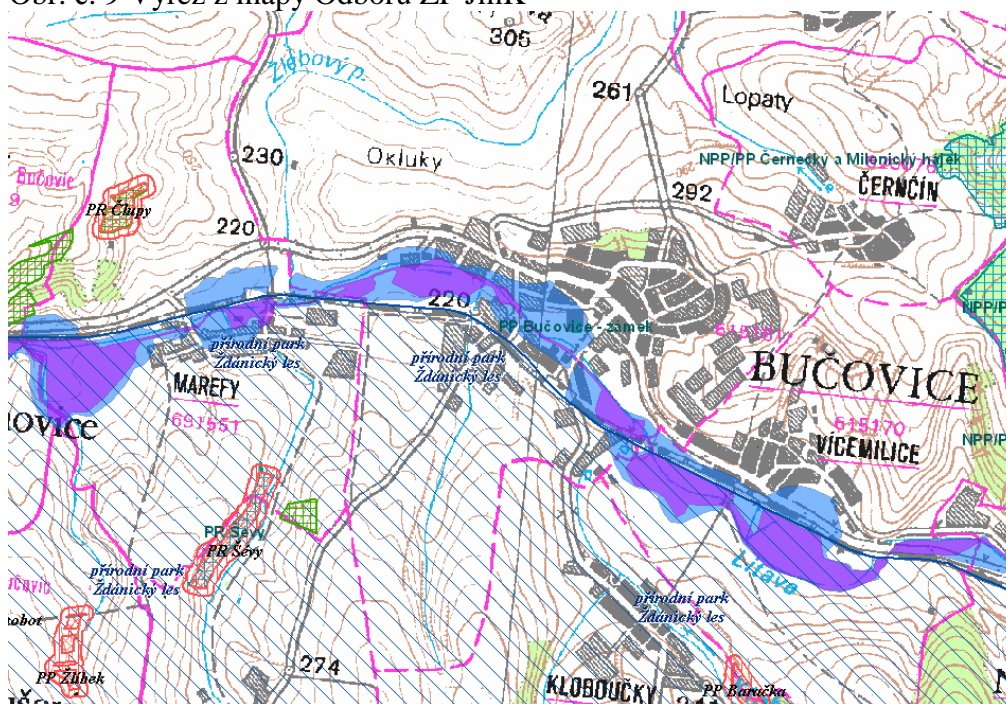
Větší přítoky tvoří levostranné – Milešovický potok, Hranečnický potok a pravostranné – Litavka, Litenčický potok, Hvězdlička, Žlebový potok, Rakovec, Říčka, Dunávka. Řeka protéká městy a obcemi Brankovice, Nesovice, Bučovice, Slavkov u Brna, Újezd u Brna a Blučina. Podél řeky prochází významná mezinárodní silnice I/50 (E50) a železniční trať č. 340 Brno - Uherské Hradiště. Ve smyslu vyhlášky MZe č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, je celý tok řeky Litava zařazen v Seznamu významných vodních toků.

Na dotčeném území se nenachází žádné prameniště ani zdroje podzemních vod, do dotčeného území nezasahuje PHO jiných zdrojů, které jsou určeny k veřejnému zásobování pitnou vodou

ani nepatří do vyznačených hranic CHOPAV.

Dotčené území pro výstavbu záměru PB se nachází na záplavovém území řeky Litava, jehož plocha je vyznačena na přiložené mapě OŽP JmK.

Obr. č. 9 Výřez z mapy Odboru ŽP JmK



Na dotčeném území výstavbou záměru PB jsou půdy ZPF, které podle údajů Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního patří do BPEJ 25800 a 35800, z hlediska ochrany ZPF jsou tyto BPEJ zařazeny do II. třídy ochrany zemědělské půdy. Podle hlavní půdní jednotky se jedná o nivní půdy glejové na nivních uloženinách; středně těžké, vláhové poměry méně příznivé, po odvodnění příznivé.

Obyvatelstvo, hmotný majetek – Vzhledem k předpokládanému rozsahu vlivů z provozu silniční dopravy (především hlukové působení) se výstavba a provozování záměru PB bude dotýkat počtu přibližně 140 osob z obyvatel města Bučovice, kteří bydlí v obytných stavbách postavených v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky. Hmotného majetku obyvatel se realizace záměru PB dotkne demolicemi několika obytných staveb a zábory pozemků, které se nachází v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky.

Kulturní památky - V pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky nejsou stavby s významem kulturní památky. V městě Bučovice je nejvýznamnější kulturní památkou státní zámek Bučovice z 2. poloviny 16. století s parkem, hospodářskými budovami a manýristickou kašnou na nádvoří zámku, dále je to farní kostel Nanebevzetí Panny Marie, který pochází ze 17. století s barokními sochami sv. Jana Nepomuckého sv. Jana Sarkandra před kostelem. Dalšími památkami města jsou Strakoschův dům na náměstí z konce 18. století, Obecní dům z let 1913 - 1914 postaven v kubizujícím stylu, Hradisko - areál nad městem, kde do začátku 14. století stál dřevěný hrádek a židovský hřbitov s náhrobky z 17. - 20. století.

Horninové prostředí a přírodní zdroje – Dotčené území se nachází v oblasti s rozšířením eolických sprašových sedimentů pod kterými místy vystupuje jílovcové podloží flyšových sedimentů Karpat. Ve dně údolí Litavy se nachází fluvialní nivní sedimenty různého složení, ve svrchních vrstvách obvykle výrazněji hlinité. Půdní pokryv na sprašových návějí obvykle tvoří černozemně, přecházející nad výchozy flyše v pelosoly. Ve svažitéjším reliéfu Žďánického lesa jsou převažujícími půdami hnědozemně. V dotčeném území nejsou evidována ložisková území, nezasahuje zde ochranné pásmo ložiskového území, neuvažuje se s žádnou aktivní důlní činností, nejsou zde vedeny sesuvné plochy, nevyskytují se zde

potencionální ani aktivní svahové deformace, dotčené území není poddolováno.

Fauna a flóra, ekosystémy, krajina – Dotčené území záměr u PB se nachází v přechodné oblasti mezi 2. bukodubovým a 3. dubobukovým vegetačním stupněm.

V regionálně fyto geografickém členění ČSR (Skalický, 1988) se okolí záměru nachází ve fyto geografické oblasti Termofytika, fyto geografickém obvodu Panonské termofytikum, zastoupeném fyto geografickým okresem Bučovická pahorkatina.

V biogeografickém členění České republiky (Culek, 1996) se záměr nachází v biogeografické provincii středoevropských listnatých lesů, a sice její hercynské podprovincii, kde je okolí záměru situováno na rozhraní Ždánicko-litenčického bioregionu (3.1) a bioregionu Hustopečského (4.3).

V rámci nejnižších jednotek individuálního biogeografického členění spadá blízké okolí posuzovaného záměru do krajin biochor (Culek, 2003):

2Nh - užší hlinité nivy 2. vegetačního stupně; biochora zaujímá prostor nivy Litavy a spodních částí údolních svahů;

2BE - rozřezané plošiny na spraších 2. vegetačního stupně; větší jednotky navazující na biochoru údolního dna Litavy v okolí Bučovic a Maref;

1PC a 2 PC - pahorkatina na vápnitěm flyši 1. a 2. vegetačního stupně; jednotky navazující na biochoru údolního dna Litavy v okolí Vícemilic;

3 BC - rozřezané plošiny na vápnitěm flyši 3. vegetačního stupně; reliéf nad levobřežním svahem Litavy jihovýchodně od Vícemilic;

1PF - pahorkatiny na vápnitých flyšových pískovcích 1. vegetačního stupně; řídký typ biochory zaujímající svahy v okolí přírodní památky Člupy (severně od Maref).

Dotčené území výstavbou záměru PB je součástí zastavěné zóny města Bučovice a je významně ovlivněno lidskou činností (podnikatelská a zemědělská činnost, obytná zástavba, pozemní komunikace, železnice apod.). Z hlediska flóry jsou na zemědělské půdě pravděpodobně zastoupeny pouze krátkověké agrocenózy a z hlediska fauny lze očekávat běžné druhy přizpůsobené k životu v pozmeněném prostředí z čeledí ptáků, drobných obratlovců a savců, případně malých šelem, výskyt chráněných druhů a čeledí flóry ani fauny zde není předpokládán.

Hluková situace – Rámcovou představu o stávajícím stavu hlukové zátěže způsobované hlukem ze silniční dopravy ve venkovním prostoru staveb postavených v pásmu dotčeného území, které navazuje na novou trasu přeložky silnice I/50, lze získat z výpočtového modelování v Hlukové studii (viz samostatná příloha), kde byly vlivy hluku z provozu silniční dopravy ověřovány.

Referenční výpočtové body byly zadány u fasád staveb, ke kterým se nová trasa přeložky bude přibližovat do vzdálenosti cca 100 m a kde vznikne předpoklad, že po zprovoznění přeložky budou tyto fasády staveb významněji zasaženy hlukem z provozu silniční dopravy. Jedná se o body č. 24 až 30 (část Bučovice) a č. 31 až 36 (část Vícemilice), které jsou na fotomapách dotčeného území vyznačeny modrou barvou.

Vypočtené hodnoty se pohybují v rozmezí:

Denní doba	$L_{Aeq\ 16h} = 47,9\ \text{dB}$ až $61,9\ \text{dB}$ (část Bučovice)
	$L_{Aeq\ 16h} = 47,4\ \text{dB}$ až $75,4\ \text{dB}$ (část Vícemilice)
Noční doba	$L_{Aeq\ 8h} = 42,0\ \text{dB}$ až $56,6\ \text{dB}$ (část Bučovice)
	$L_{Aeq\ 8h} = 43,1\ \text{dB}$ až $72,6\ \text{dB}$ (část Vícemilice)

Stávající hluková zátěž chráněného venkovního prostoru je u těchto fasád staveb za tohoto stavu způsobována provozem méně početné silniční dopravy na vedlejších komunikacích Sokolovská a Nádražní. Ze srovnání výpočtově stanovených příspěvkových hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku z provozu dopravy s hodnotami hygienických limitů hluku - $L_{Aeq\ 16h} = 60\ \text{dB}$ a $L_{Aeq\ 8h} = 50\ \text{dB}$ lze konstatovat, že stávající hluková zátěž chráněného venkovního prostoru před těmito fasádami staveb je ve většině výpočtových bodů na úrovni použitých hygienických limitů hluku (vyšší hodnoty se vyskytují pouze u staveb

postavených bezprostředně u těchto komunikací např. referenční výpočtový bod č. 31 na ulici Slovenská ve Vícemilicích, který je ovlivněn hlukem z dopravy na silnici I/50).

Za stávajícího stavu je trasa silnice I/50 vedena přes zástavbu historického centra města Bučovice, kde se obytná zástavba města nachází v bezprostředním okolí této hlavní dopravní trasy. Podle provedeného rozboru místní situace v této zástavbě bydlí cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice. Silnice I/50 je součástí evropské sítě mezinárodních silnic s označením E 50 a je významným koridorem pro dálkovou nákladní automobilovou dopravu.

Za tohoto stávajícího stavu vychází příspěvková hluková zátěž z provozu silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru u nejexponovanějších fasád staveb, které jsou postaveny v okolí a podél stávající trasy silnice I/50 následovně:

Jedná se o referenční výpočtové body vyznačené na fotomapách dotčeného území červenou barvou č. 1 až 17 (část Bučovice) a č. 18 až 23 (část Vícemilice).

Denní doba	$L_{Aeq\ 16h} = 68,6\ \text{dB}$ až $76,7\ \text{dB}$ (část Bučovice)
	$L_{Aeq\ 16h} = 73,5\ \text{dB}$ až $77,0\ \text{dB}$ (část Vícemilice)
Noční doba	$L_{Aeq\ 8h} = 65,9\ \text{dB}$ až $74,2\ \text{dB}$ (část Bučovice)
	$L_{Aeq\ 8h} = 70,7\ \text{dB}$ až $74,2\ \text{dB}$ (část Vícemilice)

Ze srovnání výpočtově stanovených příspěvkových hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku z provozu dopravy s hodnotami hygienických limitů hluku (bez korekce na starou hlukovou zátěž z dopravy) - $L_{Aeq\ 16h} = 60\ \text{dB}$ a $L_{Aeq\ 8h} = 50\ \text{dB}$ lze konstatovat, že stávající hluková zátěž chráněného venkovního prostoru před hlukově nejexponovanějšími fasádami staveb postavených v bezprostředním okolí tras silnice I/50 je významně nadlimitní. V budovách s nadlimitní hlukovou zátěží chráněného venkovního prostoru bydlí značná část obyvatel města Bučovice.

Realizace záměru PB přinese do dotčeného území, které navazuje na novou trasu přeložky silnice I/50, nárůst hlukové zátěže z provozu silniční dopravy. Eliminace nárůstu hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru u nejbližších staveb bude zajištěna protihlukovými opatřeními u nové komunikace přeložky.

Zprovoznění záměru PB a změna organizace dopravy na území města Bučovice však přinese významné snížení stávající nadlimitní hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru u staveb postavených v okolí stávající trasy silnice I/50.

4.3. C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Podle souhrnu enviromentálních charakteristik i charakteristik současného stavu životního prostředí ve sledovaných složkách, lze celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a ve vztahu k předpokládaným vlivům z realizace vlastního záměru PB posoudit následovně:

Navržená trasa vlastního záměru PB bude vedena přes k.ú. Marefy, Bučovice, Vícemilice. Možné vlivy z hlediska limitů ochrany přírody a krajiny jsou posouzeny ve Studii vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz (viz např. samostatná příloha).

Trasa nové přeložky I/50 je navržena do polohy mimo centrální historickou část města i mimo plochy s nejhustší obytnou zástavbou, které lze z hledisek kvality životního prostředí města Bučovice považovat za významné území. Jedná se o plochy obytné zástavby města Bučovice a části Vícemilice, které se nachází v okolí stávající historické trasy silnice Brno – Uherské Hradiště. Tyto plochy lze v současnosti, vzhledem k intenzitě dopravy na silnici I/50 a k vedení trasy této komunikace, označit za území zatěžované nad míru únosného zatížení, především hlukem ze silniční dopravy.

V blízkosti navržené trasy záměru PB je na lokalitě průmyslové zóny u řeky Litavy zaznamenáno místo staré ekologické zátěže. Pokud výstavba záměru PB zasáhne tuto lokalitu,

musí být ložisko této staré ekologické zátěže odstraněno v souladu s platnými předpisy.

Na dotčeném území výstavbou záměru PB nebyly zjištěny žádné jiné extrémní poměry, v jejichž důsledku by nebylo možné provést realizaci záměru PB v projektem navrženém řešení.

Zprovoznění záměru PB nepřinese navýšení intenzity dopravy na území města Bučovice, změní se jen organizace dopravy a vedení hlavní silniční dopravní trasy na území města, bez nárůstu celkové produkce emisí ze silniční dopravy, které ovlivňují klima a znečištění ovzduší.

Na ploše dotčeného území pro výstavbu záměru PB nejsou prameniště ani zdroje podzemních vod, realizací záměru PB nedojde k ohrožení vodního režimu na dotčeném území. Těleso nové přeložky I/50 bude umístěno na záplavovém území řeky Litava, z toho důvodu jsou všechna přemostění řeky Litavy i všech jejích přítoků navržena s dostatečnou rezervou pro převedení stoleté vody Q_{100} , současně budou provedena potřebná opatření na toku řeky Litavy. Pro vlastní provozování záměru PB jsou navržena potřebná opatření k zabránění kontaminace vody a půdy z případných úniků znečišťujících látek.

Z hlediska režimu půd sledovaného území bude mít výstavba záměru PB zvýšené nároky na trvalý zábor půdy ZPF, zařazené do II. třídy ochrany zemědělské půdy.

Vzhledem k navržené trase přeložky silnice I/50 vznikne v pásmu dotčeného území navazujícího na tuto trasu přeložky nový zdroj znečišťování doprovodnými vlivy z provozování silniční dopravy. Působení vlivů záměru PB se bude dotýkat menšího počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí v obytných stavbách postavených v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky (především hlukové působení).

Hmotného majetku obyvatelstva se realizace záměru PB dotkne demolicemi několika obytných staveb a záborů pozemků. Náhrady a vypořádání ztrát s vlastníky nemovitostí a pozemků musí být vyřešeny v souladu s platnými předpisy před zahájením výstavby záměru PB.

V pásmu dotčeného území navazujícího na novou trasu přeložky nejsou stavby s významem kulturní památky ani jinak historicky cenné stavby města Bučovice. K přímému ovlivnění tohoto druhu stávajících staveb realizací záměru PB nedojde.

Realizace stavby vlastního záměru PB nebude mít negativní dopady na horninové prostředí ani jiné přírodní zdroje, rovněž ohrožení chráněných druhů fauny a flóry na dotčeném území výstavbou není předpokládáno.

Zprovoznění záměru PB přinese do dotčeného území nový zdroj hluku z dopravy jehož působením dojde u nejbližších staveb k nárůstu hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru. Pro zajištění vyžadované hlukové ochrany těchto staveb budou u nové komunikace přeložky provedena potřebná protihluková opatření technického charakteru, dále je v projektové dokumentaci uvažováno s dalšími kompenzačními protihlukovými opatřeními (výměny oken).

Podle souhrnu environmentálních charakteristik i charakteristik současného stavu životního prostředí ve sledovaných složkách životního prostředí, lze celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a ve vztahu k předpokládaným vlivům z realizace vlastního záměru PB posoudit následovně:

Ze souhrnu celkového zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území výstavbou záměru PB je zřejmé, že umístění záměru PB bude při realizaci navrhovaných opatření možné a pro dotčené území únosné.

UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání – posuzovaný záměr PB je liniovou dopravní stavbou, k jejíž realizaci dojde z větší části celkové délky 5,483 km přeložky silnice I/50 na plochách zemědělských půd v k.ú. Marefy, Bučovice, Vícemilice, zbývající část přeložky bude realizována na plochách smíšených – výroba, služby,

bydlení v k.ú. Bučovice. Mimo vyvolaného trvalého záboru půd ZPF realizace záměru PB neovlivní využívání těchto ploch, přístup na pozemky v okolí nové trasy přeložky zůstane zachován. Priority trvale udržitelného využívání těchto ploch nebudou významně narušeny.

Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů – v území dotčeném výstavbou posuzovaného záměru PB nejsou evidovány žádné zásoby nerostných surovin ani jiných přírodních zdrojů. Realizací záměru PB nedojde z tohoto pohledu k žádným nevratným vlivům.

Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž – z hlediska zátěže přírodního prostředí bude realizace posuzovaného záměru PB vyžadovat jednorázové nároky na stavební materiály i suroviny, které budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben. Vzhledem k charakteru stavby bude nejvýznamnějším provozním vlivem hluková zátěž z dopravy okolního venkovního prostoru, její eliminace bude z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví zajištěna protihlukovými opatřeními. Jiné vlivy trvalého charakteru snižující schopnost přírodního prostředí snášet předpokládanou zátěž nejsou očekávány.

5. ČÁST D – KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

5.1. D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

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

Druh dopravní silniční stavby, kterou posuzovaný záměr PB představuje, přímo předurčuje nejvýznamnější a pro obyvatelstvo i veřejné zdraví rozhodující negativní vlivy z provozování silniční dopravy. Tyto nejvýznamnější vlivy jsou jednoznačně tvořeny složkami životního prostředí, kterými je hluková zátěž venkovního prostoru a znečištění ovzduší produkovanými emisemi ze spalovacích procesů motorů vozidel. Z pohledu času i četnosti trvání těchto nejvýznamnějších vlivů se bude jednat o působení trvalé, v závislosti na životnosti stavby přeložky a z hlediska velikosti vlivů závislé na intenzitách silniční dopravy, technickém stavu vozidel i komunikace přeložky.

Vzhledem k navrhovanému umístění přeložky silnice I/50 na území města Bučovice, byly příspěvkové vlivy z provozu silniční dopravy na dotčeném území v těchto nejvýznamnějších složkách životního prostředí podrobně zhodnoceny ve zpracované Hlukové a Příspěvkové rozptylové studii (viz samostatné přílohy).

Tyto dokumentace pak tvořily podkladové materiály pro odborné vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel ve studii Hodnocení zdravotních rizik obyvatel Bučovic ze záměru I/50 Bučovice, přeložka, zpracované ZÚ se sídlem v Brně (viz samostatná příloha).

Vzhledem k tomu, že se jedná dopravní stavbu jejímž účelem je převedení tranzitní dopravy silnice I/50 (E50) mimo hlavní plochy obytné zástavby a historického centra města Bučovice, dojde po zprovoznění stavby této přeložky k podstatné změně organizace i průběhu silniční dopravy na území města Bučovice. Tato skutečnost byla v uvedených studiích respektována a vyhodnocení vlivů záměru PB z hlediska veřejného zdraví bylo provedeno komplexně pro obyvatelstvo města, které zahrnuje část obyvatel žijících v okolí stávající trasy silnice I/50 i část obyvatel bydlících ve stavbách na pásmu dotčeného území a které bude navazovat přímo na novou trasu přeložky.

Při zohlednění druhu a charakteru stavby, kterou posuzovaný záměr PB představuje, nejsou z realizace vlastního záměru PB očekávány žádné významné sociálně ekonomické vlivy na obyvatelstvo města Bučovice.

5.1.2. D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na klima sledovaného území nejsou u tohoto druhu stavby, kterou je záměr PB, předpokládány.

V souladu s legislativou pro kvalitu ovzduší EU stanovuje česká legislativa imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, které jsou odvozené od doporučení WHO a pro ochranu vegetace a ekosystémů.

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a prováděcí předpisy specifikují znečišťující látky, které je třeba sledovat a hodnotit vzhledem k vyhlášeným limitům pro ochranu zdraví, jako látky s prokazatelně škodlivými účinky na zdraví.

Vyhlášené imisní limity a další kritéria uvádí příloha k nařízení vlády č. 597/2006 Sb. o sledování a vyhodnocení kvality ovzduší.

Tab. č. 5 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Přípustná četnost překročení
Oxid siřičitý	1 hodina	350 $\mu\text{g.m}^{-3}$	24
Oxid siřičitý	24 hodin	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$	3
Oxid uhelnatý	max. denní 8-hodinový průměr	10 mg.m^{-3}	-
PM ₁₀	24 hodin	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	-
Olovo	1 kalendářní rok	0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	-

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Přípustná četnost překročení
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	-
Benzen	1 kalendářní rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	-

Cílové imisní limity vybraných znečišťujících látek vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Cílový imisní limit ¹⁾
Arsen	1 kalendářní rok	6 ng.m^{-3}
Kadmium	1 kalendářní rok	5 ng.m^{-3}
Nikl	1 kalendářní rok	20 ng.m^{-3}
Benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m^{-3}

Poznámka: ¹⁾ Pro celkový obsah v PM₁₀.

LH – limitní hodnota představuje úroveň znečištění stanovenou na vědeckém základě s cílem odvrátit, předejít nebo redukovat poškozující efekt na lidské zdraví nebo životní prostředí jako celek, který musí být dosažen v daném období a nesmí být překračován jinak, než je stanoveno.

Výsledky výpočtů předpokládaného příspěvkového imisního znečištění ovzduší na dotčeném území města Bučovice charakteristickými znečišťujícími látkami z provozu automobilové dopravy, po realizaci a zprovoznění trasy vlastního záměru PB, které byly zpracovány v Příspěvkové rozptylové studii, včetně závěrů k provedeným výpočtům jsou uvedeny v části 3.3.1 (B.III.1 Ovzduší) tohoto Oznámení. Vlastní Hodnocení zdravotních rizik obyvatel Bučovic je provedeno ve studii zpracované ZÚ se sídlem v Brně, zde jsou převzaty pouze závěry této studie:

Hodnocení imisní expozice

Lze konstatovat, že po realizaci záměru se expozice sledovaným škodlivinám a s ní současně i již existující zdravotní rizika v okolí stávající trasy silnice I/50 sice sníží, ale v okolí plánované přeložky se naopak expoziční zátěž mírně zvyšuje.

Hodnocení míry zdravotního rizika bylo provedeno převážně pomocí hodnot získaných modelováním imisních koncentrací ve 36 referenčních bodech obklopujících trasu nynější a budoucí komunikace I/50.

Nová trasa komunikace I/50 by mohla mít následující převážně pozitivní dopady na zdravotní stav exponované populace Bučovic.

Akutní zdravotní rizika

Akutní inhalační zdravotní riziko z expozice NO₂ se po realizaci záměru sníží ze stávající hodnoty HQ = 0,86 na HQ = 0,78.

Snížení počtu akutních hospitalizací kardiaků v důsledku snížení 24h koncentrací PM₁₀ o 100 $\mu\text{g.m}^{-3}$ o necelý 1 případ (přesněji 0,6 případu), při snížení o 200 $\mu\text{g.m}^{-3}$ přibližně o jednoho exponovaného obyvatele.

Snížení počtu akutních hospitalizací s dýchacími problémy o prakticky jednoho exponovaného obyvatele v důsledku snížení 24h koncentrací PM₁₀ o 100 µg.m⁻³ (0,9 ob).

Chronická zdravotní rizika

Rozdíl v prevalencích chorob mezi neexponovanou a exponovanou populací souvisejících s chronickou expozicí NO₂ znamená, že v lokalitě je v současném i budoucím stavu nárůst uvedených chorob o 1,75 až 2,26% tedy pro exponovanou populaci cca 1300 dospělých osob je to přírůstek 26 osob při stávajícím stavu a 20 osob po provedení přeložky. Tedy snížení o cca 6 zdravotně postižených osob. Pro dětskou populaci je to pro obě diagnózy přírůstek cca 1 onemocnění. Rozdíl v prevalencích Δp mezi stávajícím a budoucím stavem 0,13-0,51% charakterizuje také nepatrné zlepšení v prevalencích všech tří diagnóz, které nastane po realizaci záměru přeložky komunikace. Minimální snížení počtu úmrtí dospělých bude v důsledku snížení ročních koncentrací PM_{2,5} o 3 µg.m⁻³. V exponované skupině obyvatel to znamená snížení počtu zemřelých ze všech příčin o necelé 1 úmrtí za rok méně (přesněji 0,25 úmrtí).

□ Snížení počtu nových případů bronchitidy u 1300 exponovaných dospělých osob v důsledku snížení ročních koncentrací PM₁₀ o 4,3 µg.m⁻³ to znamená nepatrné snížení počtu těchto případů o méně než 1 případ (přesněji 0,15 případu).

Snížení výskytu zánětů dolních cest dýchacích dětí o 135 dnů/rok s příznaky těchto onemocnění za rok pro 165 exponovaných dětí. To v důsledku znamená snížení počtu prostonaných dnů včetně zameškaných dnů dospělých při ošetřování dítěte.

Rozdíl mezi budoucím a současným stavem v karcinogenní riziku expozice benzenem a benzo-a-pyrenem není příliš veliký. Spodní mez rizika $1,09 \cdot 10^{-4}$, která odrazem expozice v referenčních bodech 24 – 30 pro současný stav a RB 1-9 pro stav budoucí, se prakticky v obou variantách nemění, rovněž průměrná hodnota je prakticky v obou variantách stejná a reprezentuje při expozici cca 1300 obyvatel riziko $1,12 - 1,18 \cdot 10^{-4}$, což je hodnota pro tento rozsah exponované populace málo akceptovatelná. Snížení rizika přeložením komunikace je pro tyto obě škodliviny bezvýznamné.

Současná i budoucí celková hodnota ILCR pro celoživotní karcinogenní inhalační riziko v okolí stávající trasy I/50 je tedy o jeden až dva řády nad hranicí rizika přijatelného. Větší podíl (cca 85%) tvoří riziko z expozice BaP. Je však třeba konstatovat, že koncentrace benzenu i BaP zjištěné v Bučovicích, a tedy i míra rizika z nich plynoucí, se nijak nevymykají situaci v jiných městech zatížených silniční dopravou.

Proti současnému stavu po realizaci záměru dojde v okolí plánované přeložky silnice I/50 k menšímu nárůstu celoživotního karcinogenního rizika. Tento vzestup rizika je však nižší než pokles rizika obyvatel žijících v okolí stávající trasy silnice I/50 a dotýká se také menší skupiny osob.

Po realizaci přeložky silnice I/50 dojde k poklesu koncentrací sledovaných škodlivin v ovzduší, a tedy i zdravotních rizik z nich plynoucích, v okolí stávající trasy a naopak k jeho nárůstu v okolí přeložky. Tento nárůst však bude méně výrazný s ohledem na plynulejší a rychlejší průjezd vozidel a lepší rozptylové podmínky v otevřenější krajině než v městské zástavbě a také bude zatěžovat menší skupinu obyvatel.

Celkově je možné konstatovat, že k významnému snížení zdravotních rizik dojde u expozice polétavým prachem, která již v současné době tvoří rozhodující podíl. Koncentrace karcinogenních látek, zejména potom benzo-a-pyrenu tvoří již dnes poměrně plošně vysokou zátěž a jejich riziko se přeložením komunikace příliš nesníží.

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

Posuzovaný záměr PB je silniční dopravní stavbou s převažujícími vlivy typickými pro automobilovou dopravu, další vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, např. fyzikální nebo biologické charakteristiky, se u provozování záměru PB nepředpokládají.

Povinnosti provozovatelů zdrojů hluku, chráněný venkovní prostor i rozsah ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a stanovení hygienických limitů hluku pro venkovní prostředí upravují následující platné právní předpisy.

Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, v platném znění:

§ 30, odst. (1) Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště³¹⁾, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace³²⁾, vlastník dráhy^{32a)} a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

§ 30, odst. (3) Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků^{32b)} a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí obytné a pobytové místnosti¹⁵⁾, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

¹⁵⁾ Vyhláška č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu.

³¹⁾ Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, v platném znění.

³²⁾ Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v platném znění.

^{32a)} Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění.

^{32b)} Zákon č. 344/1992 Sb. o katastru nemovitostí ČR, v platném znění.

Poznámka:

Sdělení Hlavního hygienika ČR OVZ-32.1.6-25.1.06/4562 z 22.3.2006 - Protože zákon o ochraně veřejného zdraví výslovně vylučuje zemědělské pozemky (ZPF), tedy i zahrady, pokud jsou takto zapsány v katastru nemovitostí, z definičního vymezení chráněného venkovního prostoru, nelze je za chráněný venkovní prostor z titulu jejich užívání k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce považovat.

§ 34, odst. (1) Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení.

§ 34, odst. (2) Noční dobou se pro účely kontroly dodržení povinností v ochraně před hlukem a vibracemi rozumí doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou.

Zodpovědnost za hluk ze silniční dopravy je, v souladu s platným zněním zákonů č. 258/2000 Sb. a č. 13/1997 Sb. rozdělena podle vlastnických vztahů ke konkrétním pozemním komunikacím (stát, kraj, obec).

Hygienické limity hluku stanovuje příslušný prováděcí předpis, kterým je nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací:

§ 11 Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

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

§ 11, odst. (4) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlízejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

V případě hodnocení hlukových vlivů z provozu silniční dopravy na komunikacích v dotčeném území města Bučovice, jsou tyto komunikace z hlediska citovaných ustanovení platných právních předpisů považovány za hlavní pozemní komunikaci (dálnice, silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy). Pro chráněný venkovní prostor bytových domů i rodinných domů postavených v okolí tras těchto hlavních pozemních komunikací na dotčeném území města Bučovice je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a hygienický limit hluku se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekce³⁾ dle příl. č. 3, část A, nař. vlády č. 148/2006 Sb. následovně:

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

Hygienický limit hluku (v ekvivalentní hladině akustického tlaku A + korekce³⁾ - pro účely této dokumentace není použita korekce na starou hlukovou zátěž):

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor.

Denní doba 6.00 až 22.00 h $L_{Aeq,16h} = 60$ dB

Noční doba 22.00 až 6.00 h $L_{Aeq,8h} = 50$ dB pro chráněný venkovní prostor staveb

$L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro chráněný venkovní prostor

Poznámka: Závazné stanovení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory je oprávněn provádět příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

Výsledky výpočtů předpokládaného příspěvkového hlukového znečištění venkovního prostoru na dotčeném území města Bučovice z provozu automobilové dopravy, po realizaci a zprovoznění trasy vlastního záměru PB, které byly zpracovány v Hlukové studii, včetně závěrů k provedeným výpočtům jsou uvedeny v části 3.3.4 (B.III.4 Ostatní) tohoto Oznámení. Vlastní Hodnocení zdravotních rizik obyvatel Bučovic je provedeno ve studii zpracované ZÚ se sídlem v Brně (viz samostatná příloha), zde jsou převzaty pouze závěry této studie:

Hodnocení expozice hlukem

Podle vypočítané stávající hlukové zátěže ze silniční dopravy je patrné, že nejvýznamnější hluková zátěž dotčených obyvatel je podél stávající trasy silnice I/50 v centru města Bučovic a při průjezdu Vícemilicemi (na ulicích Slavkovská, Legionářská, Sovětská a Slovenská). V chráněném venkovním prostoru staveb podél uvedených ulic se v průběhu dne vytváří hluková hladina až 77 dB (resp. 74 dB v noci), takže zde stávající hluková zátěž významně překračuje hygienické limity (ve dne až o 17 dB; resp. 24 dB v noci). Současně jsou zde překračovány i mezní hodnoty hlukových ukazatelů (L_{DN} až o ~ 11 dB; L_N až o ~ 14 dB).

Lze konstatovat, že při stávající hlukové zátěži může být v průběhu dne silně obtěžováno hlukem více než 40 % dotčených obyvatel a v průběhu noci může být podíl osob rušených v nočním spánku více než 35 % z celkového počtu asi 1 300 dotčených obyvatel.

Výhledově (po uskutečnění záměru přeložky) lze očekávat, že by se hluková zátěž na většině území města Bučovic měla snížit (snížení hlukové hladiny ve dne ~ 7 ÷ 8 dB; v noci ~ 6 ÷ 9 dB), nicméně i nadále zde ještě zůstane překračování hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb (ve dne o ~ 10 dB; resp. o ~ 18 dB v noci). Na některých místech také zůstane překračování mezních hodnot hlukových ukazatelů (L_{DN} až o ~ 5 dB; L_N až o ~ 8 dB). Nicméně i samotná přeložka způsobí podél nové trasy nárůst hlukové zátěže, především v místech křižovatky přeložky s ulicemi Sokolovskou a Zámeckou, a dále při přiblížení se ke stávající trase u Vícemilic (nárůst ve dne max. o 10 dB; v noci až o 13 dB; u hlukových ukazatelů až o ~ 12 dB; což se ale týká pouze asi 100 dotčených obyvatel).

Lze konstatovat, že po uskutečnění záměru přeložky dojde ke snížení obtěžování hlukem v rozmezí 10 ÷ 15 % dotčených osob a u rušení v nočního spánku snížení až o 10 % z celkového počtu asi 1 300 hlukem exponovaných obyvatel. Podél nové trasy však nově dojde na některých místech ke zvýšení hlukové zátěže (až o 13 dB) a bude zde obtěžováno i rušeno hlukem přibližně 25 % z asi 100 nově exponovaných obyvatel. Místa významné hlukové zátěže jsou totožná jak pro denní, tak i pro noční dobu.

Hodnocený stav reprezentovaný hlukovou studií zcela reálně dokladuje přetrvávání hlukové zátěže obtěžující a rušící exponované obyvatelstvo v okolí komunikace. Studie nehodnotí možnosti realizace hlukových stěn a zábran, které jsou díky novému trasování přeložené komunikace snadno realizovatelné. Dokonce v její západní části by mohly být hlukové zábrany realizovatelné pouze jednostranně podél severního okraje nové komunikace. Východní část přeložky však bude nadále zdrojem vysokého hluku. I zde bude řešení tlumící šíření hluku nezbytné.

Jednoznačně se tedy jedná o pokračující hlukovou zátěž, která má nepříznivý vliv na lidské zdraví. Obtěžující a rušící hluk může také vyvolávat nezvládnutelnou reakci organismu, způsobující dotčeným osobám potíže psychosomatického charakteru. Toto obtěžování a rušení dotčených obyvatel lze tedy z hlediska charakteristiky zdravotního rizika označit za prokazatelné a významné (lze také očekávat nárůst chorob spojovaných s expozicí hlukem).

Převedení tranzitní dopravy na novou trasu však umožní lépe chránit dotčené obyvatelstvo protihlukovými opatřeními a povede alespoň k částečnému snížení stávající hlukové zátěže u převážné většiny dotčené populace (asi 1 300 obyvatel).

5.1.4. D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Potřebná opatření k ochraně povrchových vod na dotčeném území města Bučovice, před kontaminací z provozování stavby záměru PB, jsou navržena a budou realizována při výstavbě, ohrožení podzemních vod není u tohoto typu dopravní stavby předpokládáno.

Vlivy na povrchové a podzemní vody s negativními dopady na veřejné zdraví a životní prostředí nejsou u posuzovaného záměru PB reálné.

5.1.5. D.I.5. Vlivy na půdu

Vlivy z provozování i z výstavby posuzovaného záměru PB na půdu dotčeného území města Bučovice s negativními dopady na veřejné zdraví a životní prostředí nejsou u posuzovaného záměru PB reálné.

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

Vlivy z provozování i z výstavby posuzovaného záměru PB na horninové prostředí a přírodní zdroje dotčeného území města Bučovice s negativními dopady na veřejné zdraví a životní prostředí nejsou u posuzovaného záměru PB předpokládány.

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

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy v dotčeném území města Bučovice z provozování i z výstavby posuzovaného záměru PB s následnými negativními dopady na veřejné zdraví a životní prostředí nejsou u posuzovaného záměru PB očekávány.

5.1.8. D.I.8. Vlivy na krajinu

Vizuální exponování záměrů v území je dáno specifickým reliéfem a charakterem krajinného pokryvu. Údolí Litavy má v okolí záměru zřetelně asymetrický tvar. Pravobřežní svahy jsou relativně prudké a krátké a záměr je z jejich prostoru obvykle exponován. Vrcholovou partií svahu prochází hlavní pohledový horizont, za kterým je záměr vnímán pouze výjimečně z

několika málo poloh situovaných ve vrcholových partiích místních elevací. Levobřežní svahy a navazující reliéf mají spíše pozvolný průběh a jsou členěny mělkými bočními údolími zhruba kolnými na průběh údolnice Litavského údolí. V těchto svazích je záměr na řadě poloh vizuálně vnímatelný až k hlavnímu pohledovému horizontu, který prochází v prostoru zalesněného rozvodného hřbet Ždánického lesa. Přes relativně velkou rozlohu území, ve kterém je zde záměr vizuálně exponován, je značná část situována v prostoru lesních porostů, odkud je reálně záměr překryt korunovým zápojem. V další významné části jsou tyto plochy situovány na zemědělských pozemcích, kde je reálně velmi nízká frekvence pohybu obyvatel a záměr tak bude významněji vnímatelný především z vizuálně dotčených úseků místních komunikací a polních cest.

Pro všechna vizuálně dotčená území platí skutečnost, že záměr v žádném svém úseku nenarušuje dochovanou přírodní nebo významnou historickou strukturu území. Záměr prochází intenzivně využívaným územím, kde nepůsobí jako kontrastní ani cizorodý prvek. Záměr také není možné vzhledem k jeho charakteru a poloze považovat za pohledovou či jinou dominantu.

Posuzovaný záměr je možné hodnotit jako prvek vnášející do svého bezprostředního okolí spíše negativní hodnoty (hluk, emise, prostupnost území). V relaci k současné trase komunikace v zastavěném území však v tomto prostoru přináší v obdobných kategoriích kladné vlivy. Proto je možné považovat harmonické měřítko (chápané jako poměr negativních a pozitivních aspektů v území) jako neovlivněné s mírnou převahou kladného vlivu. Posuzovaný záměr také nenarušuje žádný ze zřejmých vztahů v krajině.

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

Výstavba posuzovaného záměru PB se dotkne hmotného majetku veřejnosti v případech demolice několika obytných staveb a zábory pozemků v trase navrženého tělesa přeložky silnice I/50. Vypořádání náhrad musí být provedeno před zahájením výstavby záměru PB. Přímé vlivy na kulturní památky města Bučovice nenastanou.

5.2. D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

S ohledem na charakter stavby posuzovaného záměru PB a provedená vyhodnocení budou nejvýznamnější vlivy tvořit doprovodné produkty z provozu dopravy ve složkách životního prostředí, kterými jsou znečištění ovzduší a hluková zátěž venkovního prostoru. Vzhledem k navržené poloze posuzovaného záměru PB budou tyto vlivy omezeny na pouze na území dotčené výstavbou záměru, pozitivní vlivy ve snížení stávajícího znečištění z provozu silniční dopravy se však projeví v části města ležící v okolí stávající trasy silnice I/50.

Vzhledem k ověřenému dosahu těchto nejvýznamněji ovlivňovaných složek životního prostředí lze konstatovat, že sledovatelné vlivy nepřesáhnou území města Bučovice.

Významnější negativní působení posuzovaného záměru PB v jiných složkách životního prostředí a v oblasti ochrany veřejného zdraví není předpokládáno.

Z ověřeného dosahu vlivů záměru PB je zřejmé, že možnosti přeshraničních vlivů jsou u posuzovaného záměru PB vyloučeny.

5.3. D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Environmentální rizika při možných haváriích a nestandardních stavech u typu stavby posuzovaného záměru PB vyplývají pouze z možnosti technické závady nebo selhání lidského

činitele a následné dopravní nehody, např. vozidla přepravujícího některé nebezpečné látky ve vztahu k životnímu prostředí. Pravděpodobnost vzniku environmentálního rizika s možnými vlivy na veřejné zdraví v důsledku dopravní nehody je obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie nebo nestandardního stavu musí být řešeny a odstraněny speciálně vyškolenými záchranářskými složkami.

5.4. D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Charakter a stávající způsob využívání dotčeného území výstavbou posuzovaného záměru PB nevykazuje žádné zvláštní požadavky z hlediska podmínek ochrany sledovaných složek životního prostředí nebo takové extrémní poměry, které překračují rámec podmínek určených stavebním zákonem i předpisy platnými v oblastech ochrany veřejného zdraví a životního prostředí a v jejichž důsledku by bylo nutné vyslovit nedoporučení realizace záměru PB v projektem navrženém provedení a umístění na dotčeném území města Bučovice.

Požadavky na dodávky materiálů pro výstavbu záměru budou mít jednorázový charakter a budou zajištěny ze zdrojů a výroben v nejbližším okolí. Pro vlastní provozování nové trasy přeložky silnice I/50 nejsou žádné suroviny nebo dodávky energií a paliv nárokovány.

Pro realizaci posuzovaného záměru PB upozorňujeme na některé dílčí problémy zjištěné při zpracování Oznámení.

Fáze přípravy stavby

- Trasa přeložky I/50 záměru PB bude umístěna z větší části na pozemcích evidovaných jako zemědělská orná půda, proto musí být před zahájením výstavby provedeno odnětí ploch trvalého záboru ze ZPF, podle postupů stanovených platnými předpisy. Vzhledem k výměře této půdy nad 10 ha bude příslušným orgánem územní pracoviště MŽP.

- Realizace záměru PB se dotkne demolicemi objektů a zábory pozemků většího počtu vlastníků. Vypořádání majetko-právních vztahů a vyrovnání náhrad s vlastníky těchto nemovitostí musí být provedeny před zahájením výstavby záměru PB.

- Do projektu organizace výstavby budou doporučujeme zahrnuta opatření na zajištění ochrany půdy a vod před znečištěním ze stavební činnosti (úkapy ropných látek ze stavebních mechanismů, přechodné skladování odpadů na staveništi apod.).

- V některých fázích výstavby budou stavební dopravou využívány místní komunikace, případně dojde k omezení silničního provozu na těchto komunikacích, před zahájením stavebních prací musí být se zástupci města Bučovice projednán harmonogram prací a odsouhlaseno vedení přepravních a náhradních tras silniční dopravy.

- V důsledku přeložky železniční trati č. 340 Brno – Uherské Hradiště budou při výstavbě nutné výluky v železniční dopravě. Harmonogram výluk a způsob zajištění náhradní přepravy musí být projednány a odsouhlaseny dopravy se zástupci města Bučovice.

- Vzhledem k tomu, že při realizaci projektem navržených protihlukových opatření je možnost, že některé stavby v okolí nové trasy přeložky budou nedostatečně chráněny před hlukem z dopravy, musí být provedeno ověření a případně doplnění ochranných opatření pro zajištění ochrany venkovního prostoru těchto staveb. Způsob zajištění ochrany venkovního prostoru na celém dotčeném území před vlivy hluku z dopravy bude projednán s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a odsouhlasené provedení protihlukových opatření bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace posuzovaného záměru PB. V případě situace, kdy nebude možné zajistit vyžadovanou hlukovou ochrany venkovního prostoru u některých staveb, musí být realizována další kompenzační protihluková opatření (např. výměny oken) pro ochranu vnitřních chráněných prostorů těchto staveb.

- Rovněž termíny a způsob zajištění eliminace negativních vlivů z průběhu stavebních prací budou oznámeny a projednány s příslušným odborem orgánu ochrany veřejného zdraví a zástupci města Bučovice.

Fáze realizace stavby

- Před zahájením zemních prací bude proveden předběžný archeologický průzkum na plochách výstavby záměru PB. Vlastní , skryvku zemin a terénní práce pak doporučujeme provádět za součinnosti odborného pracovníka – archeologa.
- Se skryvkou ornice bude naloženo dle pokynů schvalovacího orgánu ochrany ZPF. Při sejmutí ornice je třeba skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy a zúrodnění schopné zeminy.
- Vyhrazené mezideponie zemin musí být udržovány v bezplevelném stavu.
- Humusem obohacené a nekontaminované odtěžené zeminy doporučujeme využít ke konečným úpravám terénu, na místech určených k výsadbě zeleně.
- Údržba stavebních strojů a manipulace s látkami nebezpečnými vodám bude prováděna pouze na zabezpečených plochách, látky škodlivé vodám budou jímány.
- Vhodně zvolenými termíny prací (např. kácení dřevin v období vegetačního klidu, provádění zemních prací mimo období, kdy by mohlo dojít k usmrcení v půdě přezimujících živočichů) budou maximálně sníženy negativní vlivy výstavby záměru PB na flóru a faunu v dotčeném území.
- Nezpevněné plochy budou ihned po ukončení terénních úprav ozeleněny pro zabránění šíření plevelů.
- Pro období výstavby budou zajištěny podmínky a dostatečné plochy pro ukládání odpadů z výstavby (demolice objektů apod.) před jejich odvozem.
- Nezávadnost dovážených zemin a dalších materiálů, určených pro hutněné násypy, doporučujeme dokladovat jejich atesty.
- Bude určen zodpovědný pracovník dodavatele stavby za provádění stavebních prací a jeho jméno, včetně kontaktů bude vyvěšeno na veřejnosti přístupném místě.

Fáze provozování stavby

- Po zprovoznění záměru PB bude provedeno upřesnění produkce odpadů a zajištění dalších požadavků kladených na původce odpadů dle zákona č. 185/2001 Sb. a dalších prováděcích předpisů platných v oblasti odpadového hospodářství (vyhlášky MŽP č. 381 a 383/2001 Sb.).
- Ke kolaudaci bude předložen doklad o způsobu zneškodnění odpadů z průběhu výstavby záměru PB.
- Ke kolaudaci bude předložen doklad o úhradě odvodů za odnětí zemědělské půdy ze ZPF.
- V rámci zkušebního provozu záměru bude autorizovanou osobou provedeno kontrolní měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí nové trasy přeložky I/50 na dotčeném území města Bučovice.
- Při provozování záměru PB bude provozovatel zajišťovat řádnou údržbu zeleně.
- V zimním období budou při údržbě komunikace přeložky I/50 používány vhodné materiály chemického posypu, aby bylo zabráněno zatěžování vodních toků splachy z odvodnění vozovky komunikace.

5.5. D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Oznámení záměru BP bylo zpracováno v rozsahu stanoveném zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění, se zohledněním zásad pro zjišťovací řízení dle příl. č. 2 zákona.

Pro vyhodnocení předpokládaných vlivů posuzovaného záměru na znečištění ovzduší bylo vycházeno z ustanovení zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění a navazujících prováděcích předpisů. K vyhodnocení stávající imisní zátěže dotčeného území byly využity údaje i data z databáze ČHMÚ.

Vyhodnocení hlukové zátěže venkovního prostoru sledovaného území ve vztahu k posuzovanému záměru bylo provedeno v souladu s ustanovením zákona č. 258/2000 Sb. o

ochraně veřejného zdraví, prováděcího předpisu nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací i podle doporučení dalších metodických pokynů.

Vodítkem pro vyhodnocení vlivů záměru PB byla vyhláška MŽP č. 13/1994 Sb., metodický pokyn odboru ochrany lesa a půdy ze dne 1.10.1996 čj. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb. apod.

Možné vlivy záměru na vody byly hodnoceny v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách, NV č. 61/2003 Sb., zákonem č. 274/2001 Sb. apod.

Vlivy z oblasti odpadového hospodářství byly hodnoceny vlivy v souladu s platnými předpisy - zákon č.185/2001 Sb. o odpadech v úplném znění, vyhlášky č. 477/2001 Sb.o obalech a navazujících prováděcích vyhlášek č. 381 až 383/2001 Sb.

Problematika ochrany přírody a krajiny byla posouzena v souladu s ustanoveními zákona ČNR č. 114/1992 Sb., v platném znění.

5.6. D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování oznámení

Výchozím podkladem pro posouzení vlivů záměru PB na životní prostředí byla dokumentace stavby vypracovaná projektantem Dopravoprojekt Brno, a.s., Kounicova 13, 658 30 Brno.

Z toho důvodu může dojít v průběhu řešení dalších navazujících realizačních projektů k upřesnění některých údajů. Podstatné informace o záměru PB však byly projektantem a oznamovatelem poskytnuty, průběžný kontakt a konzultace s projektantem umožnily získat další fakta, nezbytná pro kvalifikované posouzení vlivů stavby na životní prostředí. Možné dílčí neurčitosti (např. bilance zemních prací, stavebních a provozních odpadů apod.) nemají zásadní význam a jejich případná nepřesnost nemá vliv na formulace závěrů v provedených hodnoceních.

Další potřebné údaje byly čerpány z dostupných pramenů (internet, archiv zpracovatele atd.) a z místního šetření v dotčeném území výstavbou záměru PB.

Zásadní nedostatky, které by bránily korektnímu vyhodnocení ověřovaných složek životního prostředí nebo nedokončení některých částí Oznámení, se v průběhu jeho zpracování nevyskytly.

CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zvážení potenciálně významných vlivů záměru ve vztahu k rozsahu, přesahování státních hranic, velikosti, složitosti, pravděpodobnosti, trvání, frekvenci, vratnosti atd. – posuzovaný záměr PB řeší novou trasou přeložky silnice I/50 (E50) k převedení tranzitní dopravy, mimo plochy hlavní obytné zástavby a centra města Bučovice. Potenciálně nejvýznamnějšími vlivy z provozu silniční dopravy vlastního záměru PB bude tvořit hlukové znečištění okolního venkovního prostoru, v menším rozsahu také znečištění ovzduší. Velikost i významnost jejich působení je závislá především na intenzitách dopravy. Podle provedeného ověření rozsahu a dosahu budou tyto vlivy významnější především na dotčeném území v k.ú. Bučovice a Vícemilice, které tvoří pásmo ploch bezprostředně navazujících na navrženou novou trasu přeložky a nachází se ve směru přibližně na jih od centra města. Pro eliminaci nejvýznamnějšího vlivu, na pásmu ploch dotčeného území budou realizována potřebná protihluková opatření.

Význam realizace vlastního záměru PB pro území města Bučovice je především v tom, že po dokončení navržené přeložky silnice I/50 (E50) významně poklesne provoz silniční dopravy v zástavbě postavené kolem původní trasy silnice I/50 a v historickém centru města Bučovice a tím k dojde k významnému snížení hlukového zatížení i znečišťování ovzduší pro velkou část obyvatel.

6. ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

Platné znění zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí rozlišuje dva okruhy posuzování, jednak se jedná o konkrétní záměry tzv. projektová EIA a jednak o koncepcí tzv. koncepční EIA.

Vlastní záměr s názvem „I/50 Bučovice, přeložka“ je představitelem tzv. projektové EIA, to znamená, že jsou posuzovány možné vlivy záměru (stavby) tak, jak je předložena oznamovatelem a zpracována podkladovou dokumentací (obvykle projekt na úrovni pro územní řízení). Varianty jsou posuzovány pouze v případě, že byly oznamovatelem předloženy a v podkladové dokumentaci vlastního záměru (stavby) zpracovány.

V případě posuzovaného záměru PB s názvem „I/50 Bučovice, přeložka“ je předložena podkladová dokumentace stavby zpracována v jedné variantě, která byla projektantovi zadána na základě rozhodnutí provedených oznamovatelem záměru a pro takto vypracovaný jednovariantní projekt stavby a dané umístění vlastního záměru PB bylo Oznámení záměru zpracováno.

Jiné variantní řešení pro provedení stavby nebo umístění přeložky silnice I/50 (E50) nebylo žádným jiným subjektem v požadované úrovni vypracováno a pro účel posuzování vlivů na životní prostředí předloženo.

7. ČÁST F - DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

7.1. F.1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Potřebná mapová i jiná dokumentace k objasnění řešených problematik je obsažena v příslušných částech Oznámení nebo v jeho samostatných přílohách.

7.2. F.2. Další podstatné informace oznamovatele

Další informace oznamovatele než jsou uvedeny v textových částech nebo dokladových částech Oznámení nebyly pro vlastní posouzení vlivů záměru PB vyžadovány.

8. ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Základní údaje

Název záměru: „I/50 Bučovice, přeložka“.

Zařazení záměru: Stavba posuzovaného záměru bude plnit funkci nové trasy přeložky silnice I/50, v úseku obchvatu historického centra obce Bučovice. Trasa přeložky silnice I/50 je navržena v poloze na jihozápad od centra obce Bučovice, přibližně v souběhu s tokem řeky Litava a trasou železniční trati č. 340 Brno – Uherské Hradiště.

Podle specifikace záměrů, která je uvedena v příloze č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění, je zařazení stavby posuzovaného záměru PB následující:

Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení),

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

sloupec B.

Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je krajský úřad Jihomoravského kraje -

OŽP.

Kapacita (rozsah) záměru: Stavba záměru PB je v projektové dokumentaci vypracované Dopravoprojekt Brno, a.s. definována následovně:

Rozsah stavby je určen délkou přeložky silnice I/50, která představuje úpravu její trasy v délce 5,483 km. Výchozí šířkové uspořádání přeložky silnice I/50 odpovídá kategorii S 11,5/80.

V průjezdním úseku zastavěným územím (km 2,3 – km 3,2) je příčné uspořádání v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Součástí stavby je přeložka železniční trati č. 340 Brno – Uherské Hradiště, v délce 1,729 km a tři dílčí přeložky řeky Litavy.

Stavba je rozčleněna na 224 stavebních objektů a 8 provozních souborů, a navíc jsou 4 stavební objekty obsaženy v 1. a 2. etapě:

SO031 Příprava území

SO054 Rekultivace man. pruhů a ploch ZS (km 0,9 – km 3,8)

SO101 Přeložka silnice I/50

SO812 Hospodaření s ornici (km 0,9 – km 3,8)

Etapy výstavby zahrnují následující stavební objekty a provozní soubory:

1. etapa celkem 171 stavebních objektů a 3 provozní soubory,

2. etapa celkem 53 stavebních objektů a 5 provozních souborů.

Souhrn údajů o vstupech

Z hlediska specifikovaných údajů o vstupech pro výstavbu posuzovaného záměru PB, podle podkladové projektové dokumentace, lze požadavky na realizaci a provozování záměru PB shrnout následovně:

Jednoznačně nejvýznamnějším negativním dopadem bude trvalý zábor půdy ZPF o výměře 26,1056 ha na pozemcích orné půdy, která je zařazena do II. třídy ochrany zemědělské půdy.

Jedná se o plochy pozemků, které však leží ve vymezené trase platným Územním plánem - navržené pro hlavní komunikace, trasy státních a krajských silnic, sběrné místní komunikace.

Vzhledem k navržené výměře trvalého záboru půdy ZPF bude udělení souhlasu k odnětí půdy ze ZPF spadat do působnosti orgánu ochrany zemědělského půdního fondu územního pracoviště MŽP.

Trvalé záborů půd PUPFL nebudou prováděny a zájmy ochrany lesní půdy nebudou dotčeny.

Vzhledem k charakteru stavby záměru PB nebude vlastní provozování přeložky silnice I/50 vyžadovat žádné vstupní suroviny a přírodní zdroje surovin v území nebudou čerpány ani dotčeny, rovněž vlastní provozování stavby přeložky nemá žádné nároky na stálý odběr vody ani na spotřebu paliv a energií.

Realizace stavby přeložky nevyvolá žádné zvýšení stávající intenzity dopravy, dojde především k změně organizace dopravních toků v řešeném území.

Vzhledem k rozsahu stavby záměru PB a jeho umístění do urbanizovaného území města Bučovice bude období výstavby vyžadovat jednorázové zajištění a přepravu velkého množství stavebních materiálů a surovin, stavebních dílců apod. a realizaci velkého množství souvisejících staveb (náspy, mosty, opěrné zdi a stěny, přeložky železniční trati ČD, toku řeky Litava a dalších komunikací, vodohospodářské objekty, vozovky apod.). Bude se však jednat o jednorázovou a konečnou spotřebu, která odpovídá rozsahu a významnosti stavby, z toho důvodu nejsou tyto jednorázové nároky posouzeny jako významný vliv z hlediska na trvalého čerpání surovinových a přírodních zdrojů v dotčeném území.

Další významné negativní vlivy, z hlediska požadovaných vstupů, realizace výstavby ani vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude vykazovat.

Z hlediska specifikovaných údajů o vstupech pro výstavbu posuzovaného záměru PB, podle podkladové projektové dokumentace, lze požadavky na realizaci a provozování záměru PB shrnout následovně:

Jednoznačně nejvýznamnějším negativním dopadem bude trvalý zábor půdy ZPF o výměře 26,1056 ha na pozemcích orné půdy, která je zařazena do II. třídy ochrany zemědělské půdy.

Jedná se o plochy pozemků, které však leží ve vymezené trase platným Územním plánem - navržené pro hlavní komunikace, trasy státních a krajských silnic, sběrné místní komunikace. Vzhledem k navržené výměře trvalého záboru půdy ZPF bude udělení souhlasu k odnětí půdy ze ZPF spadat do působnosti orgánu ochrany zemědělského půdního fondu územního pracoviště MŽP.

Trvalé záborů půd PUPFL nebudou prováděny a zájmy ochrany lesní půdy nebudou dotčeny. Vzhledem k charakteru stavby záměru PB nebude vlastní provozování přeložky silnice I/50 vyžadovat žádné vstupní suroviny a přírodní zdroje surovin v území nebudou čerpány ani dotčeny, rovněž vlastní provozování stavby přeložky nemá žádné nároky na stálý odběr vody ani na spotřebu paliv a energií.

Realizace stavby přeložky nevyvolá žádné zvýšení stávající intenzity dopravy, dojde především k změně organizace dopravních toků v řešeném území.

Vzhledem k rozsahu stavby záměru PB a jeho umístění do urbanizovaného území města Bučovice bude období výstavby vyžadovat jednorázové zajištění a přepravu velkého množství stavebních materiálů a surovin, stavebních dílců apod. a realizaci velkého množství souvisejících staveb (náspy, mosty, opěrné zdi a stěny, přeložky železniční trati ČD, toku řeky Litava a dalších komunikací, vodohospodářské objekty, vozovky apod.). Bude se však jednat o jednorázovou a konečnou spotřebu, která odpovídá rozsahu a významnosti stavby, z toho důvodu nejsou tyto jednorázové nároky posouzeny jako významný vliv z hlediska na trvalého čerpání surovinových a přírodních zdrojů v dotčeném území.

Další významné negativní vlivy, z hlediska požadovaných vstupů, realizace výstavby ani vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude vykazovat.

Souhrn údajů o výstupech

Z hlediska vyhodnocených provozních výstupů u posuzovaného záměru PB jsou s ohledem na druh záměru, kterým je dopravní stavba přeložky v části trasy významného silničního tahu I/50 (E50) o délce 5,483 km, zjištěny nejvýznamnější vlivy ve sledované složce životního prostředí charakteristické pro provoz automobilové dopravy, kterou je:

- hluk z dopravy ve vztahu k okolnímu venkovnímu prostoru

Podle výsledků výpočtů příspěvkového hlukového působení provozu silniční dopravy na okolní venkovní prostor je vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) posouzen jako významný nový zdroj hluku, především pro venkovní prostor stávajících obytných staveb města Bučovice postavených okolí nové trasy přeložky silnice I/50. Podle výpočtového modelování hlukové zátěže z dopravy však bude reálné zajištění požadované ochrany chráněného venkovního prostoru obytných staveb postavených v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50, a to při splnění předpokladu detailního dořešení rozměrových parametrů a poloh projektem navržených protihlukových stěn u komunikace přeložky v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka. Při splnění tohoto předpokladu bude vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) z hlediska hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb postavených na pásmu území města, které navazuje na trasu přeložky I/50, představovat podlimitní zdroj hluku z dopravy a jeho provozování bude v souladu s požadavky hygienických limitů hluku pro ochranu veřejného zdraví, před nepříznivými účinky hluku. Z hlediska zjištěného snížení hlukové zátěže venkovního prostoru z provozu dopravy bude mít realizace a zprovoznění vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) mnohem větší význam pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí ve stavbách postavených v bezprostřední blízkosti komunikace stávající trasy silnice I/50.

Toto podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru v centrální zástavbě města Bučovice a tím také významné zlepšení podmínek ve sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy je pádným argumentem pro

doporučení vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) k realizaci.

V dalších posuzovaných složkách provozních výstupů lze u posuzovaného záměru PB považovat za významnější vliv na znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy.

Z vyhodnocených výsledků výpočtů je však zřejmé, že příspěvkové imisní znečištění ovzduší z provozu silniční dopravy bude po realizaci a zprovoznění záměru PB u všech sledovaných znečišťujících látek významně nižší než jsou hodnoty imisních limitů vyhlášených pro ochranu zdraví lidí a vlastní posuzovaný záměr PB lze tedy z hlediska dotčeného území města Bučovic hodnotit jako prokazatelně podlimitní zdroj znečišťování ovzduší.

Další hodnocené provozní výstupy z hlediska možných vlivů na sledované složky životního prostředí a ochrany veřejného zdraví (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach aj.) u druhu posuzovaného záměru PB (dopravní stavba) jsou klasifikovány jako vlivy málo významné a podlimitní, bez nutnosti řešení jejich eliminace pomocí doplňujících nebo speciálních ochranných opatření.

Pro období výstavby posuzovaného záměru PB bude vzhledem k rozsahu stavby nejvýznamnějším výstupem produkce odpadů vznikajících z velkého rozsahu zemních prací, realizované přeložky železniční trati č. 340 a tří dílčích přeložek toku řeky Litava, kácení stromových porostů i dalších dřevin (dle inventarizace porostů bude odstraněno 1419 stromů – 600 ks průměru kmene do 10 cm, 10 ks průměru kmene 80 až 100 cm, křoviny budou odstraněny z plochy 2 095 m²) a dále s prováděných demolic celkem 21 objektů (6 objektů obytných domků, 3 mostní objekty, 12 objektů různého charakteru). Využitelné druhy odpadů např. z demolic budou odvezeny k recyklaci a k dalšímu využití, nevyužitelné druhy odpadů budou odvezeny na skládku např. Kozlany ve vzdálenosti cca 7 až 10 km od místa výstavby. Biologicky rozložitelné odpady budou odvezeny do nejbližší kompostárny nebo spalovny apod. Za zneškodnění odpadů z výstavby bude odpovídat dodavatel stavby, výkazy o množství a doklady o způsobu zneškodnění odpadů budou předávány investorovi v termínu ukončení těchto prací.

Z období výstavby záměru PB lze předpokládat významnější hlukové ovlivnění okolního venkovního prostoru a znečišťování ovzduší, především z fází výstavby vyžadujících intenzivní nasazení stavebních mechanismů a stavební dopravy (demolice objektů, zemní práce apod.). Při dodržení doporučených zásad a potřebných opatření k provádění těchto prací budou výstupy v těchto složkách pro okolní zástavbu v dotčeném území města Bučovice částečně obtěžující, ale realizace posuzovaného záměru PB proveditelná a z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze hlukovou zátěž i možné znečištění ovzduší z tohoto přechodného období považovat za únosné, bez předpokladu přímého ohrožení zdraví obyvatelstva.

V další hodnocených provozních výstupech (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach aj.) nejsou z období výstavby záměru PB předpokládány žádné významné vlivy na sledované složky životního prostředí a ochranu veřejného zdraví.

Výstavbou záměru PB vyvolané terénní úpravy a zásahy do krajiny jsou z hlediska sledovaného území posouzeny jako akceptovatelné, bez dalších požadavků.

Z hlediska vyhodnocených provozních výstupů u posuzovaného záměru PB jsou s ohledem na druh záměru, kterým je dopravní stavba přeložky v části trasy významného silničního tahu I/50 (E50) o délce 5,483 km, zjištěny nejvýznamnější vlivy ve sledované složce životního prostředí charakteristické pro provoz automobilové dopravy, kterou je:

- hluk z dopravy ve vztahu k okolnímu venkovnímu prostoru

Podle výsledků výpočtů příspěvkového hlukového působení provozu silniční dopravy na okolní venkovní prostor je vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) posouzen jako významný nový zdroj hluku, především pro venkovní prostor stávajících obytných staveb města Bučovice postavených okolí nové trasy přeložky silnice I/50. Podle výpočtového modelování hlukové zátěže z dopravy však bude reálné zajištění požadované ochrany chráněného venkovního prostoru obytných staveb postavených v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50, a to při splnění předpokladu detailního dořešení

rozměrových parametrů a poloh projektem navržených protihlukových stěn u komunikace přeložky v dalším stupni projektové dokumentace stavby I/50 Bučovice, přeložka. Při splnění tohoto předpokladu bude vlastní záměr PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) z hlediska hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb postavených na pásmu území města, které navazuje na trasu přeložky I/50, představovat podlimitní zdroj hluku z dopravy a jeho provozování bude v souladu s požadavky hygienických limitů hluku pro ochranu veřejného zdraví, před nepříznivými účinky hluku. Z hlediska zjištěného snížení hlukové zátěže venkovního prostoru z provozu dopravy bude mít realizace a zprovoznění vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) mnohem větší význam pro cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice, kteří bydlí ve stavbách postavených v bezprostřední blízkosti komunikace stávající trasy silnice I/50.

Toto podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru v centrální zástavbě města Bučovice a tím také významné zlepšení podmínek ve sledované složce životního prostředí a především pozitivní vliv z hlediska ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy je pádným argumentem pro doporučení vlastního záměru PB (dopravní stavba I/50 Bučovice, přeložka) k realizaci.

V dalších posuzovaných složkách provozních výstupů lze u posuzovaného záměru PB považovat za významnější vliv na znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy.

Z vyhodnocených výsledků výpočtů je však zřejmé, že příspěvkové imisní znečištění ovzduší z provozu silniční dopravy bude po realizaci a zprovoznění záměru PB u všech sledovaných znečišťujících látek významně nižší než jsou hodnoty imisních limitů vyhlášených pro ochranu zdraví lidí a vlastní posuzovaný záměr PB lze tedy z hlediska dotčeného území města Bučovic hodnotit jako prokazatelně podlimitní zdroj znečišťování ovzduší.

Další hodnocené provozní výstupy z hlediska možných vlivů na sledované složky životního prostředí a ochrany veřejného zdraví (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach aj.) u druhu posuzovaného záměru PB (dopravní stavba) jsou klasifikovány jako vlivy málo významné a podlimitní, bez nutnosti řešení jejich eliminace pomocí doplňujících nebo speciálních ochranných opatření.

Pro období výstavby posuzovaného záměru PB bude vzhledem k rozsahu stavby nejvýznamnějším výstupem produkce odpadů vznikajících z velkého rozsahu zemních prací, realizované přeložky železniční trati č. 340 a tří dílčích přeložek toku řeky Litava, kácení stromových porostů i dalších dřevin (dle inventarizace porostů bude odstraněno 1419 stromů – 600 ks průměru kmene do 10 cm, 10 ks průměru kmene 80 až 100 cm, křoviny budou odstraněny z plochy 2 095 m²) a dále s prováděných demolic celkem 21 objektů (6 objektů obytných domků, 3 mostní objekty, 12 objektů různého charakteru). Využitelné druhy odpadů např. z demolic budou odvezeny k recyklaci a k dalšímu využití, nevyužitelné druhy odpadů budou odvezeny na skládku např. Kozlany ve vzdálenosti cca 7 až 10 km od místa výstavby. Biologicky rozložitelné odpady budou odvezeny do nejbližší kompostárny nebo spalovny apod. Za zneškodnění odpadů z výstavby bude odpovídat dodavatel stavby, výkazy o množství a doklady o způsobu zneškodnění odpadů budou předávány investorovi v termínu ukončení těchto prací.

Z období výstavby záměru PB lze předpokládat významnější hlukové ovlivnění okolního venkovního prostoru a znečišťování ovzduší, především z fází výstavby vyžadujících intenzivní nasazení stavebních mechanismů a stavební dopravy (demolice objektů, zemní práce apod.). Při dodržení doporučených zásad a potřebných opatření k provádění těchto prací budou výstupy v těchto složkách pro okolní zástavbu v dotčeném území města Bučovice částečně obtěžující, ale realizace posuzovaného záměru PB proveditelná a z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze hlukovou zátěž i možné znečištění ovzduší z tohoto přechodného období považovat za únosné, bez předpokladu přímého ohrožení zdraví obyvatelstva.

V další hodnocených provozních výstupech (odpadní vody, odpady, vibrace, záření, zápach

aj.) nejsou z období výstavby záměru PB předpokládány žádné významné vlivy na sledované složky životního prostředí a ochranu veřejného zdraví.

Výstavbou záměru PB vyvolané terénní úpravy a zásahy do krajiny jsou z hlediska sledovaného území posouzeny jako akceptovatelné, bez dalších požadavků.

Charakteristika záměru

Velikost – posuzovaný záměr PB je liniovou dopravní stavbou, která přeložkou nové trasy silnice I/50 (E50) v délce 5,483 km řeší odklonění tranzitní dopravy mimo centrální část zástavby města Bučovice. Vzhledem k navržené poloze přeložky, jejíž trasa prochází částečně přes zastavěnou část města Bučovice a je vedena v souběhu s železniční tratí č. 340, tokem řeky Litava bude nutná realizace dalších navazujících staveb pro zachování dopravní obslužnosti města i dalšího území na jih od města Bučovice. Dále bude nutná přeložka železniční tratě č. 340 Brno – Uherské Hradiště, tři dílčí přeložky řeky Litava a přeložky sítí technické infrastruktury ležící v nové trase přeložky silnice I/50.

Z tohoto pohledu pak lze záměr PB označit jako dopravní stavbu středního rozsahu, která dosahuje příslušné limity zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, pro předmět posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Kumulace jeho vlivů s vlivy jiných záměrů – trasa přeložky je navržena v souladu s platným Územním plánem města Bučovice. Na této části území obce Bučovice není připravován jiný obdobný záměr s charakterem liniové dopravní stavby.

Proto není předpokládána ani reálná možnost kumulace vlivů posuzovaného záměru PB v rozhodujících sledovaných složkách životního prostředí (hluk a znečištění ovzduší) s jinými záměry obdobného charakteru.

Využívání přírodních zdrojů – vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude mít žádné požadavky na využívání přírodních zdrojů. Realizace dopravní stavby posuzovaného záměru PB bude vyžadovat pouze jednorázové nároky na stavební materiály i suroviny, dále vyvolá výstavba rozsáhlejší nároky na trvalý zábor ZPF, pozemky PUPFL výstavbou nebudou dotčeny. Jednorázové materiální nároky na výstavbu záměru PB budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben.

Z těchto důvodů nebude vlastní provozování záměru PB nárokovat žádné využívání přírodních zdrojů.

Produkce odpadů – vzhledem k charakteru záměru PB není z provozování přeložky silnice I/50 očekávána žádná významnější produkce odpadů. Velký, ale pouze jednorázový objem a rozsah druhů odpadů vznikne z období výstavby posuzovaného záměru PB. Za zneškodnění odpadů z výstavby, v souladu s platnými předpisy, bude odpovídat vybraný dodavatel stavby. Z průběhu běžného provozování záměru PB nebude docházet k žádné významnější produkci odpadů.

Znečišťování životního prostředí a vlivy na veřejné zdraví – účelem realizace záměru PB je odvedení tranzitní dopravy silnice I/50 (E50) mimo zástavbu centrální části Bučovic, proto je nutné hodnotit vlivy nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy (hluk a ovzduší) z pohledu celého dotčeného území města Bučovice.

Vzhledem k intenzitám a skladě dopravy bude provoz dopravy na nové trase přeložky významným zdrojem uvedeného znečištění pro okolí této komunikace. Podle provedeného rozboru se však v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky nachází stavby s cca 60 bytovými jednotkami a počtem přibližně 140 osob, což představuje pouze 2,2% z celkového počtu obyvatel města Bučovice, zatím co v okolí stávající trasy silnice I/50 žije a bydlí cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice.

Podle výpočtového modelování bude reálné zajištění požadované hlukové ochrany obytných staveb v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50 protihlukovými stěnami. Přemístění tranzitní dopravy mimo centrální část města však přinese velmi významné a podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru a tím také výrazné zlepšení podmínek životního prostředí i ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před

nepříznivými vlivy hluku z dopravy. V návaznosti na popsané změny organizace dopravy záměrem PB dojde v centrální části města Bučovice také k určitému snížení znečištění ovzduší, i když příspěvkové znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy je na celém dotčeném území nižší než jsou imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí.

Při souhrnném posouzení nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy, z pohledu celého dotčeného území města Bučovice, je posuzovaný záměr PB nutné hodnotit jako pozitivní vliv z hlediska snížení stávajícího znečišťování životního prostředí i zlepšení podmínek veřejného zdraví.

Jiné významné znečišťování životního prostředí s možnými vlivy na veřejné zdraví není u posuzovaného záměru PB aktuální.

Rizika havárií zejména vzhledem k navrženému použití látek a technologií – u typu stavby posuzovaného záměru PB nejsou rizika vzniku havarijních situací předpokládána. Pravděpodobnost rizika vyvolaného např. dopravní nehodou je obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie musí být řešeny a odstraněny speciálně vyškolenými záchranářskými složkami.

Velikost – posuzovaný záměr PB je liniovou dopravní stavbou, která přeložkou nové trasy silnice I/50 (E50) v délce 5,483 km řeší odklonění tranzitní dopravy mimo centrální část zástavby města Bučovice. Vzhledem k navržené poloze přeložky, jejíž trasa prochází částečně přes zastavěnou část města Bučovice a je vedena v souběhu s železniční tratí č. 340, tokem řeky Litava bude nutná realizace dalších navazujících staveb pro zachování dopravní obslužnosti města i dalšího území na jih od města Bučovice. Dále bude nutná přeložka železniční tratě č. 340 Brno – Uherské Hradiště, tři dílčí přeložky řeky Litava a přeložky sítí technické infrastruktury ležící v nové trase přeložky silnice I/50.

Z tohoto pohledu pak lze záměr PB označit jako dopravní stavbu středního rozsahu, která dosahuje příslušné limity zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, pro předmět posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Kumulace jeho vlivů s vlivy jiných záměrů – trasa přeložky je navržena v souladu s platným Územním plánem města Bučovice. Na této části území obce Bučovice není připravován jiný obdobný záměr s charakterem liniové dopravní stavby.

Proto není předpokládána ani reálná možnost kumulace vlivů posuzovaného záměru PB v rozhodujících sledovaných složkách životního prostředí (hluk a znečištění ovzduší) s jinými záměry obdobného charakteru.

Využívání přírodních zdrojů – vlastní provozování posuzovaného záměru PB nebude mít žádné požadavky na využívání přírodních zdrojů. Realizace dopravní stavby posuzovaného záměru PB bude vyžadovat pouze jednorázové nároky na stavební materiály i suroviny, dále vyvolá výstavba rozsáhlejší nároky na trvalý zábor ZPF, pozemky PUPFL výstavbou nebudou dotčeny. Jednorázové materiální nároky na výstavbu záměru PB budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben.

Z těchto důvodů nebude provozování záměru PB nárokovat žádné využívání přírodních zdrojů.

Produkce odpadů – vzhledem k charakteru záměru PB není z provozování přeložky silnice I/50 očekávána žádná významnější produkce odpadů. Velký, ale pouze jednorázový objem a rozsah druhů odpadů vznikne z období výstavby posuzovaného záměru PB. Za zneškodnění odpadů z výstavby, v souladu s platnými předpisy, bude odpovídat vybraný dodavatel stavby. Z průběhu běžného provozování záměru PB nebude docházet k žádné významnější produkci odpadů.

Znečišťování životního prostředí a vlivy na veřejné zdraví – účelem realizace záměru PB je odvedení tranzitní dopravy silnice I/50 (E50) mimo zástavbu centrální části Bučovic, proto je nutné hodnotit vlivy nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy (hluk a ovzduší) z pohledu celého dotčeného území města Bučovice.

Vzhledem k intenzitám a skladě dopravy bude provoz dopravy na nové trase přeložky

významným zdrojem uvedeného znečištění pro okolí této komunikace. Podle provedeného rozboru se však v pásmu území navazujícím na novou trasu přeložky nachází stavby s cca 60 bytovými jednotkami a počtem přibližně 140 osob, což představuje pouze 2,2% z celkového počtu obyvatel města Bučovice, zatím co v okolí stávající trasy silnice I/50 žije a bydlí cca 1 060 osob, což je přibližně 16,8% z celkového uváděného počtu obyvatel města Bučovice.

Podle výpočtového modelování bude reálné zajištění požadované hlukové ochrany obytných staveb v pásmu území navazujícím na trasu přeložky I/50 protihlukovými stěnami. Přemístění tranzitní dopravy mimo centrální část města však přinese velmi významné a podstatné snížení hlukové zátěže venkovního prostoru a tím také výrazné zlepšení podmínek životního prostředí i ochrany veřejného zdraví pro tuto významnou část obyvatel města Bučovice před nepříznivými vlivy hluku z dopravy. V návaznosti na popsané změny organizace dopravy záměrem PB dojde v centrální části města Bučovice také k určitému snížení znečištění ovzduší, i když příspěvkové znečištění ovzduší z provozu automobilové dopravy je na celém dotčeném území nižší než jsou imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí.

Při souhrnném posouzení nejvýznamnějších doprovodných znečišťujících složek automobilové dopravy, z pohledu celého dotčeného území města Bučovice, je posuzovaný záměr PB nutné hodnotit jako pozitivní vliv z hlediska snížení stávajícího znečišťování životního prostředí i zlepšení podmínek veřejného zdraví.

Jiné významné znečišťování životního prostředí s možnými vlivy na veřejné zdraví není u posuzovaného záměru PB aktuální.

Rizika havárií zejména vzhledem k navrženému použití látek a technologií – u typu stavby posuzovaného záměru PB nejsou rizika vzniku havarijních situací předpokládána. Pravděpodobnost rizika vyvolaného např. dopravní nehodou je obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie musí být řešeny a odstraněny speciálně vyškolenými záchranářskými složkami.

Umístění záměru

Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání – posuzovaný záměr PB je liniovou dopravní stavbou, k jejíž realizaci dojde z větší části celkové délky 5,483 km přeložky silnice I/50 na plochách zemědělských půd v k.ú. Marefy, Bučovice, Vícemilice, zbývající část přeložky bude realizována na plochách smíšených – výroba, služby, bydlení v k.ú. Bučovice. Mimo vyvolaného trvalého záboru půd ZPF realizace záměru PB neovlivní využívání těchto ploch, přístup na pozemky v okolí nové trasy přeložky zůstane zachován. Priority trvale udržitelného využívání těchto ploch nebudou významně narušeny.

Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů – v území dotčeném výstavbou posuzovaného záměru PB nejsou evidovány žádné zásoby nerostných surovin ani jiných přírodních zdrojů. Realizací záměru PB nedojde z tohoto pohledu k žádným nevratným vlivům.

Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž – z hlediska zátěže přírodního prostředí bude realizace posuzovaného záměru PB vyžadovat jednorázové nároky na stavební materiály i suroviny, které budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben. Vzhledem k charakteru stavby bude nejvýznamnějším provozním vlivem hluková zátěž z dopravy okolního venkovního prostoru, její eliminace bude z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví zajištěna protihlukovými opatřeními. Jiné vlivy trvalého charakteru snižující schopnost přírodního prostředí snášet předpokládanou zátěž nejsou očekávány.

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Zvážení potenciálně významných vlivů záměru ve vztahu k rozsahu, přesahování státních hranic, velikosti, složitosti, pravděpodobnosti, trvání, frekvenci, vratnosti atd. – posuzovaný záměr PB řeší novou trasou přeložky silnice I/50 (E50) k převedení tranzitní dopravy, mimo plochy hlavní obytné zástavby a centra města Bučovice. Potenciálně nejvýznamnějšími vlivy z provozu silniční dopravy vlastního záměru PB bude tvořit hlukové znečištění okolního venkovního prostoru, v menším rozsahu také znečištění ovzduší. Velikost i významnost jejich

působení je závislá především na intenzitách dopravy. Podle provedeného ověření rozsahu a dosahu budou tyto vlivy významnější především na dotčeném území v k.ú. Bučovice a Vícemilice, které tvoří pásmo ploch bezprostředně navazujících na navrženou novou trasu přeložky a nachází se ve směru přibližně na jih od centra města. Pro eliminaci nejvýznamnějšího vlivu, na pásmu ploch dotčeného území budou realizována potřebná protihluková opatření.


Význam realizace vlastního záměru PB pro území města Bučovice je především v tom, že po dokončení navržené přeložky silnice I/50 (E50) významně poklesne provoz silniční dopravy v zástavbě postavené kolem původní trasy silnice I/50 a v historickém centru města Bučovice a tím k dojde k významnému snížení hlukového zatížení i znečištění ovzduší pro velkou část obyvatel.

Zvážení potenciálně významných vlivů záměru ve vztahu k rozsahu, přesahování státních hranic, velikosti, složitosti, pravděpodobnosti, trvání, frekvenci, vratnosti atd. – posuzovaný záměr PB řeší novou trasou přeložky silnice I/50 (E50) převedení tranzitní dopravy, mimo plochy hlavní obytné zástavby a centra města Bučovice. Potenciálně nejvýznamnějšími vlivy z provozu silniční dopravy vlastního záměru PB bude tvořit hlukové znečištění okolního venkovního prostoru, v menším rozsahu také znečištění ovzduší. Velikost i významnost jejich působení je závislá především na intenzitách dopravy. Podle provedeného ověření rozsahu a dosahu budou tyto vlivy významnější především na dotčeném území v k.ú. Bučovice a Vícemilice, které tvoří pásmo ploch bezprostředně navazujících na navrženou novou trasu přeložky a nachází se ve směru přibližně na jih od centra města. Pro eliminaci nejvýznamnějšího vlivu, na pásmu ploch dotčeného území budou realizována potřebná protihluková opatření.

Význam realizace vlastního záměru PB pro území města Bučovice je především v tom, že po dokončení navržené přeložky silnice I/50 (E50) významně poklesne provoz silniční dopravy v zástavbě postavené kolem původní trasy silnice I/50 a v historickém centru města Bučovice a tím k dojde k významnému snížení hlukového zatížení i znečištění ovzduší pro velkou část obyvatel.

9. ČÁST H – PŘÍLOHA

9.1.1. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

	Městský úřad Bučovice Odbor stavební úřad Jiráskova 502, 685 01 Bučovice	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Závod Brno, Správa Brno, DP GR Dosek: - 9. 06. 2010 Příloha: č.j.: 5095 Odd.: 5100 Rel.:
	Tel.: 517 324 444 Fax: 517 324 431 email: novotny@bučovice.cz	IČO: 00291676 ID DS: td3be8p

Obdrží: dle rozdělovníku

Vaše značka :

Naše č. j.:
301/10/výst/NO

Vyřizuje / linka:
Novotný/444

V Bučovicích dne:
8.6.2010

VYJÁDŘENÍ

Městský úřad v Bučovicích, stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm.g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona

s d ě l u j e,

že navržená stavba

I/50 Bučovice, přeložka

na pozemcích v k. ú. Marefy, Bučovice, Vícemilice je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů, jichž je zapotřebí pro povolení speciální stavby podle zvláštních předpisů.


Pavel Novotný
 vedoucí stavebního úřadu



Obdrží:

účastníci (dodejky)

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Brno, Šumavská č.p. 33, 656 09 Brno

9.1.2. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

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

ENVING, s. r. o.
Staňkova 18/557
602 00 BRNO

Vaše zn.: SpZn: S – JMK37165/2010 /OŽP/Št Vyřizuje/telefon Brno dne:
Čj.: JMK37165/2010 Štouračová/1547 17.03.2010

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru „Přeložka sil. I/50 – obchvat Bučovic“ v k. ú. Bučovice, Vícemilice, Marefy na lokality soustavy Natura 2000

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4) písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti s. r. o. ENVING, Staňkova 18/557, Brno, podané dne 12.3.2010 možnosti vlivu výše uvedeného záměru „Přeložka sil. I/50 – obchvat Bučovic“ v k. ú. Bučovice, Vícemilice, Marefy na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

s t a n o v i s k o

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

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

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací sice do blízkosti, ale zcela mimo území prvků soustavy Natura 2000 a svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany.

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

otisk razítka

JUDr. Pavel Nesvatba
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny
odboru životního prostředí

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
70888337	CZ70888337	541651547	541651579	stouracova.zdenka@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz

10. ZÁVĚR

zpracovatel Oznámení posuzovaného záměru s názvem:

„I/50 Bučovice, přeložka“

při zohlednění:

- funkčního charakteru a účelu výstavby záměru,
- navrženého umístění stavby záměru,
- posouzení stávajícího stavu životního prostředí v dotčeném území,
- vyhodnocení předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí,
- splnění podmínky doplnění navržených protihlukových opatření u komunikace nové přeložky silnice I/50, pro zajištění požadované ochrany chráněných venkovních prostorů ostatních staveb postavených na dotčeném území, projednání způsobu zajištění hlukové ochrany s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a začlenění těchto opatření do dalšího stupně projektové dokumentace,

došel k závěru, že realizace posuzovaného záměru PB je vzhledem k zajištění eliminace možných negativních vlivů na veřejné zdraví a na další sledované složky životního prostředí, pro dotčené území únosná a přijatelná.

Při přípravě a realizaci vlastního záměru PB budou zohledněny a dodrženy požadavky specifikované v části 5.4. D.IV tohoto Oznámení. Jak vyplývá z těchto požadavků, žádný z nich nepřesahuje rámec běžných povinností, vyplývajících z platné právní úpravy pro provádění povolených staveb a zajištění ochrany veřejného zdraví i životního prostředí.

Zpracovatel Oznámení proto navrhuje, aby příslušný úřad proces posuzování vlivů záměru PB na životní prostředí, vedený podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ukončil již ve zjišťovacím řízení.

Datum zpracování Oznámení:

V Brně dne 10. června 2010

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele Oznámení:

Ing. Miroslav Lepka

ENVING s.r.o. Staňkova 557/18a, 602 00 Brno
tel/fax: 549 210 356, 541 240 857, e-mail: lepka@enving.cz

Podpis zpracovatele Oznámení:

.....
Ing. Miroslav Lepka

11. SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY

Hluková studie – Enving s.r.o.

Příspěvková rozptylová studie – Bucek s.r.o.

**Hodnocení zdravotních rizik obyvatel Bučovic ze záměru „I/50 – Bučovice, přeložka“ –
Zdravotní ústav se sídlem v Brně**

Studie vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz – silnice I/50 Bučovice – Ageris s.r.o.