



TROLLEY - Terminál IDS Starý Lískovec

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

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

srpen 2011

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: TROLLEY - Terminál IDS Starý Lískovec
OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zakázka: C1091-11-0

Objednatel: PK Ossendorf, s.r.o.

Tomešova 503/1

602 00 Brno

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	J. Kurajdová	S. Postbiegl	P. Vymazal	31.8.2011

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

Rozdělovník:	4 výtisky + 4 digitální verze Krajský úřad Jihomoravského kraje 1 výtisk + digitální verze PK Ossendorf 1 výtisk + digitální verze archiv AMEC s.r.o.
--------------	---

© AMEC s.r.o, 2011

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

Zpracovatelé oznámení

Držitel autorizace:

Ing. Stanislav Postbiegl,
držitel autorizace k posuzování
vlivů na životní prostředí MŽP
č.j. 1178/159/OPVŽ/97
prodloužena dne 8.6. 2011 rozhodnutím MŽP
č.j. 35999/ENV/11

Vedoucí zakázky: Ing. Jana Kurajdová, PhD.

Datum zpracování oznámení: 31. 8. 2011

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2007, registrovaným u společnosti Microsoft.

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

Obsah

Zpracovatelé oznámení	2
Obsah	3
Úvod	5
ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
A.1. Obchodní firma	6
A.2. IČ	6
A.3. Sídlo	6
A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele	6
ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU	7
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	7
B.I.3. Umístění záměru	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	9
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	9
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru	9
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	11
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	11
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	11
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	12
B.II.1. Půda	12
B.II.2. Voda	12
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	13
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	13
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	13
B.III.1. O vzduší	13
B.III.2. Odpadní voda	13
B.III.3. Odpady	14
B.III.4. Ostatní	15
B.III.5. Rizika vzniku havárií	15
ČÁST C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	16
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ 16	
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	17
C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	17
C.II.2. O vzduší a klima	17
C.II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	17
C.II.4. Povrchová a podzemní voda	18
C.II.5. Půda	18
C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje	19
C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy	21
C.II.8. Krajina	23
C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky	23
C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura	24
C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí	25
ČÁST D ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	26
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI	26
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	26
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	26
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky	27
D.I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu	27
D.I.5. Vlivy na půdu	28

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	28
D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	28
D.I.8 Vlivy na krajinu.....	29
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	30
D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	30
D.I.11. Jiné ekologické vlivy	30
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	31
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE.....	31
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	31
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	32
ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	33
ČÁST F DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	34
F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE.....	34
F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE.....	34
ČÁST G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	35
ČÁST H - PŘÍLOHY	36
H.I. STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY	36
H.II. VYJÁDRĚNÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU	37

PŘÍLOHY

- Příloha 1: Koordinační situace stavby
- Příloha 2: Situace ekologických střetů 1:7 000
- Příloha 3: Rozptylová studie
- Příloha 4: Hluková studie

Úvod

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

TROLLEY – Terminál IDS Starý Lískovec

je vypracováno ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a slouží jako základní podklad pro zjišťovací řízení podle § 7 tohoto zákona. Oznámení je zpracováno v rozsahu přílohy č.3 zákona.

Předmětem záměru je výstavba trolejbusového přestupního terminálu, dopojení stávající obslužné komunikace bytového areálu Leskava k terminálu a lávka přes Leskavu k budoucí železniční stanici. Součástí záměru je terénní úprava u koryta vodního toku Leskava (odtěžení bermy – kompenzační opatření v záplavovém území). Jsou navrženy vegetační úpravy.

Prodloužení trolejbusové dopravy do budoucího terminálu si vyžádá realizaci nové měnirny. S ohledem na problematiku spojenou s jednoznačným určením umístění měnirny není tato předmětem územního rozhodnutí této stavby dle v současné předkládané projektové dokumentace. Problematika umístění měnirny bude řešena samostatně v navazující projektové přípravě. Objekt měnirny není ani předmětem předkládaného Oznámení.

Umístění terminálu je dáno vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240) v rámci stavby *Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna*. Stavba bude představovat důležitý přestupní uzel mezi vlakovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou. Bude sloužit jako atraktivní přestup cestujících ve směru od Moravského Krumlova nebo Ivančic do bohunické nemocnice, studentského kampusu a budoucí „Západní brány“.

Po dokončení plánované tramvaje, odpojením zřejmě z ulice Osově ke kampusu resp. bohunické nemocnici, bude vyřešeno dopravní napojení této lokality tramvajovou dopravou na centrum města.

Oznámení je zhotoveno firmou AMEC s.r.o. na základě objednávky oznamovatele. Zpracování oznámení proběhlo v květnu 2011, jeho aktualizace dle nejnovějších informací v srpnu 2011. Byly použity podklady poskytnuté oznamovatelem, informace z veřejně dostupných zdrojů a archiv autorů.

Cílem oznámení je poskytnout základní údaje o záměru a jednotlivých složkách životního prostředí v jeho okolí a možných vlivech záměru na tyto složky a veřejné zdraví. Širší veřejnosti doporučujeme k prostudování Část G oznámení, která stručně shrnuje podstatné informace o záměru a jeho možných vlivech na životní prostředí. Podrobnější informace jsou pak uvedeny v příslušných kapitolách oznámení.

ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

PK OSSENDROF s.r.o.

A.2. IČ

255 649 01

A.3. Sídlo

Tomešova 503/1
602 00 Brno

A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Ing. Jan Ossendorf
Tel.: (+420) 543 516 526

ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Název záměru

TROLLEY – Terminál IDS Starý Lískovec

Zařazení záměru

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

Záměr spadá do:

kategorie: II
bod: 9.3.
název: Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek.
sloupec: B

a

podlimitně do:

kategorie: II
bod: 10.6.
název: Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.
sloupec: B

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

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavbu TROLLEY - Terminál IDS Starý Lískovec lze považovat za soubor staveb, přičemž stavbou hlavní je stavba terminálu, která vyvolává nutnost dalších stavebních úprav (viz příloha 1).

Hlavní předmětem stavby je:

- stavba terminálu
- nové trolejbusové trati
- úprava stávající příjezdové komunikace
- měnírny Labská (není předmětem posuzování)
- parkoviště u terminálu pro 25 parkovacích stání
- lávky pro pěší ev. BM – 758
- terénní úprava – snížení bermy u Leskavy – kompenzační opatření
- integrovaný objekt – zázemí pro řidiče

- vegetační úpravy
- nové inženýrské sítě a přeložky IS (kanalizace dešťová, kanalizace splašková, přípojka vodovodu, kabely VN a NN, kabely VO včetně stožárů, sdělovací kabely, trolejové vedení, trakční zpětné a napájecí kabely, provozní soubory)

Prodloužení trolejbusové dopravy do budoucího terminálu si vyžádá realizaci nové měřírny. S ohledem na problematiku spojenou s jednoznačným určením umístění měřírny není tato předmětem územního rozhodnutí této stavby dle v současné předkládané projektové dokumentace. Problematika umístění měřírny bude řešena samostatně v navazující projektové přípravě. Objekt měřírny není ani předmětem předkládaného Oznámení.

B.1.3. Umístění záměru

Záměr je umístěn následovně:

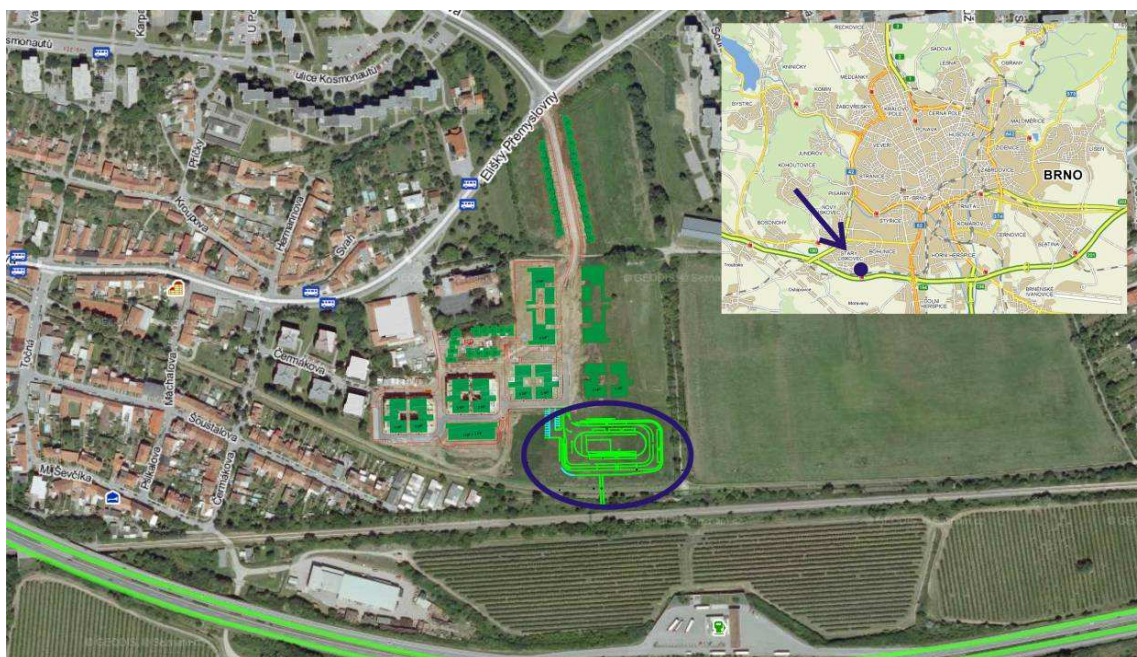
kraj:	Jihomoravský
okres:	Brno - město
obec:	Brno
katastrální území:	Starý Lískovec, Bohunice

Navržený záměr je situován v intravilánu jižní části města Brna, převážně v městské části Brno - Starý Lískovec. Kabelovody a trolejové vedení je napojeno na stávající sítě v městské části Brno – Bohunice. Ze severní a západní strany je záměr ohraničen novou a plánovanou bytovou výstavbou Leskava. Jižní hranici tvoří vodní tok Leskava, železniční koridor (traťový úsek Brno – Střelice č.240) a dálnice D1. Z východní strany je ohraničen pásem vzrostlé zeleně podél polní cesty.

Plocha terminálu a budoucího parkoviště je navržena na pozemcích soukromých subjektů většinou neobdělávané orné půdy.

Stávající komunikace k terminálu (funkční plocha – komunikace a prostranství místního významu) prochází zástavbou (funkční plocha čistého bydlení) na tuto bude navazovat plocha budoucího terminálu stabilizovaná v územním plánu města Brna (funkční plocha – hromadná osobní doprava – včetně technického zázemí). Plocha terminálu je propojena komunikací pro pěší s lávkou (funkční plocha – komunikace a prostranství místního významu) k budoucí železniční zastávce (železniční trať, hromadná osobní doprava).

Poloha terminálu je zřejmá z následujícího obrázku:



Obr.: Schéma umístění terminálu - situace širších vztahů

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

Charakter záměru

Charakterem záměru je novostavba trolejbusového přestupního terminálu, dopojení současné obslužné komunikace bytového areálu Leskava k terminálu, lávky přes Leskavu včetně terénní úpravy – kompenzační opatření záplavového území. Jedná se o trvalou stavbu.

Podkladem pro návrh stavby byl platný Územní plán města Brna, 1994 – plán využití území a vyhláška statutárního města Brna č.2/2004 o ÚPMB.

Možnost kumulace s jinými záměry

Záměr navazuje na připravovanou stavbu „Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna“, jejíž součástí je železniční zastávka Starý Lískovec s přímou vazbou na terminál IDS.

V rámci konceptu zpracovávaného územního plánu města Brna je na levém břehu toku Leskavy navržena cyklostezka. Lávka pro pěší a navazující chodník budou koncipovány, tak, aby bylo umožněno výhledové křížení s cyklostezkou a přejezd mechanizace Povodí Moravy a.s. pro údržbu toku Leskava.

Budoucí železniční zastávka „Starý Lískovec“ s ostrovním nástupištěm délky 220m a podchod pro pěší je součástí stavby *Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna* (zadavatel PD Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Praha) – DÚR (SÚDOP Brno s.r.o.).

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

Stavba bude představovat důležitý přestupní uzel mezi vlakovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou. Bude sloužit jako atraktivní přestup cestujících ve směru od Moravského Krumlova nebo Ivančic do bohunické nemocnice, studentského kampusu a budoucí „Západní brány“.

Umístění terminálu je dáno vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240) v rámci stavby *Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna*.

Navrhované řešení této stavby spolu se související stavbou *Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna* přinese významné zlepšení především v oblasti dopravy, ekologie a komfortu v cestování. Dopravní uzel ulehčuje přestupy a vhodně napojuje příměstskou dopravu na městskou.

Po ukončení stavby železnice a nové zastávky se předpokládá nasazení intervalové dopravy na železnici v rámci IDS JmK v době špičky v taktu 15 minut v každém směru v úseku Brno – Zastávka u Brna s návazností na trolejbus.

Veškeré přístupy na nástupiště budou navrženy i pro osoby se ztíženou schopností pohybu a orientace.

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

Předmětem záměru „TROLLEY - Terminál IDS Starý Lískovec“ je realizace terminálu IDS, který vyvolává nutnost dalších stavebních úprav.

Hlavní předmětem stavby je terminál IDS včetně propojení lávkou k železniční zastávce, integrovaný objekt v terminálu pro DPMB, parkoviště, terénní úprava podél Leskavy (snížení bermy). Součástí stavby jsou přeložky a nové inženýrské sítě, vegetační úpravy.

Celý terminál bude realizován na násypu na úrovni nad Q100. To je spojeno s navezením vrstvy podložních materiálů.

Terminál IDS

Rozměr zpevněné plochy terminálu bude cca 120m x 60m + plus plochy násypového zemního tělesa. Předpokládá se jednosměrný provoz.

Parkoviště

Rozměry parkovací plochy u terminálu cca 35m x 15m.

Počet parkovacích stání – 23 míst z toho 2 místa pro OSSPO.

Rozměry stání 2,5 x 4,5m (s převisem vozidla 0,5m)

Parkovišťová komunikace šířky 6,0m.

Chodníky

Jsou navrženy chodníky a nástupiště v prostoru terminálu a rekonstrukce chodníku podél příjezdové komunikace, kdy část stávajícího chodníku bude zdevastována vedením nového kabelovodu pro trakční zpětné a napájecí kabely.

kategorie: místní komunikace
třída: místní komunikace IV. třídy
funkční skupina: D2 – komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel
typ příčného uspořádání: šířka 1,5 až 3,5 m

Příjezdová komunikace k terminálu

Stávající komunikace bude využita ve stávajícím směrovém i výškovém uspořádání.

Požadavkem pro splnění hlukových limitů je výměna obrusné vrstvy za asfalt modifikovaný pryžovým granulátem.

Lávka ev.č. BM – 758 u terminálu Starý Lískovec přes Leskavu

Navazuje na podchod v km 149,634 stavby „Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna“, přechází vodní tok Leskava a navazuje na plochu terminálu.

Technické řešení zohledňuje výšku Q100: 224,77m
Ovlivněná terminálem Q100: 224,87m.

Je navržena 2- pólová spojitá ŽB desková konstrukce o rozpětí 14 + 11m.

Lávka překonává v 1. poli vodní tok Leskavu a výhledovou cyklostezku, ve 2. poli přechází přes sníženou bermu v rámci kompenzačních opatření a stoku splaškové kanalizace DN 1000.

Integrovaný objekt (zázemí pro řidiče)

Objekt je navržen jako jeden stavební objekt, přičemž je provozně rozdělen na dvě samostatné části:

- provozní část DPMB – zázemí řidičů
- komerční jednotka a veřejná WC

Předpokládaný půdorysný rozměr objektu je 16.5m x 7.5m. tento rozměr může být nepodstatně zvětšen po dořešení skladby vnějšího pláště budovy (požadavky na energetickou úspornost a na antivandalové provedení).

Navrhovaný objekt bude mít tvar jednoduché kubické hmoty s plochou odvětrávanou střechou. Poloha navazujícího zastřešení nad vstupy bude navazovat na plochou střechu nebo bude vysazena z obvodového pláště objektu.

Objekt bude opláštěn pravděpodobně kovovým materiálem, případně v kombinaci s volně skládaným kamenným „zdivem“.

Objekt bude mít oddílné měření EL, vody, součástí objektu nebo v bezprostřední vazbě na něj bude umístěn jízdenkový automat. Objekt bude připojen na technickou infrastrukturu (EL, SL, kanalizace dešťová, splašková) z šachet a uzávěrů situovaných cca 1m před objektem.

Kabelové vedení – trolejbusová trať

V rámci nové tratě je současně řešeno napájecí a zpětné kabelové vedení z nové měřírny do jednotlivých napájecích úseků a souběžně vedené ovládací kabely pro motorové pohony příslušných odpojovačů pro dělení úseků a napájecí vývody na trati. Vlastní kabely budou uloženy v kabelovodu s přístupovými komorami pro protahování a spojování kabelů. Kabelovody budou umístěny v chodníku vedle stávajících komunikací.

Trolejové vedení

Nově navrhovaná trolejbusová trať začíná v ulici Osová v místě odbočení stávajících trolejí do smyčky a je dále vedena ulicí Osovou, kříží ulici Elišky Přemyslovny a přechází do nové obslužné komunikace bytové výstavby, vedené jižním směrem k projektovanému přestupnímu terminálu u nové železniční zastávky ČD, kde je ukončena vratnou smyčkou. Stožáry budou ocelové, 11 metrů vysoké, s betonovým základem.

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

Předpokládaný termín výstavby: dle finančních možností města Brna

Předpokládaná doba výstavby: 2 stavební sezóny

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčeny jsou následující územně samosprávné celky:

Kraj:	KÚ Jihomoravského kraje Žerotínovo nám. 3/5 601 82 Brno tel: 541 651 111
Obec s rozšířenou působností:	Statutární město Brno Magistrát města Brna Malinovského nám. 2 601 67 Brno tel: 542 171 111
Obec:	Úřad městské části Brno – Starý Lískovec Klobásová 107/9 625 00 Brno tel: 547 139 228
Obec:	Úřad městské části Brno – Bohunice Dlouhá 3 625 00 Brno tel: 547 423 810

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

Územní rozhodnutí a stavební povolení	Úřad městské části Brno – Starý Lískovec stavební úřad Klobásová 107/9 625 00 Brno tel: 547 139 228
---------------------------------------	---

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Vybudování terminálu IDS bude realizováno na parcelách spadajících do katastrálního území Brno – Starý Lískovec (612014).

*Dočasné zábor*y jsou plochy, které budou využívány pouze dočasně a po skončení stavby budou uvedeny do původního stavu (provizorní komunikace, plochy zařízení staveniště apod.) a plochy v místě vedení podzemních inženýrských sítí mimo trvalý zábor stavby

*Trvalé zábor*y jsou dány hranicí stavby resp. stavebních objektů doplněné potřebnými plochami, na kterých budou provedeny úpravy trvalého charakteru. Trvalý zábor pozemků ZPF bude cca 14 334 m².

K trvalému záboru dojde na těchto parcelách:

č. parcely	druh pozemku	zábor (m ²)
1745/13	orná půda	1396
1745/26	orná půda	2
1745/27	orná půda	12
1745/29	orná půda	20
1745/7	orná půda	1
1749/57	orná půda	4
1749/70	orná půda	39
1749/71	orná půda	79
1749/72	orná půda	345
1749/73	orná půda	240
1749/74	orná půda	847
1749/76	orná půda	337
1749/75	orná půda	556
1749/77	orná půda	442
1749/58	orná půda	1234
1749/60	orná půda	256
1749/84	orná půda	521

č. parcely	druh pozemku	zábor (m ²)
1749/85	orná půda	1407
1749/86	orná půda	1289
1749/1	orná půda	1492
1749/87	orná půda	1372
1749/88	orná půda	736
1749/89	orná půda	120
1749/7	orná půda	42
1749/78	orná půda	135
1749/726	orná půda	114
1749/9	orná půda	52
1749/133	orná půda	35
1749/134	orná půda	51
1749/147	orná půda	8
1749/149	orná půda	115
1749/150	orná půda	765
1749/151	orná půda	253
1749/4	orná půda	17

B.II.2. Voda

Období výstavby

Zajištění vody a energie po dobu výstavby bude řešeno přednostně napojením na veřejné sítě v obvodu stavby (vodovod, plynovod, distribuční síť) prostřednictvím dočasných přípojek.

Tyto dočasné přípojky nejsou předmětem dokumentace, jejich realizace bude provedena zhotovitelem stavby v rámci zařízení staveniště.

Období provozu

Navrženou stavbou vzniká požadavek na novou vodovodní přípojku DN 80 pro přívod požární vody k požárnímu hydrantu, který bude napojen na stávající vodovod BVK.

Pro zásobování integrovaného objektu pitnou vodou je navržena vodovodní přípojka DN 32. V objektu bude sociální zázemí pro zaměstnance Dopravního podniku, veřejné WC a občerstvení. Přípojka bude napojena na stávající litinový vodovod v ulici U Leskavy.

Výpočet potřeby vody předpokládá zásobování 10 řidičů za hod při provozu 24 hodin s průměrnou spotřebou 15 l/os/den + 180 osob (návštěvníci bufetu) s průměrnou spotřebou 25 l/os/den. To představuje dle projektu celkovou spotřebu pitné vody 8 100 l/den a roční potřebu vody 2452.50 m³.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Objekt Terminál Starý Lískovec bude napojen z napěťové hladiny 22kV ze stávající kabelové distribuční sítě VN 22 kV v majetku firmy E.ON. Na stávající kabel VN bude naspojována nová kabelová smyčka VN, která bude ukončena v novém rozvaděči VN, umístěném v nové měnírně. Pod stávající komunikací (parkovištěm) budou kabely uloženy v chráničkách a bude založena chránička rezervní.

Požadavky budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace.

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

Dopravní infrastruktura

Záměr vyvolá potřebu 320 pojezdů trolejbusů celkem. Celkový počet parkovacích stání, který budou součástí přestupního terminálu je 25. Obrátkovost na parkovišti je stanovena na 3 obrátky automobilu na parkovací místo a den. Celkově tedy záměr vyvolá intenzitu osobní automobilové dopravy v počtu 75 příjezdů a 75 odjezdů osobních automobilů.

Stavební doprava v období výstavby bude variabilní v závislosti na prováděných pracích a bude se pohybovat v řádu nejvýše desítek nákladních vozidel za den v době navážení zemin.

Z hlediska dopravy na drahách záměr svým provozem nevyžaduje žádné nároky na tuto dopravu.

Inženýrské sítě

Stavbou bude dotčena stávající technická infrastruktura (vedení inženýrských sítí), která bude v dotčeném rozsahu ochráněna, případně přeložena. Pro potřeby samotné stavby bude vybudována nová technická infrastruktura s napojením na stávající.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Stavba řeší terminál IDS s vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240).

Vytápění souvisejících objektů nebude řešeno formou spalování zemního plynu ani jinou formou s možností možnosti znečišťování ovzduší, proto jediným posuzovaným zdrojem bude provoz automobilové dopravy vyvolaný realizací tohoto záměru.

B.III.2. Odpadní voda

Splaškové vody

Splaškové vody z integrovaného objektu budou odpovídat množství odebrané pitné vody a budou odváděny novou splaškovou přípojkou do stávající splaškové kanalizace.

Dešťové vody

Pozemní komunikace

Odvodnění vozovky je zajištěno příčnými a podélnými sklony do uličních vpustí napojených do dešťové kanalizace.

Zpevněná plocha terminálu a parkoviště

Dešťové vody z plochy terminálu budou sváděny do retence a v povoleném množství odváděny do toku Leskava. Před vypuštěním do toku se případné úniky ropných látek zachytí v odlučovači lehkých olejů, který je navržen dle požadavku správce toku Povodí Moravy na NEL 3,0 mg/l Odtok dešťových vod je povolen v hodnotě 10 l/s na ha. Odvodňuje se plocha 7693,8 m². Z této plochy je povoleno odvádět 7,7 l/s. V revizní šachtě na výtok z retence bude osazen vírový regulátor odtoku. Retenci je navrženo provést z plastových boxů chráněných třemi vrstvami folií, takže budou nepropustné. Boxy se budou řadit za sebe v šesti řadách.

Integrovaný objekt

Dešťové vody ze střechy o ploše 156 m² je navrženo zasakovat. Napojení kanalizace do stávající stoky DN 1400 není možné z důvodu jejího malého krytí a odvedení dešťových vod do potoka s využitím kanalizace odvodňující terminál byl odmítnut budoucím správcem Brněnskými komunikacemi.

Dešťové vody je navrženo zasakovat. Po dohodě s vlastníkem objektu je možné na integrovaném objektu navrhnout tzv. zelenou střechu, např. střešní krytinu s extenzivní vegetací, která bude oddělená od střechy separační vrstvou a zároveň bude zabraňovat zanášení odpadních svodů. Kryt střechy může snížit odvod dešťových vod až o polovinu. Jedná se o bezúdržbový kryt.

B.III.3. Odpady

Odpady z realizace záměru

S veškerým vznikajícím odpadem bude nakládáno ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a souvisejících vyhlášek. Za nakládání s odpady odpovídá dodavatelská firma.

Přehled hlavních odpadů vzniklých během výstavby

Číslo	Název odpadu dle Katalogu odpadů	Katalogové číslo	Kategorie	Charakteristika odpadu - proces vzniku	Způsob odstranění
1.	Zemina a kamení obsahující nebezp.látky	170503	N	materiál z výkopových prací na stavbě	opětovné využití při stav. pracích v rámci stavby n. uložení do zemníku (deponie)
2.	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	170504	O	materiál z výkopových prací na stavbě	opětovné využití při stav. pracích v rámci stavby n. uložení do zemníku (deponie)
3.	Beton	170101	O	materiál z vybouraných betonových konstrukcí	předání oprávněné osobě na recyklaci
4.	Směsi a frakce betonu, cihel, tašek, keramiky atd.	170107	O	materiál z demoličních prací v rámci stavby	předání oprávněné osobě na recyklaci
5.	Obaly se zbytky nebezp. látek	150110	N	obaly od nátěrových a izolačních hmot	předání oprávněné osobě na recyklaci
6.	Směsný komunální odpad	200301	O	odpad z kanceláří, zařízení staveniště	pravidelný svoz komunálního dopadu

B.III.4. Ostatní

Hluk:	doprava:	
	maximální hladiny hluku z provozu na pozemních komunikacích:	$L_{Aeq,T} < 60/50$ den/noc dB u nejbližší obytné zástavby
	výstavba:	do 80 dB/5 m
Vibrace:		nebudou produkovány ve významné míře
Záření:	ionizující záření:	zdroje nebudou používány
	elektromagnetické záření:	významné zdroje nebudou používány (pouze běžná komunikační zařízení)
Další fyzikální nebo biologické faktory:		nebudou používány

Záření

V souvislosti s realizací záměru nedojde ke vzniku záření.

B.III.5. Rizika vzniku havárií

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky.

- Záměr bude řešen v souladu s platnými předpisy v oblasti požární ochrany.
- Záměr nespadá do režimu zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií.
- Riziko dopravních nehod nepřevyší běžně akceptované riziko.

Zvýšení intenzit dopravy vlivem provozu dopravního terminálu může znamenat zvýšené riziko dopravních nehod.

K havárii v období výstavby může dojít únikem paliva nebo oleje ze stavebních strojů, resp. nákladních automobilů, případně při dopravní nehodě spojené s únikem provozních kapalin. K havárii v provozu může dojít únikem oleje z projíždějících a parkujících trolejbusů, případně v důsledku dopravní nehody.

Při dodržení náležitých opatření a plánu organizace výstavby a provozu budou tyto havárie minimalizovány. V případě potřeby budou tyto situace řešeny v souladu s platnými předpisy.

ČÁST C

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Záměr je umístěn převážně na katastrálním území Starý Lískovec (okres Brno – město) a z části (kabelovody, trolejové vedení) na katastrálním území Bohunice (okres Brno – město). Z hlediska krajinného rázu se jedná o území se sníženou estetickou hodnotou.

V bezprostřední blízkosti řešeného území se nachází rozrůstající se obytná výstavba městské části Brno - Starý Lískovec a železniční trať. V širším okolí se uplatňuje negativní vliv dálnice D1. Přírodním znakem v území je antropogénně ovlivněný vodní tok Leskavy, plochy travních porostů a doprovodní zeleň podél polní cesty.

- V dotčeném území se nenachází žádné zvláště chráněné území ani není dotčené území součástí žádného zvláště chráněného území. Dotčené území neleží v národním parku nebo chráněné krajinné oblasti, v dotčeném území nejsou vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky.
- Dotčené území není součástí přírodního parku ani soustavy Natura 2000.
- Záměr se dotýká prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků.
- Území v působnosti stavebního úřadu Brno - Starý Lískovec a nepatří dle sdělení MŽP č. 6, uveřejněném ve věstníku MŽP částka 4 z dubna 2010, mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO).
- Záměr se nachází v aktivní zóně záplavového území vodního toku Leskavy.
- Řešené území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).
- Katastrální území Starý Lískovec leží ve zranitelné oblasti dle NV č. 103/2003 Sb.1.
- Na dotčeném území se nenacházejí kulturní ani historické památky podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o státní památkové péči a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky.

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

Bližší údaje viz následující kapitoly oznámení.

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

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

C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Navrhovaný záměr se nachází na katastrálním území Starý Lískovec a Bohunice v blízkosti nově zastavěného území s výstavbou rodinných domků.

Údaje o zdravotním stavu obyvatel nebyly pro účely zpracování oznámení zjišťovány.

C.II.2. Ovzduší a klima

Kvalita ovzduší

Území v působnosti stavebního úřadu Brno – Bohunice patří dle sdělení MŽP č. 6, uveřejněném ve věstníku MŽP částka 4 z dubna 2010, mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), území stavebního úřadu Brno - Starý Lískovec nepatří mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO).

Na 92,1% území městské části Brno – Bohunice a 59,5 % území městské části Brno – Starý Lískovec je překročen cílový imisní limit pro benzo(a)pyren.

Klimatické faktory

Vymezené území leží dle E. Quitta v teplé klimatické oblasti **T2** s následující charakteristikou:

T2 - dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Další údaje shrnujeme v následující tabulce:

Číslo oblasti	T2
Počet letních dnů	50 až 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10° a více	160 až 170
Počet mrazových dnů	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 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 1mm a více	90 až 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 až 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50
Počet dnů zamračených	120 až 140
Počet dnů jasných	40 až 50

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

Zájmová oblast stavby se nachází v intravilánu jižní části města Brna na území městské části Starý Lískovec.

Jedná o oblast mezi železnicí (traťový úsek Brno – Střelice č. 240) resp. říčkou Leskava a ul. Elišky Přemyslovny.

Stavba řeší terminál IDS s vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240).

Stávající hluková situace v místě záměru je dána především hlukovými emisemi z dopravy na pozemních komunikacích a drahách. V současnosti jsou v místě záměru plněny limity pro ekvivalentní hladinu hluku z provozu na pozemních komunikacích.

Další závažné (negativní či pozitivní) fyzikální nebo biologické faktory, které by bylo nutno zohlednit, nebyly zjištěny.

C.II.4. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Členění z vodopisného hlediska:

- hlavní povodí 4-00-00 Dunaje
- dílčí povodí 4-15- 01 Svratka po Svitavu
- drobné povodní 4-15-01-158/0 Leskava

Vodní tok Leskava pramení v zahrádkářské oblasti u Bosonoh a ústí zprava do Svratky. V řešeném území protéká upraveným korytem v prostoru mezi ornou půdou a zahrádkami v blízkosti železničního koridoru. Vodní tok je součástí územního systému ekologické stability jako lokální biokoridor, v místě realizace záměru je však antropogenně ovlivněn (úpravy, znečištění), bez břehového porostu.

Ve smyslu § 67 zákona č. 254/2001 Sb o vodách bylo stanoveno záplavové území pro rozliv vod na toku Leskava a aktivní zóna záplavového území dle § 66 zákona. Magistrátem města Brna dne 30.4.1997 bylo vyhlášené zátopové území drobného vodního toku Leskavy v km 0,000 – 9,549.

Katastrální území Starý Lískovec leží ve zranitelné oblasti dle NV č. 103/2003 Sb.¹.

V zájmovém území se nenachází ochranné pásmo vodního zdroje. Dotčené území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Podzemní voda

Podle hydrogeologického členění patří sledované území k rajónu č. 22410 - neogenní sedimenty Dyjsko-svrateckého úvalu, jež náležejí k sedimentární výplni karpatské předhlubně. Rajón je součástí hydrogeologických struktur průlinových podzemních vod karpatské předhlubně (Michlíček et al. 1986).

Na základě výsledků předběžného inženýrsko-geologického průzkumu (Geostar s.r.o, Brno, květen 2011) lze oběh podzemní vody uvažovat v přípovrchové zóně kvartérních zemín, částečně prachovito – písčité laminy ve sprašových sedimentech, deluviálních sedimentech, písčité polohy neogenních sedimentů a především eluvia brněnského masívu. Neogenní sedimenty, vyvinuté v jílovité facii jsou pro vodu nepropustné. Jejich hydrogeologický význam spočívá v tom, že buď vytvářejí nepropustné podloží a umožňují hromadění podzemní vody v nadložních propustných sedimentech, nebo naopak tvoří dobrou krycí vrstvu zvodnělých uloženin. Místa mohou vytvářet tyto zeminy artézský strop, který způsobuje napětí hladiny. Podzemní voda je vázána především na písčité polohy v neogenních jílech a eluvium brněnského masívu.

V řešeném území byli provedeny dva vrty. Jádrový vrt V1 potvrdil, že podloží je do hloubky 3,0 m tvořeno jílovitými sedimenty. Při vrtání nebyla voda zjištěna, během jedné hodiny po odvrtání nastoupala hladina do 2,40 m pod úroveň terénu. Vodní režim zjištěný vrtem V1 byl v době průzkumu velmi nepříznivý (kapilární). Hladina podzemní vody ve vrtu V2, realizovaném kvůli založení lávky, byla zastižena v hloubce 2,60 m a ustálila se v hloubce 2,90 m. Z hlediska chemického působení vody na beton se jedná o slabě agresivní chemické prostředí.

C.II.5. Půda

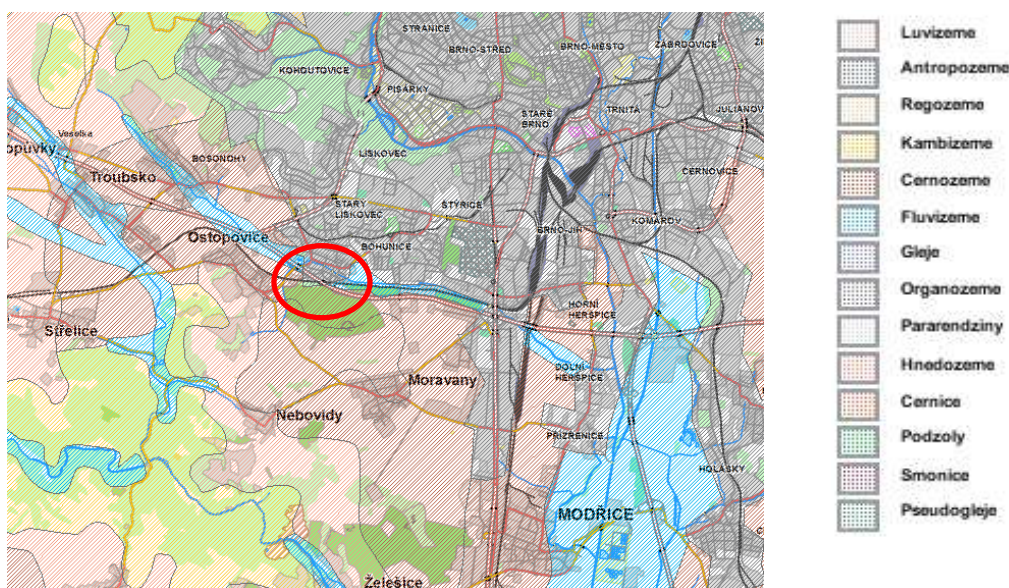
Pro účel výstavby terminálu IDS Starý Lískovec byl v rámci technické studie proveden pedologický průzkum na pozemcích s navrhovaným zábořem zemědělského půdního fondu. Studie pedologického průzkumu je samostatnou součástí technické studie. Zde uvádíme hlavní závěry.

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

Celá plocha zájmového území spadá do zemědělského půdního fondu v kultuře travní porost. V současnosti však převážná část pozemku leží ladem. Terén je rovinatý, ve směru příjezdové cesty se mírně zvedá. V důsledku navazující stavební činnosti došlo částečnému a lokálnímu narušení povrchového horizontu. V daných geologických a klimatických podmínkách na daném reliéfu terénu se vyvinul půdní typ **fluvizem v subtýpu modální**, popř. až **oglejená** a půdní typ **černozem v subtýpu modální**.

Při pedologickém průzkumu však bylo zjištěno narušení půdního pokryvu již prováděnými pracemi (zejména v okrajové části areálu). Na omezené části plochy je proto možno diagnostikovat půdní typ **antrozem** s antropogenní příměsí v půdním profilu (štěrk, stavební suť, jiný odpad). Horní část příjezdové cesty (mezi ulicemi Elišky Přemyslovny a Dvořiště) je již ve výstavbě a skrývka byla provedena. Proto zde nebyl proveden pedologický průzkum. Texturně se jedná o půdy spíše těžší, jílovitohlinité, zejména ve spodině. Pokud se vyskytuje spraš a na ní vzniklá černozem (severní část plochy – příjezdová cesta), je textura hlinitá. Skelet se přirozeně téměř nevyskytuje, je zastoupen pouze jako důsledek antropogenních zásahů.

Obr.: Klasifikace půd v zájmovém území (www.geoportal.gov.cz)



C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Geomorfologické členění

Z geomorfologického hlediska náleží místo záměru do Modřické pahorkatiny. Jedná se o členitou plochou nížinnou pahorkatinu, neogenními a čtvrtohorními usazeninami,

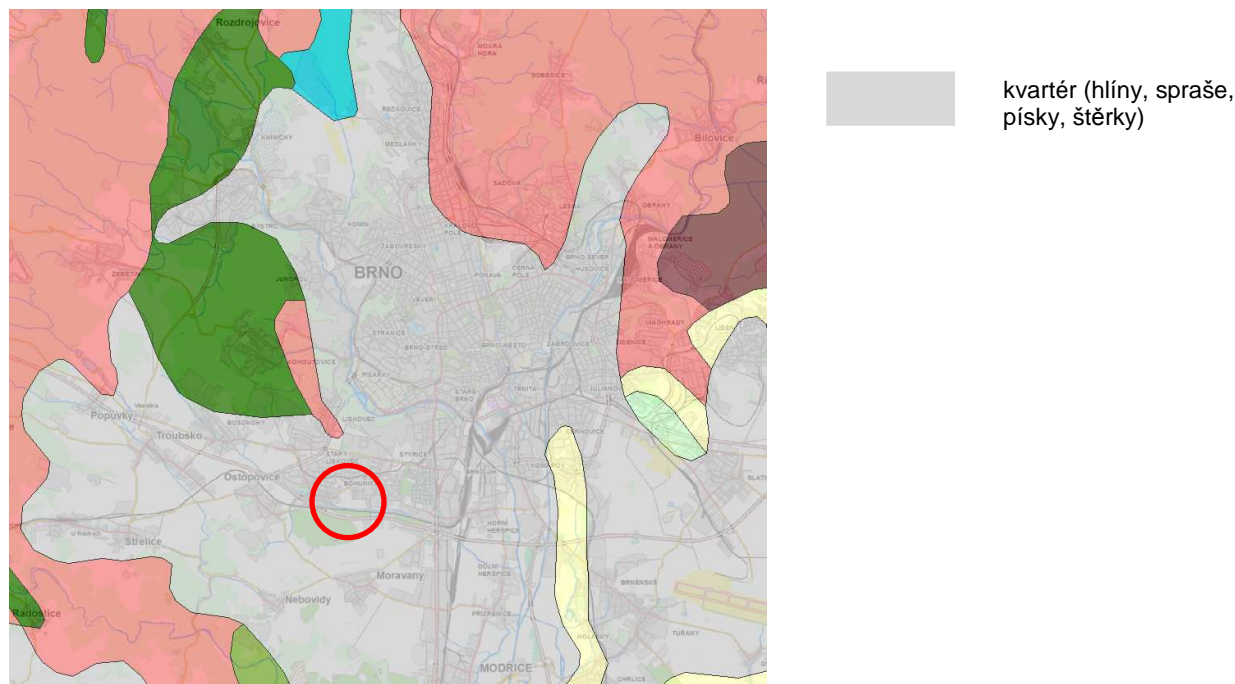
Přehled geomorfologických jednotek je následující:

- Západní Karpaty (provincie)
 - VIII – Vněkarpatské sníženiny (subprovincie)
 - VIIIA – Západní vněkarpatské sníženiny (oblast)
 - VIIIA –1 – Dyjsko-svratecký úval (celek)
 - VIIIA –1E – Rajhradská pahorkatina (podcelek)
 - VIIA –1E – 1 – Modřická pahorkatina (okrsek)

Horninové prostředí

Geologickým podložím jsou aluviální sedimenty vodního toku Leskavy. V severní části posuzovaného území pak pleistocenní eolické sedimenty – spraše. V některých místech dochází k míšení obou substrátů.

Obr.: Geologická mapa ČR (www.geoportal.gov.cz)



Zájemové území leží v oblasti brněnského masívu, který je součástí brunovistulika. Brněnský masív je tvořen různými typy granitů, granodioritů a dioritů. Na brněnském masívu jsou uloženy devonské slepence, arkóзовé a křemenné pískovce. Během mořské transgrese ve spodním bádenu došlo k uložení poměrně mocných vrstev, zastoupených zejména vápnitými jíly s vložkami písků.

Neogenní jíly obsahují proměnlivý podíl prachové a písčité příměsi. Neogenní sedimenty štěrkovitého a písčitého charakteru nacházíme v relativně malých hloubkách v okrajových částech depresních struktur při kontaktu s horninami brněnského masívu. Neogenní jíly mají charakter soudržných zemín, jsou objemově nestálé, vysycháním dochází k jejich smršťování. Při necitlivém zásahu může docházet ke vzniku sesuvů. V případě výskytu zvodnělých dobře propustných písků v podloží jílu se riziko vzniku sesuvu ještě zvyšuje.

Kvartérní sedimentace je zde zastoupena vrstvou eolických sprašových sedimentů, které v zájemovém území vytvořily složitá souvrství – sprašové série, v nichž se střídají sprašové pokryvy odpovídající jednotlivým sprašovým fázím, se svahovinami a fosilními půdami.

Během holocénu pak dochází k sedimentaci povodňových hlín, říčních teras, dále ke vzniku svahových sutí a hlín s větší či menší příměsí písku, příp. úlomků podložních hornin. Významnou roli hraje i vznik antropogenních sedimentů.

Přírodní zdroje

V dotčeném území se nenachází žádné zdroje nerostných surovin ani geologické nebo paleontologické památky. V řešeném území se také nevyskytuje chráněné ložiskové území ani dobývací prostory. Z hlediska geologických podmínek pro využití území pro zakládání staveb se zde nenachází svahově nestabilní území, sesuvy, odvaly, ani poddolované území.

C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy

. Biogeografická charakteristika území

Podle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) se zájmové území nachází na rozmezí dvou bioregionů 1.24 Brněnského bioregionu a 4.1 Lechovického bioregionu.

Brněnský bioregion leží na východním okraji hercynské podprovincie, patrný je panonský a karpatský vliv. Bioregion je tvořen soustavou granodioritových hřbetů a prolomů se sprašemi. V průlomových údolích se nachází stanovištní mozaika, se segmenty teplomilnými i podhorskými. V území převažuje 3. vegetační stupeň (dubovo-bukový) s významným zastoupením 2., bukovo-dubového stupně a ostrovů 4., bukového stupně.

Lechovický bioregion je součástí geomorfologický celek Dyjsko-svratecký úval, ovšem bez širokých niv. Bioregion je tvořen štěrkopískovými terasami s pokryvy spraší a ostrůvky krystalinika. Převažuje zde 1. dubový vegetační stupeň, na severních svazích pak 2 bukovo-dubový stupeň. Potenciální vegetace je řazena do dubohabrových hájů a teplomilných doubrav, omezeně i šípákových doubrav. Bioregion představuje část severopanonské podprovincie ovlivněné srážkovým stínem, sousedstvím hercynských bioregionů a s charakteristickým výskytem acidofilních druhů. Bioregion je starosídelní oblastí, proto je dnes biodiverzita nízká, je zde však přítomna řada mezních prvků. Významné zastoupení mají submediteránní, ve fauně pontomediteránní druhy.

Řešené území leží na území dvou biochor

2BE Erodované plošiny na spraších 2. v.s.

Potenciální přirozenou vegetaci tvoří hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), na svazích jižního kvadrantu středoevropské teplomilné doubravy ze svazu *Quercion petraeae* (asociace *Potentillo albae-Quercetum*). V depresích v potočních nivách lze očekávat *Pruno-Fraxinetum*. Na odlesněných místech se objevují teplomilné trávníky svazu *Bromion*, na vlhkých místech svazu *Calthion*.

-2BE Erodované plošiny na spraších v suché oblasti 2. v.s.

Dubohabřiny jsou hercynské černýšové (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), které na sklonech jižního kvadrantu střídají fragmenty teplomilných mochnových doubrav (*Potentillo albae-Quercetum*), na výstupech krystalinika teplomilných acidofilních břekových doubrav (*Sorbo torminalis-Quercetum*). Nivy potoků náležejí většinou do střemchových jasenin (*Pruno-Fraxinetum*), ve vyšších polohách a podél větších toků přítékajících z vrchovin jsou ptačincové olšiny (*Stellario-Alnetum glutinosae*). Na odlesněných místech se objevují acidofilní teplomilné trávníky svazu *Bromion*, na krystaliniku *Koelerio-Phleion phleoidis*, vzácně i drnových stepí svazu *Festucion valesiacae*.

Flóra

Celé území se dá rozdělit na dvě části. První část tvoří přímo území zájmové lokality, kde bude probíhat výstavba a druhou část tvoří biokoridor tok Leskavy, který se nachází vedle zájmového území a bude přes něj zbudovaná lávka pro pěší k plánované nové železniční zastávce. V první části největší území zaujímá travnatý porost, který je značně postižen ruderalizací a nachází se tu řada náletů javoru jasanolistého (*Acer negundo*). Flóra je zde velmi chudá, opakuje se tu pár základních druhů s tím, že tu převládají ruderalní společenstva. Podél východní strany se nachází cesta, kolem které po obou stranách rostou stromy různého věku. Převládá tu javor jasanolistý (*Acer negundo*), javor mléč (*Acer platanoides*), z keřového patra je tu výrazně zastoupen bez černý (*Sambucus nigra*), růže šípková (*Rosa canina*) a střemcha hroznovitá (*Prunus padus*). Do tohoto pásu zeleně nebude zasaženo.

Druhá část sledovaného území je lokální biokoridor, který je tvořen tokem Leskava. V těchto místech je koryto narovnáno. Břehy koryta jsou šikmé a porostlé bylinou vegetací. Za Leskovou se nachází zahrady.

Celé sledované území je do značné míry zasaženo ruderalními porosty. K výraznému zásahu dojde jen v části, kde bude realizovaná stavba terminálu. Do přilehlé zeleně z východní strany nebude zasaženo. Další menší zásah bude vybudování lávky pro pěší přes tok Leskava. V zájmové lokalitě se **nebyl při průzkumu nalezen žádný zvláště chráněný druh uvedený ve vyhláše č. 395/1992 Sb.**

Přehled zjištěných druhů flóry je součástí Biologického průzkumu, který je přílohou Technické studie „TROLLEY – terminál IDS Starý Lískovec“.

Fauna

Celkem byly v zájmovém území zaznamenány dva druhy obojživelníků z toho jeden zařazený mezi ohrožený druh podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v platném znění a to ropucha obecná (*Bufo bufo*). Jeden druh plazů, který je zařazen mezi silně ohrožené druhy podle výše citované vyhlášky a to ještěrka obecná (*Lacerta agilis*).

Dále bylo zaznamenáno 13 druhů ptáků: zvonek zelený (*Carduelis chloris*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), sýkora koňadra (*Parus major*), sýkora modřinka (*Parus caeruleus*), rehek domácí (*Phoenicurus ochros*), zvonohlík zahradní (*Serinus serinus*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*), pěnice hnědokřídla (*Sylvia communis*), pěnice pokřovní (*Sylvia curruca*), kos černý (*Turdus merula*), drozd zpěvný (*Turdus philomelos*).

V případě savců bylo v zájmovém území zaznamenáno celkem 9 druhů. Jedná se především o běžné druhy typické pro ruderalní společenstva. Stejně jako flóra, je také fauna v dotčeném území výrazně antropogenně ovlivněna. Lze tak předpokládat výskyt drobných hlodavců (hraboš, myšice), z hmyzožravých pak ježka, popřípadě vzhledem k blízkosti lidských sídel také zástupce synantropních druhů (myš, potkan). Z větších druhů obratlovců pak zajíc polní (*Lepus europaeus*), králík divoký (*Oryctolagus cuniculus*).

Přehled zjištěných druhů fauny je součástí Biologického průzkumu, který je přílohou Technické studie „TROLLEY – terminál IDS Starý Lískovec“.

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území jsou, dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., území přírodovědecky či esteticky velmi významná, se stanovenými podmínkami ochrany. Kategorie zvláště chráněných území jsou národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) a přírodní památky (PP).

V dotčeném území se nenachází žádné zvláště chráněné území. Dotčené území neleží v národním parku nebo chráněné krajinné oblasti, nejsou zde vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky.

Významné krajinné prvky

V zákoně (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

Záměr se nachází v blízkosti VKP „ze zákona“ a to vodního toku Leskavy a její nivy (příloha 2).

V řešeném území se nenachází žádný registrovaný VKP.

Územní systém ekologické stability

Ze zákona (zák. č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, §3, odst. a) je územní systém ekologické stability definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Nadregionální a regionální ÚSES

Posuzovaný záměr se nenachází v blízkosti žádného prvku nadregionálního a regionálního ÚSES.

Lokální ÚSES

Místní ÚSES navazuje na nadregionální a regionální ÚSES širšího okolí a zahrnuje větve místní (lokální) úrovně sestávající z logických sledů lokálních biocenter a biokoridorů.

Dle stávajícího i navrženého územního plánu města Brna je v řešeném území vymezen lokální biokoridor a lokální biocentrum (příloha 2).

LBK 28

- propojující jako součást hydrofilní větve místního ÚSES ve vazbě na tok Leskavy přes Starý Lískovec LBC 48 Ostopovický poldr a LBC 49 Bohunické nivy; cílovými ekosystémy jsou společenstva tekoucích vod a různorodá mokřadní společenstva

LBC 49 Bohunické nivky

- situované v údolí potoka Leskavy z jižní strany bohunického sídliště jako součást hydrofilní větve místního ÚSES; cílovými ekosystémy jsou společenstva tekoucích vod a různorodá mokřadní společenstva;

Lokality soustavy Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnic 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

V širším okolí řešeného území se nenachází žádná lokalita sítě NATURA 2000.

Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí (č.j. S-JMK 77313/2011 OŽP/Kr, Příloha H.I.) uvedený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Přírodní parky

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, v § 12 odst. 1 definuje pojem krajinného rázu. Na základě § 12 odst. 3 zákona může orgán ochrany přírody k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V místě záměru se nenachází žádný přírodní park.

Památné stromy

Zákon č. 114/1992 Sb., v platném znění, umožňuje vyhlášení mimořádně významných stromů, jejich skupiny a stromořadí za památné stromy (§ 46, odst. 1).

V zájmovém území se nenachází žádný památný strom.

C.II.8 Krajina

Posuzované území je součástí dlouhodobě urbanizovaného území, ve kterém převažují zpevněné plochy, budovy a železniční trať. V širším okolí se uplatňuje negativní vliv dálnice D1. V řešeném území jsou patrné stopy dlouhodobě intenzivně zemědělsky využívané krajiny (orná půda, zahrádky a sady na levém břehu Leskavy). V širším území dominuje obytná zástavba s plochami zeleně. Jedná se o mozaiku různě velkých plošek tvořících pestrou a členitou městskou krajinnou strukturu. Zvýšenou estetickou hodnotu představuje vodní tok Leskava, který je však v řešeném území antropogenně ovlivněn (úpravy, znečištění odpadky).

C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky

Hmotný majetek

Na pozemcích dotčených výstavbou terminálu IDS se nenachází žádný hmotný majetek.

Architektonické a historické památky

Dotčené území není územím s památkovou ochranou a nenachází se na něm nemovitě kulturní památky podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o státní památkové péči a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Na pozemku se rovněž nenachází drobná solitérní architektura (kříže, boží muka, smírčí kameny atd.).

C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura

Stávající obslužná komunikace v obytném areálu Leskava (budoucí sběrná komunikace k terminálu - komunikace U Leskavy) bude procházet ve směru od ulice Elišky Přemyslovny (silnice III/15270) těsnou zástavbou rozestavěných rodinných domků cca 7m od hrany komunikace a bude pokračovat jižním směrem k 5-ti až 6-ti podlažní zástavbě dále do sídliště. Tato komunikace bude zajišťovat propojení přestupního terminálu s širší komunikační sítí.

Výhledový stav

Výhledový stav pro posuzovanou lokalitu, přestupní terminál a navazující komunikace je znázorněn následujícími tabulkami. Ve výhledovém stavu je započítána jednak doprava vyvolaná záměrem přestupního terminálu, ale i doprava vyvolaná obytným areálem Leskava. Je tak modelován celkový stav zatížení pozemních komunikací v posuzované oblasti.

Tab.: Počty vozidel za období 24 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	335	365	210	20
N2	38	34	28	2
PN2	4	4	0	0
N3	18	16	14	2
PN3	2	2	0	0
NS	4	4	0	0
A	400	400	400	0
PA	200	200	200	0
Tbus	0	0	320	320
O	7809	9485	4848	1573

Tab.: Počty motorových vozidel v denním období 6,00 – 22,00 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	301	328	190	18
N2	34	30	26	2
PN2	4	4	0	0
N3	16	14	14	2
PN3	2	2	0	0
NS	4	4	0	0
A	385	385	385	0
PA	195	195	195	0
Tbus	0	0	318	318
O	7164	8700	4448	1443

Tab.: Počty motorových vozidel v nočním období 22 – 6,00 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	34	37	20	2
N2	4	4	2	0
PN2	0	0	0	0
N3	2	2	0	0
PN3	0	0	0	0
NS	0	0	0	0
A	15	15	15	0
PA	5	5	5	0
Tbus	0	0	2	2
O	645	785	400	130

Legenda:

- N1 Lehké nákladní automobily o užitečné hmotnosti do 3 tun včetně.
- N2 Střední nákladní automobily o užitečné hmotnosti 3 – 10 tun, bez přívěsů i s přívěsy
- PN2 Přívěsy středních nákladních automobilů.
- N3 Těžké nákladní automobily o užiteč. hmotnosti nad 10 t, bez přívěsů a návěsů i s nimi.
- PN3 Přívěsy těžkých nákladních automobilů.
- NS Návěsy.
- A Autobusy celkem včetně kloubových.
- PA Přívěsy autobusů, kloubové autobusy.
- T bus Trolejbusy včetně kloubových trolejbusů.
- O Osobní automobily

Celkový počet parkovacích stání, který budou součástí přestupního terminálu je 25. Obrátkovost na parkovišti je stanovena na 3 obrátky automobilu na parkovací místo a den. Celkově tedy záměr vyvolá intenzitu osobní automobilové dopravy v počtu 75 příjezdů a 75 odjezdů osobních automobilů.

Kapacita komunikací je vyhovující, na komunikační síti dotčeného území se neprojevují významnější dopravní problémy.

V území jsou dostupné veškeré nezbytné inženýrské sítě, na které bude možno oznamovaný záměr napojit.

C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí

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

ČÁST D

ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

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

Záměr neprodukuje ve významné míře (tj. v míře, kdy by vznikaly přeslimitní vlivy) žádné škodliviny (znečištění ovzduší, hluk – viz kapitoly D.I.2 a D.I.3), které by mohly mít přímé negativní zdravotní následky.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Pro účely tohoto oznámení byla zpracována rozptylová studie (příloha 3). Z provedených výpočtů vyplývají následující skutečnosti.

Analyza a zhodnocení modelové imisní situace

Příspěvek k imisní zátěži oxidem dusičitým

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci NO₂ způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje max 0,3 µg.m⁻³, tedy cca **0,75 %** imisního limitu (40 µg.m⁻³). Nejvyšší příspěvky jsou dosahovány v prostoru obslužné komunikace, v ostatních částech zájmového území vychází příspěvky průměrné roční koncentrace mnohem nižší.

Nejvyšší vypočtený příspěvek ke krátkodobé imisní koncentraci NO₂ způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje do 2 µg.m⁻³, tedy do **1,0 %** imisního limitu (**LV=200 µg.m⁻³**). Toto maximum je dosahováno v prostoru dopravního napojení. V ostatních částech zájmového území je příspěvek maximální hodinové koncentrace nižší.

Příspěvek k imisní zátěži tuhými látkami

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM₁₀ způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje cca 0,15 µg.m⁻³, tedy cca **0,37 %** imisního limitu (40 µg.m⁻³). Nejvyšší příspěvek je dosahován v prostoru obslužné komunikace, v ostatních částech zájmového území vychází příspěvky průměrné roční koncentrace nižší.

Nejvyšší vypočtený příspěvek k maximální 24hodinové imisní koncentraci PM₁₀ způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje cca 0,4 µg.m⁻³, tedy cca **0,8 %** imisního limitu (**LV=50 µg.m⁻³**). Toto maximum je dosahováno opět v prostoru obslužné komunikace. V ostatních částech zájmového území je příspěvek maximální 24hodinové koncentrace nižší.

Analyza a zhodnocení reálné imisní situace

Roční průměrné koncentrace oxidu dusičitého v blízkosti navrhovaného záměru dosahují úrovně cca 26 µg.m⁻³, tedy do 65% imisního limitu (LV=40 µg.m⁻³), maximální hodinové koncentrace dosahují pravděpodobně hodnot na hranici limitu (LV=200 µg.m⁻³).

Roční průměrné koncentrace PM₁₀ v blízkosti navrhovaného záměru dosahují hodnot do 35 µg.m⁻³, tedy pod hodnotou imisního limitu (LV=40 µg.m⁻³), maximální 24hodinové koncentrace dosahují hodnoty imisního limitu (LV=50 µg.m⁻³) pravděpodobně s nadlimitní četností.

Provoz navrhovaného záměru zásadním způsobem neovlivní stávající imisní zatížení hodnoceného území. Nejvyšší přírůstky imisních koncentrací budou dosaženy v prostoru obslužné komunikace.

Vypočtené příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci oxidu dusičitého, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže nebudou dosahovat hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂. Vypočtené příspěvky ke krátkodobé imisní koncentraci oxidu dusičitého jsou nízké a nepředstavují významnou změnu imisní situace.

Vypočtené příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci tuhých znečišťujících látek frakce PM₁₀, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže nebudou dosahovat hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀. Vypočtené maximální příspěvky k průměrné 24hodinové imisní koncentraci PM₁₀ jsou nízké a nepředstavují významnou změnu imisní situace.

Lze tedy konstatovat, že hodnocené zdroje znečišťování ovzduší nebudou způsobovat významnou změnu stávající imisní situace, přičemž v případě oxidu dusičitého a tuhých látek frakce PM₁₀ jsou příspěvky samotného oznamovaného záměru ke stávající zátěži zcela nevýznamné.

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

Pro posouzení hluku z provozu záměru byla vypracována hluková studie (příloha 4).

V hlukové studii byl proveden výpočet ekvivalentní hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, které by v budoucnu mohly být ovlivněny plánovaným záměrem.

Stávající hluková situace v místě záměru je dána především hlukovými emisemi z dopravy na pozemních komunikacích, a to především provozem na dálnici D1. V současnosti jsou v místě záměru plněny limity pro ekvivalentní hladinu hluku z provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k faktu, že v místě záměru se v současnosti nenachází žádná pozemní komunikace, bude v budoucnu propojení přestupního terminálu s okolní dopravní infrastrukturou jedním z dominantních zdrojů hluku, a to především pro rodinné domy a bytové objekty vznikající v bezprostřední blízkosti nové komunikace, tedy pro obytné objekty areálu Leskava.

Z výpočtových modelů pro výhledový stav je patrné, že ve všech sledovaných referenčních výpočtových bodech je prokazatelně plněn hygienický limit pro dobu denní i noční. Záměr tedy nebude svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů v době denní ani v době noční. Očekávané hladiny hluku u nejbližších hlukově chráněných prostor jsou tedy z hlediska nařízení vlády 148/2006 Sb. vyhovující.

Ve všech sledovaných referenčních bodech budou v budoucím stavu v době denní i noční u všech hlukově chráněných prostor plněny stanovené hygienické limity.

Hluk v průběhu výstavby je spolehlivě řešitelný. Hygienické limity platné pro období výstavby jsou splnitelné za použití příslušných organizačních opatření (vhodné umístění zdrojů hluku, omezení doby provádění prací).

Negativní vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů (vibrace, záření elektromagnetické nebo radioaktivní apod.) jsou vyloučeny.

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

Vlivy na povrchovou vodu

Navrhovaný záměr se nachází v aktivní zóně záplavového území drobného toku Leskava. Na základě dokumentu „Aktualizace záplavového území Leskavy“ z roku 2007 byla aktualizovaná úroveň povodňových hladin a podvodňový rozliv. Násypové těleso terminálu vytvoří v území určitou bariéru pro rozliv Leskavy. Kvůli možnosti ovlivnění vodních poměrů byla navržena kompenzační opatření a to vytvoření levostranné široké bermy podél areálu terminálu.

Vliv na jakost povrchových vod

Odpadní vody z areálu budou odváděny přípojkou splaškové kanalizace do stávající splaškové stoky a odtud do čistírny odpadních vod Modřice. Hodnoty znečištění u vypouštěných odpadních vod budou odpovídat požadavkům kanalizačního řádu, nemohou tedy svým složením ani množstvím ovlivnit provoz ČOV a tím ani konečný recipient, řeku Svatku.

Srážkové vody z areálu budou odváděny srážkovou kanalizací do blízkého recipientu. Vody s možností znečištění budou čištěny v odlučovači ropných látek. Z výše uvedeného vyplývá, že nemůže dojít k

negativnímu ovlivnění kvality vody v recipientu, nelze tedy očekávat negativní ovlivnění jakosti povrchových vod.

Vlivy na odvodnění území

Ve srovnání se současným stavem dojde po realizaci záměru k nevelké změně odvodnění území, která je při rozlehlosti dotčeného povodí zcela zanedbatelná. Navíc lze předpokládat, že v lokalitě výstavby budou provedena opatření v souladu s vyhláškou 501/2006 Sb., které minimalizují odtok z území (zasakování, zelené plochy, zpevněné plochy s nižším koeficientem odtoku apod.)

Celkově lze vliv na charakter odvodnění území hodnotit jako nevýznamný.

Vlivy na podzemní vodu

K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může dojít zejména v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody, dále omezením dotace srážkovými vodami, či jejím odčerpáváním.

Založení staveb se předpokládá na plošných, případně pilotových základech. Základovými konstrukcemi by mohl být zasažen podpovrchový horizont podzemní vody. Základy ale budou volně obtékatelné a vzhledem k očekávanému rozměru nebudou působit jako překážka ve směru proudění podzemní vody.

Za předpokladu realizace stavebních prací technikou v dobrém stavu (bez úkapů provozních kapalin), nemůže docházet k zanesení znečištění do svrchního mělkého kolektoru podzemních vod a možnosti zanesení kontaminace do širšího okolí.

Záměr nebude mít významný vliv na podzemní vody.

D.I.5. Vlivy na půdu

Pozemky pro výstavbu terminálu IDS náleží do zemědělského půdního fondu, druh pozemku – orná půda. Předpokládaný zábor půd je cca 14 334m². Na základě zařazení BPEJ patří zasažené půdy do II. třídy ochrany. Jedná se o 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.

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

Záměr nebude mít žádný vliv na horninové prostředí nebo přírodní zdroje v území.

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

Vlivy na flóru

V zájmovém území nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Velká část sledovaného území byla v minulosti intenzivně využívána a obhospodařována. Teď leží ladem. Území je značně zasaženo ruderalizací. Druhá část území, kterou tvoří tok Leskava, je z hlediska flóry hodnotnější, avšak břehové porosty jsou v této části značně chudé. Nenachází se tu žádný stromový, nebo keřový porost.

V souvislosti s realizací záměru dojde k postupné likvidaci vegetace přímo v řešeném území. Dotčena budou ruderalizovaná bylinná společenstva a nálety dřevin. Nebude zasažen porost stromů podél cesty z východní strany území. Dále bude v malé míře zasažen lokální biokoridor a VKP ze zákona tok Leskava, přes který povede lávka pro pěší. V místě, kde bude docházet ke skrývce půdy a následně realizaci výstavby se nachází pouze ruderalizovaná společenstva.

V řešeném území se nenachází žádné cenné biotopy. Realizace záměru nebude představovat významný negativní vliv.

Vlivy na faunu

Přímé vlivy lze předpokládat jak ve stadiu výstavby záměru, tak ve stadiu jeho provozu. V menší míře budou dotčeny pouze druhy obratlovců vyskytující se přímo na dané lokalitě. U těchto druhů, které se nachází v zájmovém území, lze předpokládat jejich přesun do blízkého okolí. Z hlediska jejich početnosti na základě metodického přístupu lze říci, že dojde k minimálnímu dotčení. Celé území záměru je obklopeno dalšími vhodnými lokalitami, které umožní migraci fauny z rušeného a ohroženého prostoru do okolního území. Část populací živočichů bude pravděpodobně při realizaci záměru neúmyslně usmrcena, týká se to zejména bezobratlých, tento zásah však nebude mít výrazně negativní vliv a neohrozí dotčené populace v širší oblasti.

Ptáci (Aves)

Jde o druhy s velmi širokou ekologickou valencí, řada druhů je vázána na prostředí náletových dřevin a keřových porostů. V případě realizace záměru dojde k ovlivnění některých z těchto druhů a to tím, že výstavba bude probíhat v blízkosti jejich hnízdění. Může dojít i k zániku jejich hnízdních biotopů a to vykácením některých stávajících porostů. Blízké okolí však skýtá dostatek náhradních vhodných biotopů. Také dojde ke krátkodobému negativnímu ovlivnění těchto druhů při započítání stavby záměru a to tak, že někteří jedinci budou muset migrovat na okolní blízké lokality. Ale i přesto je možné říci, že záměr nebude mít významný negativní vliv na některou z populací těchto druhů v dané oblasti. Kácení stromů a zásahy do vegetace musí probíhat mimo období hnízdění, tj. mimo 1. 4. až 31. 7.

Plazi (Reptilia)

Přímo v zájmové lokalitě nebyli pozorováni žádní jedinci, ale je předpokládán z dřívějších záznamů výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) v lokálním biokoridoru, který tvoří tok Leskavy. Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) je podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění zařazena mezi silně ohrožené druhy. V biokoridoru bude zásah jen minimální, přes tok Leskavy bude vybudována pouze lávka pro pěší. V případě náhodného výskytu plazů dojde k migraci určitého počtu jedinců na okolní vhodné lokality. Negativní vliv záměru je možné považovat za minimální.

Obojživelníci (Amphibia)

Výrazné negativní ovlivnění obojživelníků je možné vyloučit, protože přímo v daném území byly pozorovány dva druhy a to ropucha obecná (*Bufo bufo*), která je podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění zařazena mezi ohrožené druhy a skokan hnědý, který patří mezi běžné druhy a nachází se na celém území. Realizací záměru nebude narušena žádná jejich pravidelná migrační trasa. V zájmové lokalitě nedochází k jejich reprodukci. Dojde k ovlivnění nepravidelných migrací, které ale nemají významný vliv na jejich populace a při začátku realizace stavby dojde k migraci na nové okolní lokality. S ohledem na minimalizaci možných negativních dopadů je třeba terénní práce uskutečnit v zimním období. Negativní vliv záměru je možné považovat za minimální.

Savci (Mammalia)

Vzhledem k mobilitě druhů a charakteru lokality je možné negativní vlivy uvažovaného záměru na populace savců vyloučit. Tak jako u předchozích druhů dojde ke krátkodobému negativnímu ovlivnění těchto druhů při započítání stavby záměru s tím, že někteří jedinci budou muset migrovat na okolní blízké lokality.

Vlivy na VKP a ÚSES

Přímo v zájmové lokalitě se nachází VKP ze zákona a lokální biokoridor, kterým je tok Leskava. Zásah do tohoto území bude omezen jen na lávku pro pěší, která povede k nové železniční zastávce. Zásah do tohoto území bude jen částečně negativní a dojde k němu hlavně v místě stavby lávky. Tok Leskavy v těchto místech neprotéká žádným cenným biotopem ani se v těchto místech nenachází stromový či keřový břehový porost. Vegetace je v těchto místech chudá, postižená ruderalizací, proto negativní vliv nebude významný.

D.I.8 Vlivy na krajinu

V souvislosti s realizací plánovaného terminálu nepředpokládáme výraznější narušení krajinného rázu. Jedná se o záměr plošného charakteru a malých výškových rozměrů v pohledově uzavřené krajinné scéně v industrializované městské části. Objekty budou viditelné pouze z bezprostředního okolí a nedojde tedy k narušení krajinného rázu širšího okolí.

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

Hmotný majetek ani architektonické památky nebudou z důvodu jejich absence v lokalitě ovlivněny.

Možnost archeologického nálezů v průběhu zemních prací při výstavbě záměru není jednoznačně vyloučena, neboť zájmové území městské části Brno – Starý Lískovec je územím s archeologickými nálezů. V případě, kdy budou skrývkou, výkopem nebo jiným zásahem do terénu, narušeny archeologické struktury, bude nutno, ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, zajistit záchranný archeologický výzkum.

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

Vlivy na dopravní infrastrukturu jsou dány především využitím budované dopravní komunikace k obytnému areálu Leskava pro prodlouženou trolejbusovou linku od ulice Osová do navrhovaného terminálu.

Tato komunikace bude jímát dopravu směřující k obytnému areálu Leskava a stejně tak dopravu vyvolanou provozem přestupního terminálu. Vznik tohoto nového dopravního napojení však nebude mít významný negativní vliv.

Negativní vlivy na jinou infrastrukturu nejsou očekávány. Bude provedeno napojení záměru na příslušné inženýrské sítě (vodovod, kanalizace, plyn, NN) a realizovány přeložky stávajících sítí (nadzemní VN, podzemní VN, O2,TKR).

D.I.11. Jiné ekologické vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

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

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru, tento nebude mít zásadní vliv na složky životního prostředí (voda, biota, půda, horninové prostředí) v řešeném území.

Vzhledem k minimálnímu imisnímu působení (ovzduší, hluk) záměru a vyvolané dopravy nebude jeho realizací docházet k zvyšování zdravotních rizik, ani k narušování faktorů pohody obyvatelstva.

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

Negativní vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

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

Za běžného provozu záměr nevyvolává žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutno eliminovat případně kompenzovat. Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z důsledného dodržování platných zákonných předpisů, norem a schválených provozních nebo havarijních řádů.

Přesto lze nalézt některá dílčí opatření, která mohou omezit potenciální negativní působení záměru, či okolí na záměr:

- vzhledem k blízkosti obytné zástavby je nutné omezit práce produkující nadměrný hluk pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00),
- budou dodržována opatření na minimalizaci hlučnosti a prašnosti (vhodná organizace práce, kropení staveniště a čištění komunikace, oddělení staveniště od okolí, eliminace prací emitujících zvýšený hluk, vhodné rozmístění mechanizace a strojů na staveništi, vypínání motorů strojů apod.),
- při výstavbě dbát, aby nedošlo k úniku pohonných hmot, mazacích a hydraulických olejů z používaných stavebních mechanismů a vozidel,
- u parkovišť bude zajištěna nepropustná úprava povrchu s odvedením srážkových vod přes odlučovač lehkých kapalin,
- bude omezeno odvádění srážkových vod v souladu s vyhláškou 501/2006 Sb.,
- zásahy do půdního krytu budou prováděny v době vegetačního klidu,
- terénní úpravy budou realizovány v době mimo zazimování obojživelníků a mimo dobu jejich rozmnožování,
- v případě nutnosti bude proveden transfer obojživelníků mimo zájmové území stavby,
- budou minimalizovány pojezdy v blízkosti vodního toku,
- ozelenění stavby pro lepší zapojení do okolní krajiny bude provedeno místními dřevinami,
- vysazená zeleň bude udržována a chránit před poškozením,
- ozeleněné plochy budou pravidelně udržovány, v období po výstavbě zejména s ohledem na omezení výskytu ruderálních rostlin a likvidaci invazivních druhů.

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

Toto oznámení bylo zpracováno na základě současných znalostí o výstavbě a provozu posuzovaného záměru v době přípravy projektové dokumentace. Tomu odpovídá i podrobnost zpracování oznámení. Text je zaměřen spíše na pojmenování jednotlivých vlivů než na konkrétní detailní rozbory. Vzhledem k tomu, že nebyly zjištěny žádné kritické skutečnosti, které by bylo nutno ověřit podrobnějšími analýzami, lze říci, že se v průběhu zpracování tohoto oznámení nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by omezovaly spolehlivost prezentovaných závěrů.

ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Realizace terminálu IDS Starý Lískovec je řešena v jedné navrhované variantě.

ČÁST F DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

Mapová dokumentace oznamovaného záměru je součástí jednotlivých kapitol.

Fotodokumentace (ze dne 17.5.2011)



Obrázek 1: Místo plánované výstavby. Pohled jižním směrem.



Obrázek 2: Výstavba rodinných domů severně od navrhovaného záměru



Obrázek 3: Vodní tok Leskava. Významný krajinný prvek a lokální biokoridor.



Obrázek 4: Polní cesta s doprovodnou zelení východně od navrhovaného terminálu.

F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

V průběhu zpracování oznámení záměru „TROLLEY– Terminál IDS Starý Lískovec“ nebyly zjištěné žádné další podstatné informace, kromě uvedených v příslušných kapitolách oznámení záměru.

ČÁST G

VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

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

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

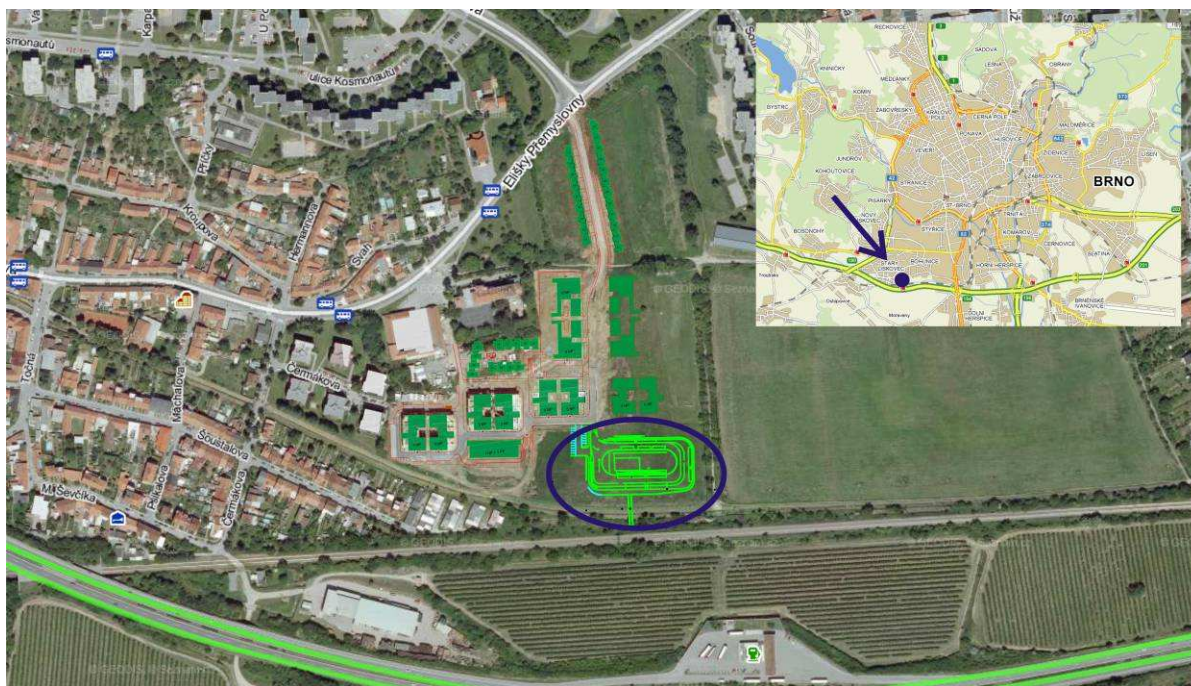
TROLLEY – Terminál IDS Starý Lískovec

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

Předmětem záměru je výstavba trolejbusového přestupního terminálu, dopojení současné obslužné komunikace bytového areálu Leskava k terminálu, lávky přes Leskavu k budoucí železniční stanici, parkoviště a terénní úpravy – kompenzační opatření (snížení bermy u Leskavy).

Ve všech sledovaných oblastech (obyvatelstvo, ovzduší, povrchová a podzemní voda, půda, fauna, flóra, ekosystémy, krajina případně jiné) jsou možné vlivy záměru přijatelně nízké. V souvislosti s realizací záměru budou dotčena ruderalizovaná bylinná společenstva a nálety dřevin. Realizací dojde k zásahu do ZPF, do půd II. třídy ochrany v předpokládaném rozsahu cca 14 334m². Nepředpokládáme výraznější narušení krajinného rázu, objekty budou viditelné pouze z bezprostředního okolí. Záměr neprodukuje ve významné míře (tj. v míře, kdy by vznikaly přeshraniční vlivy) žádné škodliviny (znečištění ovzduší, hluk), které by mohly mít přímé negativní zdravotní následky.

Záměr je umístěn do prostoru, který nepodléhá z hlediska ochrany přírody a krajiny zvláštnímu režimu. V dotčeném území se nenachází žádné chráněné území, nejsou zde vyhlášeny žádné přírodní rezervace nebo přírodní památky, ani lokality soustavy Natura 2000. Územím navrhované nádrže prochází lokální biokoridor Leskava, kterého funkce, jako i funkce propojení místního ÚSES nebudou významně narušeny.



Obr.: Schéma umístění terminálu - situace širších vztahů

ČÁST H - PŘÍLOHY

H.I. STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY

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

AMEC s.r.o.
Křenová 58
602 00 Brno

<i>Naše č.j.:</i> JMK 77313/2011	<i>Naše SpZn:</i> S – JMK 77313/2011 OŽP/K	<i>Vyřizuje/telefon:</i> Králová/1558	<i>Brno dne:</i> 31.5.2011
-------------------------------------	---	--	-------------------------------

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru „TROLLEY – Terminál IDS Starý Lískovec“, k.ú. Starý Lískovec, okr. Brno-město, 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 firmy AMEC s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno, IČ 26211564, zastupující investora PK Ossendorf, s.r.o., Brno, podané dne 31.5.2011, možnosti vlivu výše uvedeného záměru, kterým je výstavba trolejbusového a autobusového přestupního terminálu, kontejnerové měniny a dopojení současně obslužené komunikace bytového areálu Leskava k terminálu, na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

stanovisko

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

nemůže mít významný vliv

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací 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.

Toto odůvodněné stanovisko se vydává postupem podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a nejedná se o rozhodnutí ve správním řízení. Tento správní akt nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

otisk razítka

JUDr. Pavel Nesvatba v.r.
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

Za správnost vyhotovení Ing. Hana Králová

<i>IC</i> 70888337	<i>DIC</i> CZ70888337	<i>Telefon</i> 541651111	<i>Fax</i> 541651579	<i>E-mail</i> krailova.hana@kr-jihomoravsky.cz	<i>Internet</i> www.kr-jihomoravsky.cz
-----------------------	--------------------------	-----------------------------	-------------------------	---	---

H.II. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU

Úřad městské části města Brna
Brno – Starý Lískovec, Klobásova 9. 625 00 Brno
Odbor výstavby a územního plánování

Spis. zn:	MCBSL/06731/11/OVÚP/Sto/714	Vyhotoveno v Brně 20.9.2011
Č.j.	MCBSL/07129/11/OVÚP/Sto	Vypraveno dne 20.9.2011
Oprávněná úřední osoba:	Ing. Libuše Stožická	
tel. / mobil:	547 139 228 / 725 951 042	
e-mail:	libuse.stozicka@staryliskovec.cz	

AMEC s.r.o.
Křenová 184/58
602 00 Brno

VYJÁDŘENÍ

Úřad městské části města Brna, Brno - Starý Lískovec, Odbor výstavby a územního plánování, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění (dále jen "stavební zákon"), na základě Vaší žádosti ze dne 5.9.2011

s d ě l u j e,

že navržená stavba

**Trolley - Trminál IDS Starý Lískovec
Brno, U Leskavy**

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.

"otisk úředního razítka"

Ing. Libuše Stožická
vedoucí Odboru
výstavby a územního plánování

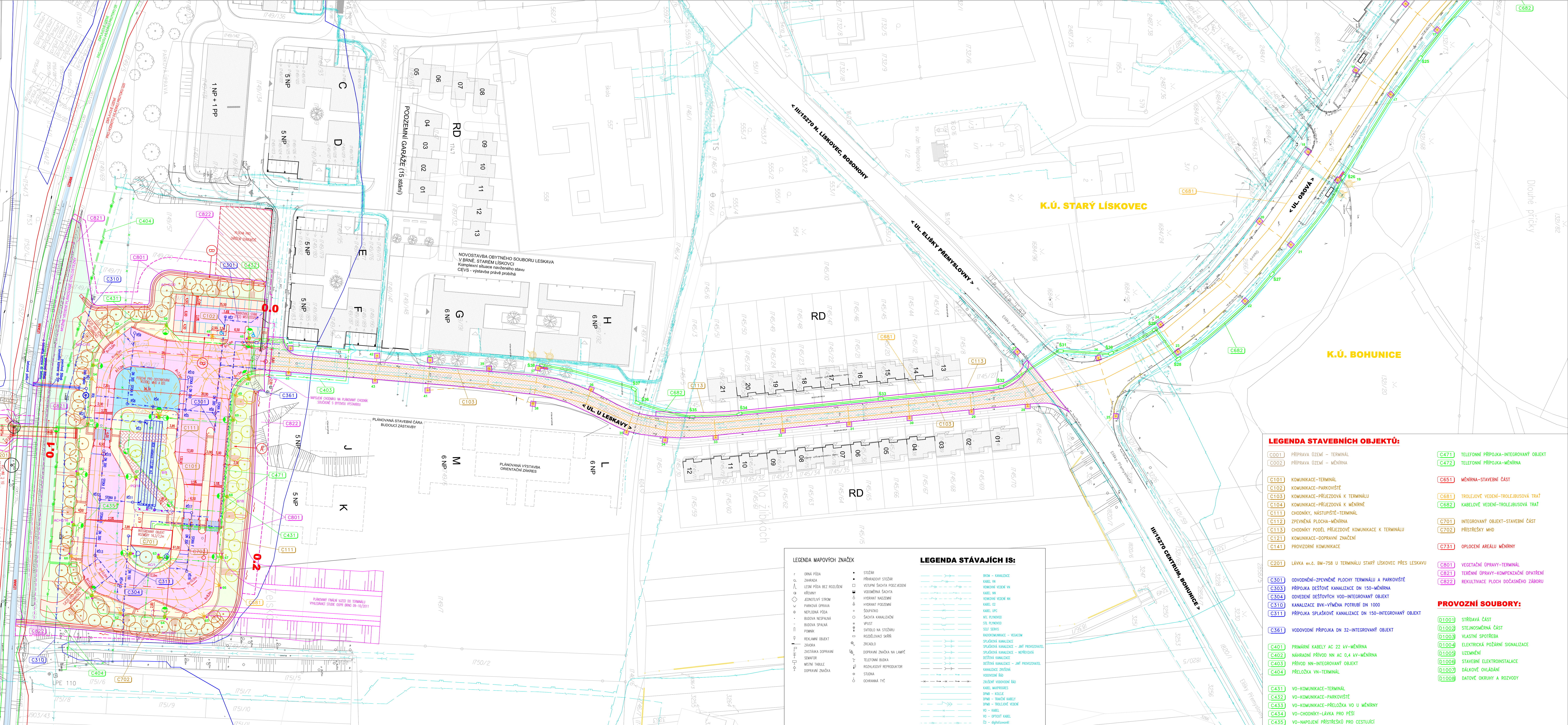
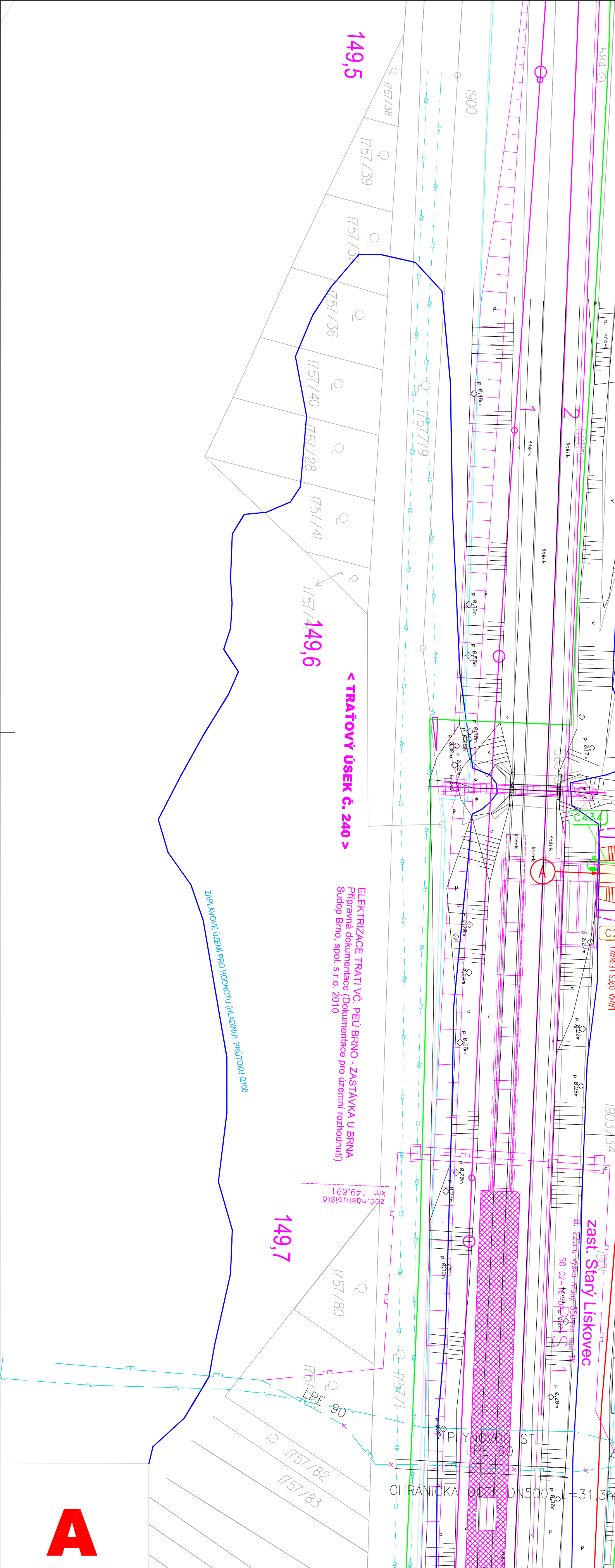
Obdrželi:

1. AMEC s.r.o., IDDS: q4pk8t5
2. spis

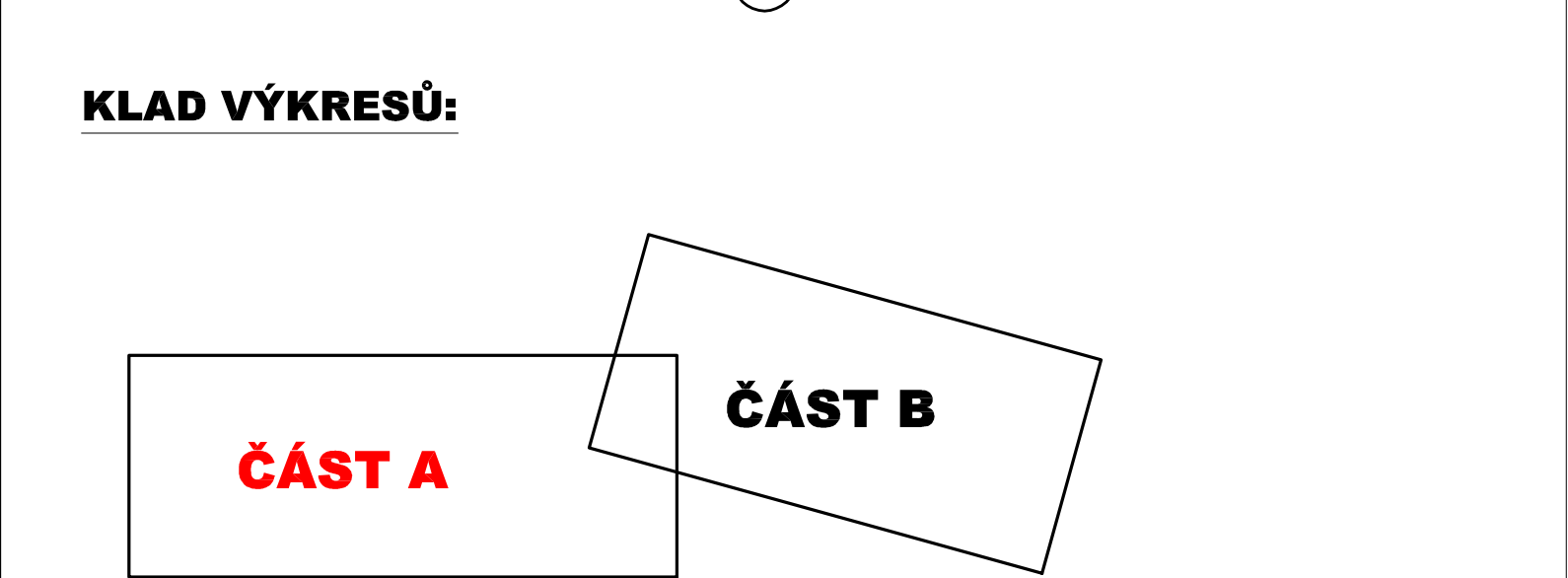
KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

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

TROLLEY - TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC
KOORDINAČNÍ SITUACE
ČÁST A
M 1:500



- LEGENDA:**
 - KOMUNIKACE - ŽIVICE
 - PARKOVIŠTĚ - ŽÁKOVÁ ODLAŽBA
 - KOMUNIKACE - POZICE OBRUS
 - SESTAVY PRO TEČKOVÉ MECHANIZACE
 - CHODNÍKY A NASTUPÍŠTĚ
 - OSTANNĚ STĚNY - ŽULOVÁ KOSTKA
 - ZEMNÍ LÁVKA
 - TERÉNNÍ OPRAVY
 - NÁSTP
 - VÝKOP
 - LESKAVA
 - PORÝCH Z VYSOKOVÝCH OBRUS NÁLEŽOSTI
 - ZABUDU
 - PŘÍSTŘEŠKY PRO CESTUJÍCÍ
 - SNÍŽENÁ OBRUBA
 - VPUSŤ VČ. PŘÍPOJKY
 - HRANICE TRVALÉHO ZÁBORU
 - HRANICE DOČASNÉHO ZÁBORU
 - ZAPLAVOVÉ OZEMLI PRO HODNOTU PRŮTOKU Q100
 - ZAPLAVOVÉ OZEMLI PRO HODNOTU PRŮTOKU Q20
 - ZAPLAVOVÉ OZEMLI PRO HODNOTU PRŮTOKU Q5
 - HRANICE KATASTRÁLNÍHO OZEMLI
- LEGENDA NOVĚ NAVRŽENÝCH IS:**
 - DEŠŤOVÁ KANALIZACE VČ. SÁCHTY
 - PŘÍPOJKA SPLAŠKOVÉ KANALIZACE
 - PŘELOŽKA SPLAŠKOVÉ KANALIZACE DN 1000
 - NOVÉ VEDENÍ VODOVOD
 - ROPNÝ ODLUČOVÁČ LEHKÝCH OLEJŮ
 - NOVÝ KABEL INN
 - PŘELOŽKA KABELU VN, NOVÝ KABEL VN (OBLAST MĚNĚRNA)
 - VEDENÍ KABELU VO
 - SLoup VO VČ. SMÍTKA
 - VEDENÍ SÉROVACÍHO KABELU
 - NOVÁ TRAKČNÍ STOŽÁŘ SE ZÁKREM
 - PROJEKTOVANÁ TROLEJBUSOVÁ STOPA
 - PŘEVĚZ MEZI STOŽÁŘI
 - TRUBKOVÉ RAMENO VYLOŽENÉ ZE STOŽÁŘU
 - ODPOJOVÁČ S MOTOROVÝM PŮHONEM A DALŠOVÝMI OVLÁDÁNÍ
 - PROJEKTOVANÝ KABELOVOD S KABELOVOU KOMBOU
 - ROZPOJOVACÍ SKŘÍŤ PŘIS
- LEGENDA VEGETAČNÍCH ÚPRAV:**
 - VÝSADA VÝSTŘELÝCH STROMŮ JAVOR BABŘKY (ACER CAMPESTRIS) A JAVORŮ ŠEČKOVÝCH (CARPINUS BETULUS)
 - VÝSADA VÝSTŘELÝCH STROMŮ SŘBÝ (BETULA JACQUETIANA)
 - ZAPLAVOVÝ PŮPRAVEK ROSTLINY
 - STAVNÍK SOLITERNÍ DŘEVINA NÁVRŽENÝ K ASANACI



LEGENDA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:

- C001 PŘÍPRAVA OZEMLI - TERMINÁL
- C002 PŘÍPRAVA OZEMLI - MĚNĚRNA
- C101 KOMUNIKACE-TERMINÁL
- C102 KOMUNIKACE-PARKOVIŠTĚ
- C103 KOMUNIKACE-PŘEJZDOVÁ K TERMINÁLU
- C104 KOMUNIKACE-PŘEJZDOVÁ K MĚNĚRNĚ
- C111 CHODNÍKY, NASTUPÍŠTĚ-TERMINÁL
- C112 ZPEVNĚNÁ PLOCHA-MĚNĚRNA
- C113 CHODNÍKY PODEŘ PŘEJZDOVÉ KOMUNIKACE K TERMINÁLU
- C121 KOMUNIKACE-DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
- C141 PRŮVODNÍ KOMUNIKACE
- C201 LÁVKA a.v.z. BM-758 U TERMINÁLU STARÝ LÍSKOVEC PŘES LESKAVU
- C303 ODVOZENÍ-ZPEVNĚNÉ PLOCHY TERMINÁLU A PARKOVIŠTĚ
- C304 ODVOZENÍ DEŠŤOVÝCH VOD-INTERGROVÁNÝ OBJEKT
- C310 KANALIZACE BVV-VÝMĚNA POTRUBÍ DN 1000
- C311 PŘÍPOJKA SPLAŠKOVÉ KANALIZACE DN 150-INTERGROVÁNÝ OBJEKT
- C361 VODOVODNÍ PŘÍPOJKA DN 32-INTERGROVÁNÝ OBJEKT
- C401 PRIMÁRNÍ KABELY AC 22 KV-MĚNĚRNA
- C402 NÁHRADNÍ PŘÍVOD INN AC 0,4 KV-MĚNĚRNA
- C403 PŘÍVOD NN-INTERGROVÁNÝ OBJEKT
- C404 PŘELOŽKA VN-TERMINÁL
- C431 VO-KOMUNIKACE-TERMINÁL
- C432 VO-KOMUNIKACE-PARKOVIŠTĚ
- C433 VO-KOMUNIKACE-PŘELOŽKA VO U MĚNĚRNA
- C434 VO-CHODNÍKY-LÁVKA PRO PĚŠÍ
- C435 VO-NÁPOJENÍ PŘÍSTŘEŠKY PRO CESTUJÍCÍ
- C471 TELEFONNÍ PŘÍPOJKA-INTERGROVÁNÝ OBJEKT
- C472 TELEFONNÍ PŘÍPOJKA-MĚNĚRNA
- C651 MĚNĚRNA-STAVEBNÍ ČÁST
- C681 TROLEJOVÉ VEDENÍ-TROLEJBUSOVÁ TRÁŤ
- C682 KABELOVÉ VEDENÍ-TROLEJBUSOVÁ TRÁŤ
- C701 INTERGROVÁNÝ OBJEKT-STAVEBNÍ ČÁST
- C702 PŘÍSTŘEŠKY MHD
- C731 OPLCENÍ AREÁLU MĚNĚRNÝ
- C801 VEGETAČNÍ OPRAVY-TERMINÁL
- C821 TERÉNNÍ OPRAVY-KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ
- C822 REKULTIVACE PLOCH DOČASNÉHO ZÁBORU

PRACOVNÍ KOPIE

D3

Statutární město Brno
Dobruška nám. 1, 602 00 Brno

B | R | N | O

Společnost systém S-ITSK výroby systémů

GENERÁLNÍ PROJEKTANT
HLAVNÍ INŽENÉR ING. ŠIMČEK
VEDOCE PROJEKTANT ING. SÍMULCHOVÁ

PK OSSENDOFF s.r.o.
PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVĚB
Truhlářská 1402/Brno
www.ossendoff.cz
s@ossendoff.cz
ossendoff.cz

PROVOZNÍ SOUBORY:

- G1001 STRÍDÁNÍ ČÁST
- G1002 STEJNOSMĚRNÁ ČÁST
- G1003 VLASTNÍ SPOTŘEBA
- G1004 ELEKTRICKÁ POŽÁRNÍ SIGNALIZACE
- G1005 UZEMNĚNÍ
- G1006 STAVEBNÍ ELEKTROINSTALACE
- G1007 DALŠOVÉ OVLÁDÁNÍ
- G1008 DATOVÉ OKRUHY A ROZVODY

ING. SÍMULCHOVÁ
ING. ŠIMČEK
ING. ŠTEJKA
ING. BERGER

PK OSSENDOFF s.r.o.
Ing. Šimček
Ing. Simulchová
Ing. Stejka
Ing. Berger

TROLLEY - TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC
D - VYKRESOVÁ DOKUMENTACE

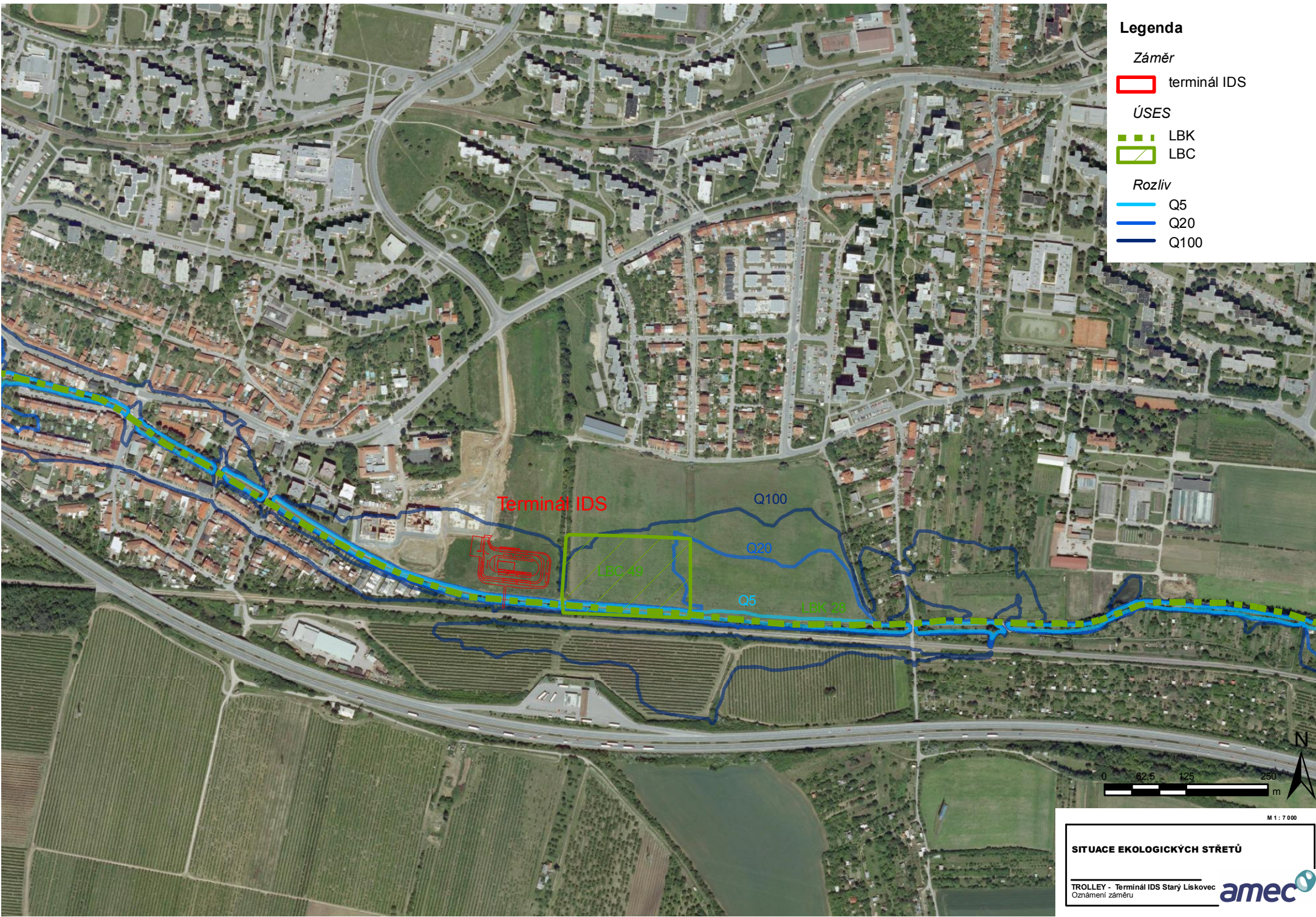
KOORDINAČNÍ SITUACE - ČÁST A

ŠIMČEK
SÍMULCHOVÁ
ŠTEJKA
BERGER

DATA
PŘÍPRAVA
DOKUMENTACE
DOKUMENTACE
DOKUMENTACE


18.11.2024
19.11.2024
20.11.2024
21.11.2024

D3a



Legenda

Záměr

 terminál IDS

ÚSES

 LBK

 LBC

Rozlív

 Q5

 Q20

 Q100

Terminál IDS

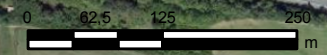
Q100

Q20

Q5

LBK 49

LBK 28



M 1 : 7 000

SITUACE EKOLOGICKÝCH STŘETŮ

TROLLEY - Terminál IDS Starý Liskovec
Oznámení záměru





TROLLEY – TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC

Rozptylová studie

Zpracováno v souladu se zákonem č.86/2002 Sb.
podle závazné metodiky SYMOS 97, verze 2003

květen 2011

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **TROLLEY-TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC
ROZPTYLOVÁ STUDIE**

Zakázka: C1091-11-0

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

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	T. Bartoš	S. Postbiegl	P. Vymazal	30.5.2011

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

Rozdělovník: Příloha Oznámení – nedistribučováno samostatně

© AMEC s.r.o, 2011

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

Zpracovatel

Vedoucí projektu:

Jméno a příjmení	Bydliště	Firma	Telefon
RNDr. Tomáš Bartoš, Ph.D.	Brno	AMEC s.r.o.	725 607 967

Datum zpracování: 30.5.2011

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2007, registrovaným u společnosti Microsoft.

Výpočet je zpracován programem SYMOS 97, registrovaným u společnosti IDEA-ENVI, s.r.o.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 13, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

Obsah

Titulní list

Záznam o vydání dokumentu

Zpracovatel	2
Obsah.....	3
1. Úvod.....	4
2. Charakteristika území	4
3. Metoda výpočtu očekávaného znečištění.....	5
3.1. Použitá metodika.....	5
3.2. Použité imisní limity.....	5
4. Vstupní data.....	5
4.1. Definice zájmového území.....	5
4.2. Data o zdrojích znečišťování ovzduší	6
4.3. Poloha výpočtových bodů	7
4.4. Meteorologická data.....	7
5. Analýza a zhodnocení modelové imisní situace.....	8
5.1. Příspěvek k imisní zátěži oxidem dusičitým.....	8
5.2. Příspěvek k imisní zátěži tuhými látkami	10
6. Analýza a zhodnocení reálné imisní situace	12
7. Závěr.....	15

1. Úvod

Tato rozptylová studie byla zpracována na základě objednávky společnosti PK Ossendorf s.r.o., jako příloha projektové dokumentace.

Výpočtově je hodnocena změna stávající imisní zátěže NO_2 a PM_{10} z provozu a vyvolané automobilové dopravy po realizaci záměru „**TROLLEY- TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC**“. Výpočet byl proveden pro jednu variantu – realizace uvedené stavby. Vzhledem ke vznikající zástavbě bytových a rodinných domů areálu Leskava a podél prodloužené komunikace Osová, která bude propojovat stávající komunikační síť s nově vzniklým terminálem, byla do výpočtu zahrnuta i vyvolaná automobilová doprava této obytné zástavby.

Předmětem stavby je realizace terminálu IDS. Dále je zde navrženo parkoviště o kapacitě cca 25 míst, integrovaný objekt terminálu se zázemím, přístřešky pro cestující, atd.

Stávající úroveň imisní zátěže v hodnoceném území byla vyhodnocena na základě rozptylové studie města Brna pro rok 2010.

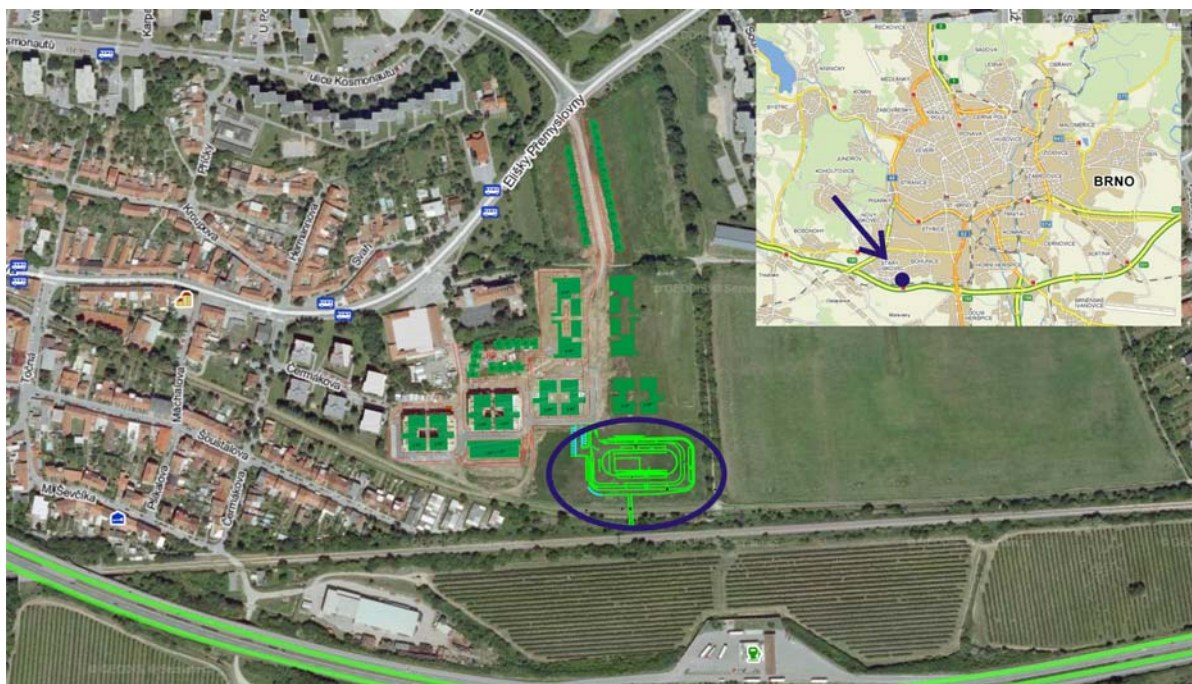
2. Charakteristika území

Zájmová oblast stavby se nachází v intravilánu jižní části města Brna na území městské části Starý Lískovec. Jedná o oblast mezi železnicí (traťový úsek Brno – Střelice č. 240) resp. říčkou Leskava a ul. Elišky Přemyslovny.

Stávající obslužná komunikace v obytném areálu Leskava (budoucí sběrná k terminálu) prochází ve směru od ulice Elišky Přemyslovny (silnice III/15270) těsnou zástavbou rozestavěných rodinných domků cca 7m od hrany komunikace a pokračuje jižním směrem k 5-ti až 6-ti podlažní zástavbě dále do sídliště.

Poloha terminálu je zřejmá z následujícího obrázku:

Obr.: Schéma umístění terminálu - situace širších vztahů



3. Metoda výpočtu očekávaného znečištění

3.1. Použitá metodika

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

3.2. Použité imisní limity

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

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

4. Vstupní data

4.1. Definice zájmového území

Zájmové území je vymezeno obdélníkem o rozměrech 1400 x 1200 m orientovaným podle zeměpisných souřadnic. Tento prostor zahrnuje potenciálně dotčenou část území. Podrobněji je vymezení zájmového území zřejmé z následujícího obrázku, kde je taktéž patrné umístění posuzovaného záměru.

Obr.: Vymezení zájmového území včetně umístění posuzovaného záměru



0 200 400 m

4.2. Data o zdrojích znečišťování ovzduší

Stavba řeší terminál IDS s vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240).

Vytápění souvisejících objektů nebude řešeno formou spalování zemního plynu ani jinou formou s možností možnosti znečišťování ovzduší, proto jediným posuzovaným zdrojem bude provoz automobilové dopravy vyvolaný realizací tohoto záměru.

4.2.1. Dopravní zdroje

Počet parkovacích míst: 25 parkovacích míst pro osobní vozidla

Obrátkovost: 3 vozidla na parkovací místo

Celkově tedy záměr vyvolá intenzitu osobní automobilové dopravy v počtu 75 příjezdů a 75 odjezdů osobních automobilů

Dopravní trasy bude tvořit ulice Elišky Přemyslovny a ulice Osová.

Stavební doprava v období výstavby bude variabilní v závislosti na prováděných pracích a bude se pohybovat v řádu nejvýše jednotek nákladních vozidel za den.

Ostatní zdroje

Ve výhledovém stavu je započítána kromě dopravy vyvolané záměrem přestupního terminálu také doprava vyvolaná obytným areálem Leskava. Na ulici Osová od přestupního uzlu se předpokládá dopravní intenzita na úrovni 1573 osobních automobilů a 20 nákladních automobilů denně.

Použité emisní faktory

Pro výpočet emisí NO_x a PM₁₀ produkovaných motory vozidel byly využity emisní faktory získané pomocí programu MEFA 06 doporučeného ministerstvem životního prostředí.

Parametry výpočtu emisí:	rychlost vozidel veřejné komunikace	40 km/hod
	rychlost vozidel parkoviště	5 km/hod
	sklon vozovky	0 %
	skladba vozidel (EURO1/2/3/4)	10%/20%/50%/20%
	podíl diesel	40%

4.3. Poloha výpočtových bodů

Výpočet byl proveden pro pravidelnou síť referenčních bodů vzdálených od sebe 50 m. Poloha referenčních bodů je graficky znázorněna na následujícím obrázku.



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

4.4. Meteorologická data

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

Souhrn této růžice je uveden v následující tabulce:

S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	klid
6,20	15,29	6,59	14,49	14,88	11,20	9,59	13,91	7,85

5. Analýza a zhodnocení modelové imisní situace

Výpočty jsou zpracovány pro oxid dusičitý NO_2 a tuhé látky frakce PM_{10} , které jsou, s ohledem na množství emisí produkovaných uvažovanými zdroji a úrovní stávající imisní zátěže, rozhodnou škodlivinou, u níž může nejdříve nastat dosažení či překročení imisního limitu.

Předmětem výpočtu této rozptylové studie bylo zjištění příspěvku imisní zátěže v důsledku provozu záměru včetně vyvolané automobilové dopravy nově vznikající obytnou zástavbou. Níže presentované výsledky představují imisní ovlivnění bez započtení stávající imisní zátěže. Vyhodnocení celkové imisní zátěže hodnoceného území je provedeno v další části této studie.

5.1. Příspěvek k imisní zátěži oxidem dusičitým

5.1.1. Roční průměrné koncentrace

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci NO_2 způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje max $0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca **0,75 %** imisního limitu ($40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Nejvyšší příspěvky jsou dosahovány v prostoru obslužné komunikace, v ostatních částech zájmového území vychází příspěvky průměrné roční koncentrace mnohem nižší.

Ve všech případech jde o poměrně nízký příspěvek, hluboko pod hodnotu imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (**$\text{LV}=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$**). Provoz zdrojů tedy závažnějším způsobem neovlivní stávající imisní situaci v hodnoceném území. Pole rozložení koncentrací [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$] je zřejmé z přiloženého obrázku:



5.1.2. Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace

Nejvyšší vypočtený příspěvek ke krátkodobé imisní koncentraci NO₂ způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje do 2 µg.m⁻³, tedy do 1,0 % imisního limitu (LV=200 µg.m⁻³). Toto maximum je dosahováno v prostoru dopravního napojení. V ostatních částech zájmového území je příspěvek maximální hodinové koncentrace nižší.

Také v případě maximálních hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz předmětných zdrojů nezpůsobí významnou změnu stávající imisní zátěže hodnoceného území. Pole rozložení koncentrací [µg.m⁻³] je zřejmé z přiloženého obrázku:



5.2. Příspěvek k imisní zátěži tuhými látkami

5.2.1. Roční průměrné koncentrace

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM_{10} způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje cca $0,15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca **0,37 %** imisního limitu ($40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Nejvyšší příspěvek je dosahován v prostoru obslužné komunikace, v ostatních částech zájmového území vychází příspěvky průměrné roční koncentrace nižší.

Ve všech případech jde o hodnoty hluboko pod hodnotu imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (**LV=40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$**). Provoz zdrojů tedy významněji neovlivní stávající imisní situaci v hodnoceném území. Pole rozložení koncentrací [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$] je zřejmé z přiloženého obrázku:



5.2.2. Maximální (24hodinové) koncentrace

Nejvyšší vypočtený příspěvek k maximální 24hodinové imisní koncentraci PM_{10} způsobený provozem záměru a sousední obytné zástavby dosahuje cca $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca **0,8 %** imisního limitu (**$LV=50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$**). Toto maximum je dosahováno opět v prostoru obslužné komunikace. V ostatních částech zájmového území je příspěvek maximální 24hodinové koncentrace nižší.

Také v případě maximálních 24hodinových koncentrací z výpočtu vyplývá, že provoz zdrojů nezpůsobí významnou změnu stávající imisní zátěže hodnoceného území. Pole rozložení koncentrací [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$] je zřejmé z přiloženého obrázku:



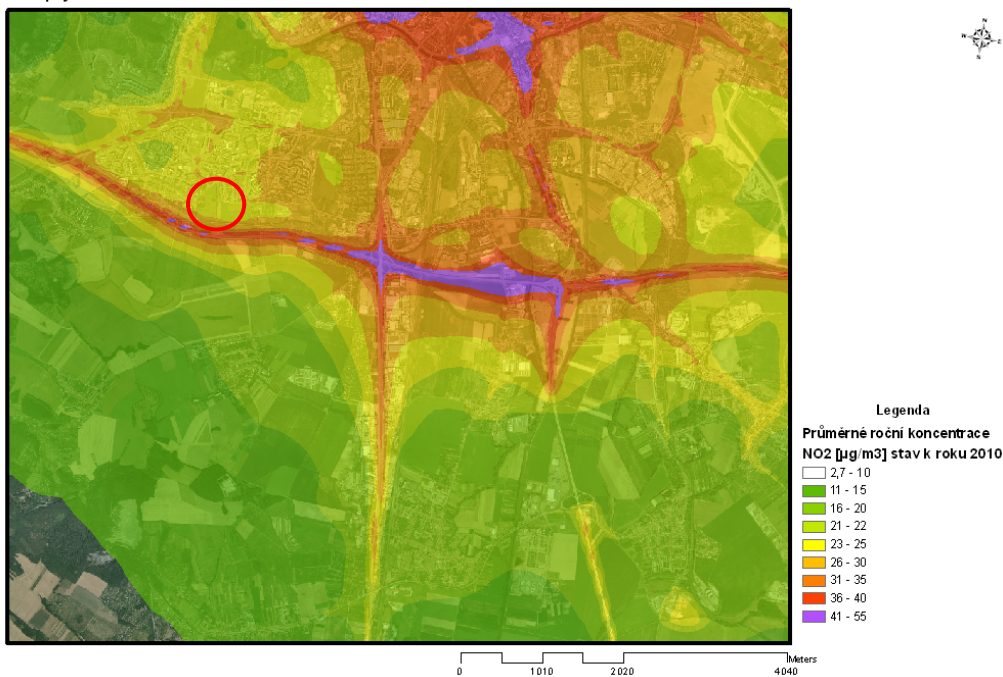
6. Analýza a zhodnocení reálné imisní situace

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

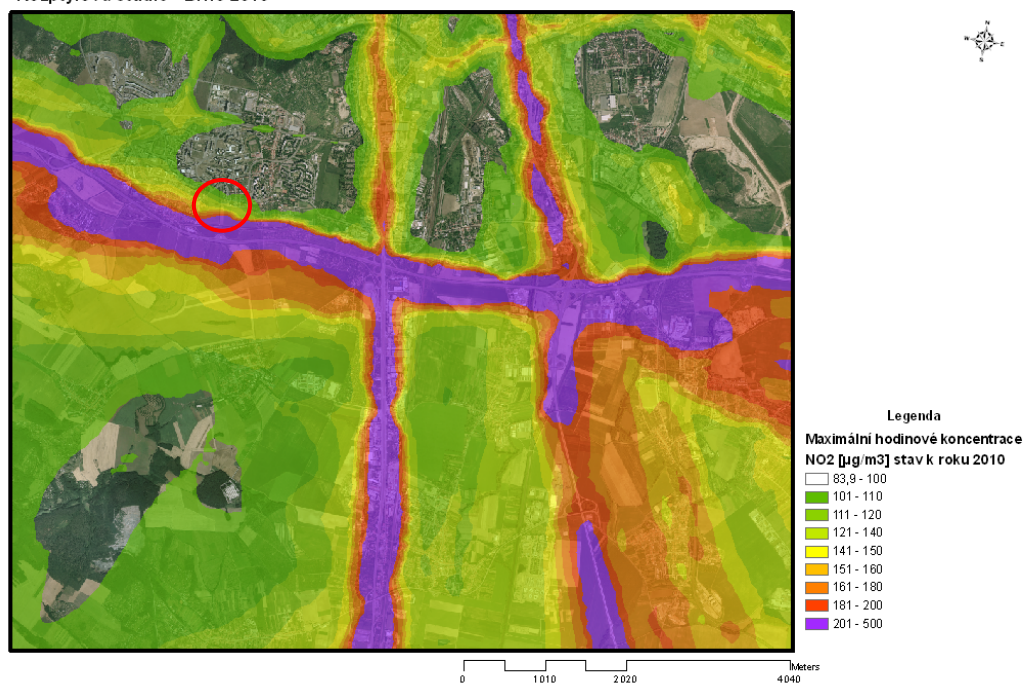
V blízkosti hodnoceného záměru se neprovádí soustavné sledování kvality ovzduší, proto pro podrobnější popis imisní zátěže v lokalitě vycházíme z rozptylové studie Brna - stav k roku 2010.

Oxid dusičitý (NO_2)

Rozptylová studie - Brno 2010



Rozptylová studie - Brno 2010



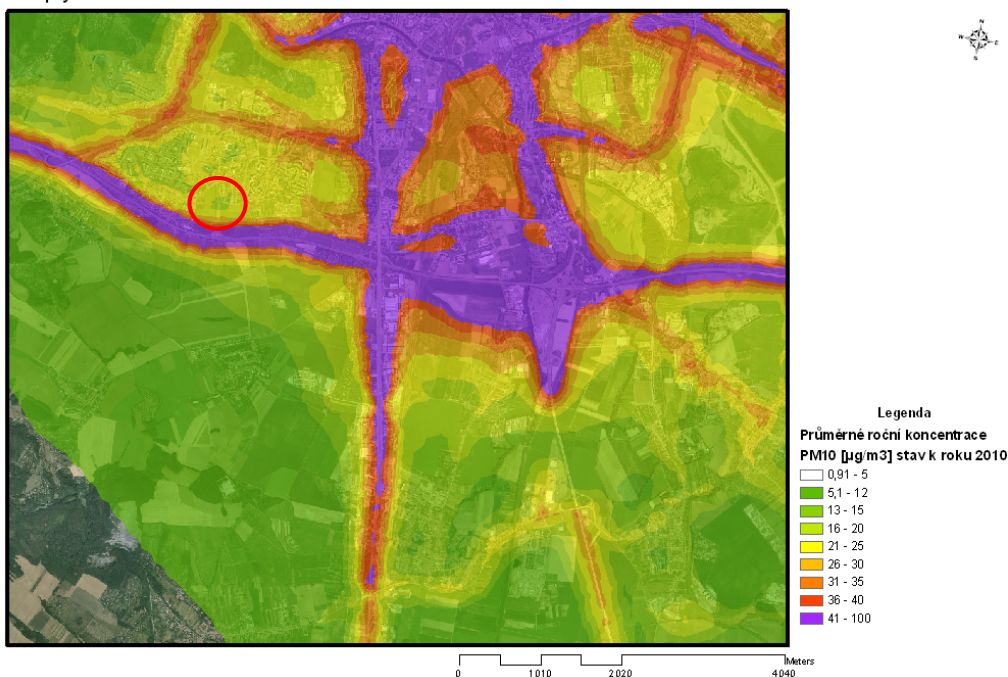
Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že roční průměrné koncentrace oxidu dusičitého v blízkosti navrhovaného záměru dosahují úrovně cca $26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy do 65% imisního limitu ($\text{LV}=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), maximální hodinové koncentrace dosahují pravděpodobně hodnot na hranici limitu ($\text{LV}=200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Nárůst průměrné roční koncentrace NO_2 vlivem uvažovaného záměru společně s obytnou zástavbou bude v nejméně dotčených místech dosahovat nejvýše $0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, maximální příspěvek ke krátkodobé (hodinové) koncentraci NO_2 nejvýše $2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vzhledem k faktu, že samotný záměr se podílí na celkové vypočtené změně imisní situace pouze cca 10%, je možné jeho vliv označit za zcela nevýznamný.

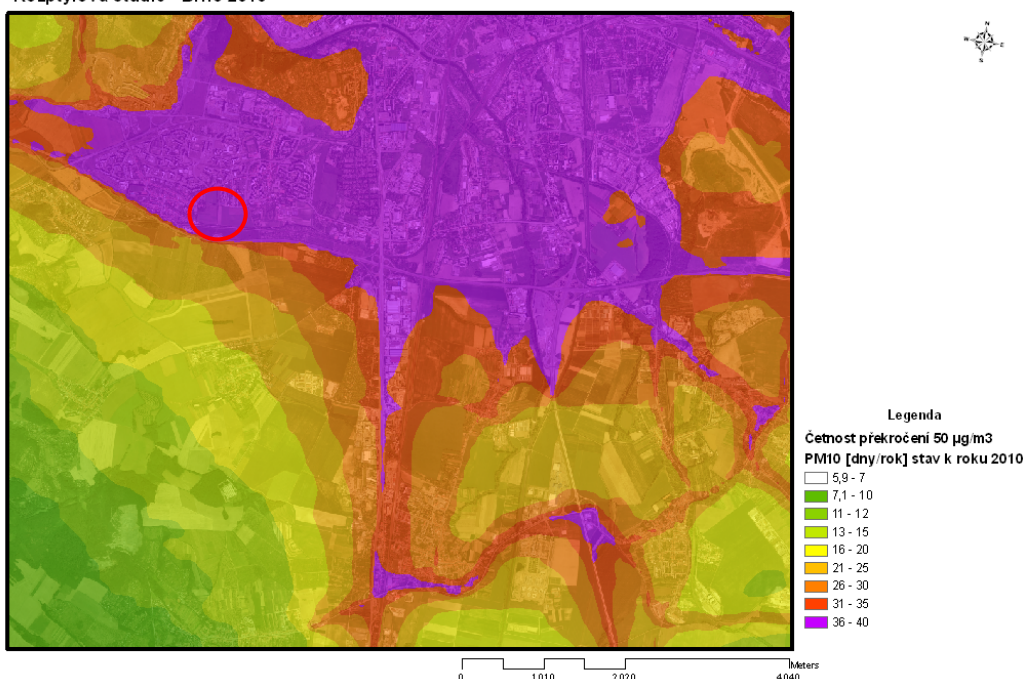
Při uvažování pozadové imisní zátěže v tomto prostoru na stejné úrovni jako na výše zmíněných obrázcích je možné považovat budoucí celkovou imisní zátěž NO_2 po realizaci záměru za téměř totožnou se stávajícím stavem.

Tuhé znečišťující látky frakce PM_{10}

Rozptylová studie - Brno 2010



Rozptylová studie - Brno 2010



Z výše uvedených obrázků je zřejmé, že roční průměrné koncentrace PM_{10} v blízkosti navrhovaného záměru dosahují hodnot do $35 \mu\text{g.m}^{-3}$, tedy pod hodnotou imisního limitu ($LV=40 \mu\text{g.m}^{-3}$), maximální 24hodinové koncentrace dosahují hodnoty imisního limitu ($LV=50 \mu\text{g.m}^{-3}$) pravděpodobně s nadlimitní četností.

Nárůst průměrné roční koncentrace PM_{10} vlivem záměrů bude v nejvíce dotčených místech dosahovat nejvýše $0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$, maximální příspěvek k průměrné 24hodinové koncentraci PM_{10} cca $0,4 \mu\text{g.m}^{-3}$. V širším okolí jsou přírůstky koncentrací k pozadové imisní zátěži ještě nižší. Samotný vliv oznamovaného záměru se však pohybuje na úrovni pouze 10% vypočtené změny imisní situace, proto je možné jeho vliv označit za zcela nevýznamný.

Vlivem záměru tedy nepředpokládáme významnou změnu stávající imisní zátěže tuhými látkami v dotčeném území oproti stávajícímu stavu ani navýšení četnosti překračování limitní hodnoty pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM_{10} .

7. Závěr

Provoz záměru „TROLLEY-TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC“ zásadním způsobem neovlivní stávající imisní zatížení hodnoceného území. Nejvyšší přírůstky imisních koncentrací budou dosaženy v prostoru obslužné komunikace.

Vypočtené příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci oxidu dusičitého, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže nebudou dosahovat hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci NO₂. Vypočtené příspěvky ke krátkodobé imisní koncentraci oxidu dusičitého jsou nízké a nepředstavují významnou změnu imisní situace.

Vypočtené příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci tuhých znečišťujících látek frakce PM₁₀, včetně započtené předpokládané stávající imisní zátěže nebudou dosahovat hodnoty imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀. Vypočtené maximální příspěvky k průměrné 24hodinové imisní koncentraci PM₁₀ jsou nízké a nepředstavují významnou změnu imisní situace.

Závěrem tedy lze konstatovat, že hodnocené zdroje znečišťování ovzduší nebudou způsobovat významnou změnu stávající imisní situace, přičemž v případě oxidu dusičitého a tuhých látek frakce PM₁₀ jsou příspěvky samotného oznamovaného záměru ke stávající zátěži zcela nevýznamné.

Na základě provedených výpočtů a posouzení doporučuji příslušnému orgánu státní správy posuzovaný záměr „TROLLEY-TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC“ povolit.

V Brně 30.5.2011

Zpracoval:

.....
RNDr. Tomáš Bartoš, Ph.D.

držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií
dle zákona. č. 86/2002 Sb.
MŽP č.j. 39445/ENV/10



TROLLEY – TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC

HLUKOVÁ STUDIE

Zpracováno podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.,
o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví

květen 2011

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **TROLLEY-Terminál IDS Starý Lískovec**
HLUKOVÁ STUDIE

Zakázka: C1091-11-0

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

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	Z. Flegrová	T. Bartoš	P. Vymazal	30.5.2011

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

Rozdělovník: Příloha Oznámení – nedistribučováno samostatně

© AMEC s.r.o, 2011

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

Zpracovatelé

Zpracoval: RNDr. Zuzana Flegrová, Ph.D.
Tel.: +420 725 607 969

Datum zpracování: 30.5. 2011

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2007, registrovaným u společnosti Microsoft pod ID 73345-OEM-5795441-08482.

Výpočty jsou provedeny programem HLUK+ verze 8.13 dxf8, registrovaným u společnosti JpSoft pod číslem 2009.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW Graphic suite 13.0, registrovaným u společnosti Corel corporation.

Obsah

Titulní list

Záznam o vydání dokumentu

Zpracovatelé	2
Obsah.....	3
1 Zadání a cíl studie.....	4
2 Vstupní údaje	5
2.1 Popis dotčeného území a záměru	5
2.2 Použité podklady.....	9
2.3 Použitá metodika.....	9
2.4 Hygienické limity	10
2.5 Protihluková opatření	11
3 Hluk z dopravy na pozemních komunikacích	12
5 Hluk z výstavby	16
6 Závěry a doporučení	17
Přílohy	18

1 Zadání a cíl studie

Předkládaná studie je vypracována na základě objednávky společnosti PK Ossendorf s.r.o., pro posouzení hluku ze záměru:

TROLLEY- TERMINÁL IDS STARÝ LÍSKOVEC

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

- dokladovat údaje o nejbližším (resp. nejvíce dotčeném) chráněném venkovním prostoru ev. prostorech
- vyhodnotit vliv hluku dopravy v posuzované lokalitě
- vyhodnotit vliv hluku z provozovaného záměru
- navrhnout případná opatření pro splnění požadovaných limitů

2 Vstupní údaje

2.1 Popis dotčeného území a záměru

Všeobecné údaje

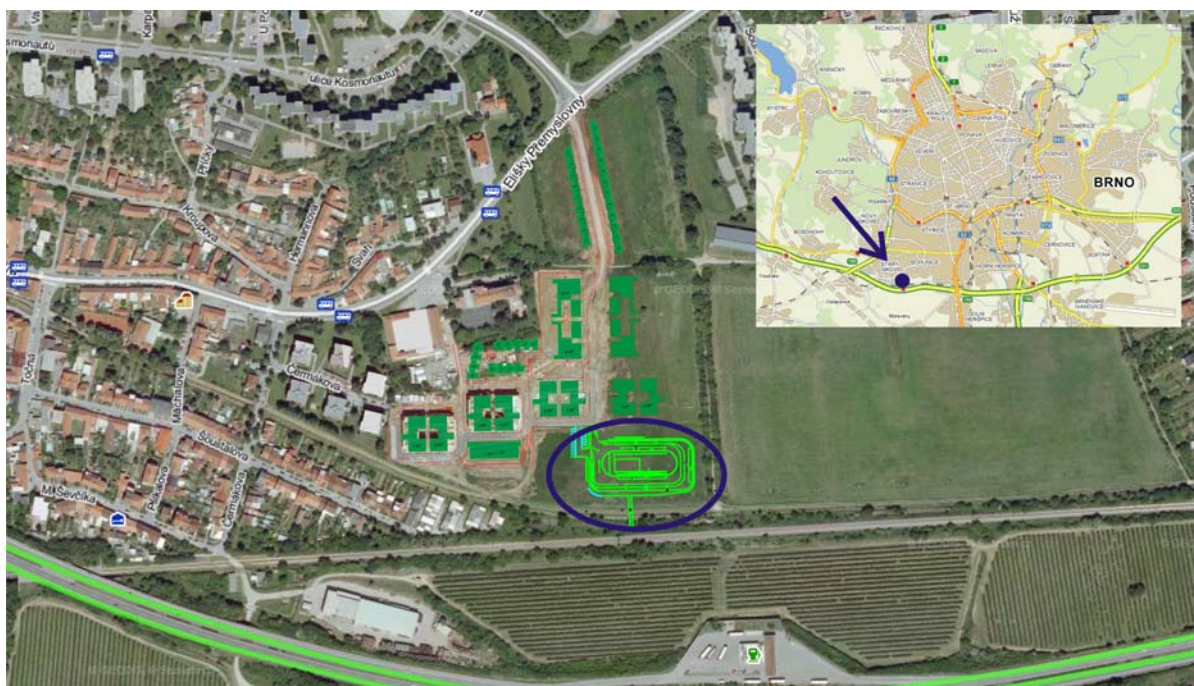
Zájmová oblast stavby se nachází v intravilánu jižní části města Brna na území městské části Starý Lískovec.

Jedná o oblast mezi železnicí (traťový úsek Brno – Střelice č. 240) resp. říčkou Leskava a ul. Elišky Přemyslovny.

Stavba řeší terminál IDS s vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240).

Umístění terminálu v dotčeném území je zřejmé z následujícího obrázku:

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

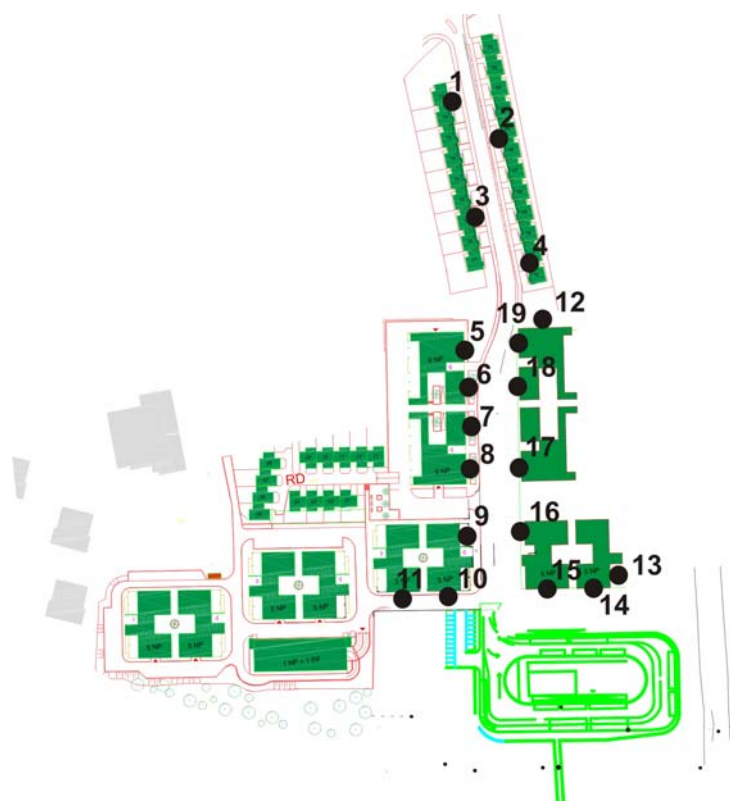


Nejbližší nebo nejvíce dotčený chráněný venkovní prostor resp. chráněný venkovní prostor staveb je charakterizován převážně nově vzniklou a nadále vznikající zástavbou bytových a rodinných domů areálu Leskava a podél prodloužené komunikace Osová, která bude propojovat stávající komunikační síť s nově vzniklým terminálem.

U těchto objektů jsou voleny referenční výpočtové body, přičemž všechny body jsou vzhledem k umístění hlukově chráněných prostor nejvíce dotčeny a exponovány hlukem z provozu na pozemních komunikacích.

Umístění referenčních bodů je zřejmé z následujícího obrázku:

Obr.: Schéma umístění referenčních výpočtových bodů



Dopravní napojení, intenzity dopravy

Stávající obslužná komunikace v obytném areálu Leskava (budoucí sběrná komunikace k terminálu - komunikace U Leskavy) bude procházet ve směru od ulice Elišky Přemyslovny (silnice III/15270) těsnou zástavbou rozestavěných rodinných domků cca 7m od hrany komunikace a bude pokračovat jižním směrem k 5-ti až 6-ti podlažní zástavbě dále do sídliště. Tato komunikace bude zajišťovat propojení přestupního terminálu s širší komunikační sítí.

Realizovaná komunikace je stavebně povolena již jako sběrná komunikace.

Stávající stav

Stávající hluková zátěž v posuzovaném území je ovlivněna především hlukovými emisemi z pozemní automobilové dopravy na komunikacích D1 a z železniční dopravy na trati Brno-Střelice a Brno-Rapotice.

Intenzity železniční dopravy jsou znázorněny následující tabulkou:

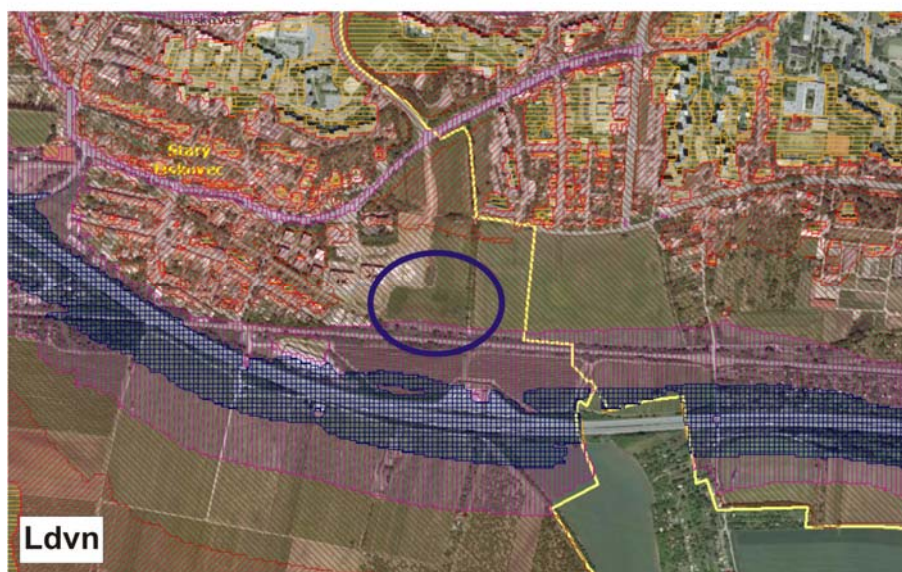
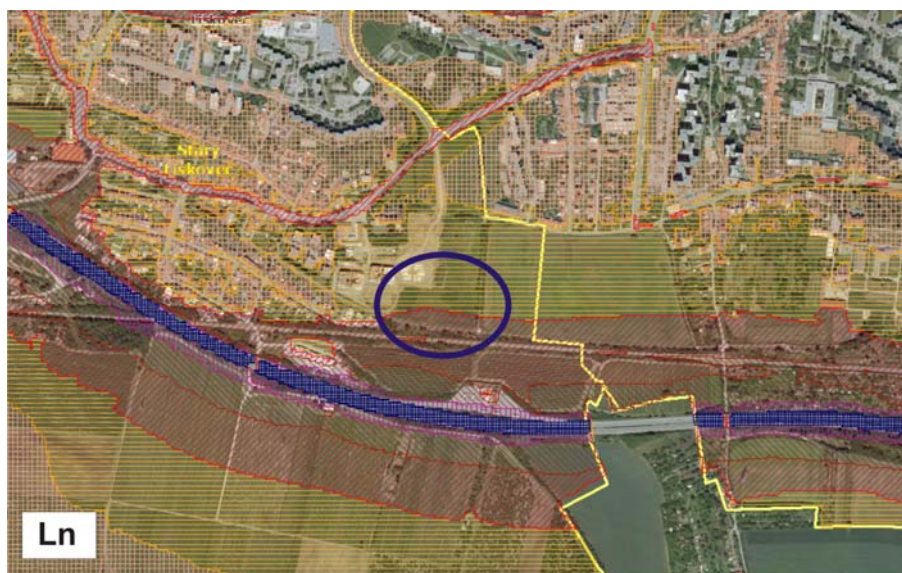
Tab: Intenzity železniční dopravy (tiskové oddělení ČD, 2010)

	Brno-Střelice			Střelice-Zastávka			Zastávka-Rapotice		
	24h	den	noc	24h	den	noc	24h	den	noc
R, Sp	24	16E/8D	-	16	16	-	16	16	-
Os	88	56E/20D	6E/6D	62	56	6	40	33	7
Nex,Rn	2	-	2E/0D	2	-	2	2	-	2
Pn,Vn	6	2E/2D	0E/2D	2	2	-	2	2	-
Mn	4	4	-	2	2	-	2	2	-
celkem	124	108	16	84	76	8	62	53	9

Dle strategické hlukové mapy města Brna, která je charakterizována deskriptory Ln a Ldvn, lze usuzovat na stávající hlukovou zátěž posuzované lokality.

Tyto deskriptory charakterizují míru rizika obtěžování hlukem související s běžně se vyskytující úrovní hluku. Deskriptor Ldvn charakterizuje relativní podíl obtěžovaných obyvatel a deskriptor Ln charakterizuje relativní podíl rušených lidí ve spánku.

Obr.: Strategická hluková mapa města Brna (www.geoportal.gov.cz, 2011)



Stávající hluková situace v místě záměru je dána především hlukovými emisemi z dopravy na pozemních komunikacích a drahách. V současnosti jsou v místě záměru plněny limity pro ekvivalentní hladinu hluku z provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k faktu, že v místě záměru se v současnosti nenachází žádná pozemní komunikace, bude v budoucnu propojení přestupního terminálu s okolní dopravní infrastrukturou jedním z dominantních zdrojů hluku, a to především pro rodinné domy a bytové objekty vznikající v bezprostřední blízkosti nové komunikace, tedy pro obytné objekty areálu Leskava.

Výhledový stav

Výhledový stav pro posuzovanou lokalitu, přestupní terminál a navazující komunikace, je znázorněn následujícími tabulkami. Ve výhledovém stavu je započítána jednak doprava vyvolaná záměrem přestupního terminálu, ale i doprava vyvolaná obytným areálem Leskava. Je tak modelován celkový stav zatížení pozemních komunikací v posuzované oblasti.

Tab.: Počty vozidel za období 24 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	335	365	210	20
N2	38	34	28	2
PN2	4	4	0	0
N3	18	16	14	2
PN3	2	2	0	0
NS	4	4	0	0
A	400	400	400	0
PA	200	200	200	0
Tbus	0	0	320	320
O	7809	9485	4848	1573

Tab.: Počty motorových vozidel v denním období 6,00 – 22,00 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	301	328	190	18
N2	34	30	26	2
PN2	4	4	0	0
N3	16	14	14	2
PN3	2	2	0	0
NS	4	4	0	0
A	385	385	385	0
PA	195	195	195	0
Tbus	0	0	318	318
O	7164	8700	4448	1443

Tab.: Počty motorových vozidel v nočním období 22 – 6,00 hodin, v obou směrech dohromady.

	Elišky Přemyslovny od Klobásovy	Elišky Přemyslovny od Dlouhé	Osová od Jihlavské	Osová od přestupního uzlu
N1	34	37	20	2
N2	4	4	2	0
PN2	0	0	0	0
N3	2	2	0	0
PN3	0	0	0	0
NS	0	0	0	0
A	15	15	15	0
PA	5	5	5	0
Tbus	0	0	2	2
O	645	785	400	130

Legenda:

- N1 Lehké nákladní automobily o užitečné hmotnosti do 3 tun včetně.
- N2 Střední nákladní automobily o užitečné hmotnosti 3 – 10 tun, bez přívěsů i s přívěsy
- PN2 Přívěsy středních nákladních automobilů.
- N3 Těžké nákladní automobily o užiteč. hmotnosti nad 10 t, bez přívěsů a návěsů i s nimi.
- PN3 Přívěsy těžkých nákladních automobilů.
- NS Návěsy.
- A Autobusy celkem včetně kloubových.
- PA Přívěsy autobusů, kloubové autobusy.
- T bus Trolejbusy včetně kloubových trolejbusů.
- O Osobní automobily

Celkový počet parkovacích stání, který budou součástí přestupního terminálu je 25. Obrátkovost na parkovišti je stanovena na 3 obrátky automobilu na parkovací místo a den. Celkově tedy záměr vyvolá intenzitu osobní automobilové dopravy v počtu 75 příjezdů a 75 odjezdů osobních automobilů.

Stavební doprava v období výstavby bude variabilní v závislosti na prováděných pracích a bude se pohybovat v řádu nejvýše jednotek nákladních vozidel za den.

Z hlediska dopravy na drahách záměr svým provozem nevyžaduje žádné nároky na tuto dopravu.

Provozní doba záměru

Budoucí provoz přestupního terminálu je plánován jako nepřetržitý.

2.2 Použité podklady

- [1] TROLLEY-Terminál starý Lískovec – dopravní studie – Ing. Zdeněk Kotek, Brno 2011
- [2] Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- [3] Zákon č. 258/2000, o ochraně veřejného zdraví
- [4] mapové podklady (www.mapy.cz)

2.3 Použitá metodika

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

Vliv hluku technologie je vyhodnocen na základě ČSN ISO 9613-2 Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru (Část 2 Obecná metoda výpočtu) a dle běžných postupů technické a akustické praxe.

Výpočetní postup je aplikován v programu HLUK+ verze 8.13 dxf8, nejistota metodiky se pohybuje v pásmu ± 2 dB.

2.4 Hygienické limity

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

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

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{Aeq,T}$. 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 $L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

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

Korekce jsou následující:

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

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku ⁶⁾, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.

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

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

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

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru pro hluk ze stavební činnosti jsou uvedeny v následující tabulce:

Posuzovaná doba [hod]	Korekce [dB]
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

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

Pro hluk technologických zařízení a provozu parkoviště a hluk z provozovny je použita korekce +0 dB a nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor je tak uvažována hodnotami:

$$L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB denní doba}$$

Pro hluk z dopravy na veřejné pozemní komunikaci je použita korekce +5 dB, pro hluk na hlavních komunikacích je použita korekce +10dB a pro starou hlukovou zátěž je použita korekce +20 dB (viz výše) a nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor je tak uvažována hodnotou:

$$L_{Aeq,T} = 60/50 \text{ dB denní doba ...hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích}$$

2.5 Protihluková opatření

Protihluková opatření jsou charakterizována následujícími body:

- Vznikající rodinné domy při komunikaci U Leskavy, která bude propojovat přestupní terminál s širší infrastrukturou budou pro zmírnění vlivů opatřeny zvukově pohltivými fasádami (viz. příloha 1).
- Komunikace U Leskavy, která bude v budoucnu zajišťovat dopravní propojení přestupního terminálu s širší dopravní infrastrukturou bude opatřena zvukově pohltivým povrchem gumoasfaltu.

3 Hluk z dopravy na pozemních komunikacích

Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Do výpočtového modelu je započítán nejen hluk vznikající provozem přestupního terminálu, ale i hluk pozadový vznikající na okolních pozemních komunikacích drahách. Je tak modelován nejnepříznivější možný stav, který by po zprovoznění uvažovaného záměru mohl nastat.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy na přilehlých pozemních komunikacích, parkovišti a drahách jsou uvedeny v následujících tabulkách¹:

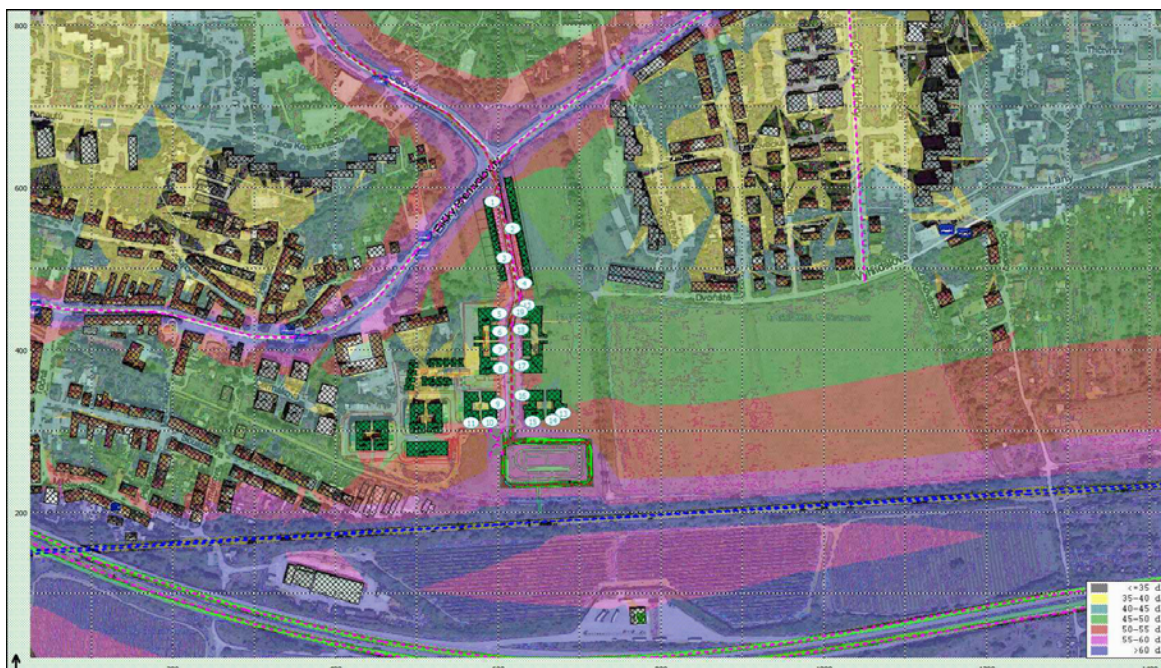
VÝHLEDOVÝ STAV DEN

Tab.: Hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách

Číslo bodu	výška	Limit (dB)	Doprava LAeq (dB)	Číslo bodu	výška	Limit (dB)	Doprava LAeq (dB)
1	2.0	60	55.3	11	8.0	60	54.3
1	5.0	60	56.1	11	11.0	60	55.7
2	2.0	60	54.0	12	3.0	60	52.5
2	5.0	60	54.7	12	5.0	60	53.0
3	2.0	60	54.8	12	8.0	60	53.3
3	5.0	60	55.3	12	11.0	60	53.5
4	2.0	60	54.8	12	15.0	60	54.0
4	5.0	60	55.5	12	18.0	60	54.4
5	3.0	60	55.0	13	3.0	60	51.0
5	5.0	60	55.7	13	5.0	60	52.1
5	8.0	60	56.3	13	8.0	60	53.3
5	11.0	60	56.6	13	11.0	60	54.6
5	15.0	60	56.7	14	3.0	60	53.2
6	3.0	60	56.4	14	5.0	60	54.2
6	5.0	60	57.1	14	8.0	60	55.4
6	8.0	60	57.5	14	11.0	60	56.7
6	11.0	60	57.6	15	3.0	60	53.8
6	15.0	60	57.7	15	5.0	60	54.8
7	3.0	60	56.7	15	8.0	60	55.9
7	5.0	60	57.3	15	11.0	60	57.1
7	8.0	60	57.8	16	3.0	60	56.5
7	11.0	60	57.9	16	5.0	60	57.2
7	15.0	60	58.0	16	8.0	60	57.7
8	3.0	60	56.8	16	11.0	60	57.9
8	5.0	60	57.4	17	3.0	60	57.3
8	8.0	60	57.9	17	5.0	60	57.8
8	11.0	60	58.0	17	8.0	60	57.2
8	15.0	60	58.0	17	11.0	60	57.3
9	3.0	60	55.1	17	15.0	60	57.4
9	5.0	60	56.0	17	18.0	60	57.8
9	8.0	60	56.7	18	3.0	60	57.6
9	11.0	60	57.2	18	5.0	60	57.1
9	15.0	60	58.0	18	8.0	60	57.4
9	18.0	60	58.0	18	11.0	60	57.5
10	3.0	60	53.4	19	3.0	60	57.4
10	5.0	60	54.4	19	5.0	60	57.7
10	8.0	60	55.5	19	8.0	60	57.6
10	11.0	60	56.7	19	11.0	60	57.4
11	3.0	60	51.8	19	15.0	60	57.5
11	5.0	60	53.0	19	18.0	60	57.8

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie

Obr.: Grafické znázornění výpočtového modelu – hluk z provozu na pozemních komunikacích a drahách DEN - znázornění pásem izofon ¹



¹ Izofony jsou napočteny ve výšce 5m.

VÝHLEDOVÝ STAV NOC

Tab.: Hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách

Číslo bodu	výška	Limit (dB)	Doprava LAeq (dB)	Číslo bodu	výška	Limit (dB)	Doprava LAeq (dB)
1	2.0	60	46.0	11	8.0	60	47.9
1	5.0	60	47.0	11	11.0	60	48.0
2	2.0	60	46.2	12	3.0	60	44.7
2	5.0	60	46.7	12	5.0	60	45.1
3	2.0	60	45.2	12	8.0	60	45.3
3	5.0	60	46.0	12	11.0	60	45.4
4	2.0	60	47.0	12	15.0	60	45.8
4	5.0	60	47.5	12	18.0	60	46.3
5	3.0	60	45.2	13	3.0	60	45.4
5	5.0	60	46.0	13	5.0	60	46.5
5	8.0	60	46.8	13	8.0	60	47.7
5	11.0	60	47.2	13	11.0	60	48.0
5	15.0	60	47.6	14	3.0	60	47.2
6	3.0	60	46.9	14	5.0	60	47.5
6	5.0	60	47.6	14	8.0	60	47.9
6	8.0	60	47.7	14	11.0	60	48.0
6	11.0	60	47.9	15	3.0	60	47.3
6	15.0	60	48.0	15	5.0	60	47.8
7	3.0	60	47.0	15	8.0	60	47.9
7	5.0	60	47.7	15	11.0	60	48.0
7	8.0	60	47.2	16	3.0	60	47.9
7	11.0	60	47.5	16	5.0	60	47.5
7	15.0	60	47.9	16	8.0	60	47.6
8	3.0	60	47.3	16	11.0	60	47.8
8	5.0	60	47.0	17	3.0	60	47.0
8	8.0	60	47.6	17	5.0	60	47.0
8	11.0	60	48.0	17	8.0	60	47.3
8	15.0	60	48.0	17	11.0	60	47.5
9	3.0	60	46.4	17	15.0	60	47.9
9	5.0	60	47.3	17	18.0	60	48.0
9	8.0	60	47.2	18	3.0	60	47.1
9	11.0	60	47.5	18	5.0	60	47.5
9	15.0	60	47.8	18	8.0	60	47.7
9	18.0	60	48.0	18	11.0	60	47.7
10	3.0	60	47.0	19	3.0	60	47.3
10	5.0	60	47.3	19	5.0	60	47.5
10	8.0	60	47.4	19	8.0	60	47.3
10	11.0	60	48.0	19	11.0	60	47.1
11	3.0	60	46.3	19	15.0	60	47.1
11	5.0	60	47.5	19	18.0	60	47.4

Obr.: Grafické znázornění výpočtového modelu – hluk z provozu na pozemních komunikacích a drahách NOC - znázornění pásem izofon¹



Z výpočtových modelů pro výhledový stav je patrné, že ve všech sledovaných referenčních výpočtových bodech je prokazatelně plněn hygienický limit pro dobu denní i noční, a to včetně standardní nejistoty metodiky výpočtu ± 2 dB.

¹ Izofony jsou napočteny ve výšce 5m.

4 Hluk z výstavby

Okolí stavby bude v průběhu provádění stavebních prací zatíženo hlukovými emisemi zemních a stavebních strojů a mechanismů, včetně obsluhující nákladní automobilové dopravy. Jejich poloha ani časový harmonogram nasazení však nelze přesně kvantifikovat. Obecně lze říci, že výraznější hlukové zatížení bude na počátku výstavby, a to v době provádění zemních prací. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku korigované charakteristikou A budou u zemních strojů (rypadla, nakladače) dosahovat hodnot až do 90 dB ve vzdálenosti 5 až 10 m, u těžkých nákladních vozidel se tyto hladiny pohybují v průměru v okolí hodnoty 80 dB v téže vzdálenosti.

Stavební činnosti jsou prováděny téměř výhradně v denní době (od 06.00 hod do 22.00 hodin). Nepředpokládá se stavební činnost v noční době, ve dnech pracovního klidu ani o svátcích.

Hygienické limity platné pro období výstavby jsou splnitelné za použití příslušných organizačních opatření (vhodné umístění zdrojů hluku, omezení doby provádění prací).

5 Závěry a doporučení

Posuzovaná stavba řeší terminál IDS s vazbou na projektovanou novou železniční zastávku na dvoukolejně železniční trati Brno - Střelice (traťový úsek 240).

Zájmová oblast stavby se nachází v intravilánu jižní části města Brna na území městské části Starý Lískovec.

Jedná o oblast mezi železnicí (traťový úsek Brno – Střelice č. 240) resp. říčkou Leskava a ul. Elišky Přemyslovny.

V této hlukové studii byl proveden výpočet ekvivalentní hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, které by v budoucnu mohly být ovlivněny plánovaným záměrem.

Stávající hluková situace v místě záměru je dána především hlukovými emisemi z dopravy na pozemních komunikacích, a to především provozem na dálnici D1. V současnosti jsou v místě záměru plněny limity pro ekvivalentní hladinu hluku z provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k faktu, že v místě záměru se v současnosti nenachází žádná pozemní komunikace, bude v budoucnu propojení přestupního terminálu s okolní dopravní infrastrukturou jedním z dominantních zdrojů hluku, a to především pro rodinné domy a bytové objekty vznikající v bezprostřední blízkosti nové komunikace, tedy pro obytné objekty areálu Leskava.

Z výpočtových modelů pro výhledový stav je patrné, že ve všech sledovaných referenčních výpočtových bodech je prokazatelně plněn hygienický limit pro dobu denní i noční. Záměr tedy nebude svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů v době denní ani v době noční.

Hluk v průběhu výstavby je spolehlivě řešitelný.

Přílohy

Přílohy jsou volně řazeny na následujících stranách.

Seznam příloh: Příloha 1 Vyjádření k protihlukovým opatřením

MMB
odbor dopravy
oddělení pozemních
komunikací a speciální SÚ
Ing. Dušan Kotisa
Kounicova 67
601 67 Brno

V Brně dne 27.5.2011

Věc: **Vyjádření k protihlukovým opatřením**

Na základě předchozích jednání Vám z titulu investora 19 rodinných domů při ulici U Leskavy, v Brně – Starém Lískovci potvrzujeme následující skutečnosti:

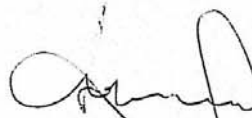
Čelní fasáda všech objektů bude nově osazena minerální izolací Isover – výrobek s označením NF 333 o tloušťce 3 cm. Tento výrobek dle deklarace výrobce zajistí s dostatečnou rezervou pohltivost 3 dB. Instalace bude započata cca 10.6.2011.

Vzhledem k tomu, že se jedná o investici zvyšující komfort našich klientů, budeme tuto investici hradit plně z našich prostředků.

Toto vyjádření předkládáme rovněž společnosti PK OSSENDORF s.r.o., která konstatovala, že právě tato výše uvedená hodnota je uspokojivá pro další možný postup.

Věříme, že toto řešení napomůže zdárnému uskutečnění přirozeného rozvoje v dané lokalitě a bude přijato jako náš příspěvek pro toto řešení.

S pozdravem



Ing. Radomír Zamazal
jednatel společnosti

Příloha: 1x odborně technické vyjádření dodavatele