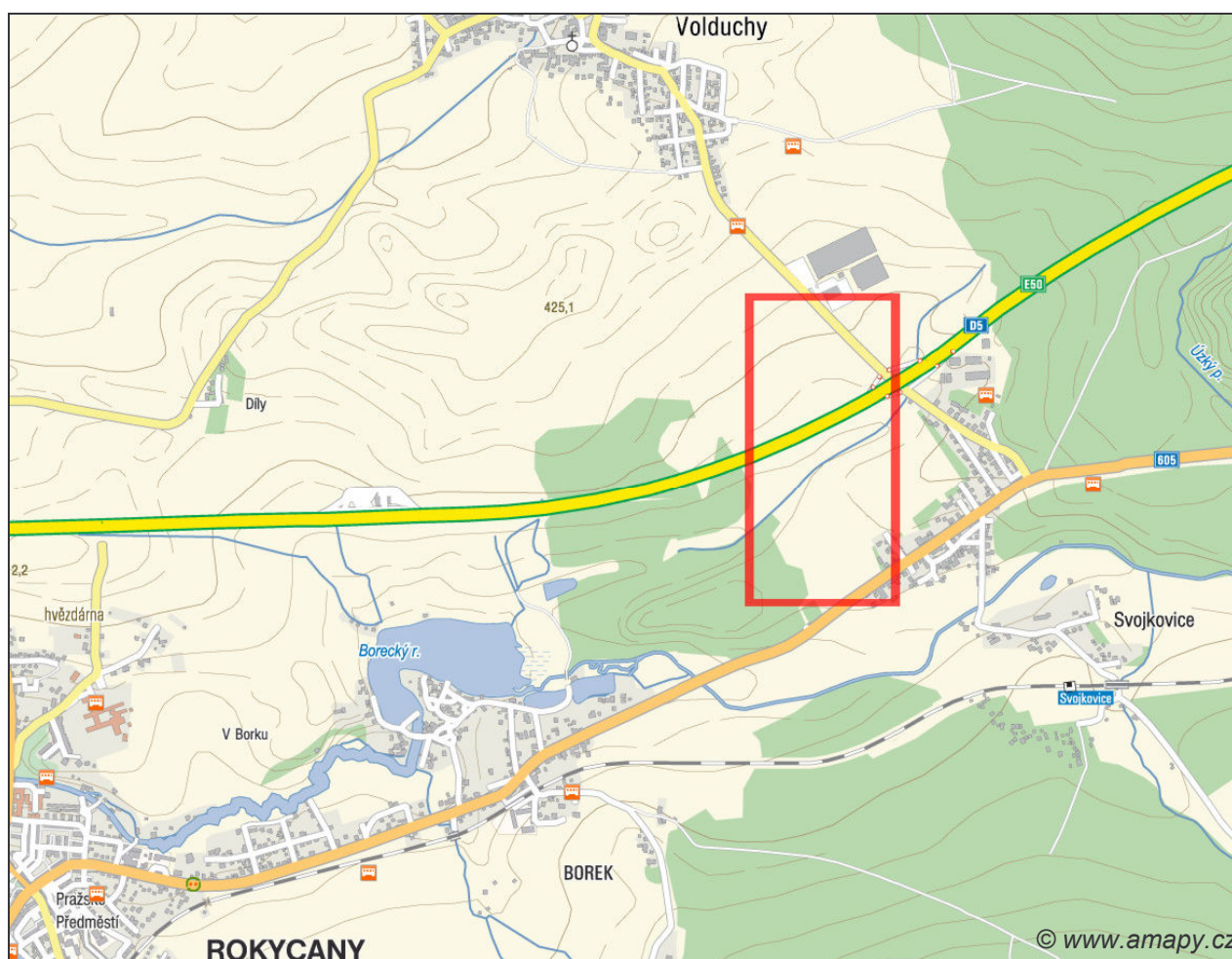


OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

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

DÁLNIČE D5 - MŮK SVOJKOVICE



říjen 2010

V Plzni, dne 31. 10. 2010

Garant zpracování:

RNDr. Ondřej Bílek

- držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (rozhodnutím MŽP č. j. 32259/ENV/09 ze dne 29.4.2009).

Řešitelský tým:

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

Ing. Lucie Karnetová – GeoVision.s.r.o. – pracoviště Badeniho 1, 160 00 Praha 6

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

Mgr. Radomír Smetana – **EkoMod**, Gagarinova 779, 460 07 Liberec – rozptylová a hluková studie

Ondřej Dlabola – spolupráce na rozptylové a hlukové studii

Poznámka :

Text Oznámení záměru "Dálnice D5 - MÚK Svojkovice" neprošel jazykovou úpravou. Autorská práva jsou vyhrazena ze zákona, jedná se o interní dokumentaci, kterou není možno, ani v dílčích částech, bez souhlasu zpracovatele a zadavatele publikovat a rozmnožovat, v případě citování je povinnost uvést tuto citaci podle příslušných právních předpisů.

Titulní strana Oznámení – výřez mapy z www.amapy.cz

Obsah

A.	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	4
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
B.I	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
B.I.1	Název záměru a zařazení podle přílohy č. 1:	5
B.I.2	Kapacita (rozsah) záměru.....	5
B.I.3	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území):.....	5
B.I.4	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:.....	7
B.I.5	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí:.....	7
B.I.6	Stručný popis technického a technologického řešení záměru:	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	11
B.II	ÚDAJE O VSTUPECH	11
B.II.1	Půda	11
B.II.2	Voda	12
B.II.3	Ostatní surovinové a energetické zdroje	12
B.II.4	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	13
B.III	ÚDAJE O VÝSTUPECH	13
B.III.1	Znečištění ovzduší.....	13
B.III.2	Odpadní vody	14
B.III.3	Odpady.....	14
B.III.4	Hluk a vibrace.....	16
B.III.5	Záření ionizující a neionizující.....	17
B.III.6	Rizika havárií	18
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	19
C.I	VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	19
C.I.1	Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání	19
C.I.2	Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	20
C.I.3	Zvláště chráněná území.....	21
C.I.4	Území přírodních parků	21
C.I.5	Významné krajinné prvky	22
C.I.6	Území historického, kulturního nebo archeologického významu	22
C.I.7	Území hustě zalidněná	22
C.I.8	Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)	23
C.II	CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	23
C.II.1	Geologie	23
C.II.2	Geomorfologická charakteristika	24
C.II.3	Půdy.....	25
C.II.4	Klima	26
C.II.5	Ovzduší	26
C.II.6	Voda	27
C.II.7	Flóra, fauna a ekosystémy.....	27
C.II.8	Krajina a krajinný ráz.....	28
C.II.9	Obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky	28
C.III	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ	30
D.	KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 31	
D.I	CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	31
D.I.1	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	31

D.1.2	Vlivy na ovzduší a klima	32
D.1.3	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	34
D.1.4	Vlivy na podzemní a povrchové vody	35
D.1.5	Vlivy na půdu a půdní fond.....	35
D.1.6	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	36
D.1.7	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	37
D.1.8	Vlivy na krajinu a krajinný ráz	37
D.1.9	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	37
D.II	KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ	38
D.III	CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARTNÍCH STAVECH	38
D.IV	CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNIŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
D.V	CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ	41
D.VI	CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ	41
E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	43
F.	ZÁVĚR	45
G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	46
H.	PŘÍLOHY.....	47
H.I	VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE.....	47
H.II	VYJÁDŘENÍ ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY Z HLEDISKA VLIVU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI.....	47
H.III	DALŠÍ DOKUMENTACE.....	47

Seznam použitých zkratk

ČSN	česká státní norma
EIA	proces posuzování vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví
EVL	evropsky významná lokalita
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
NPP	národní přírodní památka
PD	projektová dokumentace
PO	pověřená obec
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
SEA	proces posuzování vlivu koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚTP	územně technický podklad (nadregionálního a regionálního ÚSES)
ÚSES	územní systém ekologické stability
VN	vysoké napětí
VRT	vysokorychlostní trať
VVN	velmi vysoké napětí
ZCHÚ	chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název: Správa a údržba silnic Rokycany,
příspěvková organizace Plzeňského kraje

IČO: 00075957

Sídlo: Roháčova 773/III
337 45 Rokycany

Jméno, příjmení, adresa a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:

Ing. Radomír Mrkvan - ředitel organizace

Roháčova 773

337 45 Rokycany

tel. 373 731 726

e-mail: radomir.mrkvan@susro.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

„DÁLNIČE D5 – MÚK (MIMOÚROVNĚOVÁ KŘIŽOVATKA) SVOJKOVICE“

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

kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení),

sloupec B (zjišťovací řízení provádí Krajský úřad),

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

Záměr je zpracovaný ve studii „Dálnice D5 – MÚK Svojkovice“ (zpracovatel: D PROJEKT Plzeň Nedvěd s.r.o., Plzeň, 12/2009); odhad provozních variant vychází ze studie „Dopravně inženýrské podklady pro zpracování EIA pro MÚK Svojkovice“ (CITYPLAN spol. s r.o., Praha, 6/2010).

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

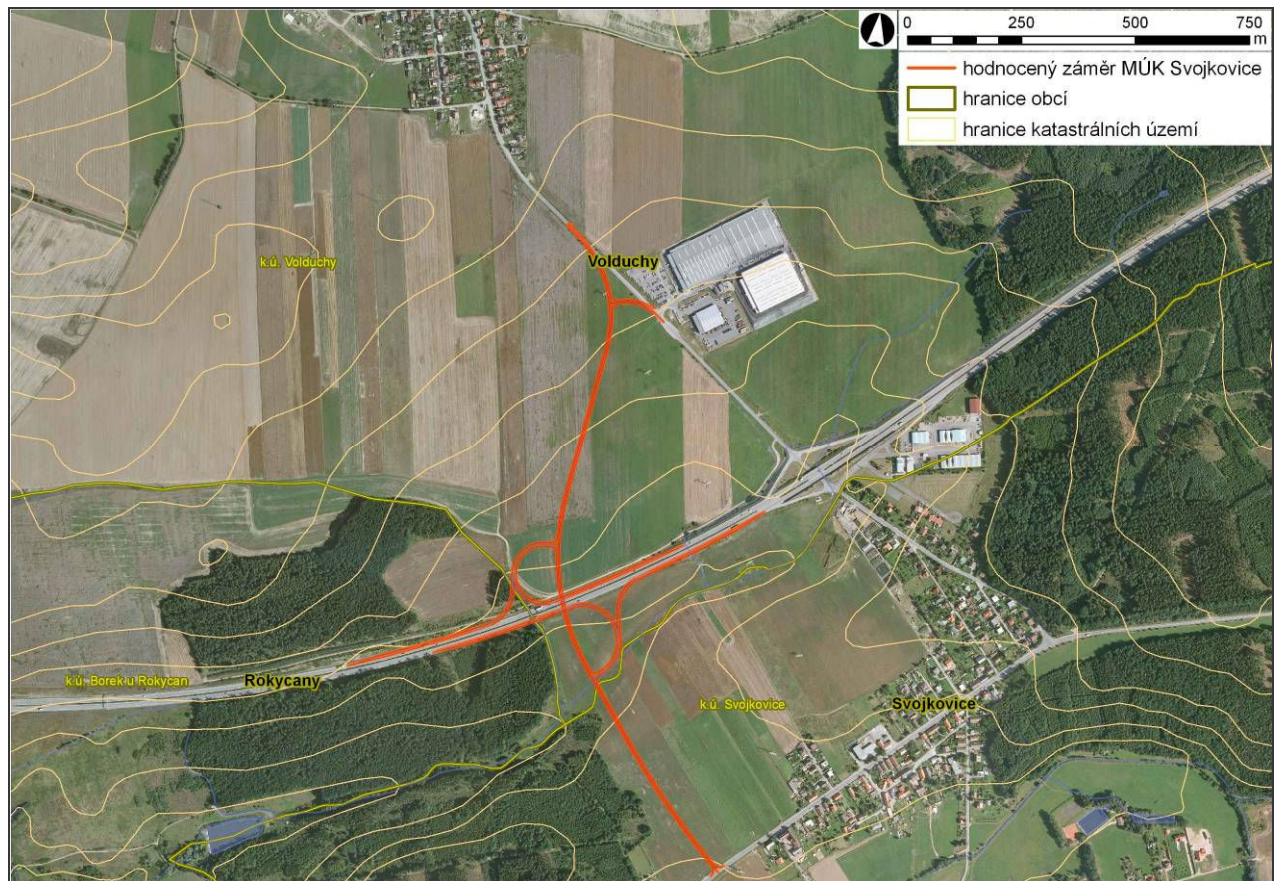
Záměr zahrnuje vybudování mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 včetně úpravy průběhu navazující silniční sítě silnice ve směru Rokycany, resp. ve směru Volduchy – průmyslové území. Záměr má být s ohledem délku trasy nově vznikající připojovací komunikace (cca 1,55 – 1,7 km) řešen v jedné etapě, bez rozdělení do více staveb. Záměr je navržen jedné základní variantě.

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

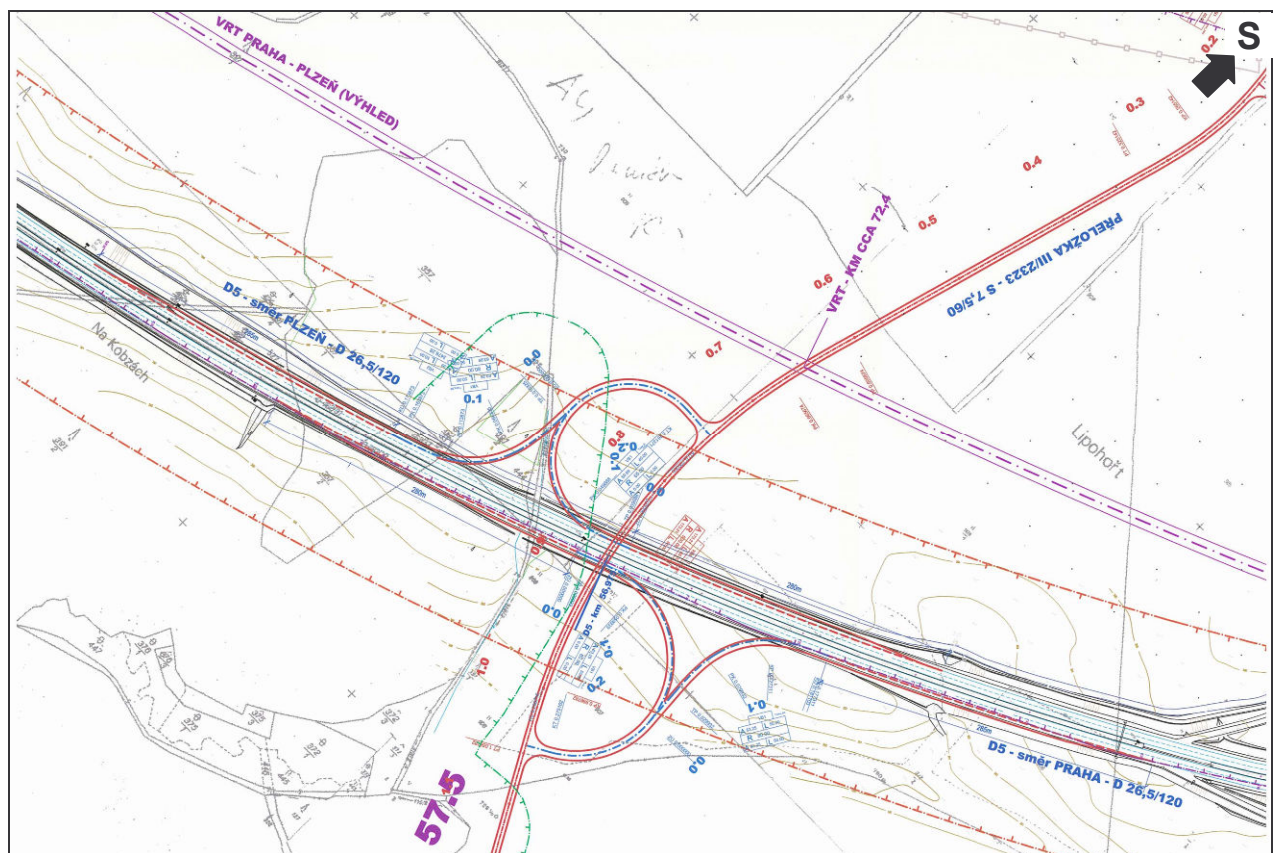
Záměr - „DÁLNIČE D5 – MÚK SVOJKOVICE“ - je umístěn severovýchodně od Rokycan. Zájmové území zasahuje na k.ú. Volduchy, k.ú. Svojkovice a k.ú. Borek u Rokycan v návaznosti na dálnici D5 (cca v km 57,5) v prostoru mezi křížením se silnicí III/2323, jižním okrajem zástavby Volduch, lesním masivem Lopatárna východně od Svojkovic a zástavbou a rozvojovými plochami obce Svojkovic (viz **Obr. 1**).

Začátek stavby je vymezen v k.ú. Volduchy stávajícím průběhem silnice III/2323 na jižním okraji zástavby obce Volduch, polohou a napojením průmyslové zóny obce Volduchy. Průběh a poloha MÚK v návaznosti na obec Svojkovice je pak limitována hranicí lesa, resp. polohou hřbitova a trasou II/605 mezi Svojkovicemi a Borkem u Rokycan.

<i>Kraj:</i>	Plzeňský
<i>Obec:</i>	Volduchy, Svojkovice, Rokycany
<i>Katastrální území:</i>	Volduchy (784770), Svojkovice (761222), Borek u Rokycan (740829)



Obr. 1. Umístění záměru. Zdroj: Mapový server <http://mapy.kr-plzensky.cz>, © Plzeňský kraj.



Obr. 2. Umístění záměru vzhledem ke koridoru výhledové VRT Praha - Plzeň (dle podkladů projektanta).

B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Posuzovaný záměr – „**DÁLNIČE D5 – MÚK SVOJKOVICE**“ – bude s ohledem na délku trasy nově budované komunikace (cca 1,55 km) řešen v jedné etapě, bez rozdělení do více staveb. Jedná se o výstavbu mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 a napojení navazující silniční sítě silnice ve směru Rokycany, resp. ve směru Volduchy – průmyslové území.

Možnost kumulace byla identifikována především v souvislosti s plánovanou **přeložkou silnice II/232**, jejíž počátek je u sjezdu z dálnice D5 (exit 62) v místě křížení se silnicí II/183, projektovaný konec leží za obcí Osek u Rokycan (viz **Příl. H.III.1**). Záměr na stavbu zmíněné přeložky se tedy nachází v blízkém okolí posuzované MÚK Svojkovice a navíc je jeho realizace uvažována v podobném časovém horizontu. Mohlo by tedy docházet jednak např. ke kumulaci nákladní dopravy při stavbě, především je však existence či neexistence přeložky důležitá pro výpočet uvažované dopravní zátěže vyvolané stavbou MÚK Svojkovice v přilehlých sídlech (Svojkovice, Volduchy, Rokycany, případně Osek atd.).

Samotná přeložka II/232 již byla řešena samostatným zjišťovacím řízením – viz Oznámení záměru „Napojení severního Rokycanska na dálnici D5 – I. etapa“, na informačním systému EIA je záměr zveřejněn pod kódem PLK1394. Oznamovatelem záměru přeložky silnice II/232 je ŘSD – Správa Plzeň, Hřímálého 37, 320 25 Plzeň. Závěr zjišťovacího řízení (ze dne 3. 6. 2009, zn. ŽP/4686/09) konstatuje, že tento záměr nebude dále posuzován dle zákona 100/2001 Sb.

Vzhledem k očekávané interakce dopravní zátěže vyvolané stavbou MÚK Svojkovice a přeložkou II/232 jsou v překládaném Oznámení pro záměr MÚK u Svojkovic hodnoceny dvě provozní varianty a nulová alternativa (stávající stav), odpovídající studii „Dopravně inženýrské podklady pro zpracování EIA pro MÚK Svojkovice“ (CITYPLAN spol. s r.o., Praha, 6/2010):

- varianta A – stav po vybudování MÚK Svojkovice, bez přeložky silnice II/232
- varianta B – stav po vybudování MÚK Svojkovice, s již existující přeložkou silnice II/232
- nulová varianta – bez MÚK Svojkovice a bez přeložky silnice II/232

(Další představitelnou možností je situace, kdy bude realizována přeložka silnice II/232, avšak bez MÚK Svojkovice. V takovém případě bude situace odpovídat stavu uvažovanému v Oznámení záměru „Napojení severního Rokycanska na dálnici D5 – I. etapa“ (IS EIA – kód PLK1394, viz výše) a území řešené oznamovaným záměrem MÚK Svojkovice nebude nijak dotčeno, proto v předkládaném hodnocení není tato situace uvažována).

Z hlediska dalších známých záměrů a dopravních staveb se kromě stávající trasy dálnice D5 v území nachází i **koridor pro výhledové vedení vysokorychlostní trati (VRT) Praha – Plzeň** (viz **Obr. 2**). Časový horizont pro eventuelní výstavbu této trati není stanoven, lze však očekávat, že je velmi dlouhodobý. Vzhledem k současným intenzivním úpravám na železničním koridoru v úseku Rokycany – Zbiroh ve stávající trase nelze očekávat v dohledné době ani zahájení přípravy záměru zcela nové trati.

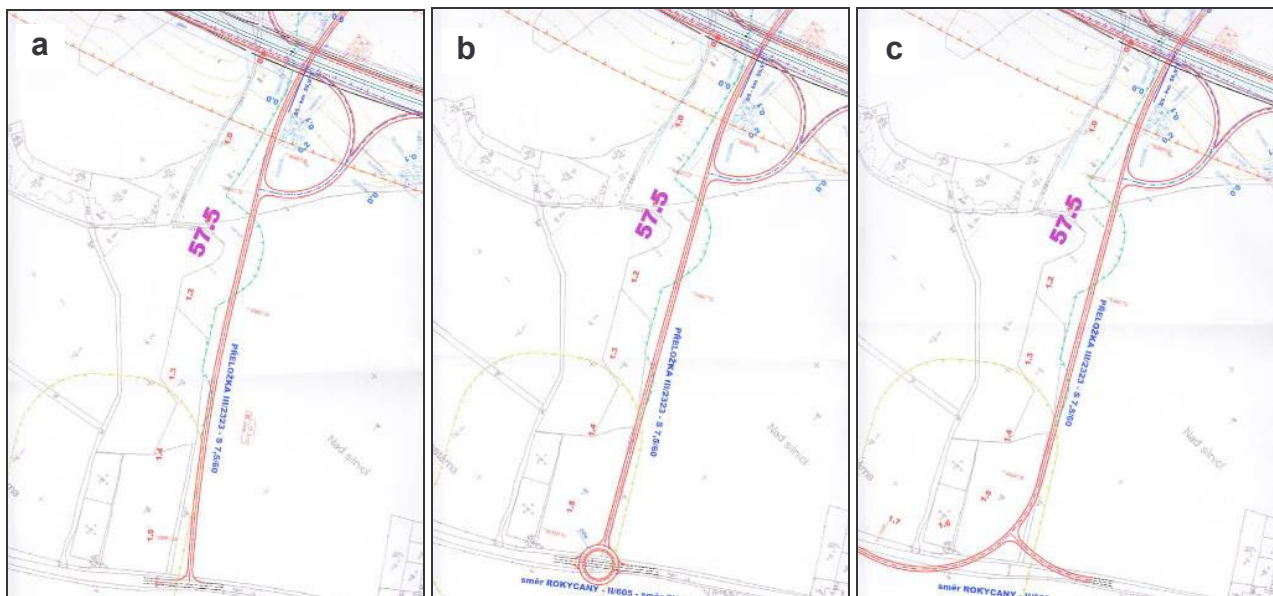
B.1.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí:

Na základě objednávky města Rokycan z 09/2009 byla vypracována studie mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 v prostoru obce Svojkovice (D-Projekt Plzeň).

Hlavním úkolem studie bylo vyhledání vhodné, všeobecně přijatelné polohy mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 včetně průběhu navazující silniční sítě silnice ve směru Rokycany, resp. ve směru Volduchy – průmyslové území. Požadavek na realizaci nového křižovatkového napojení vychází z vývoje dopravních vztahů v regionu Rokycanska resp. ve vlastním městě Rokycany včetně dopravních vztahů vyvolaných rozvojem průmyslové zóny v katastrálním území Volduchy. Realizací nového napojení se očekává snížení průjezdů městem Rokycany a obcí Volduchy, tzn. snížení dopravních zátěží a dopadů na životní prostředí obytné zástavby jednotlivých sídel.

V předložené studii jsou jako „varianty“ řešeny tři možnosti technického řešení napojení trasy přeložky silnice III/2323 na silnici II/605 (viz **Obr. 3**). Uvažováno je napojení formou:

- a) stykové křižovatky
- b) okružní křižovatky
- c) přeložkou silnice II/605 v délce 110 m a připojením na III/2323 pravostranným obloukem



Obr. 3. Možnosti technického řešení napojení trasy přeložky silnice III/2323 na silnici II/605:
a) styková křižovatka, b) okružní křižovatka, c) přeložka silnice II/605

Výsledné stavebně - technické řešení napojení silnice III/2323 na silnici II/605 bude vybráno v dalších stupních PD. Uvedené možnosti řešení styku zmíněných silnic II. a III. třídy však v rámci tohoto Oznámení nejsou považovány za samostatné varianty, neboť jsou z hlediska působení na životní prostředí již na první pohled zcela srovnatelné jak ve fázi výstavby, tak i v období následného provozu stavby. Naopak významné rozdíly v působení na okolí je možno očekávat v souvislosti s plánovaným rozvojem silniční sítě v širším okolí (kumulace záměrů). Pro zatížení životního prostředí přilehlých sídel se totiž ukazují jako klíčové **intenzity záměrem vyvolané dopravy navazujících komunikací**. Tyto intenzity se však podle dopravně inženýrských podkladů (CITYPLAN 2010) budou významně lišit v závislosti na tom, zda bude či nebude v době stavby a provozování stavby zprovozněna **přeložka silnice II/232** – viz záměr **Napojení severního Rokycanska na dálnici D5** (viz **kap. B.I.4**).

Při řešení celkové dopravní situace připadají v úvahu následující možné **provozní varianty**:

- varianta A – provoz MÚK Svojkovice bez přeložky silnice II/232
- varianta B – provoz MÚK Svojkovice s přeložkou silnice II/232
- nulová varianta – bez MÚK Svojkovice a bez přeložky silnice II/232

B.1.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Na základě požadavku objednatele a v souladu s kategorizací silniční a dálniční sítě do roku 2030 návrh počítá s extravilánovým uspořádáním přeložek silnic v celém rozsahu v kategorii S 7,5 pro silnici III. třídy a S 9,5 pro silnici II. třídy včetně větví mimoúrovňové křižovatky.

Při návrhu technických parametrů trasy bylo vycházeno z požadavků ČSN 73 6101 (2004). Návrh vycházel z podkladů zpracovaných v rámci ZÚR Plzeňského kraje. Dalšími podklady pro zpracování studie byly ÚP jednotlivých obcí v dotčeném území a dále pak ze schválené ZÚR Plzeňského kraje. V zájmovém území je uvažováno i s trasou VRT Praha – Plzeň.

Studie MÚK Svojkovice navrhuje tři možnosti technického řešení napojení přeložky III/2323 na stávající silnici II/605 viz **Obr. 3 a), b), c)** – ve studii jsou tyto možnosti označeny jako „varianty 1, 2 a 3“, nicméně v rámci Oznámení jsou hodnoceny pouze jako subvariantní, z hlediska vlivů plně srovnatelné řešení v rámci dvou posuzovaných provozních variant (**var. A x var. B**), především s ohledem na shodný budoucí provoz – viz **kap. B.1.5**. Následující popis se v plné míře vztahuje na „**subvariantu 1)**“, odlišnosti dalších možností jsou uvedeny dále.

- **Směrové a výškové řešení trasy**

Trasa vychází ze stabilizovaného místa polohy MÚK na dálnici D5, která je ovlivněna technickými parametry připojovacích pruhů na dálnici D5 ve vztahu k navazujícím služebním sjezdům a sjezdu na dálniční odpočívku. Poloha pak byla posuzována i z pohledu vzájemných vzdáleností MÚK na D5, která vychází ve vzdálenosti 5 km od MÚK Rokycany a 7 km od MÚK Mýto, což odpovídá požadavkům ČSN 73 6101 pro nejmenší vzdálenost křižovatek na dálnici (4,0 km).

Mimoúrovňová křižovatka je navržena **v km 56,975 dálnice D5**, typ osmičková křižovatka. Navržený typ křižovatky (poloha větví křižovatky) byl ovlivněn předpokládanými směry hlavních dopravních proudů (Rokycany – Praha).

Začátek přeložky III/2323, která prochází silničním nadjezdem nad dálnicí D5, je navržen ve vzdálenosti cca 140 m jižně od okraje stávající zástavby obce Volduchy. V prvním úseku trasa prochází pravostranným kruhovým obloukem o poloměru $R=250$ m se symetrickými přechodnicemi $L=60$ m. Následuje přímý úsek v délce cca 280 m a levostranný kruhový oblouk o poloměru $R=500$ m se symetrickými přechodnicemi $L=60$ m. Trasa pokračuje přímým úsekem v délce cca 140 m, levostranným kruhovým obloukem o poloměru $R=2000$ m bez přechodnic a končí přímým úsekem v délce cca 60 m v napojení na silnici II/605 v navržené stykové křižovatce. Celková délka trasy je **1,557 30 km**.

Výškové řešení je ovlivněno jednak konfigurací terénu, vazbami na navazující silniční síť, požadavky na trasu z hlediska normy, ale zejména mimoúrovňovým křížením trasy s dálnicí D5 se zajištěním rozhledových poměrů v polohách stykových křižovatek větví navržené mimoúrovňové křižovatky v napojení na trasu silnice III/2323.

Výškový průběh nivelety se pohybuje v rozsahu 0,5–3,74%. Zakružovací oblouky vyduťte jsou o minimálním poloměru 5000 m, minimální poloměr vypuklého oblouku s ohledem na požadavek zajištění délky rozhledu pro zastavení je pak navržen 4000 m.

- **Křižovatky**

Vzdálenost křižovatek je ovlivněna polohou mimoúrovňové křižovatky a hustotou stávající sítě silnic v území. Ve staničení km cca 0,200 přeložky je navrženo napojení stávající silnice III/2323 formou stykové křižovatky pro napojení průmyslové zóny Volduchy a zachované stávající silnice

III/2323 ve směru Svojkovice. Přepojení je navrženo v délkovém rozsahu cca 100 m z místa napojení průmyslového území Volduchy.

Ve staničení km 0,875 je navržena mimoúrovňová křižovatka s dálnicí D5. S ohledem na předpokládané směry hlavních dopravních proudů (Rokycany – Praha) je navržena osmičková křižovatka. Napojení na jízdní pás dálnice D5 ve směru Praha – Plzeň je řešeno vratnou větví o poloměru směrového oblouku v ose R65 m, s přechodnicí v místě napojení na přídatný pruh dálnice D5 o L=40 m. Tato větev je pak doplněna přímou větví o poloměru směrového oblouku v ose R=80 m, se symetrickými přechodnicemi o L=50 m. Napojení na jízdní pás dálnice D5 ve směru Plzeň – Praha je řešeno vratnou větví o poloměru směrového oblouku v ose R=80 m, s přechodnicí v místě napojení na přídatný pruh dálnice D5 o L=50 m. Tato větev je pak doplněna přímou větví o poloměru směrového oblouku v ose R80 m, se symetrickými přechodnicemi o L=50 m. Větve navržené mimoúrovňové křižovatky jsou napojeny na přídatné pruhy dálnice D5, která byla realizována v kategorii D 26,5/120. Připojovací pruhy jsou navrženy na obou jízdních pásech dálnice ve shodné celkové délce 285 m, vyřazovací pruhy jsou pak navrženy na obou jízdních pásech dálnice, rovněž ve shodné celkové délce 280 m (dle ČSN 73 6102). Šířka přídatných pruhů dálnice D5 je navržena 3,50 m.

Výškové řešení větví navržené mimoúrovňové křižovatky vychází z výškového průběhu dálnice D5 a z výškového průběhu navržené přeložky III/2323. Podélný sklon větví dosahuje max. hodnoty cca 5%.

- **Mosty, tunely, galerie, opěrné zdi**

Mimoúrovňová křížení přeložky III/2323 je řešeno mostním objektem, jehož technické parametry budou podrobněji řešeny v dalších stupních přípravné dokumentace. V rámci studie je navržen most délky cca 40 m. Převýšení mostu bude řešeno tak, aby byl zachován průjezdný profil dálnice D5.

- **Přeložky souvisejících komunikací**

V rámci stavby je navržena přeložka stávající III/2323 v místě napojení průmyslové zóny Volduchy na navrženou přeložku. Jedná se o přepojení silnice v délce cca 100 m. Přeložka bude realizována v kategorii odpovídající příslušnému zatřídění upravované silnice (S 7,5).

- **Vybavení území – inženýrské sítě**

Zájmovým územím prochází podzemní a nadzemní inženýrské sítě. Řešení případných střetů s inženýrskými sítěmi nebylo předmětem zpracované studie.

„**Subvarianta 2)**“ je řešena ve shodných parametrech jako „subvarianta 1)“ včetně návrhu vlastní mimoúrovňové křižovatky, liší se jen úpravou napojení přeložky III/2323 na silnici II/605 – je uvažováno s napojením formou okružní křižovatky. Okružní křižovatka je navržena v rámci studie jako tříramenná s vnějším průměrem 50 m. Toto řešení umožňuje dopravní napojení budoucích rozvojových ploch obce Svojkovice přímo na silnici II/605 resp. III/2323 prostřednictvím navržené okružní křižovatky. Veškeré další parametry řešení odpovídají navržené subvariantě 1).

V „**subvariantě 3)**“ je uvažována úprava směrového vedení trasy přeložky silnice III/2323 v konci úprav formou pravostranného směrového oblouku o poloměru v ose R=150 m s napojením v prodloužení stávajícího průběhu silnice II/605. Celková délka trasy v této subvariantě vzroste na 1,787 78 km. Stávající silnice II/605 ve směru od Svojkovic je pak na navrženou přeložku III/2323 napojena formou **stykové křižovatky**, což si vyžádá přeložku silnice II/605

v délce cca 110 m. Toto řešení upřednostňuje přepokládaný hlavní dopravní směr (Rokycany – Praha). Nevýhodou navrženého řešení je nutnost použití směrového oblouku, která neodpovídá parametrům požadovaným ČSN 73 6101 (s ohledem na vazby v území – poloha MÚK, poloha stávající II/605 a polohou stávajícího hřbitova).

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

V projektové dokumentaci na úrovni studie se s ohledem na délku trasy (cca 1,55 km, max. 1,78 km v uvažované subvariantě 3) předpokládá realizace stavby jako jednoho celku bez rozdělení do více staveb. Časový průběh realizace bude ovlivněn kromě potřeb z hlediska dopravního zatížení zejména náročností provádění stavby mostního objektu v křížení s dálnicí D5 s ohledem na nezbytnost zachování dopravy na dálnici se zajištěním plynulosti a bezpečnosti provozu.

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o PD v úrovni studie, nebyl stanoven přesný harmonogram realizace záměru. Pro modelování výhledového vývoje intenzit dopravy byl proto zvolen jako modelový termín (nejdřívějšího) teoretického zprovoznění rok 2015.

B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků:

Plzeňský kraj:	Krajský úřad Plzeňského kraje
k.ú. Borek u Rokycan:	Město Rokycany
k.ú. Svojkovice:	Obecní úřad Svojkovice
k.ú. Volduchy:	Obecní úřad Volduchy

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

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

- územní rozhodnutí o umístění stavby:	Městský úřad Rokycany – odbor stavební
- rozhodnutí o přípustnosti stavby (stavební povolení):	Městský úřad Rokycany – odbor stavební
- kolaudační rozhodnutí:	Městský úřad Rokycany – odbor stavební

B.II ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1 Půda

Zábor zemědělského půdního fondu:

Stavba MÚK a přeložka komunikace III/2323 je umístěna na pozemcích ZPF. V KN jsou tyto pozemky vedeny jako orná půda. Rozsah trvalého či dočasného záboru ZPF v dotčeném území není ve stupni studie dosud přesně stanoven. Z podkladů (PD) lze velmi zhruba odhadovat změnu využití ploch v rozsahu ~ 7 ha (včetně ploch obklopených větvemi křižovatky, tj. uvnitř „osmič-

ky“). Podle adt Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půd (VÚMOP) a údajů z katastru nemovitostí (BPEJ) se v řešeném území vyskytují půdy průměrné až podprůměrné bonity (viz **Obr. 8**).

Dočasný zábor ZPF se předpokládá v trasách výstavby podzemních inženýrských sítí a nezbytných manipulačních ploch podél staveniště a to v maximální době do jednoho roku.

Rozsah odnětí ze ZPF bude řešen v dalších stupních projektování (v územním řízení). Lesní půdní fond (resp. pozemky určené k plnění funkcí lesa – PUPFL) není záměrem dotčen.

B.II.2 Voda

Odběr a spotřeba vody

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

Užitková voda. Při stavbě bude užitková voda využívána při přípravě betonových směsí, pro zvlhčování zhutňovaných materiálů, skrápění prašných povrchů a vlhčení pracovních ploch při pokládání živičných směsí. Množství takto spotřebovaných vod není specifikováno, v analogii s obdobnými stavbami se však nejedná o významný objem.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje

V období výstavby se předpokládá použití běžných stavebních hmot a materiálů bez nároků na jejich speciální výrobu nebo těžbu. Nepředpokládá se, že by s ohledem na rozsah stavby vznikla potřeba otevření nového zemníku či lomu na stavební či jiný kámen. Vzhledem k nepřítli komplikovanému terénu a v analogii s obdobnými stavbami lze očekávat víceméně vyrovnanou bilanci výkopových zemin (výkopek bude opětovně využít v místě – násypy komunikací apod.).

Stavební materiály

Druhy, množství a spotřeba stavebních hmot pro výstavbu přeložky a souvisejících objektů, objektů nebyly dosud přesně specifikovány. Stavební materiály budou dodávány z dosud blíže neurčených míst v závislosti na výběru dodavatele (definitivní řešení stanoví dodavatel stavby v rámci výběrového řízení). Obecně lze předpokládat, že materiály budou pravděpodobně dodávány z výroben či obaloven v okolí. Ostatní materiály a zařízení (ocelová svodidla, zábradlí, dopravní značky) lze s ohledem na relativně malý rozsah stavby dodávat přímo z výrobních zařízení nebo skladů. Nepředpokládá se využití speciálních a neobvyklých stavebních materiálů.

Pohonné hmoty

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

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

Energetické zdroje

V PD nejsou stanoveny nároky na odběry energie v období výstavby. Z analogie s obdobnými stavbami lze při výstavbě vedle nasazení mobilních zařízení využívajících pohonné hmoty (viz výše) předpokládat i použití mechanizace a náradí např. na elektrický pohon, avšak zřejmě jen v malém rozsahu. Zajištění případné elektrické energie pro stavbu bude řešeno až v dalších stupních projektování. Při provozu zřejmě nebude mimoúrovňová křižovatka speciálně osvětlena (v navrhované trase neprochází sídelními útvary). Využití a spotřeba dalších energetických zdrojů se nepředpokládá.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Individuální automobilová doprava bude vedena po všech dotčených komunikacích, vyjma případných napojených účelových komunikací sloužících pro vjezd/výjezd zemědělských strojů z okolních polí (vjezd těchto vozidel na dálnici není podle platné legislativy přípustný).

Pro potřeby projektové dokumentace (studie) MÚK Svojkovice byly zpracovány Dopravně inženýrské podklady (CityPlan s.r.o.), které hodnotí možné dopravní varianty v okolí Rokycan v časovém horizontu dvaceti let. Hodnocení bralo v úvahu i plánovanou výstavbu přeložky silnice II/232 (napojení severního Rokycanyska na D5) a možné dopravní interakce s posuzovaným záměrem MÚK.

V závěru citované dopravní studie je konstatováno, že MÚK Svojkovice přinese pokles intenzit dopravy na silnici II/605 v úseku MÚK Rokycany – MÚK Mýto, čímž je dosaženo vlivu v městě Rokycany a obcích Svojkovice a Holoubkov. Naproti tomu může dojít ke zvýšení intenzit provozu na silnicích III/2323 a III/2328 v obci Volduchy. Zvýšení bude zřejmě v některých úsecích může znatelně změnit podmínky v území, např. vyvolanou hlukovou zátěží (viz **kap. D.I.3**). Důležitým přínosem MÚK Svojkovice bude, že zbaví předmětný úsek silnice II/605 nákladních vozidel směřujících z/na dálnici D5.

Záměr MÚK Svojkovice nevyvolává jiné nároky na dopravní či jinou infrastrukturu. V rámci PD nejsou uvažována žádná parkoviště či odpočívadla, nenavrhuje se rovněž výstavba chodníků či cyklostezek podél komunikace, ani zřizování přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty apod.

B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1 Znečištění ovzduší

Pro záměr byla vypracována Rozptylová studie (**příloha H.III.2**), kde je podrobně popsána situace a výpočty imisního zatížení lokality. Hodnocené komunikace v Rozptylové studii jsou: II/605, III/2323 (původní trasa procházející obcí).

Nejvýznamnější emise, charakteristické pro automobilovou dopravu jsou:

- oxidy dusíku NO_x
- tuhé znečišťující látky TZL
- uhlovodíky C_xH_y.

Jako karcinogen skupiny 1 je dále hodnocen zástupce skupiny těkavých organických látek (VOC) benzen.

Pro **stanovení emisních faktorů** pro jednotlivé skupiny automobilů v roce 2015 a 2035 byl použit program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.06.

Realizace MÚK Svojkovice přinese pokles intenzity dopravy na silnici II/605 v úseku MÚK Rokycany – MÚK Mýto a tím se příznivě projeví ve města Rokycany a obcích Svojkovice a Holoubkov. Zvýšení intenzity na silnici II/2353 a s ním spojené změny imisní situace budou velmi mírné. Důležitým přínosem MÚK Svojkovice bude, že zbaví předmětný úsek silnice II/605 nákladních vozidel směřujících z/na dálnici D5.

Souběžný vliv MÚK Svojkovice a přeložky silnice II/232 nepřináší negativní dopady v podobě výrazných nárůstů intenzity dopravy v citlivých lokalitách. Naopak pozitivní vlivy při jejich izolovaném (samostatném) působení se jejich interakcí navzájem neruší, ale příznivě doplňují (současný pokles intenzity dopravy v naprosté většině sídel, v případě Volduch až o třetinu nižší nárůst dopravní zátěže při realizaci obou staveb oproti stavu po realizace pouze MÚK Svjkovice.

Celkově lze očekávat, že po realizaci MÚK Svojkovice dojde k přesunu velké části dopravy ze silnic nižší třídy přes tuto MÚK na dálnici D5. Dojde k výraznému zklidnění obce Svojkovice převedením dopravy ze stávající silnice III/2323 na nový nájezd na MKÚ a snížení celkové zátěže silnice II/605. V souvislosti s poklesem dopravy na silnici II/605 dojde ke snížení zátěže obcí Borek a Holoubkov. Částečně naroste doprava v jižní části obce Volduchy a na trase silnice II/2328 (Volduchy – Březina). Bližší údaje jsou uvedeny v **kapitole D.I.2** Vlivy na ovzduší a klima a v rozptylové studii (**Příloha H.III.2**).

B.III.2 Odpadní vody

Odpadní srážkové vody

Z komunikace budou po jejím dokončení odtékat odpadní srážkové vody (jejich objem není ve stupni studie stanoven). Odpadní srážkové vody mohou být znečištěny ropnými látkami, v zimním období pak solemi ze zimní údržby silnic. Odvedení odpadních srážkových vod se předpokládá kombinovaným způsobem – svedením otevřenými příkopy do vodotečí.

Odpadní splaškové vody

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

B.III.3 Odpady

Během realizace MÚK Svojkovice vznikne stavební činností množství odpadového materiálu. Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům, v platném znění:

- „Zákon o odpadech“ - zákon č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- „Katalog odpadů“ - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Základní povinností každého stavebníka je předcházet vzniku odpadu a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné nakládat s odpadem podle uvedených předpisů. Ze zákona je povinna odstraňovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k odstranění odpadu. Státní správu v oblasti nakládání s odpady provádí podle výše citovaného zákona Magistrát města Plzně a Městský úřad Rokycany.

Celková bilance odpadů vzniklých v průběhu stavby i při provozu není na úrovni studie stanovena. Lze očekávat, že značnou část vznikajících odpadů budou tvořit výkopové zeminy, klasifikovatelné dle Katalogu odpadů jako kat. č. 17 05 04 – zemina a kamení, neuvedené pod č. 17 05 03 – kategorie „O“. Při terénních úpravách přitom musí být výkopové zeminy využívány v souladu se zákonem, zejména ve smyslu § 11 - přednostní materiálové znovu využití (snaha o vyrovnanou bilanci zemin). Dalšími demoliční odpady (beton, asfalt, mohou pocházet z úprav stávajícího dálničního tělesa (připojení na existující komunikaci) apod.

Speciální produkce nebezpečného odpadu při výstavbě ani při provozu se nepředpokládá.

Lze předpokládat, že všichni povinovaní dodrží platné právní předpisy v oblasti odpadů a to jak po dobu výstavby, tak následně i při provozu navrhovaných a plánovaných objektů a zařízení. Rovněž s obaly bude nakládáno ve smyslu zákona č. 477/2001 Sb., o obalech a příslušných prováděcích předpisů. Bližší a konkrétnější údaje v oblasti odpadového hospodářství nelze v současnosti uvést.

Odpady, které by mohly vzniknout při stavební činnosti:

kód odpadu	název odpadu	kategorie (O – ostatní, N - nebezpečný)
17	stavební a demoliční odpady (včetně zeminy vytěžené z kontaminovaných míst)	
17 01	beton, cihly tašky a keramika	
17 01 01	beton	O
17 01 07	směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06 (tj. neobsahující nebezpečné látky)	O
17 03	asfaltové směsi, dehet, výrobky z dehtu	
17 03 01	asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 05	zemina (včet. zeminy vytěžené z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina	
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (výkopová zemina z úpravy stavební pláň)	O
17 09	jiné stavební a demoliční odpady	
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 12 a 17 09 03	O

Odpady, které budou pravděpodobně vznikat při užívání stavby:

kód odpadu	název odpadu	kategorie (O – ostatní)	
20	odpady komunální a jim podobné odpady		
20 02	odpady z údržby zeleně v zahradách a parcích (včetně hřbitovů)		
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad (odpad z likvidace zeleně)	O	
20 02 03	ostatní nekompostovatelný odpad	O	

B.III.4 Hluk a vibrace

Ve fázi výstavby se předpokládá dočasně zvýšená hladina hluku z mobilních a v čase značně proměnlivých zdrojů. Hlavním zdrojem hluku při stavebních pracích bude především provoz těžké techniky pro zemní práce (buldozery apod.), stavební mechanizace (nákladní vozidla dopravujícím materiál) a dalších mechanismů (např. mobilní elektrocentrály, kompresory apod.).

Ve fázi provozu bude trvalým zdrojem hluku běžný pohyb vozidel po komunikaci, který se vyznačuje relativně ustáleným charakterem, obdobným u všech komunikací srovnatelného významu. Klíčovým výstupem z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí je pochopitelně hluková expozice obyvatelstva. Pro její vyhodnocení byla zpracována na základě dostupných podkladů Hluková studie (**Příl. H.III.3**), která je součástí předloženého Oznámení. Hluková studie se podrobně zabývá vlivem stavby na území, kde plánovaná silnice a MÚK může ovlivnit obyvatelstvo přilehlých obcí Svojkovice, Volduchy, Holoubkov a Borek u Rokycan.

Posouzení akustické situace po zprovoznění MÚK Svojkovice bylo provedeno pro dvě výhledové situace – bez realizace přeložky silnice II/232 (varianta A) a s realizací této přeložky (varianta B). Hodnocení je provedeno pro situaci v roce 2015 a pro výhledový rok 2035. Obě varianty jsou porovnány s nulovou variantou, to je bez realizace záměru (blíže viz **Příl. H.III.3**).

V **obci Svojkovice** dojde po vybudování MÚK k poklesu dopravní zátěže a tím i k poklesu hlukové zátěže, a to bez ohledu na to zda bude realizována přeložka silnice II/232 nebo nebude.

Pokles hluku v obou variantách vůči nulové variantě se pohybuje v okolí silnice II/605 v denní i v noční době kolem 1,4 – 1,5 dB, rozdíl mezi oběma variantami je zanedbatelný.

V okolí stávající silnice III/2323 se projeví výrazně převedení převážné části dopravy na novou silnici připojující MÚK Svojkovice. Pokles hluku v denní i v noční době bude kolem 10 dB, v severní části obce bude poněkud nižší kvůli pronikajícímu hluku z dálnice. Rozdíl mezi oběma variantami bude i zde zanedbatelný.

Stejná tendence je vykazována i v roce 2035. Hladiny hluku však budou v roce 2035 o 0,5 – 0,8 dB vyšší v důsledku přirozeného nárůstu intenzit dopravy.

Hluk ze silnice II/605 je v denní i v noční době nižší než je limit pro starou hlukovou zátěž, to je 70 dB ve dne a 60 dB v noci. V obci v okolí stávající silnice III/2323 dojde po realizaci záměru k poklesu hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku pod hygienický limit pro hluk z dopravy 55 dB, resp. 45 dB. Hluk v referenčním bodě 6 v roce 2035 v noční době je sice vyšší než 45 dB, ale to je způsobeno především hlukem z dálnice D5 s limitem 50 dB (hlavní komunikace).

Vybudování MÚK Svojkovice se projeví na intenzitě dopravy i v **obci Volduchy**. Na páteřní komunikaci obcí (silnice III/2323 a její pokračování severním směrem III/2328) dojde po realizaci záměru k navýšení dopravy a tím také ke zvýšení hlukové zátěže v denní i v noční době.

Nárůst hluku v porovnání s nulovou variantou se pohybuje ve variantě A (bez přeložky silnice II/232) kolem 1,1 dB, u silnice III/2328 až o 2,5 dB. Po zprovoznění přeložky (varianta B) bude tento nárůst nižší (do 0,7 dB u silnice III/2323 a 1,1 dB u silnice III/2328).

V ostatních částech obce, především v její západní části a kolem silnice III/2324, dojde k mírnému zklidnění (pokles v desetínách dB). Po zprovoznění obchvatu silnice II/232 dojde v těchto místech k dalšímu snížení imisní zátěže, ve srovnání s nulovou variantou někde až o jednotky dB.

Stejná tendence je vykazována i v roce 2035. Hladiny hluku však budou v roce 2035 až o 0,6 dB vyšší v důsledku přirozeného nárůstu intenzit dopravy.

Hluk z dopravy po silnici III/2323 v jižní části obce již teď překračuje v denní i v noční době hygienický limit pro hluk z pozemních komunikací 55 dB resp. 45 dB. Tento stav se po realizaci záměru ať ve variantě A nebo ve variantě B zásadně nezmění – hygienické limity budou překračovány, rozdíl proti hodnotě hygienického limitu bude o několik desetín až o 1 dB vyšší.

U silnice III/2328, která odbočuje v centru obce ze silnice III/2323 směrem k severu, se akustická situace zhorší výrazněji. Zde v současné době hygienické limity nejsou překračovány, ani v denní ani v noční době. Po realizaci záměru by ve variantě A byly hygienické limity překračovány, ve variantě B by se hluk k limitním hodnotám přiblížil. Opatření ke snížení hluku v této oblasti jsou navrženy v kapitole D.IV.

V **obci Holoubkov** dojde vlivem snížení intenzity dopravy na silnici II/605, po realizaci MÚK Svojkovice, k celkovému snížení hlukové zátěže, někde až o více než 3 dB. Silnice III/2341, procházející Holoubkovem od severu k jihu, se změny v dopravě výrazně nedotknou a nárůst či pokles hluku se u této komunikace bude pohybovat v prvních desetínách dB.

Ve výhledovém roce 2035 dojde přirozeným nárůstem počtu vozidel k nárůstu hlukové zátěže o desetiny dB. Výjimkou je silnice III/2341 v úseku vedoucím z Holoubkova jižním směrem, kde dojde podle prognózy k poklesu intenzity dopravy cca o 50 a tím i k výraznému poklesu hlukové zátěže cca o 3 dB.

Hluk z komunikací procházející obcí je v denní i v noční době nižší než je limit pro starou hlukovou zátěž, to je 70 dB ve dne a 60 dB v noci.

Snížení intenzity dopravy na silnici II/605 po realizaci MÚK Svojkovice povede k celkovému snížení hlukové zátěže i v **obci Borek**, ve dne cca o 0,7 dB, v noci o 0,9 dB.

Stejná tendence je vykazována i v roce 2035. Hladiny hluku však budou v roce 2035 až o 0,8 dB vyšší v důsledku přirozeného nárůstu intenzit dopravy.

Varianty A a B (bez realizace a s realizací přeložky silnice II/232) jsou z pohledu hlukové zátěže v obci Borek v podstatě rovnocenné, rozdíl mezi oběma variantami je do 0,1 dB.

Hluk ze silnice II/605 procházející obcí je v denní i v noční době nižší než je limit pro starou hlukovou zátěž, to je 70 dB ve dne a 60 dB v noci.

B.III.5 Záření ionizující a neionizující

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

B.III.6 Rizika havárií

Jako u každé stavby či nově budovaného zařízení existují i při stavbě MÚK Svojkovice určitá rizika. V průběhu výstavby bude zvýšené potenciální nebezpečí havárií např. únikem ropných látek, požáru, poškození přírodního prostředí - půdy, půdního krytu, vegetace, eroze, narušení vodotečí atd. (větší množství vozidel, stavební stroje, pracovníci stavební firmy) a to především z důvodu selhání lidského faktoru. Bude zde zvýšená možnost dopravní nehody s možným následkem ropného znečištění, poškození nebo zničení části zařízení (prasklá hydraulická hadice, netěsnost mazací nebo chladicí soustavy - úniky převodových olejů, chladicí směsi apod.).

Při silničním provozu na komunikaci a MÚK jsou hlavními riziky dopravní nehody a **úniky kontaminujících látek** do půd, podzemních vod či horninového prostředí. Riziko znečištění vodoteče zde nehrozí, neboť komunikace nebude přes žádnou významnější vodoteč přecházet.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.I.1 *Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání*

Dotčené území je aktuálně využíváno pro zemědělskou výrobu. Přirozeným ekonomickým centrem širšího okolí jsou Rokycany, z nichž je území napojeno silnicí II/605, Svojkovice a Volduchy jsou navzájem spojeny silnicí III/2323 (viz **Příl. H.III.1**).

Obec Svojkovice. Zprávy o obci jsou datovány od roku 1379, kdy Svojkovice náležely panu Petrovi a později Oldřichu z Rožmberka. Obec ležela na významné stezce pražsko-rokycanské a měla v té době 13 usedlostí. V roce 1424 se ocitly Svojkovice pod jednou správou se Zbirohem. Roku 1477 přešel Zbirožský hrad a jemu patřící obce do vlastnictví Jaroslava a Zdeslava ze Šternberka a v roce 1505 pak do vlastnictví Václava Popela z Lobkovic.

Na počátku 16. století byla ze zmíněné Svojkovicemi procházející zemské stezky zřízena říšská silnice. Po celé 16. století patřily Svojkovice Lobkovicům. Po bitvě na Bílé Hoře roku 1620 museli své statky odstoupit královské komoře a od té doby panství zbirožské náleželo císařskému-královskému státnímu panství. V průběhu třicetileté války byly Svojkovice postupně zbídačovány tak, že po jejím skončení byla vesnice zcela pustá. V 18. století (v roce 1712) se objevuje první zpráva o novém osídlení Svojkovic.

Za vlády Marie Terezie byly již Svojkovice malým panským dvorem s hutí (hamrem, který byl později přebudován na mlýn) a patřily zbirožskému panství, které stále náleželo císařským-královským statkům. V roce 1788 za vlády Josefa II. měly Svojkovice 22 čísel a v roce 1839 již 33 čísel. V roce 1860 byla v blízkosti Svojkovic dokončena železnice. V roce 1886 byla ve Svojkovicích otevřena škola a uskutečnilo se správní osamostatnění Svojkovic. Osamostatněním Svojkovic vzrostl postupně počet stavení až na 50 čísel. V té době měly již Svojkovice kovárnu, výstavný hostinec, krámeček a mlýn. 23. května 1901 postihl obec velký požár, při kterém shořelo 16 stavení úplně, a 2 byla poškozena. Z dobročinné sbírky byla stavení ještě téhož roku postavena a v následujícím roce byl založen Spolek dobrovolných hasičů.

Po II. světové válce probíhala obnova obce. V roce 1959 vybuodovala původní koupaliště, provedla generální opravu budovy MNV a postavila novou požární zbrojnicí. V roce 1960 proběhla celostátní reorganizace státní správy a jejím důsledkem bylo sloučení Svojkovic, Hůrek a Volduch pod jeden MNV se sídlem ve Volduchách. V roce 1962 byla zrušena ve Svojkovicích škola a děti byly převedeny do školy ve Volduchách. V roce 1970 se Svojkovice osamostatnily. V roce 1980 se sloučily Svojkovice, Lithlavy a Kamenný Újezd s městem Rokycany. V roce 1990 se na základě občanské ankety obec Svojkovice opět osamostatnila.

Na život v obci významně zapůsobila i výstavba dálnice D5, jejíž součástí je i Správa údržby dálnic vybudovaná na katastru Svojkovic. Otevřením dálničního úseku Bavoryně-Ejovice v říjnu 1995 se podstatně v obci zlepšilo ovzduší, a to jak vlivem úbytku provozu automobilů, tak přechodem řady domácností na plynové a elektrické vytápění.

Platný územní plán obce Svojkovice včetně změn č. 1 a 2 (Ing. arch. P. Tauš, poslední verze 04/2004) lokality navrhované MÚK blíže neřeší, aktuální využití představuje většinou orná půda.

Obec Volduchy leží 4 km severovýchodně od Rokycan. Je situována zčásti v pěkném údolí po obou stranách Voldušského potoka, na straně severní pak také na úbočí vrchu Plecháče. Na východě se nad obcí zdvihá do výšky 561 metrů vrch Chlum.

Prvním známým majitelem Volduch je ve 13. a 14. století rod, který užíval erbu Dobrohostů. V následujících stoletích měnila obec velice často majitele a postupně přecházela do majetku Rožmberků, Lobkoviců, Černínů Nosticů, Šternberků a Colloredo–Mansfeldů. Do katastru obce patří také dvě osady – Díly a Habr. Díly leží 2 km jihozápadně od Volduch a původně byly panským dvorem. První zmínka o nich pochází z r.1691. Habr se nachází necelé 2 km východně od Volduch, v malebném lesním zákoutí, které zdobí dva veliké rybníky – Přední (zbudován již v 17. století) a Zadní (Trnovský). Osada v údolí mezi lesy, pojmenovaná snad podle habrových lesů, které ji kdysi obklopovaly, se původně jmenovala Josefov, stávala zde i socha sv. Josefa.

Dominantou obce je kostel sv. Bartoloměje postavený koncem 14. století. Kostel byl původně gotický, ale slohově snad vycházel již z období románského. Na jeho současné podobě se podepsala pozdně barokní přestavba z poloviny 18. století a velký požár z r. 1817, po kterém následovala úprava z r. 1822. Z původně gotické stavby se dochovalo jen zdivo presbytáře a vítězný oblouk. Při požáru byla zachráněna socha sv. Bartoloměje ze 17. století, která dnes shlíží z barokního oltáře. Na východní straně svahu kostela se dnes nachází sousoší Bolestné Panny Marie, kterou nechala v r. 1729 pro Volduchy vytvořit zbožná Anna Antonie Nosticová. **Kostel (rejstříkové číslo 10197/4-4965) i sousoší (rejstříkové číslo 38809/4-2624) byly prohlášeny za kulturní památky ČR.**

V současnosti platný územní plán obce Volduchy, včetně změn č. 1–4 (Ing. arch. P. Leitl, 11/2006) lokalitu navrhované výstavby MÚK podrobněji neřeší. Okolní území určeno převážně jako plochy ZPF, s vyznačeným ložiskem nerostných surovin (cihlařské suroviny). Aktuální využití představuje převážně orná půda, zčásti se jedná o travní porosty (kulturní směs) na orné půdě.

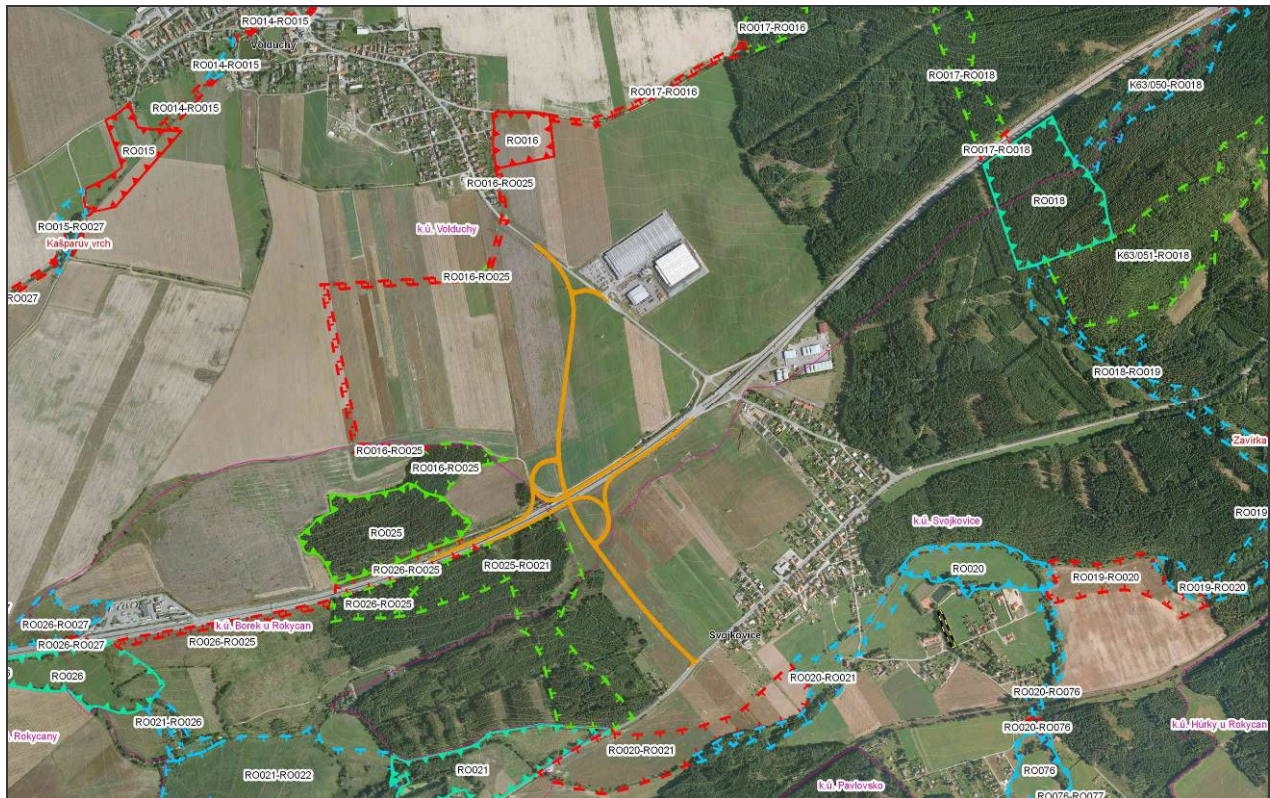
Borek u Rokycan je v současnosti částí okresního města Rokycany (2 km V od centra Rokycan). Prochází zde silnice II/605. Je zde evidováno 175 adres. Trvale zde žije 261 obyvatel.

Aktuálně platný **ÚP města Rokycany** (Ing. arch. T. Havrda, poslední změny v r. 2009) lokalitu dotčenou uvažovanou výstavbou MÚK vede jako plochu komunikace (dálnice ve stávající šířce) a zčásti také jako plochy zeleně (předpokládané rozšíření D5 o přípojovací jízdní pruhy).

C.1.2 Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

V samotném zájmovém území se dle dosud platné ÚPD obcí Volduchy a Svojkovice nenachází žádné prvky ÚSES. Podle provedené a orgánem ochrany přírody již schválené revize generelů ÚSES Rokycansko I. (Hájek 2009) je však v nejbližším okolí nutné nové vymezení skla-
debných částí lokální hierarchické úrovně ÚSES s ohledem na dodržení metodicky požadované hustoty ekologické sítě (max. 2 km). Citovaná schválená revize ÚSES by měla být závazným podkladem pro nejbližší změny ÚPD řešených obcí.

Z uvedeného metodického důvodu je mezi lokálními systémy, vedenými po Voldušském a Holoubkovském potoce, navrženo doplnění biokoridoru mezi biocentrem RO025 v sev. části lesa Lopatárna (sev. od dálnice D5) a jižním okrajem obce Volduchy (navržené LBC k doplnění RO016). Cílem je propojení tohoto mezofilního lokálního systému s lesním komplexem v oblasti vrchu Chlum (V od obce). Výřez z revidovaného vymezení ÚSES je na **Obr. 4**.



Obr. 4. Širší okolí plánované MÚK Svojkovice s vymezením lokálního ÚSES (Hájek 2009). Červeně nefunkční skladebné části (LBC a LBK), funkční skladebné části jsou zakresleny modře (hygrofilní systémy) a zeleně (mezofilní systém), případně zelenomodře („smíšená“ LBC na křížení uvedených systémů). Zdroj: © Město Rokycany & GeoVision Plzeň.

C.1.3 Zvláště chráněná území

V území dotčeném stavbou MÚK Svojkovice a s ní související přeložky silnice II/2323 není vyhlášeno žádné zvláště chráněné území (ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb.).

V širším okolí jsou nejbližšími MCHÚ PP Kašparův vrch (paleontologické naleziště fauny klabavského souvrství českého ordoviku – cca 1,5 km SZ řešeného území), PP Niva u Volduch (zbytek přirozené olšiny – cca 1,8 km S), NPP Vosek (klasické naleziště křemenných konkrecí se zkamenělinami českého ordoviku – cca 2 km Z), PR Žďár (suťový porost se vzácnou květenou – cca 2 km J) a PP Rokycanská stráž (stratotyp klabavských vrstev barrandienského ordoviku – cca 3 km JZ od zájmového území).

Na zájmovém území navrhované stavby ani v jeho blízkosti není vyhlášena ptačí oblast (ve smyslu § 45e zákona č. 114/1992 Sb.). V širším okolí se nachází EVL Osek – rybník Labutinka (CZ0323158) (výskyt kuřky ohnivé *Bombina bombina*) cca 4,2 km SZ od zájmové lokality.

C.1.4 Území přírodních parků

Na pozemcích budoucí stavby se nenachází území přírodního parku (ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů). V širším okolí jsou dva přírodní parky:

- přír. park Radeč cca 1 km sv. a
- přír. park Trhoň cca 1 km jižně od zájmového území

C.I.5 Významné krajinné prvky

Na území navrhované stavby se nenachází **obligatorní významné krajinné prvky** ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (lesy, vodní toky, rašeliníště apod.). Stavbou nebudou dotčeny ani žádné **registrované významné krajinné prvky** podle § 6 výše cit. zákona.

C.I.6 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V širším zájmovém území (dotčených obcí) se vyskytují některé památkové objekty historického a kulturního významu, podléhající ochraně podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších změn a doplňků – nemovité kulturní památky, městská památková zóna (viz též **kap. C.I.1**). Tyto památky nicméně nejsou v žádném střetu s plánovanou komunikací a MÚK Svojkovice.

S ohledem na historické osídlení v celém širším území jsou v bližším okolí dotčeného prostoru evidována také archeologická naleziště, tzv. území s archeologickými nálezy (UAN – viz **Obr. 5**). Rozlišují se přitom čtyři kategorie území s archeologickými nálezy:

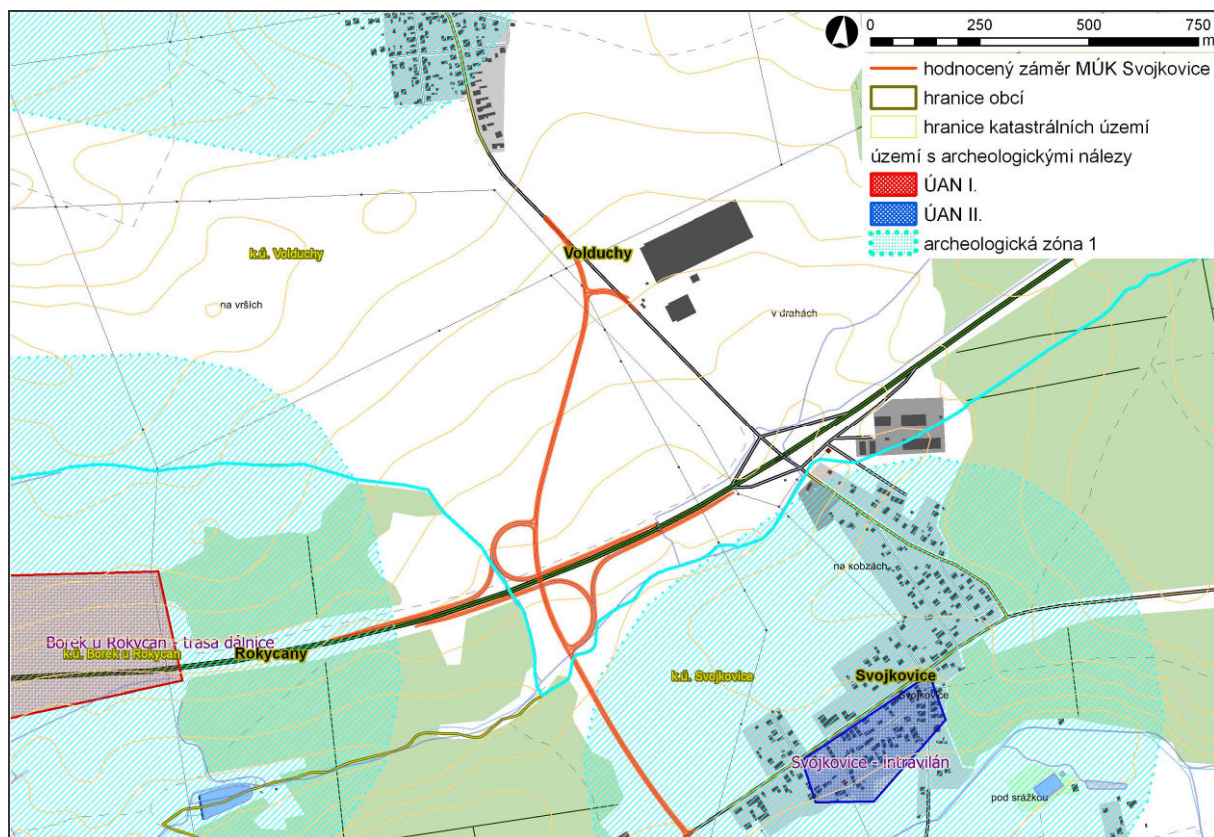
- UAN I.: Území s pozitivně prokázaným a bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.
- UAN II.: Území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických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

Pokud jde o potenciálně dotčené archeologické památky, je v okolí ÚAN I. a II. určena tzv. **Archeologická zóna 1**. Jedná se o území, kde je reálné, že dojde k archeologickému nálezu v místech zemních prací. Trasa budoucí části přeložky silnice III/2323 u Svojkovic archeologickou zónou 1 prochází.

Na investora se v této souvislosti vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků. Ve zmíněném území jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR (oddělení záchranných archeologických výzkumů), alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací, ohlásit okamžitě případný archeologický nález při provádění zemních prací a umožnit pracovníkům archeologického ústavu nebo oprávněné organizace provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (viz také kap. D.IV.).

C.I.7 Území hustě zalidněná

Posuzovaný záměr není lokalizován v hustě zalidněném území, předmětné území je naopak z rozhodující části neobydlené (pole).



Obr. 5. Území s archeologickými nálezy v řešeném prostoru s vyznačením ÚAN I. (červeně), ÚAN II. (modře) a tzv. archeologické zóny 1 (světle modře). Zdroj: © Plzeňský kraj - <http://mapy.kr-plzensky.cz/arcims/archeologie>

C.I.8 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

V současné době je město Rokycany a okolní obce zatěžovány vlivy z dopravy, které vycházejí z vývoje dopravních vztahů v regionu Rokycanska, resp. ve vlastním městě Rokycany včetně dopravních vztahů vyvolaných rozvojem průmyslové zóny v katastrálním území Volduchy. V jižní části obce Volduchy (v blízkosti průmyslové zóny) je již dnes hlukové zatížení mírně nadlimitní.

Další ekologické zátěže (včetně starých skládek apod.) nejsou v zájmovém území známé.

C.II CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1 Geologie

Geologická stavba dotčeného území i širšího okolí je tvořena ordovickými horninami Barrandienského paleozoika. Jedná se o šedo zelené břidlice (místa s tufity) klabavského souvrství (viz **Obr. 6**).

Kvartérní pokryvné útvary jsou zastoupeny pouze lokálně – představují je holocenní až pleistocenní deluviální hlinitokamenité uloženiny a holocenní deluviofluviální (potoční) sedimenty v údolí Holoubkovského (Boreckého) potoka a bezejmenného přítoku Boreckého rybníka.



Obr. 6. Geologická mapa zájmového území. Mapové jednotky v řešeném území: 2 (modrá) – holocenní deluviofluviální sedimenty, 4 (okrová) – deluviální hlinitokamenité sedimenty stáří holocén-pleistocén, 29 (zelená) – ordovické šedozelené břidlice klabavského souvrství (arenig). Zdroj: Česká geologická služba, <http://mapy.geology.cz> (© Czech Geological Survey 2004).

C.II.2 Geomorfologická charakteristika

Zájmové území se nachází severovýchodně od Rokycan. Nadmořská výška na území se pohybuje v rozmezí cca 386-410 mn.m. Terén je vlněný svažující se směrem k jihovýchodu k Holoubkovskému potoku.

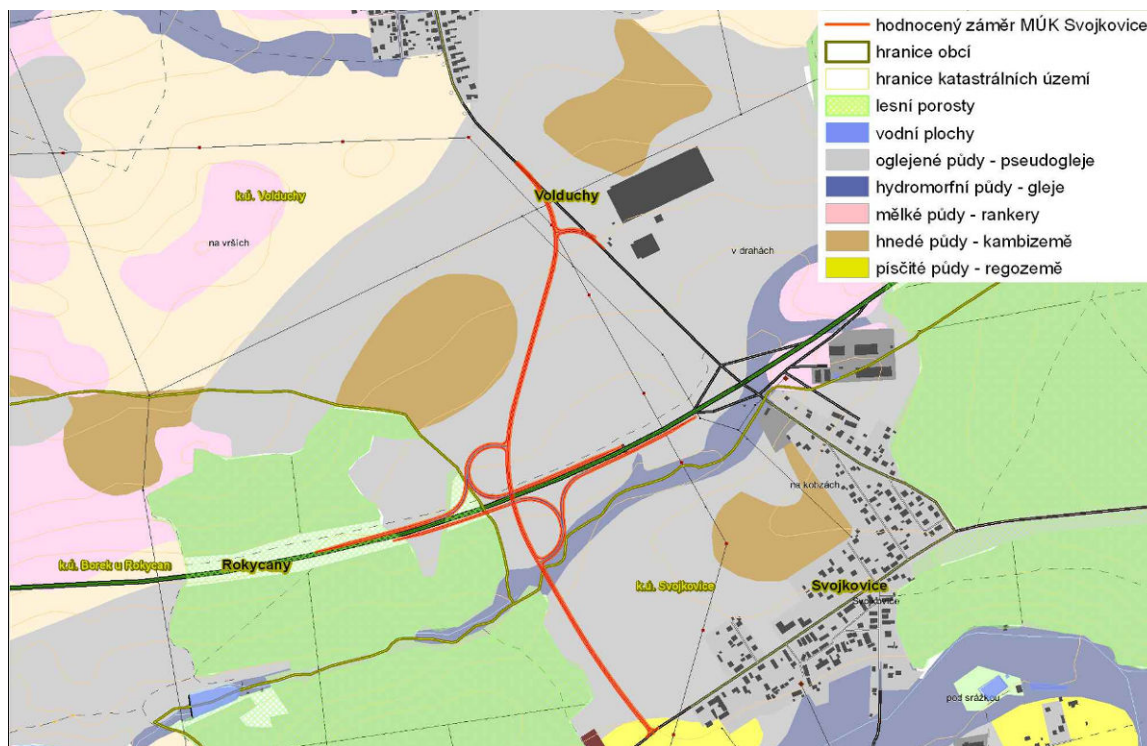
Podle geomorfologického členění (CZUDEK ET AL., 1972, DEMEK ET AL., 1987) a podle nové, mezinárodně uznané geomorfologické regionalizace vyšších geomorfologických jednotek ČR (ČÚZK Praha 1996) a bližšího členění (BALATKA, 1995) je řešené území zařazeno do těchto geomorfologických jednotek:

- systém: Hercynský
- subsystém: Hercynská pohoří
- provincie: I Česká vysočina
- subprovincie: I₅ Poberounská soustava
- oblast: I₅B Plzeňská pahorkatina
- celek: I₅B-3 Švihovská vrchovina
- podcelek: I₅B-3E Rokycanská pahorkatina
- okrsek: I₅B-3E-b Rokycanská kotlina

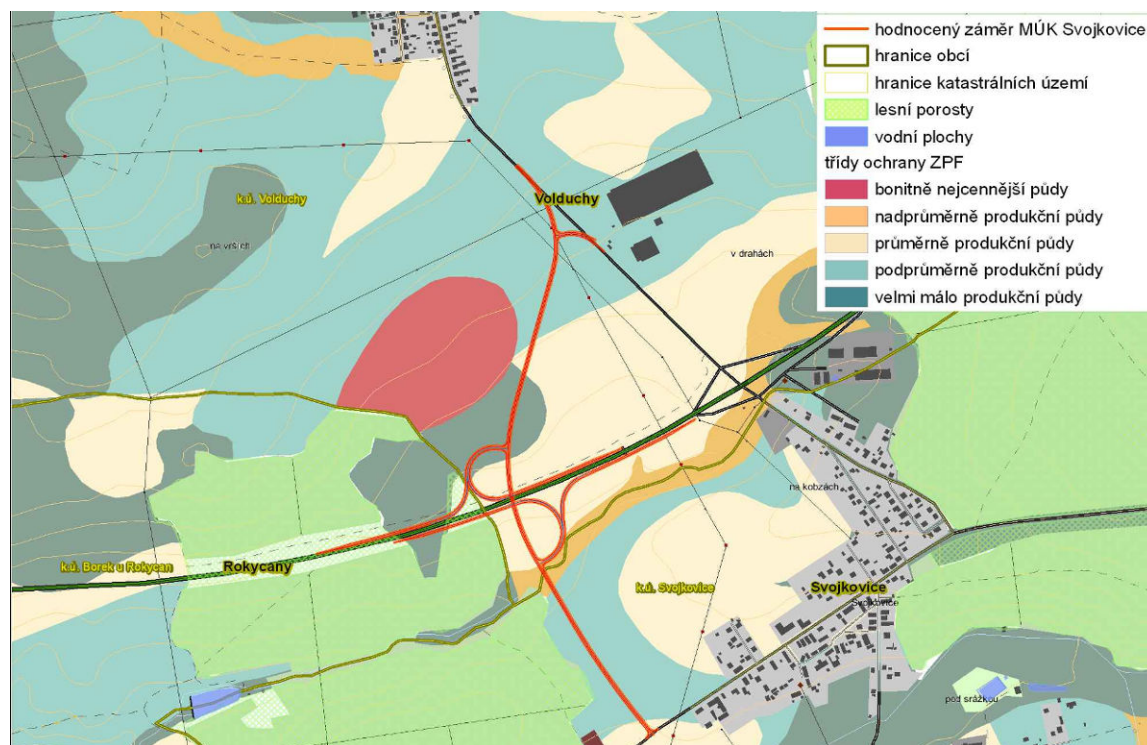
Okrsek **Rokycanská kotlina** je v. částí Rokycanské pahorkatiny, strukturně tektonická sníženina při střížbě toku Klabavy, vytvořená převážně na ordovických zvrásněných klabavských břidlicích, méně na proterozoických břidlicích s buližníky. Vyznačuje se ploše pahorkatinným dnem s rozsáhlými zarovnanými povrchy (pedimenty) na kaolinicky zvětralých břidlicích s nízkými odlehklými, ojedinělými sukami a s mělkými údolními vodními toků s širokými nivami. Náleží do 3. v.s., bezlesá krajina, převládá zastavba a orná půda.

C.II.3 Půdy

Půdní pokryv podle mapového serveru VÚMOP a portálu veřejné správy ČR tvoří v dotčeném území především pseudogleje (převážně slabě oglejené půdy), v údolí vodoteč se nachází polohy glejů (hydromorfnní půdy). V okolí se vyskytují také kambizemě (hnědé lesní půdy), které představují středně těžké typy půd, a na mělčích profilech také regozemě (píscitě půdy) (viz **Obr. 7**).



Obr. 7. Skupiny půdních typů v řešeném území. Zdroj: Mapový server SOWAC GIS, © VÚMOP, v.v.i. (<http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/php/maps.php>).



Obr. 8. Třídy ochrany zemědělských půd v řešeném území. Zdroj: Mapový server SOWAC GIS, © VÚMOP, v.v.i. (<http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/php/maps.php>).

Řešené území je celé součástí ZPF a je zahrnuto převážně ve III. a IV. třídě ochrany v ZPF, z menší části sem zasahují i pozemky zařazené do V. a II. třídy ochrany ZPF (viz **Obr. 8**).

C.II.4 Klima

Podle klasifikace klimatu leží celá řešená oblast v mírně teplé oblasti, podle podrobnějšího dělení v oblasti MT 10 (QUITT, 1971) se slovní charakteristikou:

„Dlouhé léto, teplé a mírně suché, krátké přechodové období s mírně teplým podzimem, krátká zima mírně teplá a velmi suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky“.

Číselná charakteristika pro klimatickou oblast MT 10:

<i>Klimatická charakteristika</i>	<i>MT 5</i>
Počet letních dnů	40 - 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 - 160
Počet mrazových dnů	110 - 130
Počet ledových dnů	30 - 40
Průměrná teplota v lednu ve °C	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci ve °C	17 - 18
Průměrná teplota v dubnu ve °C	7 - 8
Průměrná teplota v říjnu ve °C	7 - 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 - 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	400 - 450
Srážkový úhrn v zimním období	400 - 450
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 - 60
Počet dnů zamračených	120 - 150
Počet dnů jasných	40 - 50

Zájmové území se nachází v plzeňském kraji, kde byly dle ČSÚ zjištěny za rok 2008 následující hodnoty:

Průměrná teplota vzduchu (°C)	9,7
Úhrn srážek (mm/rok)	685,1
Trvání slunečního svitu (h/rok)	1 700,4

C.II.5 Ovzduší

Imisní pozadí obecně se vyskytujících škodlivin v regionu je zjišťováno nejbližší ve stanici ČHMÚ Kamenný Újezd (5 km od lokality).

Podle imisních map ČHMÚ pro rok 2008 leží posuzované území v pásmu koncentrací:

- pro roční NO₂ < 26 µg/m³,
- roční PM₁₀ 20 – 30 µg/m³,
- 36. nejvyšší denní PM₁₀ 30 – 40 µg/m³,
- benzen < 2,0 µg/m³.

Výsledky měření imisí v roce 2009 jsou uvedeny v následující tabulce. Zdrojem informací je ročenka ČHMÚ. Imisní koncentrace benzenu jsou měřeny nejbližší v Plzni, zde naměřené hodnoty nejsou pro posuzovanou lokalitu charakteristické.

Tab. je doplněna 98% kvantilem, tj. hodnotou, pod kterou se nachází 98% všech pozorování.

Výsledky měření emisí ve stanicích AIM v Kamenném Újezdu v roce 2009 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Parametr		NO_2	PM_{10}
		ČHMÚ Kamenný Újezd	
hodinové hodnoty	maximální	N/A	-
	19. max. hodnota	N/A	-
	98% kvantil	N/A	-
denní hodnoty	maximální	-	151,0
	36. max. hodnota	-	35,0
	98% kvantil	-	104,0
roční hodnota	průměr	11,8	21,7

C.II.6 Voda

Povrchové vody – vodní toky a plochy. Řešené území leží hydrologicky v povodí řeky Beounky od Úslavy po Střelu (číslo hydrologického pořadí 1-11-01), lokálně pak v povodí Holoubkovského potoka. Severně od lokality teče Voldušský potok. **Vodní plochy** v dotčeném území reprezentují rybníky na Holoubkovském potoce, z nichž je největší Borecký rybník. VLČEK ET AL. (1984) uvádějí o vodních útvarech následující informace (doplněno o aktuálně údaje z Hydroekologického informačního systému VÚV T.G.M. (HEIS, <http://heis.vuv.cz/>):

Holoubkovský potok (dříve též Borecký p.) pramení 2,5 km s. od Strašic ve výšce 605 m n. m., protéká po okraji Svojkovic J od území bezprostředně dotčeného záměrem, ústí zprava do Klabavy v Rokycanech v 356 m n. m. Vodohospodářsky významný tok, mimopstruhová voda, čistota vody II.-III.

Voldušský potok – pramení na j. svahu Brna ve výšce 550 m n. m., protéká obcí Volduchy S od zájmového území a ústí zprava do Klabavy v nádrži Klabava v 350 m n. m. Pstruhová voda.

Borecký rybník – průtočný rybník 2,5 km SV od Rokycan na Holoubkovském p. a jeho pravém přítoku, rozloha cca 14,7 ha, využívaný ke sportovnímu rybářství.

Pravostranný přítok Holoubkovského p. pramení S od Svojkovic, je částečně sveden do příkopu podél dálnice D5 (křížuje ji v místě služebního sjezdu SÚS), napájí malý rybník na Z okraji lesa Lopatárna („Boreček“) a ústí v zátopě rybníka Borek do Holoubkovského p.

Hladina podzemní vody v trase komunikace zatím není podrobněji známa, nicméně na základě terénní rekognoskace se v okolí trasy nevyskytují viditelná zamokřená místa s vysokou hladinou podzemní vody, která by výrazněji komplikovala zakládání staveb apod.

K infiltraci srážek dochází v celém povodí, zejména pak na elevacích bez pokryvu hlinitých deluvií. Generální směr proudění podzemní vody je určován především morfologií (sklonem terénu) a průběhem puklinových systémů (tektonickým porušením) v podložních horninách.

C.II.7 Flóra, fauna a ekosystémy**Obecná charakteristika flóry a vegetace řešeného území**

Podle regionálního fyto geografického členění náleží řešené území do oblasti mezofytika, do obvodu českomoravského mezofytika a k fyto geografickému okrsku 31a Plzeňská pahorkatina.

Z hlediska biogeografického členění leží řešené území na hranici reprezentativní plochy Plzeňského bioregionu - 1.28 (Culek et al., 1996). Potenciální vegetaci ve vyšších polohách tvoří acidofilními bučiny (*Luzulo – Fagetum*), v nižších polohách acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*). Řešené území přitom svou mezoklimatickou polohou (~ 400 m n.m. při úpatí chladnější vrchoviny) leží v přechodné zóně těchto dvou jednotek.

C.II.8 Krajina a krajinný ráz

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

Klíčovými charakteristikami, které v daném území spoluvytvářejí krajinný ráz, jsou **reliéf** (přírodní charakteristika) a **způsob využití krajiny**, resp. podíl, struktura a měřítko jednotlivých typů využití (tzv. „*land use*“ – jedná se o komplexní charakteristiku, kde prakticky nelze oddělit přírodní-kulturní-historickou složku). V bližším okolí řešené lokality se jedná o krajinu zemědělsky využívanou, širší okolí je zalesněno a rozkládají se zde přírodní parky Radeč a Trhoň (**Obr. 9 a 10**).

Stopy nejstaršího osídlení Rokycanské kotliny pochází již z **doby kamenné** (např. doklady z vrchu Žďár cca 1,5 km J od řešeného území). Předhistorické osídlení však nemělo trvalý charakter, etapy kolonizace se střídaly s přestávkami i několika staletí. Rozmach osídlení Rokycan a okolí, soustavné využívání a odlesnění krajiny lze datovat zřejmě až do 12. století. Hlavní činností, která v té době vytvářela téměř dnešní krajinu, bylo zemědělství. Vrcholně a pozdně středověká krajina se zřejmě již příliš nelišila od stavu v 18. století či od dnešní podoby (viz **Obr. 9**).

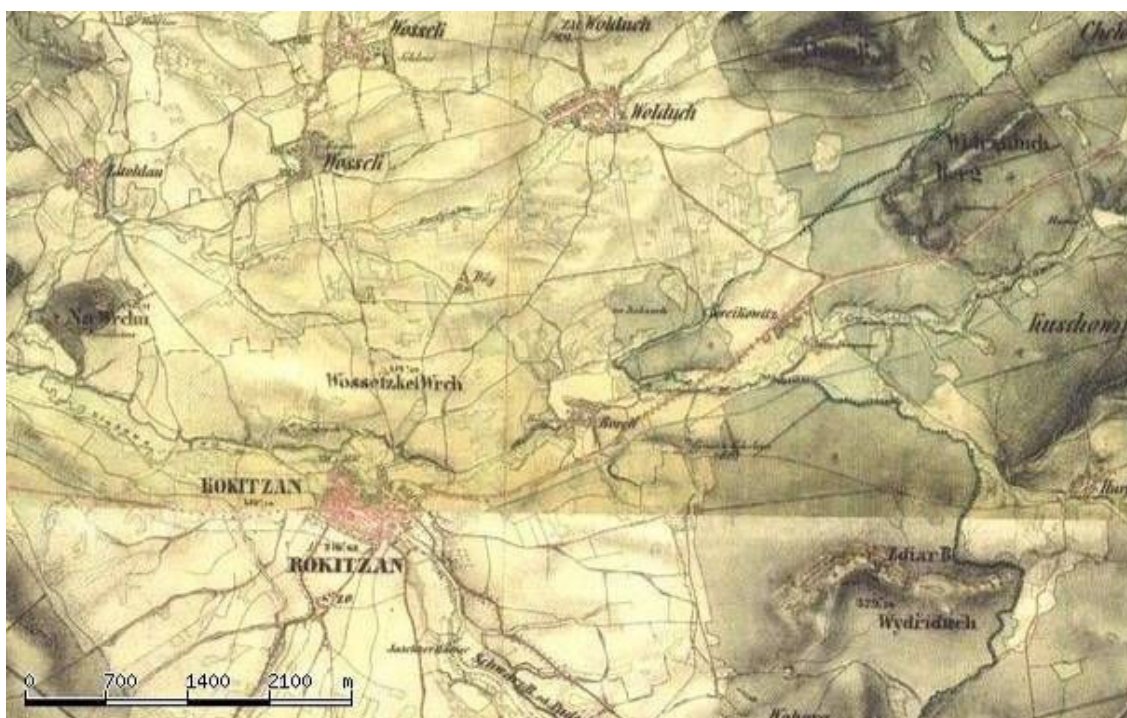
Podle Krajinářského hodnocení území Plzeňského kraje (Sklenička et al. 2004, podrobněji viz http://mapy.kr-plzensky.cz/arcims/parky_hodnoceni/viewer.htm) lze území jižně od dálnice D5 charakterizovat převážně jako **krajinu přeměněnou**, jižně od D5 jako **krajinu kulturní**; v obou případech je **estetická hodnota zájmového území hodnocena jako průměrná**. Jde o běžně osídlenou kulturní krajinu využívanou převážně k zemědělství, v poslední době rovněž (zejména v souvislosti s dálnicí) k účelům a aktivitám průmyslovým a logistickým.

Zvýšenou estetickou hodnotu má podle uvedeného hodnocení bezprostředně sousedící relativně přírodní krajina přírodních parků Trhoň a Radeč a údolí Holoubkovského potoka mezi nimi. Jižním okrajem PŘP Radeč nicméně již prochází dálnice D5 (mezi vrchy Chlum a Vydřiduch).

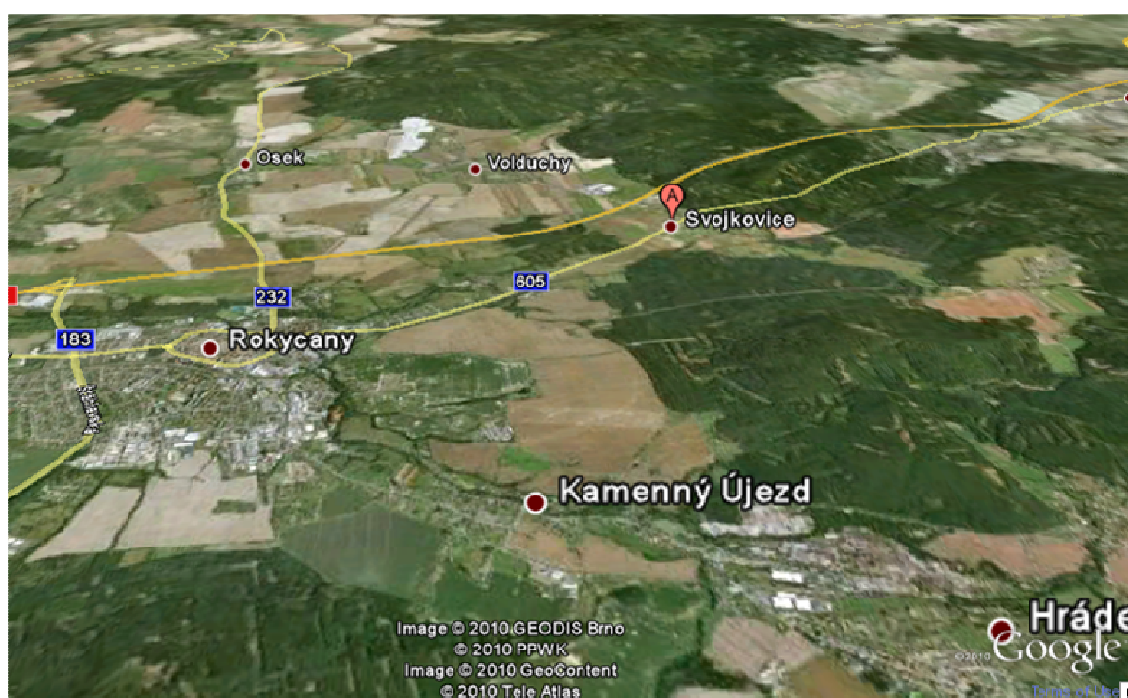
C.II.9 Obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky

Obyvatelé dotčeného území jsou v daném případě nezanedbatelným faktorem pro hodnocení vlivů. Navrhovaná MÚK Svojkovice a přeložka silnice III/2323 neprochází přímo přes obydlená území, ale její vliv se na okolních obcích projeví. Hodnoceny byly obce Svojkovice, Volduchy, Holoubkov a Březín u Rokycan.

Realizace MÚK Svojkovice přinese pokles intenzity dopravy na silnici II/605 v úseku MÚK Rokycany – MÚK Mýto a tím se příznivě projeví ve městě Rokycany a obcích Svojkovice a Holoubkov. Zvýšení intenzity na silnici II/2353 bude velmi mírné. Důležitým přínosem MÚK Svojkovice bude, že zbaví předmětný úsek silnice II/605 nákladních vozidel směřujících z/na dálnici D5.



Obr. 9. Mapa okolí řešeného území z období prvního vojenského mapování (1764-1768). © 1st Military Survey, Section No. 174, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna, © Laboratoř geoinformatiky Univerzita J.E. Purkyně, © Ministerstvo životního prostředí ČR.



Obr. 10. Šikmý letecký (3D) pohled na řešené území od jihu. Krajina v okolí Rokycan je silně ovlivněna zemědělskou činností, na východní straně zájmového území se rozkládají lesní komplexy (přírodní parky Radeč a Trhoň). Zdroj: Google Earth, © Google, © Tele Atlas, satelitní snímek © GeoEye.

Celkově lze konstatovat, že po realizaci MÚK Svojkovice dojde k přesunu velké části dopravy přes tuto MÚK na dálnici D5. Dojde k výraznému zklidnění obce Svojkovice převedením dopravy ze stávající silnice III/2323 na nový nájezd na MKÚ a snížení celkové zátěže silnice II/605. Částečně naroste doprava v jižní části obce Volduchy a dojde v souvislosti s poklesem dopravy na silnici II/605 ke snížení zátěže obcí Borek a Holoubkov.

Obyvatelé těchto obcí by měli být realizací plánované MKÚ **dotčeni převážně pozitivně**. V obci Volduchy, kde je vliv v jižní části obce **mírně negativní**, jsou navržena opatření, která by měla tyto vlivy eliminovat.

Předpoklad odvedení části silniční dopravy z obcí umožňuje jejich zklidnění a tím i přímý pozitivní dopad na obyvatele, kteří jsou v současnosti do různé míry vystaveni silnému provozu (převážně pouze projíždějících) vozidel a souvisejícím negativním jevům životního prostředí – prašnost, hluchost, bezpečnost silničního provozu apod.

Kromě hlukové expozice je třeba uvažovat i **samotnou intenzitu dopravy** v centrálních částech obcí, případně související lokální znečištění ovzduší (např. nepříjemné **pachové emise** ze spalovacích motorů či **prašnost**). Stávající intenzita nepochybně způsobuje i ohrožování **bezpečnosti silničního provozu** (provoz v místech s větší intenzitou přecházejících chodců či pohybem dětí apod.). Všechny tyto negativně vnímané dopady lze obecně shrnout jako **narušení faktorů pohody**.

Co se týká hmotného majetku, nenavrhují se žádné demolice stávajících objektů.

Z hlediska památkové ochrany (viz též **kap. C.I.1**) záměrem **nebudou dotčeny** žádné nemovitě **kulturní památky, památkové zóny** či jiné **památkové objekty**.

C.III CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Na základě výše uvedených charakteristik životního prostředí a dalších údajů lze životní prostředí v území dotčeném záměrem a jeho okolí hodnotit jako **obecně spíše příznivé**, nicméně **v přilehlých obcích dochází k zatížení hlukem z dopravy**. Zvláště v jižní části obce Volduchy (v okolí průmyslové zóny) jsou hodnoty hlukového zatížení mírně nadlimitní. Ostatní okolní obce limity hlukové ani imisní zpravidla nepřekračují.

Jedním z cílů hodnoceného záměru je odvedení části dopravy z okolních obcí (Svojkovice, Volduchy, Holoubkov, Borek u Rokycan) směrem na dálnici D5, mimo sídla. Očekávané kladné a záporné vlivy samotného záměru jsou hodnoceny v následující **části D**.

Širší okolí zájmového území je pod dlouhodobým vlivem lidské (především zemědělské) činnosti, nicméně se jedná o harmonickou kulturní krajinu s dosud zachovalými fragmenty přírodních a přírodě blízkých biotopů či ekosystémů, které se vyskytují především v údolích vodních toků a v lesních komplexech. V širším okolí se vyskytují přírodovědecky hodnotné lokality (např. PR Žďár, PP Niva u Volduch, PP Zavírka, EVL Osek – rybník Labutinka), které poukazují na zachovalost zdejších podmínek a přírodních procesů. Lze důvodně předpokládat, že přírodní prostředí **není neúnosně zatížené žádnými zásadními negativními vlivy**.

Rovněž po stránce dalších hodnocených složek životního prostředí (ovzduší, podzemní a povrchové vody, půda, geofaktory životního prostředí, památky apod.) má dotčené území **dostačnou schopnost snášet eventuální zátěž**, ať již dočasnou (způsobenou výstavbou) či trvalou, související s provozováním uvažovaného záměru.

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

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

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

Zásadním očekávaným kladným vlivem záměru na obyvatelstvo ve vlastním území hodnoceného záměru je **odlehčení dopravní zátěže na silnici II/605** v úseku MÚK Rokycany – MÚK Mýto, čímž je dosaženo pozitivního působení v městě Rokycany a obcích Svojkovice a Holoubkov. Podle dopravního modelu (CityPlan 2010) se po zprovoznění MÚK Svojkovice předpokládá v roce 2015 v úseku Rokycany – Svojkovice pokles dopravy o cca 650 vozidel / 24 hod (zahrnuje také průjezdy centrem Rokycan), v úseku Svojkovice – Holoubkov – Mýto to může být pokles dokonce až o 1950 vozidel / 24 hod oproti nulové variantě!

Ještě výraznější poklesy intenzity dopravy oproti nulové variantě model předpovídá pro rok 2035 (v popsáných úsecích až o 850, resp. 2340 vozidel / 24 hod^{*}. Toto snížení je **pro obě varianty provozu MÚK** (tedy při zprovoznění přeložky silnice II/232 i bez ní) víceméně **srovnatelné**, pouze v případě realizace této přeložky dojde k poněkud menšímu poklesu průjezdů po II/605 ve Svojkovicích (var. A – pokles o 860, var. B – pokles o 560 vozidel / 24 hod.

Méně významný **pokles intenzity** se očekává také **na stávající silnici II/232** (Rokycany – Osek – Březina). V případě realizace samotné MÚK (**varianta A**) je např. v obci Osek počítán pokles intenzity až o 200 vozidel / 24 hod v roce 2015, resp. cca 250 vozidel / 24 hod v roce 2035. V případě souběžného zprovoznění přeložky silnice II/232 (**varianta B**) by ovšem byl pokles výhledové dopravní zátěže pro roky 2015 a 2035 v Oseku mnohem markantnější (až 3.600, resp. až 4.100 vozidel / 24 hod). K okrajovému snížení hustoty dopravy dojde také na silnici III/2321 (Rokycany – Volduchy), a to řádově o 150–200 vozidel / 24 hod (závislost na variantě a výpočtovém roku přitom zde není významná).

Naproti tomu lze očekávat určité **zvýšení intenzit provozu na silnici III/2323** (dopravní model predikuje především zvýšení na příjezdu od D5 do Volduch), a **také na silnici III/2328** (úsek Volduchy – Březina). Míra zvýšení intenzity provozu zde závisí na případné realizaci přeložky silnice II/232. **Ve var. A** (MÚK bez přeložky II/232) se očekává toto navýšení až o 530 (III/2323), resp. o 370 (III/2328) vozidel / 24 hod. **Ve var. B** (MÚK + přeložka II/232) je toto navýšení cca o třetinu mírnější – o 390 (III/2323), resp. o 190 (III/2328) vozidel / 24 hod. V obou případech předpokládá model pro rok 2015 vyšší intenzity než pro rok 2035. Tento jev lze podle autorů dopravně inženýrských podkladů vysvětlit pravděpodobně změnami v nabídce komunikační sítě mezi nulovou variantou roku 2015 a nulovou variantou roku 2035 (např. jižní obchvat Rokycan, vedení silnice II/232 mezi Březinou a Újezdem u Svatého kříže apod. – Ing. P. Sůkenník, pers. comm.).

* Zde je třeba upozornit, že se jedná spíše o důsledek nenavýšení předpokladu pro nulovou variantu v r. 2015 příslušným koeficientem pro r. 2035 (relativní pokles), než o další (absolutní) snížení počtu vozidel.

Popsané zvýšení vyvolané dopravní zátěže může v některých úsecích může znatelně změnit podmínky v území, zejména hlukovou zátěží (viz **kap. D.I.3** – vliv na hlukovou situaci).

Důležitým přínosem MÚK Svojkovice bude, že zbaví předmětný úsek silnice II/605 nákladních vozidel směřujících z/na dálnici D5. V případě, že bude realizována také přeložka silnice II/232, bude dalším přínosem výrazný pokles intenzit na původní silnici II/232 Rokycany-Osek-Březina. Obce Osek a Březina tak budou zbaveny tranzitující dopravy a město Rokycany získá benefit v poklesu intenzit v severní části městského okruhu. Zároveň však nedojde k tak výraznému nárůstu dopravy přes obec Volduchy, jako v případě, že přeložka II/232 nebude realizována („provozní varianta B“ – viz **část E** tohoto oznámení).

Ostatní vlivy na antropogenní systémy (mj. i s ohledem na současnou strukturu a využívání území, územní a krajinné plánování, dopravní obslužnost, nabídku či kvalitu služeb apod.) se předpokládají pouze zanedbatelné.

Z hlediska kvality ovzduší a s ním související ochrany lidského zdraví se celé širší okolí záměru nachází v relativně čisté oblasti, očekává se, že celková imisní situace se vlivem realizace záměru prakticky nezmění, nehrozí v lokalitě u posuzovaných znečišťujících látek překračování imisních limitů. Vlivy na kvalitu ovzduší jsou podrobněji rozebrány v následující **kap. D.I.2**.

Po dobu výstavby budou okolní antropogenní systémy vystaveny různým rušivým vlivům (dopravní omezení, zvýšený pohyb techniky, prach, hluk, eventuelně i vibrace, atd.). Lze proto očekávat určité narušení faktorů pohody místních obyvatel. Tento dopad by však měl být jen krátkodobý a měl by být v co největší míře minimalizovaný organizačními opatřeními a běžnými technickými prostředky (úprava pracovní doby, pracovní nasazení, trvalý pořádek na stavbě, např. skrápění pracovní plochy v době sucha atd.).

Realizací záměru lze očekávat **převážně kladné vlivy na obyvatelstvo** dotčeného území. Po vybudování mimoúrovňové křižovatky silnice II/2323 s D5 u Svojkovic dojde v celém území **s výjimkou části obce Volduchy** k poklesu intenzit dopravy. Tomu bude odpovídat i pokles imisní a hlukové zátěže v bezprostředním okolí komunikací, kterých se tento pokles bude týkat. Velká část dopravy ze silnice II/605 bude převedena na dálnici D5, to povede ke zvýšení celkových imisí a hluku v okolí dálnice, tedy převážně mimo obydlené lokality.

V obci Volduchy dojde v jižní části k mírnému zvýšení imisí (o cca 25%) a hlukového zatížení, které bude v některých případech překračovat hodnoty hygienických limitů pro hluk v chráněném vnějším prostoru staveb. V **kap. D.IV** jsou proto navržena opatření, který mají tyto nepříznivé vlivy co nejvíce eliminovat.

Na základě uvedených skutečností lze hodnotit **celkový vliv záměru na obyvatelstvo a antropogenní systémy** včetně sociálně ekonomických vlivů jako **převážně středně významný – kladný**, pouze lokálně **málo až středně významný – záporný**, a to při **malé míře nejistoty**.

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Pro záměr byla vypracována Rozptylová studie (**Příl. H.III.2**). Ze škodlivin emitovaných do ovzduší ve výfukových plynech automobilů byly hodnoceny látky charakteristické pro automobilový provoz – oxidy dusíku, tuhé znečišťující látky (TZL) a uhlovodíky (CxHy). Jako karcinogen skupiny 1 je hodnocen zástupce skupiny těkavých organických látek (VOC) benzen.

Hodnocena byla imisní situace v okolních obcích: Svojkovice, Volduchy, Holoubkov a Borek u Rokycan.

Po realizaci záměru poklesnou v okolí silnice II/605 ve Svojkovicích imisní příspěvky sledovaných látek zhruba o 25 %. Výrazně se sníží imisní zatížení okolí stávající komunikace III/2323, ze které bude převážná část dopravy převedena na nový nájezd na MÚK Svojkovice.

Imisní příspěvky dopravy ve všech posuzovaných variantách budou výrazně pod hodnotami imisních limitů a ani v součtu s imisním pozadím v lokalitě nedochází a **nebude docházet k překračování těchto limitů.**

V roce 2035 budou imisní příspěvky i přes zvýšení intenzity dopravy nižší než v roce 2015, nárůst dopravy bude kompenzován snižováním emisních faktorů nových vozidel a zlepšením skladby vozového parku.

Po realizaci záměru se v obci Volduchy v okolí silnice III/2323 v jižní části obce imisní příspěvky sledovaných látek mírně zvýší (cca o 25 %), v západní části obce dojde naopak k mírnému snížení imisní zátěže. Rozdíl mezi variantami A a B není výrazný, příznivěji se bude situace vyvíjet po zprovoznění obchvatu silnice II/232 (varanta B).

Imisní příspěvky dopravy ve všech posuzovaných variantách budou výrazně pod hodnotami imisních limitů a ani v součtu s imisním pozadím v lokalitě nedochází a **nebude docházet k překračování těchto limitů.**

V roce 2035 budou imisní příspěvky i přes zvýšení intenzity dopravy nižší než v roce 2015, nárůst dopravy bude kompenzován snižováním emisních faktorů nových vozidel a zlepšením skladby vozového parku.

Po vybudování MÚK se v Holoubkově v okolí silnice II/605 imisní příspěvky sledovaných látek sníží asi o 25 %, v okolí této silnice ve směru na Mýto se sníží až o polovinu.

Imisní příspěvky dopravy v obou posuzovaných variantách budou výrazně pod hodnotami imisních limitů a ani v součtu s imisním pozadím v lokalitě nedochází a **nebude docházet k překračování těchto limitů.**

V roce 2035 budou imisní příspěvky i přes zvýšení intenzity dopravy nižší než v roce 2015, nárůst dopravy bude kompenzován snižováním emisních faktorů nových vozidel a zlepšením skladby vozového parku.

Po realizaci záměru v okolí silnice II/605 v Borku poklesnou imisní příspěvky sledovaných látek zhruba o 20 %. Pokles ve variantě B (po vybudování přeložky silnice II/232) bude nižší, rozdíly mezi variantou A a B však nejsou výrazné.

Po vybudování mimoúrovňové křižovatky silnice II/2323 s D5 u Svojkovic dojde v celém území s výjimkou části obce Volduchy k poklesu intenzit dopravy. Tomu bude odpovídat i pokles imisní zátěže v bezprostředním okolí komunikací, kterých se tento pokles bude týkat. Velká část dopravy ze silnice II/605 bude převedena na dálnici D5, to povede ke zvýšení celkových imisí v okolí dálnice, tedy převážně mimo obydlené lokality.

Z uvedených skutečností lze hodnotit **celkový vliv na ovzduší a klima jako méně významný** (celková kvalita ovzduší nebude záměrem významně ovlivněna, pouze se změní distribuce imisní zátěže) a to při **malé míře nejistoty**. Lokálně však dojde ke zlepšení kvality ovzduší v sídlech.

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Podle hlukové studie (Příl. H.III.3) je v zájmovém území hladina akustického tlaku ve venkovním prostředí pod dominantním vlivem stávajících dopravních intenzit na komunikaci III/2323 a II/605. Již v současné době překračují hodnoty v některých vybraných referenčních bodech přípustný hygienické limity dané NV 148/2006 Sb. Konkrétně se jedná o tyto limitní hodnoty:

- limit pro hluk z automobilové dopravy pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB, pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB;
- limit pro hluk z automobilové dopravy pro chráněný venkovní prostor pro denní i pro noční dobu $L_{Aeq,T} = 60$ dB.

Po období výstavby bude okolí vystaveno časově proměnlivému vlivu zvýšeného pohybu stavební techniky (možnost krátkodobého zvýšení hladiny hluku, vznik vibrace, atd.). Tento vliv by měl být však jen **krátkodobý** a měl by být míře **minimalizovaný dostupnými prostředky** (úprava pracovní doby, nasazení techniky atd.). Neočekává se, že by provádění stavby způsobilo závažné narušení akustické situace či dalších fyzikálních charakteristik v dotčeném území.

Pro dobu provozu MÚK Svojkovice a nové trasy III/2323 bylo provedeno **hodnocení výhledové akustické situace (příl. H.III.3)**, a to pro roky 2015 a 2035. Hodnoceny byly dvě varianty:

- A: s MÚK Svojkovice a bez přeložky II/232
- B: s MÚK Svojkovice a přeložkou II/232

Popis vybraných referenčních bodů a podrobnější výsledky jsou uvedeny v příložené hlukové studii (Příloha H.III.3). Z hlukové studie vyplývají následující nejdůležitější výsledky:

Převedením velké části dopravy na dálnici D5 dojde v nejbližších ovlivněných obcích k poklesu intenzit dopravy po komunikacích procházejících těmito obcemi a tím i ke **snížení celkové hlukové zátěže**. **Výjimkou je v tomto směru pouze obec Volduchy**, kde se realizace záměru projeví nárůstem dopravy na páteřní komunikaci procházející obcí (silnice III/2323 a její pokračování severním směrem III/2328) a tím také ke zvýšení hlukové zátěže v denní i v noční době. Nárůst hluku v porovnání s nulovou variantou se pohybuje **ve variantě A kolem 1,1 dB**, u silnice III/2328 **až o 2,5 dB**. Po zprovoznění přeložky silnice II/232 (**varianta B**) **bude tento nárůst znatelně nižší**. V ostatních částech obce, zejm. v západní části a kolem silnice III/2324, dojde k mírnému zklidnění. Po zprovoznění obchvatu silnice II/232 dojde i v těchto místech k dalšímu **snížení hlukové zátěže**, ve srovnání s nulovou variantou někde **až o jednotky dB**.

Situaci kolem silnice III/2328 (zvýšení intenzity průjezdů mezi Volduchy směrem a Březinou) lze řešit dopravním omezením, které by zakázalo průjezd touto komunikací pro těžká auta (nad 3,5 t). V takovém případě bude hluk v okolí této silnice pod limitními hodnotami, přesunutí této nákladní dopravy na silnici přes Osek zvýší v západní části Volduch hluk jen mírně a stále zůstane pod hodnotami pro nulovou variantu (viz Hluková studie – Příl. H.III.3, Tabulka 7).

Navýšení tranzitu přes Volduchy (zejména v J části obce) je řešitelné pouze odklonem dopravy mimo Volduchy, což znamená např. napojení dálničního sjezdu na silnici 2323 západně od Volduch cca 2,5 km od MÚK, tedy *de facto* vybudování obchvatu Volduch ve směru na Osek.

Na základě uvedených skutečností hodnotí zpracovatel Oznámení **celkový vliv záměru na hlukovou situaci jako středně významný**. Celkově se realizace záměru projeví v území příznivě, převedení významného podílu dopravy na dálnici povede k celkovému snížení hlukové zátěže v obytných lokalitách v hodnoceném území.

Další fyzikální a biologické charakteristiky v řešeném území nebyly v rámci posuzování shledány jako relevantní. Např. z hlediska vibrací lze na základě zkušeností s obdobnými projekty považovat za rozhodující hlavně technické řešení a technický stav komunikací. V případě nově budované silnice, podléhající současným jakostním i technickým standardům, nelze očekávat významnější změny stávající situace v území. Biologické charakteristiky lokality jsou řešeny v **kap. D.I.7.**

D.I.4 Vlivy na podzemní a povrchové vody

Podzemní vody

Výstavbou MÚK a navazujících komunikací lokálně dojde ke **snížení infiltrace srážkových vod do podzemních vod** (zpevnění povrchu komunikací), což však lze zčásti zmírnit provedením zasakovacích příkopů či rekultivací dílčích úseků dnešní komunikace (umožnění infiltrace v místech dnes pokrytých nepropustným povrchem). Množství srážkových vod, které budou odváděny z povrchu komunikace, nebylo zatím stanoveno (mj. i vzhledem k danému stupni PD – studie). Teoretické množství lze odhadovat na základě prostého vynásobení roční průměrné výše srážek (685 mm), délky (cca 1,5 km) a šířky komunikace (zpevněný povrch max. 9,5 m). Podélné odvodnění komunikace příkopy nicméně do určité míry umožňuje zasakování do terénu, takže množství odváděných povrchových vod bude odpovídacím způsobem nižší.

Vliv záměru na kvalitu vod je možné očekávat nejspíše v souvislosti se smyvem znečišťujících látek z povrchu komunikace (vznik srážkových odpadních vod potenciálně znečištěných především úkapy ropných látek). Lze jen obecně předpokládat, že znečištění úkapy ropných látek se bude vlivem modernizace automobilů postupně snižovat.

Vzhledem k tomuto faktoru a rozsahu dotčených ploch v poměru k celkovému dotčenému povodí je možno za běžných situací celkově očekávat pouze **málo významné ovlivnění podzemních vod**, a to s ohledem na analogické záměry jen **s relativně malou mírou nejistoty**. Významnější ovlivnění podpovrchových vod je možno teoreticky předpokládat maximálně **při mimořádných havarijních situacích**, kdy by do okolí komunikace mohly uniknout ropné látky, případně jiné látky přepravované po komunikaci, a následně by došlo i k jejich proniknutí do podzemních vod. Tato možnost je však **víceméně hypotetická** (mj. vzhledem k činnosti integrovaného záchranného systému se určitě nejedná o běžné situace) a lze se oprávněně domnívat, že **případné riziko lze dostatečně eliminovat** včasným provedením příslušných opatření. Přesto nelze toto riziko zcela pominout.

S ohledem na přetrvávající určitou nejistotu jsou v **kap. D.IV** navrhována preventivní opatření s cílem minimalizovat množství povrchově odtékajících srážkových vod z komunikace (nezpevněné příkopy a další opatření pro posílení retenční schopnosti).

Povrchové vody

Možné vlivy na povrchové vody – vodní toky a nádrže - nejsou očekávány, jelikož trasa přeložka III/2323 a MÚK Svojkovice nebude přetínat žádnou významnější vodoteč. Celkový vliv na vodu hodnotit lze hodnotit jako **málo významný**.

D.I.5 Vlivy na půdu a půdní fond

Záměr předpokládá nové vedení silnice III/2323 ve zcela nové trase. Celková délka navržené trasy je uvedena v **kap. B.I.2**. S novým vedením přeložky v celkové délce cca – 1,55 km

souvisí zábory ploch ZPF. V naprosté většině půjde o zábory trvalé. **Rozsah záboru ZPF** či objem zemních prací (skrývky, náspy apod.) **není pro záměr** (ve stupni studie) **dosud stanoven**, ani není známo, zda bude stávající trasa silnice III/2323 (nebo její část) následně rekultivována. Pro alespoň přibližnou představu lze z mapových podkladů v PD velmi zhruba **odhadovat změnu využití ploch v rozsahu ~ 7 ha**.

Ze základních údajů stavby lze dále odvodit, jaký trvalý zábor bude nezbytný k realizaci MÚK a napojení na stávající silniční síť (vynásobením předpokládané průměrné šířky komunikací a jejich délky): Nová komunikace je navrhována v šířce stavebního povrchu necelých 10 m (technická kategorie S9,5). K tomu je nutno připočítat v průměru cca 2–3 m zábor na svahování (náspy, zářezy) a podélné odvodnění (příkopy), tj. celková **průměrná šířka koridoru záboru** lze odhadovat na **cca 12 m**. **Nová trasa silnice III/2323** je navržena v délce 1,55 km, délka jednotlivých větví křižovatky včetně připojovacích a odpojovacích pruhů na dálnici D5 může dosáhnout dalších cca 2 km. Celková délka všech komunikací je tak **cca 3,5 km**.

Z výše uvedeného lze odhadovat zábor cca 4,2 ha pro samotné komunikace, zbývající rozlohu cca 3 ha představuje mezilehlý prostor uvnitř „osmičky“, tj. obklopený větvemi křižovatky. V dalších stupních projektování bude nutné upřesnit celkové bilance záborových ploch a případně je doplnit o plochy určené k rekultivaci. Pro pozemky, které jsou součástí zemědělského půdního fondu, bude nutno požádat o udělení souhlasu s odnětím ze ZPF podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF.

Půdy, které se nacházejí v dotčeném území, jsou převážně průměrně či podprůměrně produkční (III. a IV. třída ochrany ZPF), zčásti velmi málo produkční (V. třída ochrany). Pouze zcela okrajově (v údolí přítoku Holoubkovského potoka) jsou zastoupeny půdy nadprůměrně produkční (II. třída ochrany). V tomto směru lze vliv zastavení považovat za velmi málo významný. Ohrožení půd kontaminací v době výstavby a provozu (např. splachy znečišťujících látek ze silnice, případně v důsledku eventuální havarijní situace) lze považovat za nízké a srovnatelné se stávajícím stavem v okolí ostatních komunikací.

Pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou ovlivněny. Vzhledem k liniovému charakteru stavby, obecně nižší bonitě dotčených zemědělských půd (případně možnosti částečné rekultivace stávajícího tělesa) se nepředpokládá významné ovlivnění půd a půdního fondu. **Celkový vliv na půdu a půdní fond lze hodnotit jako málo významný, s nízkou mírou nejistoty.** V **kap. D.IV** jsou přesto navržena opatření k minimalizaci a kompenzaci vlivů na půdní fond.

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

Záměr ve většině délky budované komunikace a MÚK zasahuje do horninového prostředí spíše okrajově. Ovlivnění geomorfologických charakteristik se tedy **očekává jen v lokálním měřítku**, hlavně v místech rozsáhlejších terénních úprav (zářezy, náspy a svahování tělesa komunikace). Záměr nemá pozorovatelný vliv na neobnovitelné přírodní zdroje (s výjimkou půdního pokryvu, jak je popsáno v **kap. D.I.5**).

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

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

Dotčené pozemky jsou v drtivé většině pole, tzn. **nedojde** k významnější **likvidaci vegetace**.

Na základě jednorázového orientačního průzkumu lze konstatovat, že **nebudou ovlivněny žádné přírodě blízké fytoocenózy** (zastoupena jsou převážně synantropní či ruderální společenstva). Okrajově dotčen může být pouze jediný segment přírodě blízké vegetace (fragment listnatých lesů sv. *Carpinion* s dubem letním, habrem obecným a hlohy, avšak bez zaznamenaného výskytu význačných druhů rostlin. Hodnocená MÚK a navazující komunikace nevyžadují s ohledem na zemědělské využití krajiny zásahy do dřevin rostoucích mimo les, záměr si pravděpodobně nevyžádá kácení dřevin (snad jen s výjimkou výsadeb na tělese dálnice).

V zájmovém prostoru stavby nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné či vzácné druhy **rostlin ani živočichů** vyskytují se zde pouze běžné, plošně rozšířené druhy, jejichž populace nebudou zábořem části biotopů nijak ohroženy. **Ovlivnění fauny a flóry** lze vzhledem k celkově nízké přírodní hodnotě území považovat **za nevýznamné**.

Ekologická stabilita a ÚSES

Realizace záměru sníží celkovou ekologickou stabilitu v území jen málo, hlavně díky liniovému charakteru komunikace a s ohledem na převažující vedení po intenzivně zemědělsky využívaných pozemcích. Užívaná stupnice ekologické stability přitom hodnotí zastavěné plochy nulovým stupněm ekologické stability (SES = 0), orná půda má stupeň SES = 1, travní porosty SES = 2, kulturní lesní porosty SES = 3, přírodě blízké lesní porosty SES = 4, přírodní lesy SES = 5).

V řešeném území se nevyskytují skladebné části územních systémů ekologické stability a prakticky celá trasa přeložky silnice a MÚK v daném území se nachází na orné půdě se stupněm ekologické stability 1 (plochy velmi málo stabilní) až 2 (málo stabilní – kulturní travní porosty).

Z pohledu výše uvedených skutečností lze konstatovat, že **celkový vliv na ekosystémy je málo významný**, a to **s relativně nízkou mírou nejistoty**.

D.I.8 Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Záměr je, kromě MÚK, liniovou stavbou, která povede krajinou v přibližně stejném směru jako stávající komunikace III/2323. Výraznější stavbou v krajině bude stavba MÚK Svojkovice.

Lze předpokládat, že **nedojde k ovlivnění sídelní struktury záměrem**, neboť záměr se nachází mimo lidská obydlí. Širší okolí je dlouhodobě osídlené a plošně využívané území, v němž i v současnosti koexistují lidská sídla i komunikace.

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

Potenciálně dotčený nemovitý majetek představují s výjimkou dotčených zemědělských pozemků (viz **kap. D.I.5**) pouze komunikační těleso a část jeho zařízení (např. mostky, propustky – část trasy určena k rekultivaci), které se nacházejí na pozemcích ve správě investora (tzn. ŘSD). Nepředpokládá se, že by realizací záměru mělo dojít k citelné majetkové újmě jiných subjektů.

Stavbou přeložky a MÚK nebudou územně dotčeny či jinak zasaženy žádné evidované kulturní či historické památky.

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

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

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

- **Vlivy vyvolané záměrem** v žádném případě **nemohou dosahovat za hranice ČR**. Rozsah vlivů lze prakticky u všech uvedených složek charakterizovat jako lokální (maximálně v okruhu několika nejbližších km).
- S ohledem na výše uvedená fakta a zejména vzhledem k výsledkům hlukové studie v přílohách tohoto Oznámení **nelze s maximální výpovědní hodnotou vyloučit pozorovatelné ovlivnění veřejného zdraví**, či případně **trvalého narušení faktorů pohody**. Vlivy na hlukovou situaci, konkrétně v obci Volduchy, nicméně nejsou důsledkem samotného záměru, ale jeho kumulativního příspěvku ke stávající (již prokazatelně výrazně nadlimitní) situaci.
- Ostatní složky prostředí – klima, ovzduší, včetně imisní situace, povrchové a podzemní vody, půda a horninové prostředí, přírodní zdroje, ekosystémy, fauna, flóra, krajinu a krajinný ráz) **nebudou záměrem** v předložené podobě a rozsahu **závažně či nadlimitně dotčeny**.
- **Pro většinu vyhodnocených středně významných nežádoucích vlivů** (a také vlivů malé intenzity, u nichž je to účelné a reálné) jsou v dalším textu navržena **preventivní a zmírňující** opatření k jejich eliminaci, omezování či kompenzaci.

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

Rizikovitost a pravděpodobnost havarijních situací či jiných nestandardních stavů lze zčásti odvozovat z analogie dalších obdobných staveb. Většina vlivů běžného provozu na MÚK Svojkovce či silnici III/2323 nejspíše nebude významná, avšak v případě možných havárií (ať už při výstavbě či během provozu) nelze předem zcela vyloučit některé středně významné (zřejmě jen v „katastrofických“ případech).

I v případě možných havarijních situací (lze uvažovat např. lokální únik paliv či provozních kapalin při dopravních nehodách) lze v důsledku záměru navíc uvažovat jen málo nebo středně významné ovlivnění životního prostředí či lidského zdraví. V řešeném území se nenachází environmentálně citlivé oblasti či cenné ekosystémy, které by mohly být dotčeny běžnými haváriemi (dopravní nehody apod.). Vzhledem k umístění stavby v extravilánu (tzn. mimo zastavěné území obcí), mimo ochranná pásma vodních zdrojů apod. nehrozí v důsledku nestandardních situací při provozu stavby ani ovlivnění lidského zdraví.

Jiné (a zejména závažnější) **nestandardní stavy či havárie** znamenající environmentální rizika **nejsou na současné úrovni znalostí předpokládány**.

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

Technická a biologická opatření k prevenci a snižování nežádoucích vlivů

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

- **Maximum výkopových zemin bude využito přímo na lokalitě v rámci stavebních prací či případné rekultivace** úseku silnice III/2323. S přebytečnými zeminami bude nakládáno ve smyslu § 11 zákona o odpadech – přednostní materiálové využití, tzn., že tato skupina odpadů bude využita především k terénním či rekultivačním účelům na vhodné lokalitě (nakládání s těmito odpady a jejich využití zajistí zhotovitel stavby).
- Po vyčíslení předpokládaných trvalých i dočasných záborů ploch a stanovení bilance zemních prací (kterému bude předcházet pedologický průzkum k upřesnění mocnosti skrývaných vrstev) bude příslušný orgán státní správy **požádán o odnětí odpovídajícího rozsahu pozemků ze ZPF**. V příslušném rozhodnutí budou stanoveny podmínky pro hospodárné využití této složky životního prostředí. Zvláště vhodné je využití kvalitnější skryté ornice k případné rekultivaci části úseku silnice III/2323, ev. rozproštění přebytku na přilehlé pozemky apod.
- Vzhledem k poloze části posuzovaného záměru v území se **zvýšenou pravděpodobností archeologických nálezů** (archeologická zóna 1), je třeba počítat v místech zemních prací se **záchranným archeologickým průzkumem**. Na investora se přitom vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků, kde se mu mj. ukládá alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací příslušnému oddělení záchranných archeologických výzkumů, ohlásit okamžitě případný archeologický nálezh při provádění zemních prací, umožnit dohled a záchranný archeologický výzkum odbornému pracovníkovi určené archeologické organizace atd.
- **Ozelenění stavby** (zejména tělesa komunikace) by mělo vzít v úvahu vizuální působení stavby v krajině. V místě MÚK je vhodné preferovat přírodě blízké dřeviny, např. skupinové výsadby autochtonních (stanovištně původních) dřevin a keřů, přeloženou část silnice III/2323 lze doplnit vhodnou výsadbou „silniční aleje“.
- Z důvodu **snížení prašnosti** na přilehlých komunikacích po dobu výstavby bude zajištěno skrápění terénu v případě velké prašnosti při zemních pracích a důsledná očista vozidel vyjíždějících ze stavby na přilehlé veřejné komunikace. Nutná je rovněž pravidelná očista přilehlých veřejných komunikací.
- V rámci stavby je nutno dbát na **dobry technický stav použité techniky** a stavební mechanizace, zejména s ohledem na prevenci znečištění vodních toků a vodních zdrojů. Organizaci práce přizpůsobit tak, aby např. hlučné a prašné práce byly prováděny pouze v denní pracovní době; cílem je maximální zmírňování negativních dopadů na okolí po dobu stavby.
- V rámci stavby bude zajištěno **oddělené shromažďování odpadů** vznikajících při výstavbě (třídění odpadů) a jejich **zneškodňování oprávněnými osobami**. Ve všech stupních PD dbát na zpracování části o odpadech a obalech (dle platných právních norem).

- Během výstavby budou dále dodržovány základní bezpečnostní požadavky, vyplývající z platných předpisů a norem (např. požární ochrana, nakládání s látkami, které by mohly znečišťovat okolí, např. mazivy a pohonnými hmotami, nátěry apod.).
- Hluk z dopravy po silnici III/2323 v jižní části obce Volduchy již teď **překračuje v denní i v noční době hygienický limit pro hluk** z pozemních komunikací 55 dB resp. 45 dB. Tento stav se po realizaci záměru ať ve variantě A nebo ve variantě B pravděpodobně spíše zhorší – hygienické limity budou překračovány, rozdíl proti hodnotě hygienického limitu bude o několik desetin až o 1 dB vyšší. K překračování limitů může docházet také na silnici III/2328 v S části obce (směr na Březinu). Vzhledem k charakteru této komunikace (úzká silnice se značným stoupáním) a faktu, že je možno část dopravy přesměrovat přes Osek, je navrženo **dopravním omezením** na této komunikaci **zakázat průjezd těžkým nákladním vozidlům** a hluk z dopravy tak výrazně redukovat. Podle přiložené hlukové studie poklesne při navrženém dopravním omezení (zákaz vjezdu vozidel na 3,5 t) hluk u této silnice v obou variantách pod hygienické limity. Doprava nákladních vozidel se přesune na silnici III/2323 do Oseku, hluk zde mírně vzroste, ale zůstane pod hodnotami v nulové variantě. I při tomto dopravním řešení bude hluk u silnice III/2323 v Z části Volduch po realizaci záměru nižší než v nulové variantě.
- Modelem předpokládané navýšení tranzitu přes Volduchy (zejména v J části obce) je komplexně a zcela bez negativních dopadů na obyvatelstvo řešitelné pouze odklonem dopravy mimo Volduchy. To lze řešit např. napojením dálničního sjezdu na silnici III/2323 západně od Volduch (cca 2,5 km od MÚK), tedy *de facto* **vybudování obchvatu Volduch** od MÚK ve směru na Osek. Takovéto řešení je vhodné v dalším stupni projektování důkladně zvážit a zkonfrontovat jej mj. se stavem ÚPD dotčených obcí a možnostmi z toho vyplývajícími. Podle vyjádření příslušných stavebních úřadů není ani předkládané projektové řešení v souladu s ÚPD dotčených obcí, a bude tedy třeba řešit **zapracováním MÚK do změn ÚPD obcí Svojkovice, Volduchy i do ÚP města Rokycany**. V případě obchvatu Volduch je nutno zvážit též dopady na ÚP sousední obce Osek.
- Při současném řešení dopravy, bez jejího odklonění mimo obytnou zástavbu obce Volduchy, **nelze venkovní chráněný prostor dotčených staveb efektivně chránit** (např. budováním protihlukových stěn). Další případná technická opatření nejsou reálná, lze proto pouze přikročit k **ochraně vnitřního chráněného prostoru těchto domů** (např. instalací oken zajišťujících jeho účinnou ochranu). Toto řešení jde sice nad rámec platné legislativy, ale v případě stávající hlukové zátěže nelze jiné technické řešení navrhnout. Teoretickou možností dalšího zmírnění dopadů by mohla být snad jen určitá (provizorní) **organizační opatření**, např. dočasný zákaz vjezdu těžkých vozidel do obce v případě, že bude skutečně hrozit předpokládaný nárůst dopravní a hlukové zátěže Volduch (po dobu, než bude zprovozněn nastíněný obchvat). Takováto „nouzová“ řešení lze však zvažovat až na základě vyjádření a podmínek příslušných orgánů ochrany veřejného zdraví.

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

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

Hlavním podkladem pro hodnocení vlivů, zejména pro zpracování hlukové a rozptylové studie, byla **PD v úrovni technické studie 12/2009** (Průvodní zpráva, D PROJEKT PLZEŇ Nedvěď s.r.o. Plzeň). V původní studii byla řešena výstavba MÚK Svojkovice, včetně napojení přeložky silnice III/2323 na silnici II/605.

Byla vypracována **hluková o rozptylová studie**, která řeší záměr ve dvou variantách –
A – MÚK Svojkovice bez přeložky silnice II/232

B - MÚK Svojkovice s přeložkou silnice II/232.

Hodnocení bylo v obou studiích provedeno pro rok 2015 a výhledově pro rok 2035. Při hodnocení byly využity **Dopravně inženýrské podklady** (CITYPLAN spol s r.o., 06/2010).

Výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší byl proveden podle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP výpočtu znečištění ovzduší z bodových a mobilních zdrojů „SYMOS 97“ se zahrnutím Dodatku č. 1 k Metodickému pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP výpočtu znečištění ovzduší z bodových a mobilních zdrojů „SYMOS '97“ (věstník MŽP, částka 4/2003). Tato metodika je referenční metodou pro výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší, která je uvedena v příloze č. 6 bodu 2 nařízení vlády č. 597/2006 Sb. Zpracovatel rozptylové studie je držitelem licence programu SYMOS97v2003, verze 6.0

Pro **hodnocení hluku z automobilové dopravy** byl použit program Hluk+ firmy JpSoft ver. 8.27 profi „Výpočet hladiny hluku ve venkovním prostředí“, licence č. 5202 (RNDr. Miloš Liberko, Mgr. Jaroslav Polášek). Program Hluk+ byl autorizován pro použití v hygienické službě rozhodnutím hlavního hygienika ČR ze dne 20.11.1991. Algoritmy výpočtu hluku vycházejí z Metodických pokynů a z novelizované metodiky pro výpočet hluku z dopravy z roku 2005.

Pro hodnocení vlivů stavby na krajinný ráz byly použity jednak letecké snímky a 3D model terénu v aplikaci GoogleEarth, především však osobní terénní návštěvy zájmového území, při nichž byly posuzovány krajinné scény a vizuální vztahy (očekávané projekce stavby) v daném místě. Byly přitom využity zkušenosti členů zpracovatelského kolektivu z posuzování vlivů obdobných staveb na krajinný ráz.

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

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

Možné nedostatky ve znalostech o území byly cíleně snižovány aktivní rešerší a podrobným rozbořením dostupných podkladů (mj. ÚPD dotčených obcí, mapový server Plzeňského kraje –

památky, archeologie, vodní zdroje, ochrana přírody atd.), včetně osobní prověření situace v terénu. Byly uplatněny všechny známé poznatky a prognózy v souladu se zavedenými standardy a zkušenostmi s posuzováním obdobných záměrů.

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

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

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

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Pro záměr jsou navrženy dvě varianty:

- varianta A – MÚK Svojkovice bez přeložky silnice II/232
- varianta B – MÚK Svojkovice s přeložkou silnice II/232
- dále je hodnocena variant nulová – zachování stávajícího stavu silniční sítě

Souhrnné hodnocení obou variant, jejich kladů i záporů, je uvedeno v přehledné tabulce, kde je pro srovnání uvedeno i hodnocení „nulové“ varianty, tedy ponechání stávajícího stavu se všemi očekávanými důsledky pro budoucí vývoj.

Očekávaná intenzita vlivů na řešené území v případě realizace záměru bez zvláštních opatření byla hodnocena pomocí následující stupnice:

Základní hodnota vlivu: **+3** = významný, silně pozitivní vliv, **+2** = středně významný, znatelně pozitivní vliv, **+1** = mírný pozitivní vliv, **0** = neutrální (zanedbatelný) vliv, **-1** = mírný negativní vliv, **-2** = středně významný, znatelně negativní vliv, **-3** = významný, silně negativní vliv.

Hodnota v závorce (...) označuje potenciální vlivy nestandardních či havarijních stavů apod.

Pokud jsou uvedeny dvě hodnoty oddělené lomítkem, je tím odlišen očekávaný vliv na obyvatele v různých částech území dotčeného záměrem (na prvním místě **převažující** celkový dopad, za lomítkem pak možné lokální dopady – např. středně významný pozitivní vliv ve všech obcích / mírný negativní vliv ve Volduchách).

<i>varianta záměru</i>	A	B	(nulová)
<i>složka ŽP</i>			
vliv na obyvatelstvo včetně sociálně-ekonomických charakteristik území	+2 /-1	+2 /-1	-1
vliv na klima a ovzduší	0 /+1	0 /+1	0
vliv na hlukovou expozici obyvatelstva	+2 /-2	+2 /-1	-2 /-1
vliv na podzemní a povrchové vody	0 (-1)	0 (-1)	0 (-1)
vliv na zemědělský půdní fond	-1	-1	0
vliv na pozemky určené k plnění funkce lesa	0	0	0
vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje	0	0	0
vliv na faunu a flóru, přírodní biotopy	0	0	0
vliv na zvláště chráněná území přírody	0	0	0
vliv na lokality soustavy Natura 2000	0	0	0
vliv na ÚSES	0	0	0
vliv na krajinu a krajinný ráz	-1	-1	0
vliv na hmotný majetek	0	0	0
vliv na historické a kulturní památky, archeologická naleziště apod.	0 (-1)	0 (-1)	0
Celkové hodnocení - pořadí	2.	1.	3.

Rozdíly intenzit vlivů mezi jednotlivými posuzovanými variantami jsou poměrně malé a **žádná z variant neznamená sama o sobě závažné či nevratné narušení životního prostředí**. S výjimkou výše popsaného nepříznivého působení záměru na hlukovou situaci v obci Volduchy – zejména ve var. A, tj. při nezprovoznění přeložky silnice II/232 (viz **kap. D.II**) nedosahují žádné

vlivy na životní prostředí větší významnosti. Zmíněný středně významný (byť jen lokální) negativní vliv je dán kumulací současné hlukové zátěže z dopravy a výhledem jejího dalšího zhoršování, které by bylo v rozporu s platnými hygienickými limity.

V procesu EIA by měla být preferována řešení co nejšetrnější k životnímu prostředí. **Jako mírně lepší je hodnocena varianta B**, hlavně z důvodu hlukového zatížení u obce Volduchy. Přesto lze jako zcela optimální řešení, které beze zbytku splní veškeré hygienické parametry a další nároky na ochranu životního prostředí, uvažovat jedině výhledové dořešení obchvatu Volduch, které přinese potřebné zklidnění jižní části obce a jejího centra.

F. ZÁVĚR

Zpracovaná projektová dokumentace ve stupni technické studie řeší vybudování MÚK Svojkovice, včetně částečné přeložky silnice III/2323, včetně jejího napojení na silnici II/605.

Předložené Oznámení konstatuje, že **záměr „Dálnice D5 – MÚK Svojkovice“ v posuzovaném úseku nepřinese významnější negativní vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví.** Naopak je doloženo **převažující středně významné kladné působení na obyvatelstvo** v obcích Svojkovice, Holoubkov, případně Borek. Nicméně, vzhledem ke **stávající nevyhovující hlukové situaci v obci Volduchy** je zřejmé, že v uvedené obci **bude** i po realizaci záměru dále **docházet k překračování hygienických limitů pro hluk** v chráněném vnějším prostoru staveb (viz hluková studie **Příl. H.III.3**). Tento nepříznivý stav by měl být eliminován navrženými opatřeními (dopravní omezení pro těžká vozidla, výhledově i obchvat obce).

Ve všech ostatních ohledech lze konstatovat, že při zohlednění všech navržených opatření budou i v průběhu realizace záměru a během následného provozu dodrženy požadavky na ochranu životního prostředí i lidského zdraví, vyplývající z platných právních předpisů.

Za uvedených okolností (převažující kladné působení ve většině přilehlých obcí) lze realizaci záměru doporučit či povolit, ovšem za předpokladu, že bude prokazatelným způsobem zajištěno i výhledové dodržování hygienických limitů pro hluk v obci Volduchy.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Hodnoceným záměrem je „**DÁLNI CE D5 – MÚK** (mimoúrovňová křižovatka) **SVOJKOVICE**“. Důvodem záměru je zlepšení dopravních vztahů na Rokycansku. Začátek stavby je vymezen v k.ú. Volduchy stávajícím průběhem silnice III/2323 na jižním okraji zástavby obce Volduch. Stavba dále pokračuje přeložkou stávající silnice III/2323, přes plánovanou MÚK Svojkovice a dále pokračuje k napojení na silnici II/605. Hlavním cílem realizace je převedení podstatného podílu dopravy po silnici II/605 na dálnici D5.

V rámci zpracování Oznámení záměru byl **popsán současný stav složek životního prostředí** (např. půda, ovzduší, voda, flóra, fauna, krajinný ráz, obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky). Dále byla vypracována **hluková a rozptylová studie**, modelující na podkladu dopravních prognóz vlivy na stávající situaci v území.

Na základě uvedených odborných studií, vlastních průzkumů a šetření a dalších použitých podkladů byly vyhodnoceny vlivy záměru na uvedené složky prostředí. Lze očekávat převážně kladné **vlivy na obyvatelstvo** bezprostředně dotčeného území a to málo až středně významné. Hlavním přínosem záměru je odvedení (převážně projíždějící) dopravy na dálnici D5 a tím i **zlepšení hlukové situace a celkové příznivé dopady na faktory pohody obyvatel** (celkové zklidnění v okolních sídlech, zvýšení bezpečnosti provozu, snížení prašnosti atd.). V obci Volduchy může být však **hluková zátěž** obyvatelstva **negativní** (rostoucí intenzita dopravy a překračování hygienických limitů pro hluk). Značná hluková zátěž je však do značné míry způsobena již stávající situací a nikoliv nepřiměřenými důsledky provedení záměru; jediným komplexním řešením této situace by bylo vybudování obchvatu Volduch, který by odvedl projíždějící dopravu zcela mimo sídlo. Pro dobu, než by došlo k realizaci obchvatu, jsou v Oznámení navržena alespoň opatření ke zmírnění negativních účinků hlukové zátěže na obyvatelstvo.

Vliv na **ovzduší a klima** je hodnocen jako nevýznamný, obdobně i **vlivy na podzemní a povrchové vody** jsou vyhodnoceny jako málo významné. Vlivy na **půdu a půdní fond** jsou hodnoceny vesměs jako málo až středně významné. Vliv na **horninové prostředí a přírodní zdroje** je hodnocen jako nevýznamný.

Ovlivnění vegetace a flóry lze vzhledem k celkově nízké přírodní hodnotě území považovat za **nevýznamné**. Vliv na ekologickou stabilitu území a **ekosystémy** v širším slova smyslu bude jen málo významný.

Ve vztahu ke krajinnému rázu lze v obou variantách očekávat **málo významný zásah do přírodní složky krajinného rázu**. **Kulturně-historickou složku krajinného rázu záměr ztlačně nenaruší**, protože nekoliduje se zdejšími historickými či kulturními dominantami, které by mohly být hmotně či esteticky dotčeny.

Porovnáním variant bylo konstatováno, že obě varianty jsou přibližně srovnatelné, přičemž varianta B (MÚK Svojkovice za souběžně zprovozněnou přeložkou silnice II/232), vychází z hlediska hluku v obci Volduchy pozitivněji.

H. PŘÍLOHY

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

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

H.III DALŠÍ DOKUMENTACE

H.III.1 Přehledná situace umístění záměru (měřítko 1:25 000)

H.III.2 Rozptylová studie (Mgr. Radomír Smetana, září 2010)

H.III.3 Hluková studie (Mgr. Radomír Smetana, září 2010)

H.III.4 Fotodokumentace (RNDr. Ondřej Bílek, říjen 2010)

Použité podklady a literatura

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

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

HOFHANSL P., SÚKENNÍK P. & PROSEK P. (2010): Dopravně inženýrské podklady pro zpracování EIA pro MÚK Svojkovice. – CITYPLAN spol. s r.o., Praha, 6/2010.

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

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

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

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

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

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

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

SKLENIČKA P. ET AL. (2004): Posouzení přírodních parků Plzeňského kraje a území Plzeňského kraje z hlediska krajinářského hodnocení. – Ms., depon. in Krajský úřad Plzeňského kraje.

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

Internet:

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (www.czso.cz)

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ (www.cuzk.cz)

INTERNETOVÝ PORTÁL MĚSTA A OBCE ONLINE (www.mesta.obce.cz)

WWW STRÁNKY SVOJKOVICE (www.svojkovice.rokycansko.cz)

VOLDUCHY (www.volduchy.cz)

Portál veřejné správy ČR (geoportal.cenia.cz)


PŘÍLOHA H.I

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

**MĚSTO ROKYCANY****Masarykovo nám. 1
Odbor rozvoje města
337 01 Rokycany, Střed****Pan
RNDr. Ondřej BÍLEK
GeoVision s.r.o.
Částkova 73
326 00 PLZEŇ**Váš dopis ZN / ze dne
E.Č.62 225/10Naše značka (č.j.)
4155/ ORM/10Vyřizuje / linka
Ing.arch Przygrodská/159
(vyj. 244/ 2010)V Rokycanech
27.10.2010**Vyjádření k ZÁMĚRU – PD pro vydání územního rozhodnutí:
„DÁLNIČE D5 – MÚK Svojkovice, k.ú. Borek u Rokycan“.**

Město Rokycany souhlasí se záměrem výstavby dálničního přivaděče „Dálnice D5 – MÚK Svojkovice, odlehčí po vybudování dopravu městem.

Z hlediska řešení SÚP – ÚZEMÍ STAVBY SE NACHÁZÍ MIMO HRANICE ÚZEMÍ, ŘEŠENÉHO SÚP Rokycany - Borek.

Jaroslav Anton 
vedoucí odboru rozvoje městaIČO
00259047telefon
(+420) 371 706 101, 706 111fax
(+420) 371 722 361úřední dny
pondělí a středa od 7.30 do 17.00 hodin

**MĚSTSKÝ ÚŘAD ROKYCANY**

odbor stavební
Masarykovo nám. 1
Střed
337 01 Rokycany

Spis. zn.: 9878/OST/10 Háj
j.: 9973/OST/10
Vyřizuje: Jiří Hájek
Tel.: 371 706 146
E-mail: jiri.hajek@rokycany.cz
ID datové schránky: mmfb7hp

V Rokycanech: 2.11.2010

Žadatel:

Správa a údržba silnic, Roháčova č.p. 773, Plzeňské Předměstí, 337 01, Rokycany

Zatupuje:

GeoVision s.r.o., IDDS: gjh77y6

Věc: Odpověď na dopis č.j. 9878/10 ze dne 26.10.2010.

Vážení,

obdrželi jsme Vaši žádost o vyjádření ke stavbě: „Dálnice D5 – MÚK Svojkovice“ dále jen /stavba/ z hlediska územně plánovací dokumentace v obci Svojkovice a Volduchy.

Pro vyjádření byl zaslán podklad Studie stavby z 12/2009 kterou zpracoval Ing. Petr Budín, D-projekt Nedvěd s.r.o. Studie obsahuje tři varianty řešení sjezdu z dálnice D5 na stávající komunikace.

Přehled vydané územně plánovací dokumentace:

Obec Svojkovice:

- 1.) Územní plán sídelního útvaru, který byl schválen zastupitelstvem obce dne 26.9.1997.
- 2.) Změna č. 1 územního plánu sídelního útvaru, která byla schválena dne 15.10.2003.
- 3.) Změna č. 2 územního plánu sídelního útvaru, která byla schválena dne 13.10.2004.
- 4.) Obec projednává nový územní plán, který je ve fázi schváleného zadání.

Navržené varianty stavby jsou mimo řešené území Územním plánem sídelního útvaru Svojkovice ve smyslu pozdějších změn. Návrh územního plánu Svojkovice není zatím zpracován.

Obec Volduchy:

- 1.) Územní plán obce Volduchy.
- 2.) Změna č. 1 územního plánu obce Volduchy, která byla schválena dne 14.5.2001.
- 3.) Změna č. 2 územního plánu obce Volduchy, která byla schválena dne 20.12.2001.
- 4.) Změna č. 3 územního plánu obce Volduchy, která byla schválena dne 16.6.2005.
- 5.) Změna č. 4 územního plánu obce Volduchy, která byla schválena dne 13.7.2007.
- 6.) Změna č. 5 územního plánu obce Volduchy, která byla schválena dne 12.8.2010.

Navržené varianty stavby jsou ve stavových plochách ZPF – role a pastviny, louky. Územní plán stavbu neřeší, neboť v době zpracování Územního plánu obce Volduchy nebyla studie ani záměr k dispozici. Uvedené informace je možné ověřit na přímém odkazu na webové stránky města:

http://www.rokycany.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=14069&id_ktg=26497&p1=33686

Otisk úředního razítka

Ing. Oldřich Dienstbier
vedoucí stavebního odboru

Obdrží:

Správa a údržba silnic, IDDS: ucamygu
GeoVision s.r.o., IDDS: gjh77y6

PŘÍLOHA H.II

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

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN.: ŽP/11498/10

VYŘÍZUJE: Ing. Lenka Janoušková

TEL.: 377195596

FAX: 377195393

E-MAIL: lenka.janouskova@kr-plzensky.cz

DATUM: 27. 10. 2010

SÚS Rokycany
Roháčova 773
337 45 Rokycany

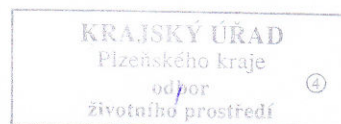
Stanovisko k záměru „DÁLNIČE D5 – MÚK SVOJKOVICE“

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako orgán státní správy ochrany přírody (dále „správní orgán“) věcně a místně příslušný dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) vydává Správě a údržbě silnic Rokycany (IČ: 075957), Roháčova 773, 337 45 Rokycany, zastoupené právnickou osobou GeoVision s.r.o. (IČ: 25128442), Částkova 73, 326 00 Plzeň, podle § 45i odst. 1 zákona k záměru „DÁLNIČE D5 – MÚK SVOJKOVICE“ toto stanovisko:

Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Odůvodnění:

Uvedený záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti, přičemž je ani jinak neovlivňuje.



Jan Kroupar
Ing. Jan Kroupar
vedoucí oddělení ochrany přírody

H.III DALŠÍ DOKUMENTACE

H.III.1 Přehledná situace umístění záměru a souvislost s dalšími záměry (1:25 000)

H.III.2 Rozptylová studie (Mgr. Radomír Smetana, září 2010)

H.III.3 Hluková studie (Mgr. Radomír Smetana, září 2010)

H.III.4 Fotodokumentace (RNDr. Ondřej Bílek, říjen 2010)