

Oznámení záměru

„II/230 Nepomuk - Přeštice - 2. část“

podle přílohy č. 3 zákona č.100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Objednatel: Správa a údržba silnic Starý Plzenec
příspěvková organizace Plzeňského kraje
Riegrova 533, 332 02 Starý Plzenec

Zastoupený: Ve věcech smluvních: Ing. Jaromíra Škublová, ředitelka organizace
Ve věcech technických: Zdeněk Řežábek, vedoucí zakázky

Zhotovitel: CITYPLAN spol. s r. o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Zastoupený: Ing. Ivan Beneš ve věcech smluvních

Autorský kolektiv: Ing. Ludmila Berková
Ing. Hana Koryntová

Číslo zakázky zhotovitele: 10 – 2 – 126

Datum: leden 2011



Obsah

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
A.1. OBCHODNÍ FIRMA	6
A.2. IČ	6
A.3. SÍDLO (BYDLIŠTĚ)	6
A.4. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE	6
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	7
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
B.I.1. <i>Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1</i>	7
B.I.2. <i>Kapacita (rozsah) záměru</i>	7
B.I.3. <i>Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)</i>	8
B.I.4. <i>Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry</i>	11
B.I.5. <i>Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí</i>	12
B.I.6. <i>Popis technického a technologického řešení záměru</i>	13
B.I.7. <i>Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení</i>	22
B.I.8. <i>Výčet dotčených územně samosprávných celků</i>	22
B.I.9. <i>Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat</i>	22
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	23
B.II.1. <i>Půda</i>	23
B.II.2. <i>Voda</i>	25
B.II.3. <i>Ostatní surovinové a energetické zdroje</i>	26
B.II.4. <i>Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu</i>	27
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	32
B.III.1. <i>Ovzduší</i>	32
B.III.2. <i>Odpadní vody</i>	34
B.III.3. <i>Odpady</i>	35
B.III.4. <i>Ostatní</i>	38
B.III.5. <i>Doplňující údaje (významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)</i>	40
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	41
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	41
C.1.1. <i>Územní systém ekologické stability</i>	41
C.1.2. <i>Zvláště chráněná území</i>	42
C.1.3. <i>Přírodní parky</i>	43
C.1.4. <i>Území historického, kulturního a archeologického významu</i>	44
C.1.5. <i>Území hustě zalidněná</i>	44
C.1.6. <i>Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení</i>	45
C.1.7. <i>Staré ekologické zátěže</i>	45
C.1.8. <i>Extrémní poměry v dotčeném území</i>	46
C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	46
C.2.1. <i>Ovzduší a klima</i>	46
C.2.2. <i>Voda</i>	65

<i>C.2.3. Půda</i>	67
<i>Horninové prostředí a přírodní zdroje</i>	67
<i>C.2.5. Fauna a flóra, ekosystémy</i>	68
<i>C.2.7. Krajina</i>	72
<i>C.2.8. Obyvatelstvo</i>	73
<i>C.2.9. Hmotný majetek</i>	74
<i>C.2.10. Kulturní památky</i>	75
<i>C.2.11. Ostatní – hluková zátěž</i>	75
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	77
D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI.....	77
<i>D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů</i>	77
<i>D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima</i>	83
<i>D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky</i>	83
<i>D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody</i>	86
<i>D.1.5. Vlivy na půdu</i>	86
<i>D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje</i>	87
<i>D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy</i>	87
<i>D.1.8. Vlivy na krajinu</i>	88
<i>D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky</i>	88
D.2. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHYBNÝCH VLIVŮ	89
D.3. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH.....	89
D.4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	90
D.5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ	96
D.6. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE	97
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	98
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	99
F. 1 FOTODOKUMENTACE	99
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	100
H. PŘÍLOHY	102

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	9
OBRÁZEK 2: UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU V ORTOFOTOMAPĚ, ÚSEK PŘEŠTICE - KUCÍNY	10
OBRÁZEK 3: UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU V ORTOFOTOMAPĚ, ÚSEK DOLCE - ÚJEZD.....	10
OBRÁZEK 4: UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU V ORTOFOTOMAPĚ, ÚSEK TÝNIŠTĚ - SKAŠOV.....	10
OBRÁZEK 5: OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA PŘEŠTICE	21
OBRÁZEK 6: OBJÍZDNÁ TRASA - VARIANTA A	29
OBRÁZEK 7: OBJÍZDNÁ TRASA - VARIANTA B.....	30
OBRÁZEK 8: ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY - NADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ	41
OBRÁZEK 9: EVROPSKY VÝZNAMNÁ LOKALITA ZLATÝ POTOK	42
OBRÁZEK 10: STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE V ŠIRŠÍM OKOLÍ ZÁMĚRU.....	45
OBRÁZEK 11: MAPA RADONOVÉHO RIZIKA	46
OBRÁZEK 12: PM ₁₀ - HODINOVÝ PRŮMĚR (28.10.2010).....	64
OBRÁZEK 13: NO ₂ - MAXIMÁLNÍ HODINOVÝ PRŮMĚR ZA DEN (28.10.2010).....	65
OBRÁZEK 14: SO ₂ - MAXIMÁLNÍ HODINOVÝ PRŮMĚR ZA DEN (28.10.2010)	65
OBRÁZEK 15: KUCÍNSKÝ POTOK.....	66
OBRÁZEK 16: ZLATÝ POTOK	67
OBRÁZEK 17: LESNÍ POROST, JEŽ BUDE KŘÍŽEN OBCHVATEM TÝNIŠTĚ	73
OBRÁZEK 18: PRŮBĚH IZFONY HYG. LIMITU (50 DB) PODÉL OBCHVATU	85

Seznam tabulek

TABULKA 1: VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ	22
TABULKA 2: BILANCE ZEMIN	24
TABULKA 3: PLOCHY ZÁBORŮ.....	25
TABULKA 4: PŘEDPOKLÁDANÉ DRUHY ODPADŮ, KTERÉ BUDOU VZNIKAT NA STAVENÍŠTI	36
TABULKA 5: POČET VOZIDEL NA ÚSEKU 3-2107 ZA 24 HOD.....	38
TABULKA 6: STÁVAJÍCÍ SITUACE – ROK 2005 (VARIANTA 1)	39
TABULKA 7: PROVEDENÍ OBCHVATU – ROK 2040 (VARIANTA 2)	39
TABULKA 8: ZÁKLADNÍ KLIMATICKÉ CHARAKTERISTIKY DANÉ OBLASTI	64
TABULKA 9: IDENTIFIKOVANÉ DRUHY STROMŮ VE STŘETU SE ZÁMĚREM	71
TABULKA 10: STÁVAJÍCÍ SITUACE – ROK 2005 (VARIANTA 1)	75

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. OBCHODNÍ FIRMA

Správa a údržba silnic Starý Plzenec

A.2. IČ

IČ: 000 75 477

A.3. SÍDLO (BYDLIŠTĚ)

Správa a údržba silnic Starý Plzenec

Riegrova 533, 332 02 Starý Plzenec

A.4. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE

Ve věcech smluvních: Ing. Jaromíra Škublová, ředitelka organizace

Ve věcech technických: Zdeněk Řežábek, vedoucí zakázky

Správa a údržba silnic Starý Plzenec, příspěvková organizace Plzeňského kraje

Riegrova 533, 332 02 Starý Plzenec

Tel.: +420 377 233 623

email: sus@suspj.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Posuzovaný záměr „**II/230 Nepomuk - Přeštice - 2. Část**“ představuje rekonstrukci stávající komunikace II/230 v rámci které jsou navrženy i nové úseky a to „Obchvat Týniště“, „Napřímení komunikace, Újezd“, „Napřímení komunikace, Kucíny“ a „Okružní křižovatka, Přeštice“.

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. - Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Príslušným úřadem je krajský úřad Plzeňského kraje.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Orientační údaje stavby:

Oprava a dílčí novostavba silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ navazuje na předchozí akci „II/230 Nepomuk – Přeštice – 1. část“.

V této akci jsou prováděny dílčí novostavby silnice II/230. Jedná se o tyto stavby:

- Obchvat Týniště a jeho přivaděčů (1. úsek)
- Napřímení silnice II/230 mezi obchvatem Týniště a obcí Újezd (2. úsek)
- Napřímení silnice II/230 u Kucín (3. úsek)
- Okružní křižovatka Přeštice (4. úsek)

Dále budou provedeny drobné úpravy na silnici II/230:

- úpravy zklidnění (šikany) před začátkem a koncem obcí Kucíny a Dolce a na konci obce Újezd
- rekonstrukce mostního objektu ev. č. 230-002 a oprava mostních závěrů na mostě ev. č. 230-003
- úprava autobusových zastávek (v obci Újezd, Dolce, Kucíny a Přeštice)
- opěrná zeď a křižovatka v obci Újezd
- odvodnění v obci Dolce
- šířková úprava komunikace v Přešticích

Na zbylých částech stávající silnice II/230 je prováděna rekonstrukce ve stávající šířce.

V rámci výstavby obchvatu Týniště nejsou navrženy asanace stávajících objektů, neboť všechny objekty se nachází mimo zastavěné území. Bourací práce budou omezeny na stávající propustek ve staničení 2,130 km, na úseku napřímení silnice II/230 mezi obchvatem Týniště a obcí Újezd, který bude nahrazen novým o cca 70 m dále. V rámci výstavby nových úseků budou lokálně stávající vozovky silnice II/230 odstraněny a nahrazeny novými konstrukcemi nových úseků. Stavbou budou zasaženy i některé náletové křoviny a vzrostlé stromy, které budou pokáceny.

Nová okružní křižovatka je navržena v místě stávající průsečné křižovatky komunikací II/230, II/183 a III/18210. Jedná se o extravilánové území v blízkosti obce Přeštice. Sklonové poměry terénu jsou mírně svažité. Stavba je převážně na pozemcích stávajících silnic, avšak zasahuje i do pozemků soukromých majitelů. Dotčené pozemky jsou v současném stavu ve většině využity jako zemědělské plochy a travní porost.

Rekonstrukcí a výstavbou komunikace dojde k záborům zemědělské půdy, viz záborový elaborát (příloha č. 3).

Záměr je předkládán v jedné variantě se dvěma variantami objízdných tras v době realizace záměru.

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

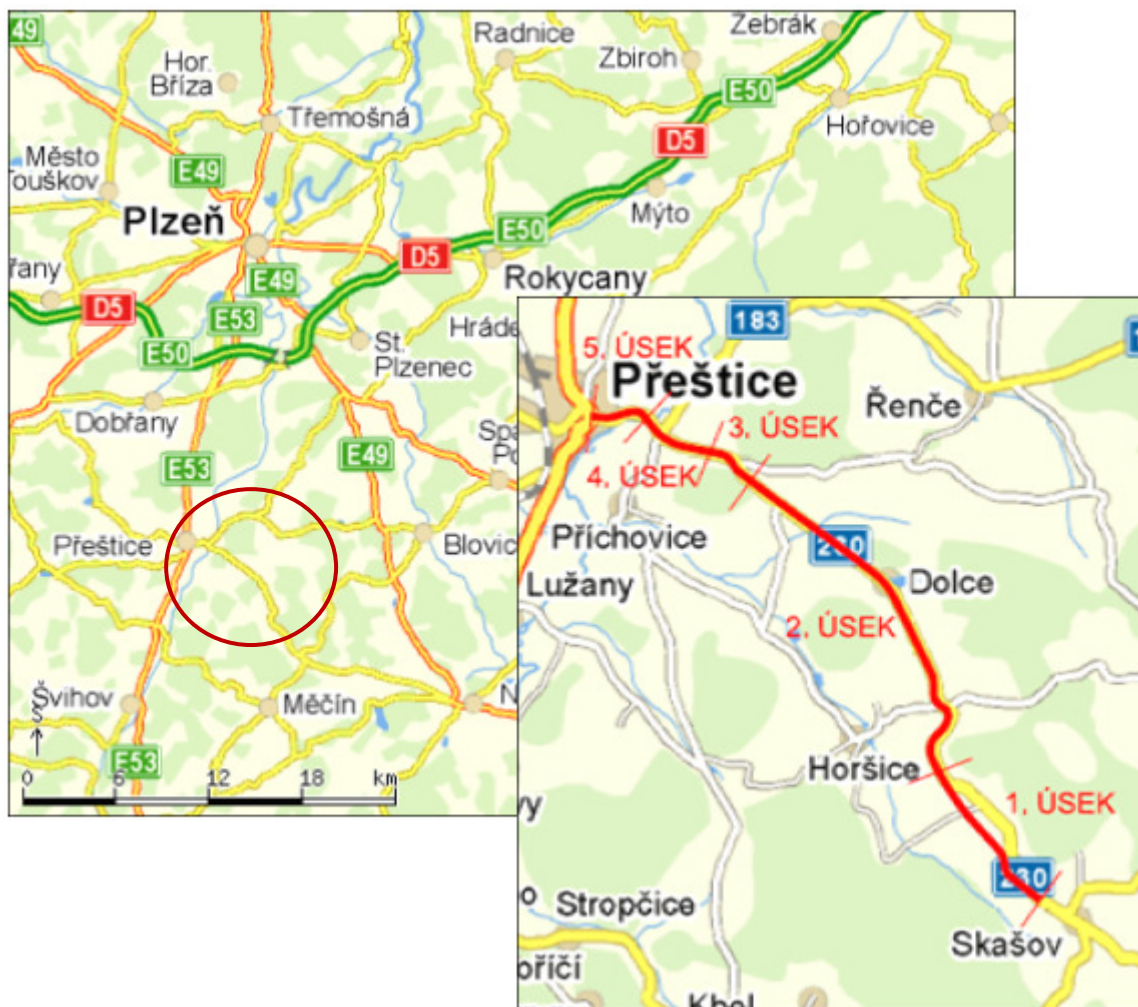
Umístění záměru:

Kraj: Plzeňský

Obec: Kucíny, Dolce, Újezd, Týniště a Skašov

Katastrální území (k.ú.): Přeštice, Kucíny, Dolce, Újezd u Horšic, Týniště u Horšic a Skašov

Obrázek 1: Umístění záměru



Zdroj: [1]

Pozn.: červená linie vyznačuje polohu záměru

Oprava a dílčí novostavba silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ se nachází jižně od města Plzeň. Přesnější umístění je mezi obcemi Skašov a Přeštice. Začátek řešeného úseku začíná cca 650 m severozápadně od obce Skašov (liniové staničení silnice II/230 je 11,400 km) a končí v obci Přeštice na průsečné křižovatce tř. 1. máje x Rybova x Nepomucká x V Háječku (liniové staničení silnice II/230 je 22,040 km). Délka tohoto úseku je 10,64 km.

Obrázek 2: Umístění záměru v ortofotomapě, úsek Přeštice - Kucíný

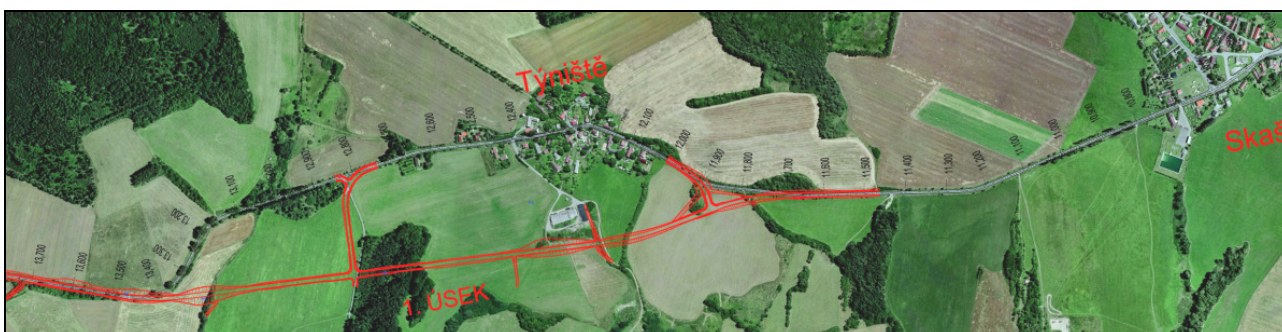


Pozn.: červená linie vyznačuje napřimení vozovky a novou okružní křižovatku

Obrázek 3: Umístění záměru v ortofotomapě, úsek Dolce - Újezd



Obrázek 4: Umístění záměru v ortofotomapě, úsek Týniště - Skašov



Zdroj: [Cityplan]

Pozn.: červená linie vyznačuje uvažovaný obchvat obce Týniště s oběma přivaděči

Navrhována stavba prochází jak nezastavěným územím, z malé části i intravilánem obcí (zde rekonstrukce stávající vozovky). Zemědělsky obdělávané pozemky slouží jako pole nebo plní funkci lesa. Jedná se o výškově členitý terén, ve kterém jsou zastoupeny pastviny a les.

Trasa obchvatu je vedena mimo zastavěné území v území sloužící pro zemědělskou činnost jako pastviny. Navržená komunikace se tedy nachází v extravilánu (viz obrázek 4).

Většina dotčených pozemků jsou v majetku fyzických a soukromých právnických osob (viz příloha č. 3 - Záborový elaborát). Navržená trasa obchvatu kříží stávající zpevněné i nezpevněné komunikace v majetku obce Týniště a soukromých subjektů. Komunikace budou napojeny přímo na komunikaci obchvatu, či pomocí nově navržených polních cest.

Porovnání souladu s územně plánovací dokumentací

Obce Týniště a Horšice (k.ú. Újezd u Horšic) nemají pro svá správní území zpracovanou územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k ustanovení § 18 odst. 5 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu je uvedený záměr v souladu s cíly a úkoly územního plánování – viz vyjádření Městského úřadu Přeštice, odbor výstavby a územního plánování, 334 01 Přeštice, Masarykovo náměstí 107 ze dne 24.11. 2010.

Návrh obchvatu obce Týniště je v souladu s konceptem a cíly územního plánování obce Týniště. V konceptu ÚP obce je zakreslena územní rezerva v předpokládané trase obchvatu. Návrh obchvatu ve velké míře odpovídá předpokládanému vedení obchvatu v ÚP. Rozdíly vyplývají z podrobnější rozpracovanosti záměru v této dokumentaci.

Dle ÚP Týniště není na pozemcích dotčených stavbou předpokládán rozvoj zástavby – je ponechána orná půda. Dotčené pozemky jsou v současném stavu využity jako zemědělské plochy a plochy s funkcí lesa.

Rekonstrukce křižovatky komunikací II/230, II/183 a III/18210 není v rámci územního plánu řešena, neboť není nutné vytvářet územní rezervy – jedná se o rekonstrukce stávajících komunikací s nevýznamným přesahem do okolních pozemků.

Novostavba stykové křižovatky (II/230 x III/11756) a napřímení hlavní silnice II/230 není v rámci územního plánu řešena, neboť není nutné vytvářet územní rezervy – jedná se o napřímení silnice II/230. Navržená vzdálenost napřímení od původního stavu je cca 60 m. Stávající torzo silnice bude následně sneseno a terén následně rekultivován, toto se týká zejména lesa, kde bude provedena i výsadba stromů.

Dle vyjádření obce Dolce ze dne 29.12.2010 má zastupitelstvo výhradu k záměru z hlediska zvýšení nivelety vozovky při průtahu obce. Tato výhrada je technického charakteru a je vlastně již vypořádaná, neboť navýšení vozovky bude cca o 3 cm, což lze označit jako zachování současného stavu.

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

Oprava a dílčí novostavba silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ se nachází jižně od města Plzeň. Přesnější umístění je mezi obcemi Skašov a Přeštice. Začátek řešeného úseku začíná cca 650 m severozápadně od obce Skašov (liniové staničení silnice II/230

je 11,400 km) a končí v obci Přeštice na průsečné křižovatce tř. 1 máje x Rybova x Nepomucká x V Háječku (liniové staničení silnice II/230 je 22,040 km). Délka tohoto úseku je 10,64 km. Stavba navazuje na předchozí akci „II/230 Nepomuk – Přeštice – 1. část“.

Nový obchvat je navržen v nezastavěném území na západ od obce Týniště v ose severozápad – jihovýchod (viz obrázek 4). Jedná se o komunikaci v extravilánu. Sklonové poměry terénu jsou pahorkovité. Navrhovaný obchvat je 1. úsekem úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ a navazuje na něj stavebně 2. úsek úprav silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“. Délka obchvatu je 2,025 km.

Přístup na jednotlivé pozemky, které nebudou mít zajištěný přístup ze stávajících či zachovaných úseků veřejných komunikací, bude proveden novými hospodářskými sjezdy na obchvatu.

Napřímení silnice II/230 je řešeno ve 2. (mezi obchvatem Týniště a Újezdem, viz obrázek 2) a 3. Úseku (u Kucín, viz obrázek 2), které na svých koncích osově navazuje na stávající komunikaci II/230. Jedná se o výškově členitý terén s velkými výškovými rozdíly, ve kterém jsou zastoupeny převážně zemědělské plochy. Rekonstrukce mostu bude zahrnovat výměnu nosné konstrukce, sanaci a částečnou přestavbu spodní stavby mostu a zlepšení prostorového uspořádání komunikace na mostě.

V rámci 4. úseku je plánována nová okružní křižovatka, která je navržena v místě stávající průsečné křižovatky komunikací II/230, II/183 a III/18210 (viz obrázek 2 a příloha č. 5). Jedná se o extravilánové území v blízkosti obce Přeštice.

V rámci stavby nejsou řešeny skladovací prostory a pomocné provozy. Provozováním posuzované stavby se nepředpokládají kumulativní ani synergické účinky s jinými známými záměry v okolí.

Na území dotčeném uvažovanou stavbou neprobíhá žádná důlní činnost. Neprochází zde žádná trasa dráhy ČD. Do území nezasahují ochranná pásma vodních zdrojů.

Jedná se o rekonstrukci a novostavbu s návrhovou dobou životnosti 25 let.

Vzhledem rozsahu stavby lze předpokládat etapizaci výstavby. Její podrobný průběh bude stanoven v dalších stupních PD.

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

Navržený obchvat obce Týniště bude určeno zejména pro vozidla, jejichž cíl leží mimo obec Týniště.

Dalším argumentem pro výstavbu obchvatu je současný směrový a výškový průběh komunikace II/230 obcí Týniště, který nezajišťuje požadovanou úroveň bezpečného a komfortního

převádění dopravy touto zástavbou. Z těchto důvodů bylo na základě přání objednatele dokumentace a při využití územní rezervy ÚP obce Týniště navrženo řešení obchvatu obce. Jedná se tedy o zlepšení veřejné dopravní infrastruktury.

Důvodem rekonstrukce mostu přes Zlatý potok jihovýchodně od obce Kucíny je jeho nevyhovující prostorové uspořádání a zatížitelnost, s přihlédnutím k fyzickému stavu mostu a stáří nosné konstrukce – 86 let.

Hlavní důvody navrženého napřímení silnice II/230 je odstranění stávajícího nevyhovujícího směrového vedení a plynulé navázání na 1. úsek úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ (obchvat Týniště). V rámci napřímení hlavní trasy dojde i k úpravě stykové křižovatky vedlejší komunikace (silnice III/11756), kde je navrženo její nakolmení na hlavní komunikaci II/230. Vedlejší rameno stykové křižovatky se připojuje pod nevyhovujícím úhlem. Směrové oblouky na silnici II/230 jsou poměrně malé s ohledem, že se jedná o silnici II. třídy.

Důvodem navrženého umístění OK je řešení stávající průsečné křižovatky. Volba okružní křižovatky pro rekonstrukci stávajícího stavu byla provedena na základě úvahy jako prvku pro zklidnění dopravy při vjezdu do Přeštic spolu se zvýšením bezpečnosti v samotné křižovatce. K volbě přispívá i předpokládaný stavební rozvoj mezi Přešticemi a obcí Příchovice.

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

Přehled navržených stavebních objektů:

Objekty přípravy stavenišť

Příprava stavenišť

Objekty pozemních komunikací

Obchvat Týniště

Jižní přivaděč

Severní přivaděč

Nezpevněná cesta

Mostní objekty, zdi a konstrukce

Rekonstrukce mostu ev. č. 230 – 002

Elektro a sdělovací objekty

Ochrana a přeložka vedení VN

Objekty úpravy území

Rekultivace a ozelenění

Urbanistické řešení je dáno konceptem ÚP Týniště, ze kterého návrh vychází.

Příprava staveniště

Práce spojené s přípravou staveniště budou zahrnovat sejmutí ornice v místech, kde silnice zabírají stávající zeleň a pozemky určené k zemědělskému využití, kácení stromů a křovin. Součástí prací spojených s přípravou staveniště bude i vytyčení stavby včetně stávajících inženýrských sítí.

Dále si zhotovitel vybuduje zařízení staveniště na vytipovaném pozemku a provede osazení přechodného dopravního značení dle dopravně-inženýrského opatření pro příslušnou etapu výstavby. Pozemek pro zařízení staveniště není stanoven, závisí na rozhodnutí zhotovitele stavby.

1. úsek

Obchvat Týniště

Navržená rekonstrukce silnice II/230 vychází z technických požadavků na výstavbu komunikací, architektonické a výtvarné řešení není zohledněno. Při návrhu byl však brán zřetel na citlivé začlenění trasy do krajiny.

Nový obchvat je navržen v nezastavěném území na západ od obce Týniště v ose severozápad – jihovýchod. Jedná se o komunikaci v extravilánu. Sklonové poměry terénu jsou pahorkovité. Navrhovaný obchvat je 1. úsekem úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ a navazuje na něj stavebně 2. úsek úprav silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“.

Délka obchvatu je 2,025 km. Návrhová rychlost je 60 km/h. Šířkové uspořádání obchvatu je – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m, zpevněné krajnice 0,5 m a 0,5 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 8,5 m. Návrh takového šířkového uspořádání vznikl při pracovní schůzce zástupce investora, DI Policie ČR a zhotovitele projektové dokumentace.

Začátek napřímení začíná navrhovaným obchvatem Týniště. Po cca 165 m se trasa začíná odklánět pravostranným obloukem o poloměru 250 m se symetrickými přechodnicemi délky 90 m. Dostředný sklon u pravostranného oblouku je 5 %. Před koncem úseku je umístěn levostranný oblouk o poloměru 125 m s nesymetrickými přechodnicemi. Délka vstupní přechodnice je 65 m a výstupní 30 m. Dostředný sklon u levostranného oblouku je 6 %. Navíc v tomto oblouku dochází k rozšíření obou jízdních pruhů o 0,40 m. Na konci tohoto oblouku napřímení silnice II/230 navazuje směrově a výškově na stávající trasu silnice II/230. Tečny ve směrovém řešení jsou totožné se stávajícím stavem. Příčný sklon v přímé je střechovitý o velikosti 2,5 %.

Na jihu od obce začíná obchvat směrovým a výškovým navázáním na stávající II/230. Následně se odklání levostranným směrovým obloukem se symetrickými přechodnicemi o poloměru 500,0 m od stávající trasy II/230. Následuje pravostranný směrový oblouk se symetrickými přechodnicemi o poloměru 500,0 m. Do něho ústí první ze dvou přivaděčů od obce Týniště, který navazuje na stávající II/230 ve směru od obce.

Obchvat dále pokračuje směrově přímou linií, která je nejdříve vedena zářezem v Moarově pahorku a následně přechází ze zářezu do nízkého násypového tělesa. Obchvat poté prochází lesním porostem a kříží stávající místní komunikaci. Zde je navržena průsečná křižovatka. Jižní větev křižovatky tvoří komunikace obchvatu, západní větev nové napojení stávající místní komunikace, severní větev komunikace obchvatu a konečně východní větev tvoří nový přivaděč do obce Týniště.

Přímá linie obchvatu od napojení severního přivaděče dále pokračuje údolím k pravostrannému přítoku Zlatého potoku. Zde niveleta stoupá v nejvyšším podélném sklonu obchvatu 7,0 %. Dále navazuje pravým směrovým obloukem se symetrickými přechodnicemi a poloměru 500,0 m, který se nachází v zářezu v trase stávající II/230. Konec obchvatu stavebně navazuje na 2.úsek úprav silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2.část“. Veškeré úpravy nivelety vozovky mimo obec budou do 10 cm.

Pro zajištění plynulého a bezpečného levého odbočení z obchvatu na jeho přivaděče je navrženo v prostoru křižovatek rozšíření zpevněné krajnice na celkovou šířku 5,5 m od osy komunikace.

Výškové řešení trasy obchvatu se skládá po směru staničení z vydatého výškového oblouk $R = 1500$ m sloužícího pro výškovou návaznost na stávající II/230. Dále pokračuje výšková tečna ve sklonu -0,5% na kterou navazuje tečna podélném sklonu -4,83 %. Zaoblení lomu výškového polygonu je navrženo obloukem o poloměru $R = 4000$ m. Tečna směřuje do plochého údolí, kde se láme do sklonu -2,06% s výškovým zaoblením $R = 10\ 000$ m. Následuje tečna se stoupáním +7,0 % (nejvyšší podélný sklon obchvatu) s poloměrem výškového oblouku $R = 1500$ m. Zde niveleta překonává řečiště stávajícího potoka nejvyšším násypovým tělesem na obchvatu (cca 7,7 m). Následuje tečna o podélném sklonu -3,99% s výškovým zaoblením $R = 2000$ m. Tato tečna navazuje na související stavbu akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ a to 2. úsek „Napřímení mezi Újezdem a Týništěm“.

Navržené konstrukce vozovek v SO 101 jsou v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Odvodnění bude řešeno povrchově do nově vybudovaných příkopů. Zde bude odvodnění vzhledem k absenci dešťové kanalizace řešeno podélným sklonem příkopů a vyvedeno do přílehlého terénu a vodoteče.

K převádění vody z jedné strany komunikace na druhou je navrženo několik trubních propustků. Propustky mají šikmá čela a trouby jsou prefabetonové. Pro převedení jediné vodoteče bude použito rámového betonového propustku.

V rámci výstavby nejsou navrženy asanace stávajících objektů, neboť všechny objekty se nachází mimo zastavěné území. V rámci výstavby budou stávající vozovky silnice II/230 v místě napojení obchvatu a přivaděčů odstraněny a nahrazeny novými konstrukcemi.

Obchvat bude kromě napojení prováděn mimo stávající silnici II/230. Přístup na stavební pozemky bude ze stávajících místních zpevněných i nezpevněných cest. V pozdějších fázích výstavby bude přístup na staveniště ze silnice II/230 pomocí již provedených přivaděčů.

V rámci obchvatu nejsou v tuto chvíli navrženy provizorní komunikace ani stavební komunikace pro příjezdy na staveniště mimo obvod stavby. Rozhodnutí o případných dočasných komunikacích bude záviset na technologickém postupu realizační firmy.

Jižní přivaděč

Šířkové uspořádání přivaděče – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m a 0,5 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 7,5 m. Na většině délky se přivaděč nachází v zářezu.

Návrhová rychlost je 60 km/h.

Přivaděč tvoří přímá, dále pravostranný směrový oblouk s přechodnicí o poloměru 100,0 m a s příslušným rozšířením jízdních pruhů dle ČSN 73 6101, následuje přímá, která tvoří větev úrovně křižovatky s obchvatem. Úhel křížení os komunikací je navržen 90°.

Výškové řešení přivaděče vychází z možností jeho napojení na stávající řešení II/230 a výškového vedení obchvatu. Výškové napojení přivaděče na obchvat je řešeno vydutým obloukem o poloměru 400 m. Dále navazuje tečna výškového polygonu se sklonem +7,27 %, na kterou navazuje tečna, jejíž sklon -0,84% vychází z nivelety stávající II/230. Výškový lom je zaoblen obloukem o poloměru 1000 m.

Odvodnění bude řešeno povrchově do nově vybudovaných příkopů. Zde bude odvodnění vzhledem k absenci dešťové kanalizace řešeno podélným sklonem příkopů a vyvedeno do silničních příkopů obchvatu.

Severní přivaděč

Šířkové uspořádání přivaděče – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m a 0,5 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 7,5 m. Na celé délce se přivaděč nachází v násypu.

Severní přivaděč se na stávající II/230, vedenou obcí Týniště, napojuje směrovým obloukem se symetrickými přechodnicemi a poloměrem 90,0 m s příslušným rozšířením jízdních pruhů dle ČSN 73 6101. Po výstavbě zbylá slepá část II/230 severně od obce bude z části zachována a nově zaústěna do směrového oblouku severního přivaděče. Na oblouk navazuje přímá, která svým trasováním sleduje v těsné blízkosti stávající místní komunikaci. Toto řešení si vyžádal požadavek na pravouhlé křížení os komunikací v křižovatce. Z tohoto důvodu nebylo možné využít jako přivaděč stávající místní komunikaci. Tato bude odstraněna a bude provedena rekultivace terénu. Úhel křížení os komunikací je navržen 90°.

Konstrukce severního přivaděče bude totožná s konstrukcí jižního přivaděče. Návrhová rychlost je 60 km/h.

Odvodnění bude řešeno povrchově do nově vybudovaných příkopů. Zde bude odvodnění vzhledem k absenci dešťové kanalizace řešeno podélným sklonem příkopů a vyvedeno do přilehlého terénu a silničního příkopu obchvatu.

Zpevněná cesta

Navržený objekt slouží pro zajištění protínání stávající polní cesty s navrhovaným obchvatem obce Týniště.

Návrh předpokládá šířku vozovky 4,0 m. Celková délka zpevněné vozovky je cca 155,0 m. Podrobnější návrh bude proveden v dalším stupni PD.

Přeložka a ochrana vedení VN

Z důvodu střetu navrženého obchvatu je navržen tento stavení objekt. V místě stávajícího vedení je navržena niveleta obchvatu o cca 3,0 m výše než stávající terén. Předpokládané řešení je přesun vedení mezi nejbližšími stávajícími sloupy vzdušného vedení do podzemí pod navrhovanou komunikací, s tím, že pod samotným tělesem komunikace se vedení umístí do chráničky.

Rekonstrukce mostu ev. č. 230 – 002

Most převádí komunikaci přes koryto Kucínského potoka, který v místě mostu teče ve směru na jihozápad. Kucínský potok se vlévá do potoka Příchovického, který v Příchovicích ústí do řeky Úhlavy. Sklon dna Kucínského potoka je v oblasti mostu cca 1,4 %. Před mostem ve směru toku je na potoce umístěn práh o výšce cca 0,40 m.

Vzhledem k výšce mostní konstrukce nad tokem a vzhledem k charakteru a rozsahu povodí Kucínského potoka nebyl proveden hydrotechnický výpočet. Velikost mostního otvoru zůstane zachována.

Na spodní ploše nosné konstrukce jsou stopy po zatékání vody. Rovněž u mostních závěrů jsou patrné stopy po zatékání, které se projevují i na spodní stavbě.

Zdivo opěr je lokálně mírně rozvolněné, lokálně je porušené a místy je i vypadané spárování. Římsa je otlučená a popraskaná, porostlá mechem, mezi římsou a vozovkou je tráva. Na vozovce jsou trhliny, jsou patrné opravované příčné trhliny a vyjeté koleje. Zábradlí a svodidla na obou stranách mostu jsou místně deformované a orezlé.

Z výše uvedených důvodů bude provedena úplná výměna nosné konstrukce mostu. Dále bude na mostě a v přilehlých místech vybudována nová vozovka. Stavba bude provedena najednou, za úplné výluky provozu na komunikaci. Doprava bude řešena objížděnkami, které jsou podrobně popsány v kapitole B.II.4.

Odvodnění

Povrch vozovky je odvodněn střešovitým příčným sklonem 2,5 % a podélným sklonem, daným průběhem nivelety – cca 2,9 %. Na začátku i na konci mostu bude voda svedena z povrchu komunikace skluzy do potoka. Skluzy budou z betonových žlabovek.

Za rubem stěn rámu bude zřízeno odvodnění z plastových trubek DN 150. Trubky budou uloženy ve sklonu 5 % směrem od středu mostu ke křídům, kde budou trubky vyvedeny do líce křídel a odtud žlaby do vodoteče.

Komunikace na mostě bude mít po rekonstrukci parametry silnice S 7,5/60. Dále bude na mostě a na sousedních úsecích komunikace vybudována nová vozovka. Tyto práce jsou rovněž zahrnuty v SO 201.

2. úsek

Napřímení silnice II/230 mezi obchvatem Týniště a Újezdem

Navržené řešení vychází z morfologie terénu, možností vstupů na pozemky a z návaznosti na navazující úseky. Hlavní důvody navrženého napřímení silnice II/230 je odstranění stávajícího nevyhovujícího směrového vedení a plynulé navázání na 1. úsek úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ (obchvat Týniště). Navržený úsek má postupné zmenšování poloměrů směrových oblouků, které vede k plynulému snížení rychlosti ještě před vjezdem do obce Újezd a řidič je tak již samotným vedením trasy upozorněn na příjezd do obce a nutnosti upravit styl jízdy.

Stavební objekt řeší napřímení silnice II/230 mimo zastavěné území obce Újezd a je situován jižně od obce. Navrhované napřímení je 2. úsekem úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ a stavebně navazuje na 1. úsek stejné akce.

Návrhová rychlost je stanovena na 60 km/h. Šířkové uspořádání silnice je – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m, zpevněné krajnice 0,5 m a 0,5 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 8,5 m. Návrh takového šířkového uspořádání vznikl při pracovní schůzce zástupce investora, DI Policie ČR a zhotovitele projektové dokumentace.

Začátek napřímení začíná navrhovaným obchvatem Týniště. Po cca 165 m se trasa začíná odklánět pravostranným obloukem o poloměru 250 m se symetrickými přechodnicemi délky 90 m. Dostředný sklon u pravostranného oblouku je 5 %. Před koncem úseku je umístěn levostranný oblouk o poloměru 125 m s nesymetrickými přechodnicemi. Délka vstupní přechodnice je 65 m a výstupní 30 m. Dostředný sklon u levostranného oblouku je 6 %. Navíc v tomto oblouku dochází k rozšíření obou jízdních pruhů o 0,40 m. Na konci tohoto oblouku napřímení silnice II/230 navazuje směrově a výškově na stávající trasu silnice II/230. Tečny ve směrovém řešení jsou totožné se stávajícím stavem. Příčný sklon v přímé je střešovitý o velikosti 2,5 %.

Výškové řešení trasy se skládá po směru staničení z výškové tečny ve sklonu -3,99 % sloužící pro výškovou návaznost na obchvat Týniště. Před prvním směrovým obloukem tečna nivelety začíná stoupat sklonem 3,37 %. Poloměr vydatého oblouku mezi těmito sklony je $R = 3\,400$ m. Ve výstupní přechodnici prvního oblouku niveleta opět začíná klesat ve sklonu -3,59 % s poloměrem výškového oblouku $R = 3\,400$ m. Pro napojení na stávající silnici II/230 slouží vypuklý oblouk o poloměru 2 000 m, z kterého vychází výšková tečna o velikosti -6,69 %.

Konstrukce vozovky

Navržené konstrukce vozovek v SO 101 jsou v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Vjezdy budou vyasfaltované do 10 m od hrany hlavní komunikace a dále bude pokračovat nezpevněná vozovka. Konstrukce nezpevněné vozovky bude stanovena z TP Katalog polních cest.

Odvodnění

Odvodnění bude řešeno povrchově do nově vybudovaných příkopů. Zde bude odvodnění vzhledem k absenci dešťové kanalizace řešeno podélným sklonem příkopů a vyvedeno do přilehlého terénu a vodoteče.

K převádění vody z jedné strany komunikace na druhou jsou navrženy dva trubní propustky. Trubní propustky jsou také navrženy u některých hospodářských sjezdů, aby byl zachován podélný odtok vody. Propustky mají šikmá čela a trouby jsou prefabetonové.

3. úsek

Napřímení silnice II/230 u Kucín a styková křižovatka (II/230 x III/11756)

Stavební objekt řeší napřímení silnice II/230 a stykovou křižovatku (II/230 x III/11756) mimo zastavěné území obce Kucíny a je situován severozápadně od obce. Navrhovaná stavba je 3. úsekem úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“.

Návrhová rychlost je stanovena na hlavní komunikaci 60 km/h. Šířkové uspořádání silnice II/230 je – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m, zpevněné krajnice 0,50 m a 0,50 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 8,50 m. Šířkové uspořádání silnice III/11756 je – šířka pruhu 3,0 m, vodícího proužku 0,25 m a 0,50 m nezpevněná krajnice. Volná šířka komunikace je 7,5 m.

Začátek napřímení silnice II/230 začíná cca 160 m severozápadně od konce obce Kucíny. Po cca 63 m se trasa začíná odklánět pravostranným obloukem o poloměru 500 m se symetrickými přechodnicemi délky 120 m. Dostředný sklon u pravostranného oblouku je 2,50 %. Po skončení tohoto oblouku s přechodnicemi následuje bez mezipřímé protisměrný oblouk se symetrickými přechodnicemi. Parametry oblouku i přechodnic jsou totožné jako u předchozího oblouku. Konec

úseku po cca 67 m od konce výstupní přechodnice levostranného oblouku navazuje směrově i výškově na stávající trasu. Příčný sklon v přímé je střechovitý o velikosti 2,50 %.

Výškové řešení trasy se skládá po směru staničení z výškové tečny ve sklonu 0,55 % sloužící pro výškovou návaznost na silnici II/230 (směr Kucíny). Po několika desítkách metrů tečna nivelety začíná klesat ve sklonu -6,30 %, která opět navazuje na silnici II/230. Poloměr vypuklého oblouku mezi těmito sklony je $R = 7\,500$ m.

Silnice III/11756, která je v tomto případě komunikací vedlejší se napojuje na silnici II/230 ve staničení km 0,357250 pod úhlem 90°. Po necelých 30 m se trasa stáčí pravostranným obloukem o poloměru $R = 100$ m s výstupní přechodnicí délky 60 m. Dostředný sklon oblouku je 3,0 %. V tomto oblouku dochází k rozšíření obou jízdních pruhů o 0,30 m. Konec úseku směrově a výškově navazuje na stávající trasu silnice III/11756. Vnitřní okraj nároží stykové křižovatky je navržen kružnicovým obloukem o poloměru $R = 15$ m. Příčný sklon v přímé je stejný jako na hlavní silnici, tedy 2,50 %.

Tečna nivelety od hrany hlavní komunikace klesá ve sklonu -0,50 %. Ve výstupní přechodnici začíná tečna nivelety stoupat ve sklonu 6,28 %, která navazuje na silnici III/11756. Poloměr vydatého oblouku mezi těmito sklony je $R = 1\,000$ m.

4. úsek

Okružní křižovatka u Přeštic

Stávající průsečná křižovatka silnic II/230, II/183 a III/18210 bude přestavěna na křižovatku okružní v místě stávající křižovatky. Silnice zůstanou v co nejvyšší míře zachovány, dojde pouze k nutným úpravám před napojením na okružní křižovatku včetně výstavby chodníku od Přeštic.

Jedná se o čtyřramennou okružní křižovatku, která je složena z jízdního pruhu šíře 5,75 m s asfaltovým povrchem, přejížděného prstence šíře 1,5 m z dlažby a ozeleněného středového ostrůvku výšky 0,95 m, který bude osázen zelení (keři), která zamezí průhledu přes ostrov. Okružní křižovatka je z části lemována zvýšenou obrubou s chodníkem a ve zbytku obvodu je ohraničena nezpevněnou krajnicí.

Poloměry vjezdových a výjezdových ramen jsou $R = 15,0$ m. Šířky jízdních pruhů na vjezdu/výjezdu do křižovatky jsou v rozmezí mezi 4,75 – 5,0 m. Všechna ramena jsou rozdělena fyzickými ostrůvky, které budou ozeleněny, vysazené 0,15 m nad přílehlou komunikací. Na větvích od Přeštic a Vodokrtů pak zároveň slouží jako ochranné ostrůvky míst pro přecházení.

Odvodnění stavby je z převážné části řešeno podélnými a příčnými sklony do otevřených silničních příkopů. Na vnější hraně okružního pásu bude umístěna vpust, která bude vyvedena do přílehlého příkopu. Vzhledem k absenci dešťové kanalizace řešeno podélným sklonem směrem na Přeštice.

K převádění vody na vedlejší silnici III/11756 z jedné strany na druhou je navržen trubní propustek. Trubní propustky jsou také navrženy u hospodářských sjezdů, aby byl zachován podélný odtok vody. Propustky mají zpevněná šikmá čela a trouby jsou prefabetonové.

Navržené konstrukce vozovek v SO 101 jsou v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Obrázek 5: Okružní křižovatka Přeštice



Zdroj: [CityPlan]

Podrobná situační mapa s legendou tvoří Přílohu č. 5 tohoto Oznámení.

V rámci stavby bude použit silniční betonový obrubník (1000x250x150/120) do betonové opěry osazený s nášlapem 0,15 m. Tento obrubník bude osazen na rozhraní mezi jízdním pásem a chodníkem a na směrových nepojížděných ostrůvcích. V místech přechodů pro chodce bude tento obrubník osazen 0,02 m nad přilehlou komunikací.

Vjezdy budou vyasfaltované max. do 10 m od hrany hlavní komunikace.

Přeložka a ochrana STL plynovodu

Stávající středtlaké plynovodní vedení napříč pod větví OK bude nutno vzhledem k rozšíření stávajícího silničního tělesa nutné přeložit. Přeložka je navržena tak, aby plynovod procházel pod silničním tělesem v jedné linii.

Rekultivace a ozelenění

Stavební objekt rekultivace a ozelenění zahrnuje ohumusování v tl. 0,15 m podél komunikace. Dále bude odstraněno zařízení staveniště a plocha, na které bylo umístěno upravena do původního stavu. Budou odstraněny provizorní dopravní značení, osazené během výstavby.

Prostor staveniště bude využíván v návaznosti na postup výstavby, především pro vlastní stavební práce, umístění manipulačních ploch, pro přístup na jednotlivá pracoviště a dopravu materiálů do prostoru stavby. Zařízení staveniště (provozní a sociální ZS) bude zabezpečeno v prostoru realizované stavby.

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

Předpokládaný termín zahájení stavby je rok 2013. Předpokládaná doba výstavby je 24 měsíců.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Jako dotčené územně samosprávné celky lze vymezit jednak ty, na jejichž území má být záměr realizován, jednak ty, jejichž území může být významně zasaženo předpokládanými vlivy záměru. Územně samosprávné celky jsou jak kraje v samostatné působnosti, tak obce v samostatné působnosti. S ohledem na vyhodnocení vlivů záměru, uvedené v následujících příslušných kapitolách oznámení, je možno jako dotčené územně samosprávné celky stanovit následující:

Kraj: Plzeňský

Obec: Přeštice, Kucíny, Dolce, Újezd, Týniště, Skašov

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

Tabulka 1: Výčet navazujících rozhodnutí

Rozhodnutí	Zákon	Úřad
Územní rozhodnutí	183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu	Příslušný stavební úřad
Stavební povolení	183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu	odbor dopravy MěÚ Přeštice nebo ORP
Kolaudační rozhodnutí	183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu	Příslušný stavební úřad
Souhlas s vynětím půdy ze ZPF	dle § 9 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF	MěÚ Přeštice
Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les	§ 8 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů	Příslušné orgány ochrany přírody
Závazné stanovisko - zásah do VKP	§ 4 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny	Příslušné orgány ochrany přírody
Závazné stanovisko	§ 77 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví	Příslušná Krajská hygienická stanice

Zdroj: [CityPlan]

Pozn.: Pokud bude nakládáno s nebezpečnými odpady, je nutné povolení pro nakládání s nebezpečnými odpady dle § 16 odst. 3 zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, a § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění).

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Stavba zasahuje do pozemků určených k funkci lesa. Rekonstrukcí stavby dojde i k záborům zemědělské půdy. Trvalé a dočasné zábory půdy jsou specifikovány v záborovém elaborátu – viz příloha č. 3 tohoto Oznámení.

Bilance zemních prací je z hlediska celkové stavby nevyrovnaná. Bude nutný dovoz materiálu do násypů.

Pro účely bonitace zemědělských půd jsou stanoveny mapovací a oceňovací jednotky BPEJ (bonitované půdně-ekologické jednotky). BPEJ stanovené na dotčených pozemcích jsou uvedeny v záborovém elaborátu, viz příloha č. 3 tohoto Oznámení.

Vysvětlivky k BPEJ:

1. číslice – příslušnost ke klimatickému regionu (1 – T1, teplý, suchý)
2. a 3. číslice určuje příslušnost k určité hlavní půdní jednotce (01 – černozemě (typické i karbonátové) na spraši; středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem)
4. číslice stanovuje kombinace svažitosti a expozice ke světovým stranám (0 - mírný svah všesměrné expozice, 1- všesměrná rovina s možností plošné vodní eroze)
5. číslice vyjadřuje kombinaci hloubky a skeletovitosti půdního profilu (0 - hluboká bezskeletovitá půda)

Stupně ochrany zemědělské půdy

I. Do první třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v polohách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možné odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

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

III. Do třetí třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možné územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.

IV. Do čtvrté třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, jen s omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.

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

Půda na dotčených pozemcích je dle bonity řazena do všech stupňů ochrany, převažují však půdy s nízkou až nejnižší ochranou, tj IV - V. třída.

Bilance zemin

Vzhledem k očekávané etapizaci výstavby je bilance zemin rozdělena do jednotlivých úseků, jedná se o přibližné odhady na základě předběžného výpočtu.

Tabulka 2: Bilance zemin

	odhumusování tl. 0,3 m (m ³)	ohumusování tl 0,15 m (m ³)	rozdíl (m ³)
1. úsek - Obchvat Týniště	17 535	8 175	9 360
2. úsek - Napřímení silnice mezi obchvatem Týniště a Újezdem	5 370	5 343	27
3. úsek - Napřímení silnice u Kucín	4 239	1 320	2 919
4. úsek - Okružní křižovatka Přeštice	1 620	1 518	102
Celkem	28 764	16 356	12 408

Zdroj: [CityPlan]

Výpočet kubatur výkopu a násypu, sejmutí ornice a ohumusování byl předběžně stanoven a vykazuje přebytek výkopů, zejména při výstavbě obchvatu Týniště.

Podrobněji bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě pedologického průzkumu. Ohumusování je navrženo v tl. 0,15 m, tloušťka sejmutí ornice bude stanovena v dalším stupni projektové dokumentace. Pro projektovou dokumentaci v této fázi přípravy projektu byla uvažována 0,30 m.

Tabulka 3: Plochy záborů

	dočasný (m ²)	trvalý (m ²)
1. úsek - Obchvat Týniště	27 600	65 400
2. úsek - Napřímení silnice mezi obchvatem Týniště a Újezdem	9 430	22 650
3. úsek - Napřímení silnice u Kucín	16 000	17 630
4. úsek - Okružní křižovatka Přeštice	1 750	7 780
Celkem	54 780	113 460

Zdroj: [CityPlan]

 Pozn.: Zaokrouhleno na celé stovky m².

Při manipulaci se zeminou nesmějí být znečišťovány veřejné komunikace. Opatření zajišťující neznečišťování veřejných komunikací a minimalizaci dopadu záměru na životní prostředí jsou shrnuty v kapitole D.4. Jsou zde rovněž uvedena opatření pro skrývku zeminy (ornice, popř. podorničí) a pro nakládání s ní, aby nedošlo k jejímu znehodnocení.

B.II.2. Voda

Období výstavby

V průběhu výstavby budou odběry a spotřeby vody záviset jednak na rozsahu stavebních prací, jednak na technologii výstavby a použitých materiálech. Technologická voda bude nutná pro přípravu stavebních směrů v betonárkách a pro vlhčení násypového podloží tělesa komunikace pro hutnění.

V této fázi PD není možné přesně určit spotřebu vody na stavbě. Spotřeba vody se bude odvíjet od množství pracovníků na stavbě. Minimální spotřeba vody se uvažuje 60l/osobu. Pitná voda pro pracovníky bude pravděpodobně dovážena balená.

Dále bude potřebná voda pro skrápění event. mytí vozovky, skrápění přístupových cest a staveniště v suchých obdobích, skrápění deponií prašných materiálů, čištění a mytí stavební techniky a dopravních prostředků apod. Zdrojem vody při výstavbě bude buď městská vodovodní síť, nebo v případě, že nebude blízko dostupný zdroj, bude dodávka řešena cisternovým vozem.

Stanovení konkrétního množství spotřeby vody v období stavby není v současné době možné specifikovat, neboť nejsou známy potřebné údaje (organizace výstavby, počet pracovníků na stavbě aj.). Vzhledem k velikosti posuzované stavby lze předpokládat, že spotřeba vody při výstavbě bude na úrovni jako u obdobných staveb a neočekává se enormní spotřeba vody.

Po dobu výstavby bude odběr vody záviset mimo jiné na počtu pracovníků na stavbě a rychlosti stavebních prací. Tento počet není v současném stavu projektu znám. Pro provozní účely bude použita voda technologická, která bude spotřebovávána do výroby betonových a maltových směrů, ošetřování betonových konstrukcí při tuhnutí, kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na očistu stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby

zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případně napojení na stávající rozvod vody). Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště.

Pro technologické účely (např. případná výroba betonových směsí přímo na stavbě) bude voda odebírána z místních zdrojů. Může se jednat o místní vodovodní síť, nebo povrchové zdroje – pro výrobu betonu musí být ověřena kvalita vody. Pro ostatní potřeby (kropení, mytí vozidel) může být rovněž použita povrchová voda.

Období provozu

Pro provoz záměru bude voda nezbytná pouze z důvodu běžné údržby vozovek. Toto množství se bude odvíjet od množství znečištění vozovky, lze však předpokládat, že nároky na vodu budou obdobné jako u jiných projektů tohoto typu.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje

Období výstavby

Surovinové zdroje potřebné pro stavbu odpovídají danému typu stavby. Spotřebu těchto surovin jakož i paliv (nafty a benzínu) spotřebovaných během stavby nelze v současné době odhadnout, ale nebude výrazně větší, než je u obdobných staveb běžné.

Následující výčet použitých surovin a materiálů je pouze orientační:

- zemina pro konstrukci tělesa komunikace a pro terénní úpravy
- kamenivo, šterky, šterkopísky apod. pro konstrukci vozovky, pro přeložky sítí apod.
- kamenivo, šterková drť a šterkopísky pro betonové konstrukce silnice a návazných částí ostatních komunikací
- beton – cement, písek, přísady do betonů, betonové prefabrikáty (na konstrukci opěrných zdí apod.)
- ocel – výztuž betonů, svodidla, mostní konstrukce, zábradlí aj.
- asfalt pro vrchní konstrukci vozovek
- prefabrikáty, roury, potrubí, kabelová vedení
- pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanismy a dopravní techniku.

V období výstavby budou potřebné pohonné hmoty pro stavební mechanismy a pro dopravní prostředky stavby. Jejich odběr bude prováděn z běžné distribuční sítě. Spotřebu pohonných hmot nelze dnes odhadnout, bude závislá na počtu a druhu nasazených dopravních prostředků na odvoz a dovoz materiálů, na počtu a druhu stavebních mechanismů, na organizaci výstavby (umístění staveniště a deponií materiálů, vzdálenost zdrojů stavebních surovin a materiálů, vzdálenost zařízení pro využití, recyklaci, popř. likvidaci odpadů z výstavby apod.), na technickém stavu vozidel a mechanismů atd.

Zhotovitel si zajistí po dohodě se správcem napojení na inženýrské sítě. Vzhledem k rozsahu stavby předpokládáme výstavbu zařízení stavenišť, které bude napojeno elektrickou energií a případně na telekomunikační vedení.

Období provozu

Ve fázi provozu je možno uvažovat se spotřebou pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby silnice, dále do spotřeby surovin posypový materiál zimní údržby. Úklidem zimního posypu z vozovek po zimním období budou vznikat odpady (uliční smetky, aj.).

Energetické zdroje

Období výstavby

V období výstavby bude potřeba zajistit na stavenišťích zdroje elektrické energie pro některé stavební mechanismy a zařízení. Zdrojem bude buď napojení na stávající elektrické vedení v území stavby, nebo vybudování vlastních provizorních přípojek pro stavbu, popř. použití mobilních agregátů. V této chvíli není možné přesně určit množství elektrické energie, použitých při výstavbě. Zajištění dodávky elektřiny bude podrobněji řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Elektrická energie v době výstavby bude odebírána z odběrných míst, které určí provozovatel energetické sítě. Jedná se o napojení zařízení stavenišť, kde budou mimo jiné situovány provozny závislé na elektrické energii. Jednotlivá pracovní místa mohou být vybavena přenosnými agregáty pro výrobu elektrické energie. Množství odběru ani požadovaný počet přípojnych míst není v tomto stupni projektové dokumentace znám.

Období provozu

Vybudovaná a dokončená stavba nevyžaduje žádné energie.

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

Období výstavby

V rámci průzkumů inženýrských sítí byly získány podklady o jejich výskytu v dotčeném území. Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců. Před započatím stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit popřípadě vypípat.

V zájmovém území se nachází nadzemní vedení VN. Nově navržený obchvat nezasahuje do stávajících sloupů, ale vzhledem k vedení nivelety o cca 3,0 m výše než je stávající terén v místě střetu obchvatu s vedením bude nutné s největší pravděpodobností provést přeložku. V dalších stupních PD bude nutné provést kontrolu výšky vodičů nad niveletou navrhovaných vozovek z důvodu zajištění průjezdného průřezu, pro návrh konkrétního řešení.

Objízdne trasy

Vzhledem k charakteru a dispozici silniční sítě v okolí stavby „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2.část“ byly navrženy dvě varianty objízdných tras celého rekonstruovaného úseku silnice II/230 včetně jeho nových částí.

O konečném návrhu DIO bude rozhodnuto na základě stanovisek objednatele dokumentace, DOSS, DI Policie ČR a provozovatelů dotčených autobusových linek.

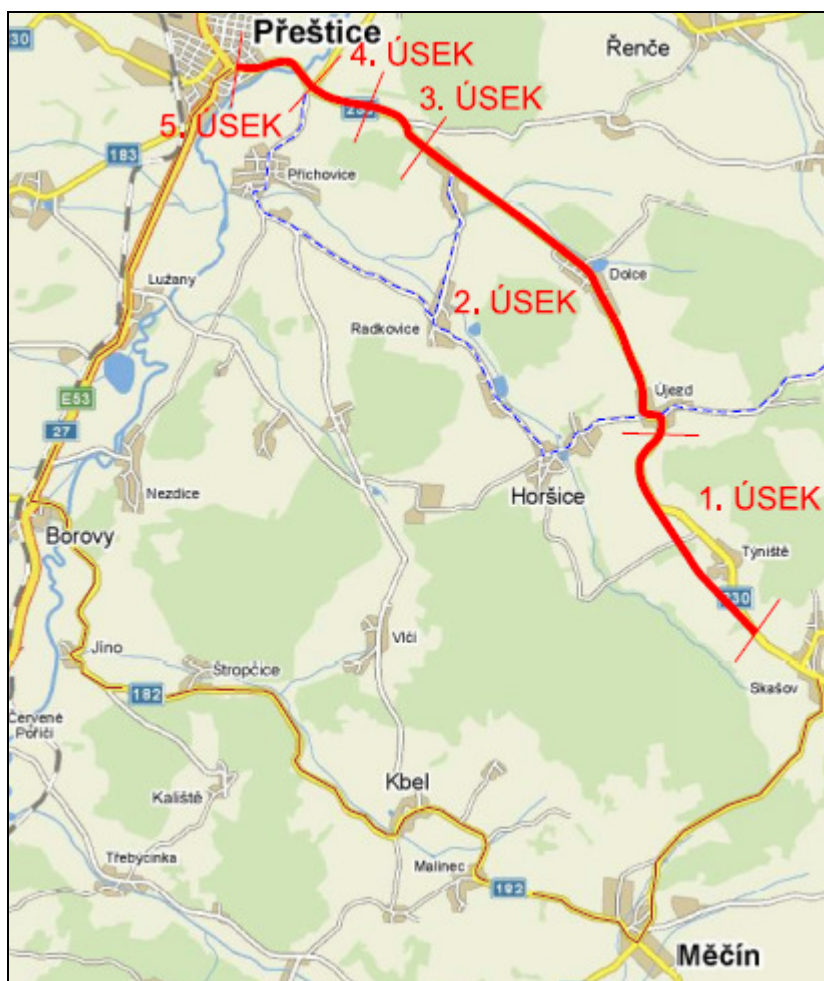
Varianta A

Tato varianta předpokládá převádění dopravy severně od silnice II/230. Tranzitní doprava včetně OA, ve směru Nepomuk – Přeštice by byla vedena již od Nepomuku po silnici I/20 až k Seči, dále by byla objízdná trasa vedena po silnici II/178 přes Řenče a následně po II/183 k Přešticím. Lokální doprava by byla vedena po místních komunikacích nižších tříd.

Před Přešticemi se vrací na komunikaci II/230 v místech nove budované okružní křižovatky v rámci 4. úseku stavby „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“. Zde se předpokládá omezení dopravního provozu po dobu její realizace stejně tak na 5. úseku v Přešticích.

Doprava ze Skašova by byla vedena po komunikaci II/117 do obce Letiny. Zde by osobní automobily pokračovaly po silnici III. třídy do Řenče, naopak nákladní automobily by byly odkloněny směrem na východ k silnici I/20. Důvodem pro rozdělení jsou neodpovídající technické parametry silnice III. třídy. Oba dopravní proudy by pak pokračovaly v navržené trase – viz výše.

Obrázek 7: Objízdná trasa - Varianta B



Zdroj: [CityPlan]

Legenda:

- oprava silnice II/230
- společná objízdná trasa pro osobní a nákladní automobily
- - - objízdné trasy místní dopravy

Stavební práce budou v jednotlivých fázích výstavby probíhat při dočasné uzavírce úseku dotčeného stavbou a omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během provádění prací, bude řešeno dopravním značením, případně operativním opatřením. Místní doprava bude v jednotlivých fázích výstavby využívat objízdňkové trasy vedené po místních komunikacích.

V této fázi projektu nelze podrobněji kvantifikovat nároky na dopravu při výstavbě (odvoz zeminy a odpadů, dovoz stavebních materiálů a konstrukcí apod.), protože dosud nejsou známy potřebné údaje. Četnost nákladní dopravy při výstavbě bude upřesněna až před zahájením stavby na základě výběru dodavatele stavby, který zpracuje POV – organizaci a postup výstavby, nasazení druhu dopravních prostředků, dobu výstavby, upřesnění bilancí materiálů apod.

Stavba je v kontaktu s inženýrskými sítěmi. Všechny, které se dostanou do styku se záměrem, budou přeloženy, upraveny, ochráněny nebo zrušeny. Jejich zákres je proveden v situacích a v podélných profilech.

Období provozu

Obchvat sám o sobě tvoří dopravní infrastrukturu.

Nový obchvat bude na jihovýchodě od obce Týniště přímo navazovat na silnici II/230, kde zbylé torzo II/230 bude sneseno a terén následně rekultivován.

Na severozápad od obce Týniště bude obchvat směrově a výškově navazovat na 2. úsek úprav silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“. Zbylé torzo stávající silnice II/230 bude z větší části ponecháno a napojeno na nový severní přivaděč k obchvatu, jehož trasování vychází ze stávající zpevněné komunikace, která obchvat kříží. Délka severního přivaděče je cca 307,0 m a navazuje na stávající silnici II/230 od Týniště a do obchvatu je zaústěn v km 1,30421.

Stavba obchvatu nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

Přestože otázka dopravy v klidu má k řešené problematice velice úzký vztah – jsou to dopravní stavby, problematika dopravy v klidu není v rámci projektu obchvatu a navazujících přivaděčů řešena. Nejsou navrženy objekty, které vyžadují řešení dopravy v klidu. Rovněž nejsou rušena stávající parkovací místa, která by bylo nutné nahradit novými kapacitami. Projekt neobsahuje návrh parkoviště ani parkovací místa navržená v rámci komunikací, neboť se jedná o extravilánové uspořádání komunikace, kde se parkovací pruhy nenavrhují.

Změny dopravních intenzit vlivem realizace záměru

Uvedením záměru do provozu nedojde ke zvýšení intenzity dopravy, tu lze očekávat pouze v období výstavby v rámci pojezdu těžkých nákladních automobilů s materiálem a odvozem zeminy.

V obci Týniště se dá naopak očekávat snížení počtu projíždějících automobilů projíždějících obcí.

V rámci zpracování oznámení byla zpracována hluková studie (Příloha č. 4), která hodnotí vliv změny hlukové situace v území po realizaci stavby obchvatu obce Týniště v závislosti na změnách intenzit dopravy oproti současnému stavu.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace řešena. Vlastní stavba nemá negativní vliv na kvalitu ovzduší. Vozidla využívající nový obchvat budou zdrojem znečištění ovzduší. Navržené komunikace budou provozovány bez omezeného přístupu. Budou tedy využity i nákladní dopravou.

Období výstavby

Dominantními zdroji znečišťování ovzduší v průběhu výstavby budou zejména zemní práce, příprava staveniště, objekty pozemních komunikací, a na ně navázané činnosti jako doprava materiálu a strojů na stavbu a ze stavby.

Zdroji emisí v období výstavby budou používané mechanismy (rypadlo, nakladač, čerpadlo na beton atd.), vyvolaná doprava a vlastní prostor výstavby. Výstavba bude probíhat výhradně v denní době, nejdéle v časovém úseku 7 – 21 hodin.

Plošné zdroje emisí

Jako plošný zdroj znečištění ovzduší lze obecně označit vlastní stavební činnost na ploše záměru (staveniště). Jedná se zejména o úpravy terénu, skrývání povrchových vrstev, přesuny materiálu, výkopové práce (zemní práce) a pojezdy nákladních automobilů a dalších stavebních mechanismů. Jedná se o plošný zdroj dočasný, časově omezený na vlastní dobu budování záměru. Množství emisí závisí na počtu nasazených dopravních a stavebních prostředků, jejich technickém stavu, technické úrovni, časovému nasazení apod. Plocha staveniště a přilehlé komunikace budou i zdrojem tzv. sekundární prašnosti, tj. již usazených a znovu zvěřených (nesuspendovaných) prachových částic pohybem mechanismů, pojezdem dopravních prostředků i zvěřených větrem.

Jak již bylo uvedeno dříve, v této fázi přípravy záměru nejsou k dispozici údaje, na základě kterých by bylo možno podrobněji posoudit a případně i kvantifikovat emise z plošných i liniových zdrojů při výstavbě. Nelze blíže specifikovat ani emise ze sekundární prašnosti, protože k takové specifikaci by byly potřeba znát obtížně vyjádřitelné a silně se měnící veličiny jako čistota silnice, zrnitost a vlhkost prach ležícího na ní apod.

Jedná se však jen o dočasné zdroje emisí, které lze řadou standardních organizačních i technických opatření výrazně snížit na přijatelnou úroveň. Tato opatření jsou podrobně uvedena v kap. D.4. – Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Významným faktorem je též fakt, že výstavba probíhá převážně v extravilánu, takže případné emise nebo prašnost nebudou bezprostředně ohrožovat zdraví obyvatel.

Liniové zdroje emisí

Liniovým zdrojem emisí do ovzduší při výstavbě bude automobilová doprava vyvolaná stavbou, a to převážně nákladní. Nákladní automobilová doprava bude sloužit např. pro odvoz přebytečných výkopových zemin při výstavbě, pro odvoz produkovaných odpadů, pro dovoz stavebních surovin a materiálů apod., osobní nebo dodávková doprava bude sloužit např. pro dovoz a odvoz pracovníků na stavbu, pro dovoz balené vody pro pitné účely apod.

Ani pro liniové zdroje emisí není v této fázi přípravy projektu dostatek potřebných údajů, aby emise z těchto zdrojů bylo možno podrobněji specifikovat nebo kvantifikovat.

Dopravní trasy pro zásobování stavby materiálem závisí na zvyklostech realizační firmy. V této fázi projektu nebyly ještě dopravní trasy blíže specifikovány, bude tomu tak v další fázi projektové dokumentace. Není znám ani počet a druh nebo typ používaných vozidel, četnost dopravy a další.

Období provozu

Zdrojem znečišťování ovzduší v okolí silničních komunikací v období běžného provozu je především provoz motorových vozidel. Jedná se zejména o produkty spalování benzínu a nafty v zážehových a vznětových motorech. Provoz vozidel je také příčinou druhotného znečišťování ovzduší například vířením zbytků zimního posypu (škvára, písek, drtě, soli), obrusu z pneumatik a vozovky (druhotná prašnost).

V zimním období při chemickém posypu se do ovzduší dostávají aerosoly (posypové soli a voda). Jedná se zejména o anorganické soli obsažené v posypových materiálech (zejména NaCl, CaCl₂, MgCl₂, SO₄²⁻, ZnSO₄, Na₂SO₃). Emise vznikajících aerosolů do ovzduší jsou zanedbatelné.

Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných medií široké spektrum emisí. Při určování relativní významnosti je rozhodující vzájemný vztah mezi množstvím dopravou vyprodukovaných emisí a jejich závažností z hlediska dopadů na zdraví člověka. Při posuzování vlivu silničních staveb na životní prostředí se za charakteristickou škodlivinu považují oxidy dusíku NO_x, NO₂ a dále CO, TZL, PM₁₀ a C_xH_y.

Automobilová doprava produkuje v různém množství desítky uhlovodíků, z nichž některé jsou charakteristické pro vozidla se zážehovým motorem a jiné pro vznětové motory. Podstatně se liší míra zdravotního rizika od relativně neškodných plynů po významné karcinogeny. U dopravy se obvykle hodnotí uhlovodíky celkem a dále benzen a benzo(a)pyren.

Vzhledem k tomu, že po uvedení rekonstruovaného úseku do provozu nedojde k navýšení intenzit projíždějících vozidel a v podstatě zůstane zachován stávající stav, nebylo potřeba zpracovávat rozptylovou studii, která by porovnávala současný stav se stavem výhledovým.

B.III.2. Odpadní vody

Období výstavby

V období výstavby budou vznikat následující druhy odpadních vod:

Technologické odpadní vody

Je předpokládáno, že v průběhu výstavby budou produkovány technologické (provozní) odpadní vody, vznikající např. při klopení betonu, čištění strojních zařízení, mytí stavební techniky a dopravních prostředků, mytí znečištěných příjezdových komunikací na staveništi apod. Problematika odvádění a likvidace odpadních vod vznikajících v průběhu výstavby bude podrobněji řešena v dalším stupni projektové dokumentace, kdy bude možné specifikovat i předpokládané množství odpadních vod.

Odpadní vody splaškové

Splaškové vody vznikající při realizaci záměru budou řešeny v rámci zařízení staveništi a jejich likvidace bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Likvidace splaškových vod nejčastěji probíhá za pomoci dočasně instalovaných sociálních zařízení (chemická WC), jejichž obsah bývá v průběhu stavby odvážen a bezpečně likvidován mimo lokalitu výstavby.

Množství produkovanych splaškových vod nelze v současnosti stanovit, bude záležet především na způsobu, době a organizaci výstavby vybraného dodavatele stavby, který nyní není znám, a především na počtu nasazených pracovníků v jednotlivých obdobích výstavby.

Odpadní vody dešťové

Dešťové vody budou v době výstavby zachytávány v prostoru staveništi nebo budou odváděny do stávajících příkopů.

Srážkové odpadní vody vznikající v průběhu výstavby mohou být buď čisté (nekontaminované) nebo znečištěné. Čisté srážkové vody (např. z čistých zpevněných ploch) mohou být sváděny do přilehlých zpevněných příkopů. Znečištěné odpadní vody vypouštěné do kanalizace musí splňovat kanalizační řád. V případě absence kanalizace je nezbytné znečištěné srážkové odpadní vody shromažďovat v zabezpečené bezodtokové jímce a vyvážet k likvidaci. Zpevněné plochy stavebních dvorů a staveništi, které mohou být znečištěny, je nutno zabezpečit proti úniku znečištěných vod do okolního terénu. V rámci této akce není uvažována žádná zpevněná stavební plocha.

Odvádění srážkových, odpadních a technologických vod ze staveništi bude zabezpečeno tak, aby nedocházelo ke znečištění a kontaminaci zeminy a podzemních vod ropnými látkami. Některá doporučená opatření jsou uvedena v kap. D.4.

Období provozu

Při provozu budou vznikat dešťové odpadní vody – srážkové vody z povrchu komunikací.

V rámci navrhované stavby nejsou řešeny likvidace splaškových vod, neboť řešená stavba tyto vody neprodukuje. Dešťová voda je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu komunikace povrchově do přilehlých příkopů, kde se vsakuje, popřípadě odtéká do přilehlého terénu a blízké vodoteče potoka.

V rámci realizace záměru zde nově vznikne 37 300 m² nepropustných ploch tvořených plochou komunikací. Současně s realizací tak vzniknou nároky na odtok dešťových vod z povrchu komunikací. Objem těchto srážek je odhadnut na 11 190 m³. Vzhledem k absenci dešťové kanalizace bude povrch vozovky odvodněn podélným sklonem do příkopů a voda vyvedena do přilehlého terénu a vodoteče. K převádění vody z jedné strany komunikace na druhou je navrženo několik trubních propustků.

Znečištění srážkových vod provozem komunikací

Hlavními znečišťujícími látkami z těchto zdrojů pro kontaminaci srážkových vod z vozovky jsou:

- kovy – olovo, nikl, chrom, měď, zinek, síra, oxid titaničitý, vanad, hliník, železo, mangan, kobalt
- ropné látky
- polyaromatické uhlovodíky
- chloridy a sírany.

Dalším zdrojem znečištění srážkových vod, odtékajících z vozovek, může být havarijní únik závadných látek při dopravní nehodě vozidel, převážejících tyto závadné látky.

V tomto případě je nezbytné okamžitě kontaktovat příslušné organizace integrovaného záchranného systému - HZS a zamezit případné kontaminaci půdy a povrchových či podzemních vod. O situaci je nezbytné informovat i správce vodních toků.

B.III.3. Odpady

Období výstavby

Při provádění prací se předpokládá vznik stavebního odpadu, zařazeného dle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů) do skupiny odpadů 17. Při nakládání s odpady, které vzniknou v důsledku stavebních prací, se bude zhotovitel stavby (jako původce odpadů) řídit zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, a vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Vzniklý odpad na stavbě bude likvidován ve smyslu výše uvedené legislativy. Odpadl bude přednostně znovu využit nebo recyklován, popř. odvážen na řízenou skládku.

Zhotovitel (dodavatel) stavby bude podle legislativy původcem odpadů, vznikajících při výstavbě. Je povinen zabezpečit v souladu s platnou legislativou nakládání s nimi, a to především je znovu využít, předat k recyklaci, a pokud odpady nelze již nijak využít, předat je k nezávadnému zneškodnění oprávněné osobě, a to na základě uzavřené smlouvy s touto oprávněnou osobou (dle zák. o odpadech musí mít povolení k nakládání s příslušnými odpady). Další povinnosti původců odpadů jsou specifikovány zejména v § 16 zákona o odpadech.

Při stavbě je nutné odfrézování horních obrusných vrstev stávajících komunikací, tento přebytečný materiál bude pokud možno recyklován, pokud ne, stane se odpadem a bude odvážen na nejbližší skládku nebezpečného odpadu.

Tabulka 4: Předpokládané druhy odpadů, které budou vznikat na staveništi

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Poznámka
01 04 01	Štěrka, kamenivo	O	Recyklace, nevyužitelné k likvidaci
08 01 00	odpad z výroby, ze zpracování, z distribuce a z používání barev a laků		Příslušná likvidace (skládku NO)
15 01 00	Odpady obalů	O	Příslušná likvidace
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály čistící tkaniny a ochranné oděvy	N	Příslušná likvidace (skládku NO)
17 01 01	Beton, hrubá a jemná keramika a výrobky ze sádky a z azbestu	O	Recyklace
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků	N	Příslušná likvidace (skládku nebezpečných odpadů)
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	Recyklace, nepotřebné k likvidaci
17 02 00	Dřevo, sklo, plasty	O	Využití, nevyužitelné k likvidaci
17 03 00	Asfalt, dehet, výrobky z dehtu	N	Příslušná likvidace (skládku nebezpečných odpadů)
17 03 02	Asfalt bez dehtu (živice)	O	Odvezeno k recyklaci, znovu využitelné
17 04	Kovy, slitiny, plot.dílce, kabely	O	Využitelné předány k využití, nepotřebné k likvidaci
17 05 04	Zemina, kameny	O	K využití nebo odvoz na skládku – určí původce
17 06 00	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu	N/O	Odvoz na skládku – určí původce
20 01 00	Odpad získaný odděleným sběrem	N/O	Odvoz na skládku – určí původce
20 03 00	Ostatní komunální odpady	O	Odvoz na skládku – určí původce

Zdroj: [CityPlan]

Pro nakládání s odpady jsou dále v oznámení v kapitole D.4 navržena opatření, která budou muset být při realizaci záměru dodržována.

Nakládání se vznikajícími odpady musí být obecně prováděno takovým způsobem, aby jejich vliv na životní prostředí byl minimální, a zároveň upřednostňoval jejich možné další využití. Při vlastních stavebních pracích je současně nutné zajistit v maximální míře plynulost výstavby bez zbytečných meziskládek odpadu, kdy tak lze zabezpečit určitou eliminaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Základní zásadou při výstavbě je však již preventivně minimalizovat vznik odpadů.

Mezi povinnosti původců odpadů patří:

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií a podle katalogu odpadů,
- b) zajistit přednostní využití odpadů,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu,
- h) umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- i) zpracovat plán odpadového hospodářství pokud produkuje ročně více než 10 t nebezpečného odpadu nebo více než 1000 t ostatního odpadu a zajišťovat jeho plnění,
- j) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí,
- k) ustanovit odpadového hospodáře pokud nakládal v posledních 2 letech s nebezpečnými odpady v množství větším než 100 t nebezpečného odpadu za rok,
- l) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky.

Dodavatel stavby je jako původce odpadů vzniklých na staveništi povinen všechny výše uvedené povinnosti dodržet.

V současné době pro nedostatek relevantních údajů není možno určit předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů, které budou vznikat v období výstavby.

Období provozu

Při provozu budou vznikat odpady z údržby vozovek a jejich okolí, případně z údržby zeleně kolem komunikace. Dále budou vznikat odpady z likvidace havarovaných vozidel na komunikaci a z likvidace případných následků havárií na okolí. Dále můžeme předpokládat odpady ze znečištění vozovky, zbytky z havárií vozidel, odpadky vyhazované motoristy, posypové materiály ze zimní údržby, odpady z uhynulých zvířat při střetu s vozidly, odpady z údržby dopravního značení, z čištění odvodňovacích zařízení, osvětlení, materiály naváté na vozovku větrem apod.).

Způsoby nakládání s odpady či způsoby a místa jejich zneškodnění a další náležitosti musí být v souladu s příslušnou legislativou. Předem nelze určit předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů při provozu, ale lze předpokládat množství jako u ostatních komunikací stejné třídy.

B.III.4. Ostatní

Hluk

V rámci výstavby obchvatu a navazujících přivaděčů nejsou navržena žádná protihluková opatření. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

Pro účely zhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci byla Ing. Tycovou vypracována Hluková studie (viz příloha č. 4 k oznámení záměru). Z této hlukové studie zde uvádíme podstatné údaje a závěry.

Předmětem hlukového posouzení je úsek 1, který představuje novostavbu silnice II/230 délky cca 1,4 km, tvořící obchvat obce Týniště v celkové délce cca 2 km zahrnující i úpravy napojení na stávající trasu silnice.

V hlukovém posouzení jsou vypočítány ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru nejbližších přilehlých obytných objektů podél stávající i navrhované komunikace obchvatu obce Týniště pro denní a noční dobu.

Současná akustická situace v obci bez obchvatu je řešena ve variantě 1 k roku 2005, navrhovaný stav po provedení obchvatu řeší varianta 2 s výpočtem k roku 2040.

Se zahájením provozu na obchvatu obce Týniště dojde ke změně intenzity dopravy na stávající trase silnice II/230 procházející obcí, proto je zjištěn vliv realizace obchvatu na stávající akustickou situaci v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru.

Podél navrhované trasy obchvatu obce Týniště je vymezena hranice území s hygienickým limitem v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro bydlení jako podklad pro zpracování ÚPD. Nebyly uvažovány jiné zdroje hlukových emisí.

Podle výsledků sčítání dopravy ŘSD ČR provedeného v roce 2005 bylo zjištěno ve sčítacím úseku 3-2107 (začátek úseku zaús. 117 – Skašov, konec úseku zaús. 11757 – Újezd) silnice II/230 celkem 1452 vozidel za 24 hod., viz následující tabulka.

Tabulka 5: Počet vozidel na úseku 3-2107 za 24 hod.

Komunikace II/230	Počet vozidel za 24 hod.			
	Celkem	TNV	OA	Motocykly
Skašov–Týniště–Újezd 2005	1452	432	1012	8
Obchvat Týniště rok 2040	2286	497	1781	8

Zdroj: [4]

Protože je stále častěji silnice II/230 využívána k cestám do Plzně přes Přeštice a lze předpokládat další nárůst dopravy po provedených stavebních úpravách, byl koeficient nárůstu

intenzity dopravy pro rok 2040 použit pro osobní automobily vyšší ($O=1,76$), než je oficiálně uvedený v materiálu ŘSD (Ostatní silnice: $T=1,15$, $O=1,60$, $M=1,00$).

Nejvýznamnějším a dominantním zdrojem hlukové zátěže v zájmovém území je automobilový provoz na komunikaci II/230 a na okolních komunikacích.

Byly zvoleny dva body výpočtu 2 m před fasádou objektů trvalého bydlení – v chráněném venkovním prostoru staveb. Porovnáním příslušných hodnot v těchto bodech pro stávající stav, tj. variantu 1, a po převedení dopravy na obchvat s výpočtem k roku 2040, tj. variantu 2, je zřejmý pozitivní vliv provedení obchvatu na akustickou situaci v obci.

1. Bod č. 1 – st. 38, č.p. 27 rodinný dům a p.p.č. 401/2 - zahrada
2. Bod č. 2 – st. 37, č.p. 28 rodinný dům a p.p.č. 60/16 - zahrada

Výpočet je tedy proveden pro dvě varianty – variantu 1 (stávající situace – rok 2005) a variantu 2 (provedení obchvatu – rok 2040).

Tabulka 6: Stávající situace – rok 2005 (varianta 1)

Bod č.	Výška	L_{Aeq} ve dne (dB)	L_{Aeq} v noci (dB)
1	3 m	55,6	47,0
2	3 m	52,3	43,6

Zdroj: [4]

Hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu nepřekračují hodnoty hygienického limitu $L_{Aeq,den} = 60$ dB (A) ve dne a $L_{Aeq,noc} = 50$ dB (A) v noci.

Ve stejných bodech výpočtu č. 1 a č. 2 byly vypočítány ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve dne a v noci pro výhledový stav.

Tabulka 7: Provedení obchvatu – rok 2040 (varianta 2)

Bod č.	Výška	L_{Aeq} ve dne (dB)	L_{Aeq} v noci (dB)
1	3 m	43,5	36,5
2	3 m	44,7	37,7

Zdroj: [4]

Převedením veškeré dopravní zátěže na obchvat významně klesne hluková zátěž v obci. Výpočet předpokládá maximální povolenou rychlost na obchvatu 90 km/h a obměnu vozidel k roku 2040.

Při navrhované trase obchvatu je vymezena hranice území s hygienickým limitem v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro bydlení jako podklad pro zpracování ÚPD. Byla vypočítána izofona hodnoty hygienického limitu pro noc, tedy $L_{AeqT} = 50$ dB (A) ve výšce 0 m, 3 m, 6 m a 9 m a průběh všech izofon těchto výšek promítnut do situace na následující straně.

Výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených bodech 3 m nad úrovní terénu signalizují významné zlepšení akustické situace před rodinnými domy v obci po realizaci obchvatu.

Při navrhované trase obchvatu je vymezena hranice území s hygienickým limitem v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro bydlení jako podklad pro zpracování ÚPD. Území pro bydlení může být z hlediska dodržení hygienických limitů vymezeno téměř ke hraně tělesa náspu, příp. zářezu obchvatu silnice II/230 (viz příloha č. 4, situace na str.14).

Vibrace

V rámci realizace záměru se nepředpokládá významný vliv vibrací s výjimkou vlastní výstavby, kdy v rámci provozu některých zemních strojů a zařízení může dojít ke vzniku vibrací (hutnění). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze tento aspekt považovat za málo významný, neboť veškeré budovy i obyvatelstvo jsou od křižovatky značně vzdálené.

Za provozu komunikace budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Stavba ani provoz nebude zdrojem nadměrných vibrací.

Záření

Provoz není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Záměr se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí. Není nutné realizovat opatření, jež by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené uvedeným nařízením vlády č. 480/2000 Sb.

B.III.5. Doplnující údaje (významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)

Rekonstrukce vozovky nepředstavuje významný zásah do krajiny oproti stávajícímu stavu. Obchvat Týniště a napřímení vozovky jsou již významným zásahem. Zejména kvůli nutnosti odtěžení velkého množství zeminy pro úpravu terénu při přípravě vedení vozovky jinou trasou. Dále dojde k úpravě terénu násypem cca 8m v místě přechodu obchvatu přes přítok Zlatého potoka.

Jeho realizací nedojde k významnému narušení stávajícího poměru krajinných složek. Všeobecně v lokalitě a daných krajinných měřítkách nepředstavuje podstatný zásah do krajinných struktur. Tato skutečnost je dána zejména morfologií terénu.

V rámci realizace záměru budou navrženy sadové úpravy v dalším stupni.

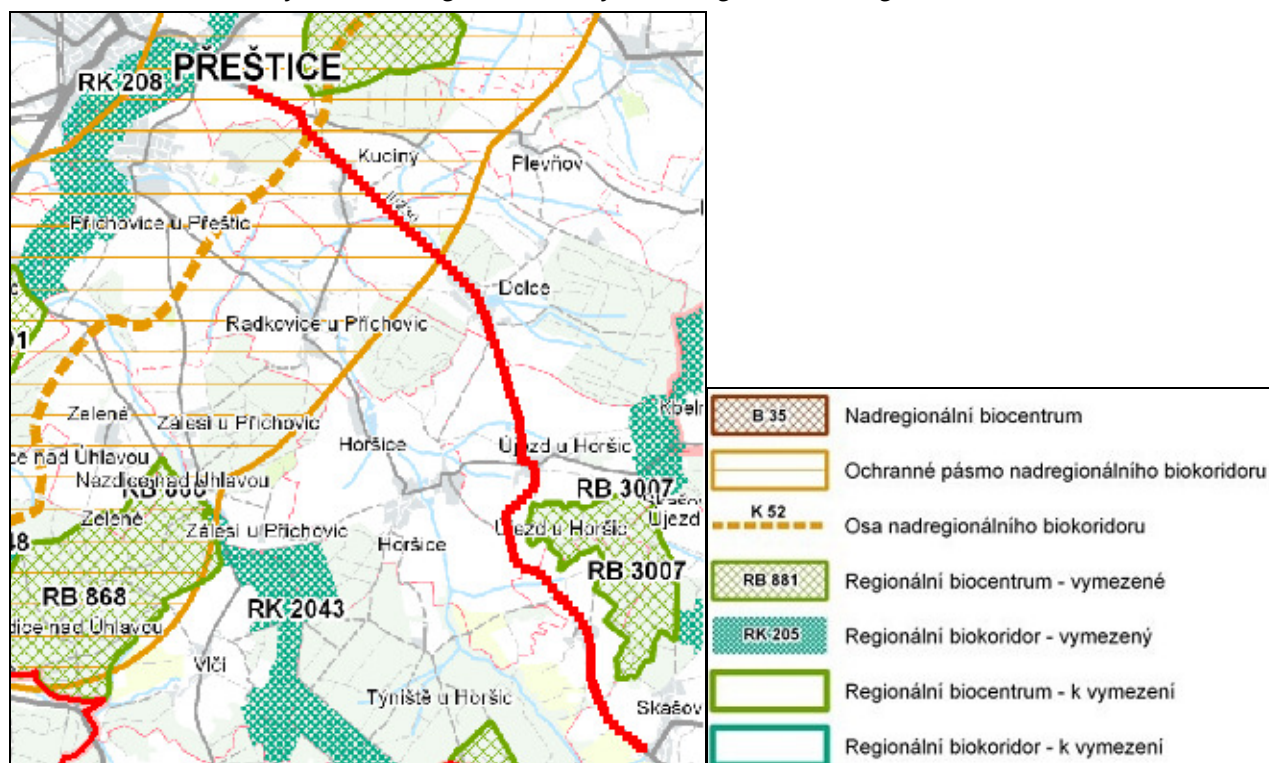
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.1.1. Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č. 114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které jsou zdroji biodiverzity a udržují přírodní stabilitu. V rámci nadregionálních, regionálních a lokálních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra propojená biokoridory.

Obrázek 8: Územní systém ekologické stability - nadregionální a regionální



Zdroj: [3]

Pozn.: Červeně je vyznačena poloha záměru.

Záměrem není dotčen žádný prvek ÚSES regionálního významu. Místy se záměr střetává a prvky lokálních ÚSES, zde však je komunikace často na hranici funkčního a nefunkčního prvku a zároveň převážně vede po stávající trase vozovky.

V místě střetu okružní křižovatky s biokoridorem vodního toku Úhlavy u Přeštic se vzhledem k velikosti území jedná o velmi malou plochu.

V případě střetu s cípem lesa při napřimování vozovky II/230 vychází návrh z jednání s příslušnými orgány a z nutnosti zlepšit bezpečnostní prvky na této trase.

Mezi obcemi Dolce a Kuciny bude dotčen lokální LBC přítoku Kucínského potoka vyvedením odvodnění komunikace.

Křížení záměru s LBK mezi obcemi Újezd a Týniště je v místě již stávající komunikace. Uvažovaným zářezem dojde ke snížení nivelety, avšak s možností přechodu pro zvěř bez jakékoliv bariéry (plot, zídka apod.).

Vymezené prvky ÚSES budou respektovány, v místě křížení biokoridorů se záměrem jsou navržena opatření pro zachování jejich funkčnosti (kap. D.4. - Opatření pro fázi provozu).

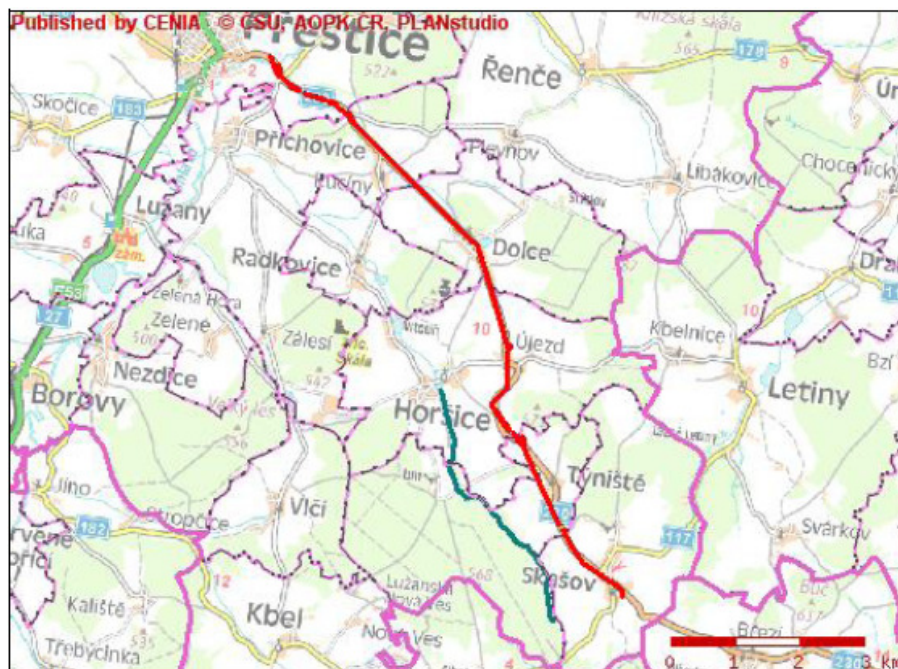
C.1.2. Zvláště chráněná území

Záměr se nenachází ve zvláště chráněném území dle zákona č. 114/1992 Sb. ani v jeho blízkosti. Zájmové území nezasahuje ani není ve střetu s žádným maloplošným ani velkoplošným zvláště chráněným územím.

Natura 2000

Nově budovaný obchvat Týniště překračuje pravostranný přítok EVL Zlatého potoka. Trasa silnice je souběžná s korytem Zlatého potoka, nejbliže se přibližuje na cca 300m. EVL Zlatý potok byla vyhlášena na základě výskytu Raka kamenáče (*Austropotamobius torrentium*).

Obrázek 9: Evropsky významná lokalita Zlatý potok



Zdroj: [2]

Pozn.: Červená linie vyznačuje polohu záměru, modrá linie zobrazuje EVL Zlatý potok

Na základě stanoviska odboru ŽP KÚ Plzeňského kraje ze dne 15.12.2010 byl vyloučen vliv tohoto záměru na EVL Zlatý potok a ptačí oblasti vymezené soustavou Natura 2000. Toto stanovisko tvoří přílohu č. 2 tohoto Oznámení.

CHOPAV

Záměr nezasahuje ani není v blízkosti chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

C.1.3. Přírodní parky

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, se v § 12 zabývá ochranou krajinného rázu. Tím je myšlena zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti a ochrana před činnostmi snižující jejich estetickou a přírodní hodnotu. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo zrušení jeho stavu. Přírodní parky v duchu tohoto zákona odpovídají dřívějším oblastem klidu. Již vyhlášené oblasti klidu byly podle § 90 uvedeného zákona automaticky prohlášeny za přírodní parky. V současné době je v České republice přes sto přírodních parků.

V prostoru záměru není zřízen žádný přírodní park (PP) ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbliže se nachází jihozápadně od obce Dolce více než 4km vzdálený PP Loupensko.

Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jako VKP jsou ze zákona prohlášeny veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP. Registrovanými VKP se mohou stát jiné části krajiny, zejména mokřad, stepní trávník, remíz, mez, trvalá travní plocha, naleziště nerostů a zkamenělin, umělý i přirozený skalní útvar, výchoz či odkryv nebo i cenná plocha porostů v sídelním útvaru, kterou může být i historická zahrada nebo park (historické zahrady a parky mohou být zároveň nemovitou památkou podle zákona o státní památkové péči č. 20/1987 Sb., v platném znění).

Ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, se v prostoru záměru nachází významný krajinný prvek - les, Jedná se však o les „pouze“ hospodářského významu.

Nejbližšími VKP jsou v širším okolí záměru všechny vodní toky (přítoky Úhlavy, Kucínského a Zlatého potoka) a lesy.

Památné stromy

Podle § 46, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je možno mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za "památné stromy". Pro zabezpečení památných stromů před škodlivými vlivy je možné, aby orgán ochrany přírody, který vyhláší památné stromy, vymezil pro ně ochranné pásmo a stanovil podmínky ochrany, respektive určil činnosti, které je možno v ochranném pásmu konat jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud nebylo ochranné pásmo takto vymezeno, platí, že každý památný strom má ze zákona určeno základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru měřeného 130 cm nad zemí. Rovněž ze zákona vyplývají základní ochranné podmínky v tom smyslu, že v tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost (§ 46 odst. 3 zákona).

Na lokalitě ani v její blízkosti se nenacházejí žádné památné stromy dle zákona č. 114/1992 Sb.

C.1.4. Území historického, kulturního a archeologického významu

Za kulturní památky prohlašuje Ministerstvo kultury České republiky nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu, tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty historické, umělecké, vědecké a technické, které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem. Ministerstvo kultury si před prohlášením věci za kulturní památku vyžádá vyjádření krajského úřadu a obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Archeologický nález prohlašuje ministerstvo kultury za kulturní památku na návrh Akademie věd České republiky.

Na území obcí, jejichž územím záměr prochází, se nenacházejí objekty následujících kategorií památek: světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny.

C.1.5. Území hustě zalidněná

Nejedná se o území hustě zalidněné nebo zatěžované nad míru únosného zatížení.

Z hlediska ovzduší nepatří hodnocené území mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO).

Očekává se, že v období realizace stavby budou působit na stávající obyvatele v nejbližším okolí předpokladatelné negativní vlivy (hluk, znečištění ovzduší ze stavby, zvýšená četnost především nákladní dopravy) vzhledem ke skutečnosti, že rekonstrukce vozovky bude probíhat i v zastavěných částech obcí. Zmíněné možné negativní vlivy omezeny na minimum navrženými opatřeními (viz kapitola D.4.).

Od doby uvedení záměru do provozu se předpokládá snížení negativních vlivů intenzity dopravy, hluku a objemu exhalací z dopravy, které v současné době působí na obyvatele obce týniště, vlivem přesunu části dopravy z centra města na uvažovaný obchvat.

V další části napřimení vozovky a vlivem zpomalujících pásů před vjezdem do obcí, dojde ke zvýšení bezpečnosti a zlepšení jízdních vlastností vozovky.

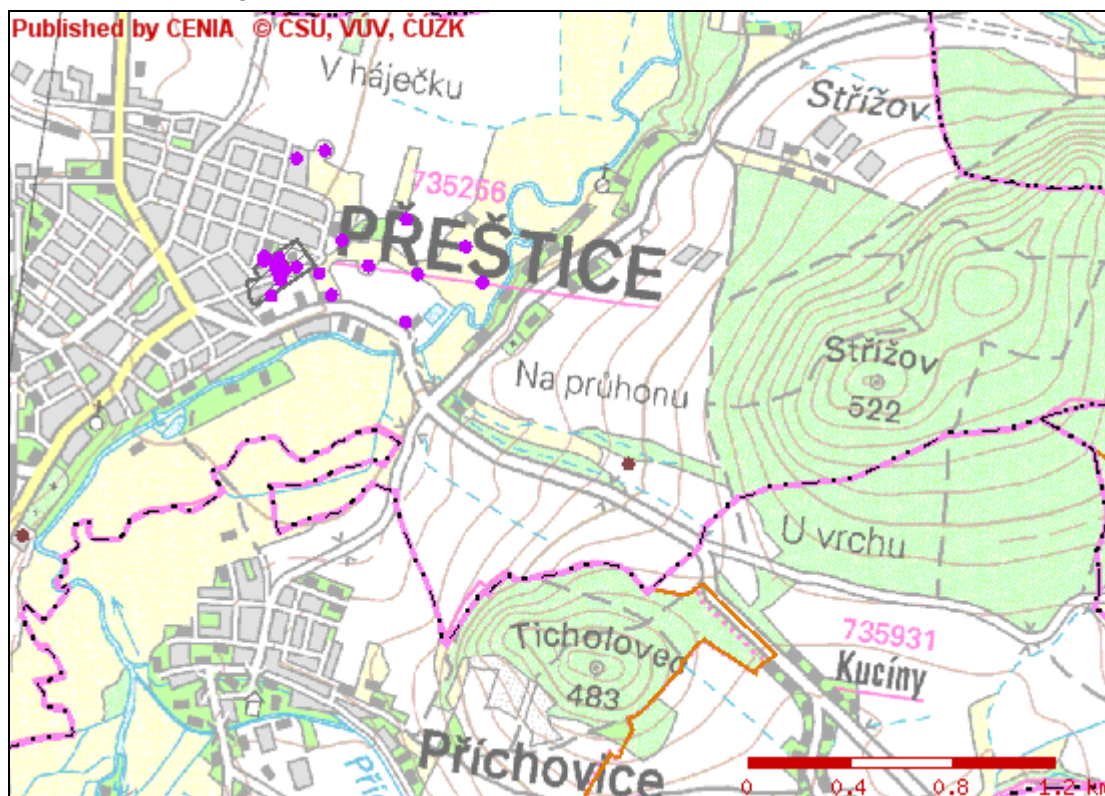
C.1.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Nejsou známy žádné okolnosti, které by nasvědčovaly nadměrnému zatížení dotčeného území.

C.1.7. Staré ekologické zátěže

Staré ekologické zátěže (SEZ) jsou pozůstatky lidské činnosti s negativními dopady na životní prostředí, jako je znečištění podzemních vod, kontaminace zemin a staveb.

Obrázek 10: Staré ekologické zátěže v širším okolí záměru



Zdroj: [2]

V okolí plánovaného záměru byla v oblasti lokalizována stará ekologická zátěž „Pod obecním lesem“ (hnědý bod na obrázku), středního rizika s lokálním významem. Dále byly lokalizovány bezejmenné objekty SEZ (růžové body na obrázku).

C.1.8. Extrémní poměry v dotčeném území

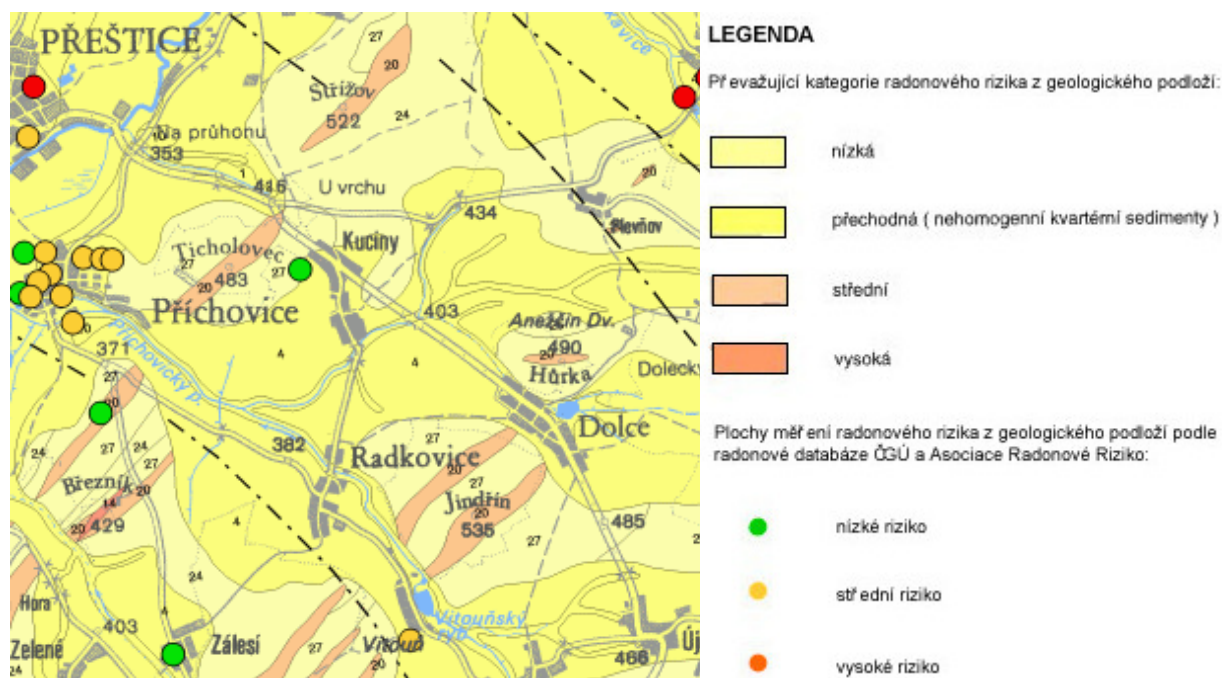
Eroze

V okolí záměru se nenachází registrovaný aktivní ani potenciální sesuv.

Radonové riziko

Z hlediska rizika pronikání radonu z podloží nelze uvažovat ovlivnění záměru – záměr je dopravní stavbou. Zájmová lokalita se nachází převážně v území kategorie přechodného rizika radonového indexu geologického podloží (nehomogenní kvartérní sedimenty).

Obrázek 11: Mapa radonového rizika



Zdroj: [4]

C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.2.1. Ovzduší a klima

Klimatické faktory

Klimatické podmínky mají velký vliv na rozptyl a usazování výfukových plynů a částic. Směr a rychlost větru spolu s velikostí znečišťujících látek mají zásadní význam pro rozptyl

znečišťujících látek v atmosféře. Srážky jsou důležité z hlediska atmosférických procesů při usazování emitovaných látek a představují rovněž rozhodující faktor, ovlivňující odtok vody ze silnice.

Zájmová oblast spadá do klimatických oblastí MT 5 a MT 7. Klimatický region MT 5 se vyznačuje normálním až krátkým létem, mírným až mírně chladným, mírným jarem a podzimem, normálně dlouhou suchou zimou a normální až krátkou sněhovou pokrývkou.

Klimatický region MT 7 je charakteristický pro své normálně dlouhé, mírné až mírně suché léto, mírné jaro i podzim, normálně dlouhou, mírně teplou a suchou zimu s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Tabulka 8: Základní klimatické charakteristiky dané oblasti

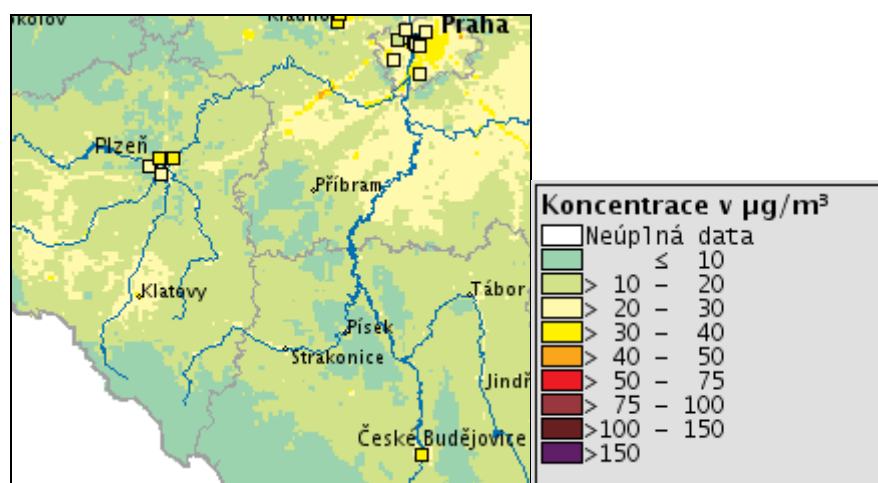
Průměrný roční úhrn srážek	660 – 700 mm
Průměrná roční teplota	6 -7 °C
Teplota za vegetační období	13 °C
Relativní vlhkost vzduchu	82,5 %
Max. množství srážek (červenec)	75 – 95 mm
Min. množství srážek (únor)	35 mm
Dešťový faktor dle Langa	92,2

Zdroj: [7]

Ovzduší

Zájmové území se vyznačuje poměrně dobrou kvalitou ovzduší. Území náleží k oblastem chladného vzduchu, s častou tvorbou mlh a výskytem časných pozdních mrazíků. V území převládají srážky s výparem, s převahou západních a jihozápadních větrů.

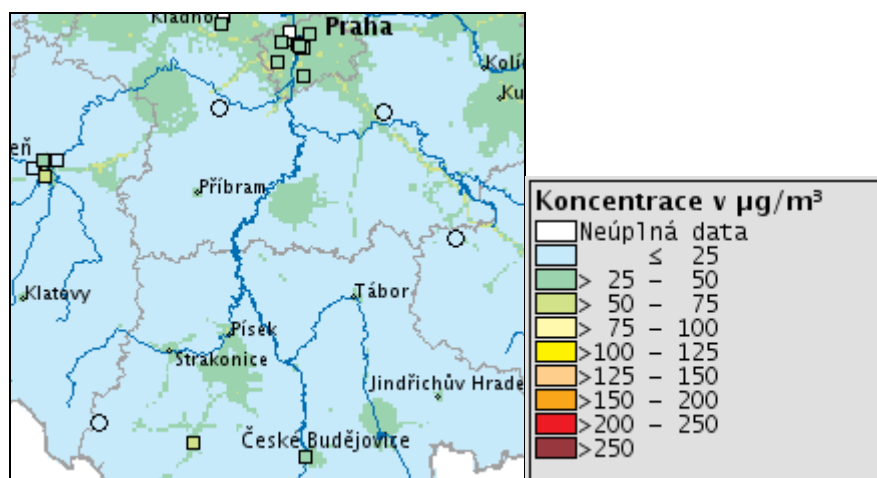
Obrázek 12: PM_{10} - hodinový průměr (28.10.2010)



Zdroj: [5]

Dle měření ČHMÚ se koncentrace prachových částic na lokalitě pohybuje v rozmezí 10-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

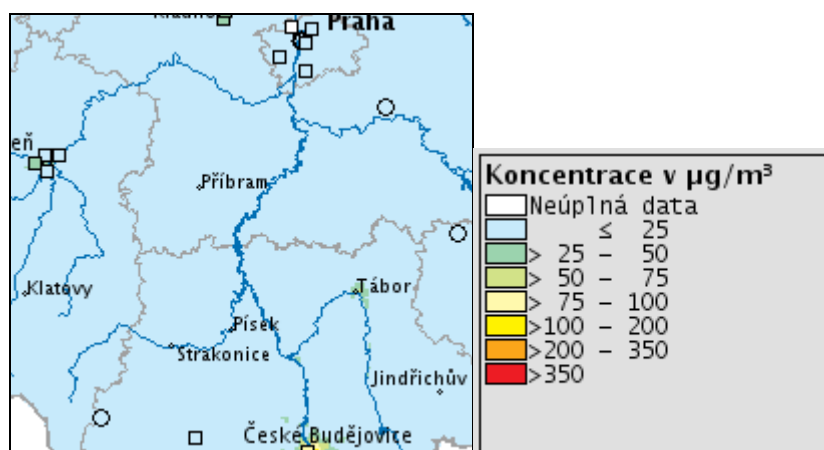
Obrázek 13: NO_2 - maximální hodinový průměr za den (28.10.2010)



Zdroj: [5]

Dle měření ČHMÚ se koncentrace NO_2 na lokalitě pohybuje do 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Obrázek 14: SO_2 - maximální hodinový průměr za den (28.10.2010)



Zdroj: [5]

Dle měření ČHMÚ se koncentrace SO_2 na lokalitě pohybuje do 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Inverze se vyskytují převážně v zimní polovině roku, kdy se zemský povrch intenzivně vychlazuje a ochlazuje přízemní vrstvu ovzduší. V důsledku nedostatečného slunečního záření mohou trvat i nepřetržitě mnoho dní za sebou. V letní polovině roku, kdy je příkon slunečního záření vysoký, se inverze obvykle vyskytují pouze v ranních hodinách před východem slunce.

C.2.2. Voda

Povrchové vody

Zájmová lokalita spadá do povodí řeky Úhlavy. Záměr patří do hydrogeologického rajonu Krystalinikum a proteozoiikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy (ID 6222) s plochou 1278 km^2 .

V místě rekonstruovaného mostu ev. č. 230 – 002 protéká Kucínský potok. Číslo toku je 1328700000100, tok leží na pozemcích obce Příchovice a je ve správě ZVHS Plzeň. Vlévá se do Příchovického potoka, jenž se v obci Příchovice vlévá do řeky Úhlavy.

Obrázek 15: Kucínský potok



Zdroj: [1]

Pozn.: Žlutě je vyznačena trasa záměru.

Navržený obchvat Týniště překračuje přítok Zlatého potoka a nachází se mimo záplavové území. Řečiště potoka, který je přítokem Zlatého potoka, překonává obchvat vysokým násypovým tělesem. Potok bude převeden pomocí rámového betonového propustku. Vzhledem k velikosti povodí převáděné vodoteče lze předpokládat, že navržený řešení vyhovuje.

Obrázek 16: Zlatý potok



Zdroj: [1]

Pozn.: Červená čára naznačuje trasu obchvatu obce Týniště.

V předmětném území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Vodní plochy

Směrem od Přeštic se cca 80m před obcí Újezd nachází bezejmenný rybník.

Podzemní vody

Na území záměru nejsou vyhlášena žádná pásma hygienické ochrany vodních zdrojů ani do nich nezasahují ochranná pásma minerálních vod.

C.2.3. Půda

Záměrem jsou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL). V rámci výstavby dojde také k dočasnému a trvalému záboru zemědělského půdního fondu. Záborový elaborát (viz příloha č. 3) specifikující odnímané půdy, jejich bonitu a podmínky jejich vyjmutí ze ZPF.

Podrobné informace o záboru půdy jsou v kapitole B.II.1.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Zájmové území leží, podle geomorfologického členění ČR, v systému Hercynském, v provincii Česká vysočina, subprovincii Poberounská soustava, oblasti Plzeňská pahorkatina, náleží k celku Švihovská vrchovina, podcelku Radyňská pahorkatina a okrsku Kamýcká/ Blovická pahorkatina.

Geologické podloží tvoří horniny Středočeského plutonu představující rozhraní mezi bohemiem a moldanubikem. Horninové prostředí je budováno zejména granitoidními horninami včetně pestré série hornin moldanubika, často ve svých minerálně bohatších odrůdách. Do území zasahuje široký pruh hornin moldanubika s migmatity a nebulity s vložkami rul, ortorul, erlanů, kvarcitů a amfibolitů. Významné jsou na kyselých plochých pahorkatinách nízké hřbety a kopečky se žokovitým rozpadem granitoidů. Sníženiny jsou představiteli mladších geologických útvarů. Většinou jsou vyplněny miocenními a pliocenními sedimenty (písky, štěrky a jíly), které jsou zpravidla překryty holocenními sedimenty.

Celé zájmové území tvoří proterozoické horniny assyntsky zvrášené, s různě silným variským přepracováním (břidlice, fylity, svory až pararuly) jílovito-písčité humosní hlíny (ornice).

Hydrogeologie

Zájmové území stavby je pahorkovité v nadmořské výšce přibližně 480 - 520 m.n.m.

V řešeném území nebyl zaznamenán výskyt podzemních vod, které by bylo nutné řešit opatřením v rámci výstavby. Rovněž se zde nenachází důlní díla ani výhradní ložiska materiálů.

CHLÚ a těžba

Z hlediska ochrany nerostných surovin není v zájmovém prostoru, ani v nejbližším okolí evidováno chráněné ložiskové území (CHLÚ) stanovené pro ochranu ať již vyhrazených, či nevyhrazených nerostů.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 036, čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6° M.C.S. Zájmové území nevykazuje žádný stupeň takové aktivity.

C.2.5. Fauna a flóra, ekosystémy

Biogeografické členění

Podle biogeografického členění ČR leží sledované území v biogeografickém regionu 1.28 Plzeňský bioregion, která spadá do hercynské podprovincie.

Území Plzeňského bioregionu je tvořeno pahorkatinou na převážně kyselých břidlicích s bulžníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. Této skutečnosti odpovídá biota, která je zde ochuzena o většinu teplomilných a troficky náročných druhů. V bioregionu jsou zastoupeny vegetační stupně 3. dubovo-bukový a 4. bukový vegetační stupeň, potencionálně acidofilní a borové doubravy, ostrůvky dubohabřin, v kaňonech řek jsou reliktní bory. Charakteristické jsou přírodě blízké bory na permských horninách a acidofilní vegetace na bulžnicích. Netypické části jsou na přechodech k okolním bioregionům. Převažují v nich acidofilní doubravy a ostrovy květnatých lučin.

Bioregion se nachází v mezofytiku. Potenciální vegetaci tvoří hlavně acidofilní bučiny ve vyšších polohách, acidofilní doubravy na kyselých karbonských sedimentech nižších poloh. V údolích větších toků jsou acidofilní doubravy, dubohabřiny a reliktní bory. Dále jsou zde vyvinuty suťové lesy. Kolem toků jsou luhy. Bezlesí je vzácné. Náhradní vegetaci tvoří louky. Roste zde převaha střeoevropských lesních druhů.

Trasa poté spadá do několika biochor – od jihu na sever:

- oblast okolo Týniště spadá do biochory *-4PM Pahorkatiny na drobách v suché oblasti 4v.s.*
- rekonstrukce trasy navazující na obchvat spadá do *4Do Podmáčené sníženiny na kyselých horninách 4v.s.* (pouze malá část úseku); úsek až k Újezdu opět *-4PM*
- dále pokračuje opět *4Do* včetně celé obce Dolce, kde hraničí s biochorou *-3BM Erované plošiny na drobách v suché oblasti 3v.s.* až do poloviny trasy mezi Dolce a Kucíny
- v obci Kucíny se střídá *-3BM* s biochorou *3Do Podmáčené sníženiny na kyselých horninách 3v.s.*
- Od hranice zástavby Kucíny i v rámci lesního porostu je definována biochora *-4PQ Pahorkatiny na pestrých metamorfitech v suché oblasti 4v.s.*, na kterou navazuje opět *-3PM* až k Přešticům

Fytogeografické členění a potenciální přirozená vegetace

Hodnocená lokalita předkládaného záměru náleží do fytogeografické jednotky 31a - Plzeňská pahorkatina vlastní, fytogeografická oblast (obvod) mezofytika.

U Přeštic je charakterizována oblast z hlediska přirozené vegetace jako *Melampyro nemorosi-Carpinetum* (vegetační jednotka *Carpinion*), dále na ní navazuje *Luzulo albidae – Quercetum petraeae, Abieti – Quercetum* (vj *Genisto germanicae-Quercion*).

Potenciální přirozenou vegetací je tedy převážně (z 90% v řešeném úseku) biková a/nebo jedlová doubrava (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae, Abieti-Quercetum*) – tedy acidofilní doubravy (viz.geobotanická mapa ČR).

Bikové doubravy by měly být vázány na teplejší oblasti s nižší nadmořskou výškou, na půdy s chudým substrátem na živiny. Biková doubrava byla vymezena spolu s jedlovými doubravami. Lze předpokládat, že ve studovaném území se vyskytují pouze doubravy bikové, v zachovalém stavu vzácněji nežli ve středních, severních a západních Čechách.

V bikové doubravě by měl být ve stromovém patře převážně dub zimní (*Quercus petraea*), který bývá někdy doprovázen břízou bělokorou (*Betula pendula*), habrem obecným (*Carpinus betulus*), bukem lesním (*Fagus sylvatica*), jeřábem ptačím (*Sorbus aucuparia*) a lípou srdčitou (*Tilia*

cordata). Keřové patro bývá vyvinuté jen slabě, roste zde například krušina olšová (*Frangula alnus*). Bylinné patro zastupují (sub)acidofilní a mezofilní lesní druhy. Je to lipnice hajní (*Poa nemoralis*), bika bělavá (*Luzula luzuloides*), brusnice borůvka (*Vaccinium myrtillus*), konvalinka vonná (*Convallaria majalis*), kostřava ovčí (*Festuca ovina*), metlička (*Avenella flexuosa*), třtina rákosovitá (*Calamagrostis arundinacea*) a černýš luční (*Melampyrum pratense*).

Přírodní lesní oblast

Trasa spadá do PLO 6 - Západočeská pahorkatina.

Fauna a flóra

Podkladem pro tuto bližší specifikaci druhů flóry a fauny byl orientační přírodovědný průzkum provedený během rekognoskace terénu dané lokality, i další materiály o dané oblasti z dostupných datových zdrojů .

Fauna

Složení fauny je určeno především strukturou ekosystémů. V zemědělsky využívané krajině s mozaikou polí, lesů a luk je fauna poměrně ochuzená. Vyskytuje se zde fauna typická pro daný bioregion. Hojně se vyskytuje srnec obecný (*Capreolus capreolus*), liška obecná (*Vulpes vulpes*), myšivka horská (*Sicista betulina*), vzácněji zajíc obecný (*Lepus europaeus*). Velmi hojný je jelen lesní (*Cervus elaphus*) a prase divoké (*Sus scrofa*).

Na lokalitě byla během průzkumu zaznamenána přítomnost několika živočišných druhů: hraboš polní (*Microtus arvalis*, požerky na okraji polí), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*, v obcích), vrabec polní (*Passer montanus*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), páskovka keřová (*Capaea hortensis*), křížák skvostný (*Aculepeira ceropegia*).

Flóra

Pozorování bylo během rekognoskace terénu zaměřeno na vzrostlé dřeviny, které budou muset být v důsledku výstavby pokáceny nebo mohou být ohroženy.

Většinu plochy zaujímá orná půda, kterou můžeme klasifikovat stupněm 1 jako plochy s velmi malým významem pro ekologickou stabilitu. S ohledem na zemědělské využití oblasti lze dokládat ochuzené spektrum rostlinných druhů vesměs běžných i v okolí. Na plochách orné půdy se vyskytuje omezené množství polních plevelů, většinou vázaných na ruderalní lemy polí.

Polní plevele jsou v druhovém složení rozšířeny na území celé oblasti. Jejich rozmnožování a rozšiřování je do značné míry podmíněno činností člověka. Nejvíce jsou rozšířeny: pýr plazivý (*Elytrigia repens*), pcháč rolní (*Cirsium arvense*), svlačec rolní (*Convolvulus arvensis*), hořčice polní (*Sinapis arvensis*), která je v méně příznivých podmínkách nahrazena lnicí květel (*Linaria vulgaris*). V okopaninách bývají velmi obtížným plevem lebeda a merlík, v jetelovinách knotovka, šťovíky a jitrocele. V obilninách je nejnebezpečnějším plevem oves hluchý.

Dle charakteristik dotčených nebo nejbližších (do několika m) biotopů se v území dále vyskytují:

- Převažující druhy suchých acidofilních doubrav (biotop **L7.1**) – napřímení komuniakace u Kucín: jestřábník savojský (*Hieracium sabaudum*), jestřábník zední (*Hieracium murorum*), jestřábník Lachenalův (*Hieracium lachenalii*), bika bělavá (*Luzula luzuloides*), kostřava ovčí (*Festuca ovina*), černýš luční (*Melampyrum pratense*), aj.
- Druhy biotopu **K3**: trnka obecná (*Prunus spinosa*), růže šípková (*Rosa canina*) (*Prunus mahaleb*), ptačí zob (*Ligustrum vulgare*), řešetlák počistivý (*Rhamnus cathartica*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), dřišťál obecný (*Berberis vulgaris*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*), hrušeň polnička (*Pyrus pyraeaster*), brslen bradavičnatý (*Euonymus verrucosa*), líska obecná (*Corylus avellana*), hloh obecný (*Crataegus laevigata*), (*Origanum vulgare*11,4 *Acer campestre*10,8, (*Pyrus communis*), (*Geum urbanum*).

Dendrologický průzkum

V rámci rekognoskace terénu byla v délce celé trasy provedena základní inventarizace dřevin se zaměřením na doprovodnou liniovou výsadbu, jež bude realizací záměru pravděpodobně zasažena.

Tabulka 9: Identifikované druhy stromů ve střetu se záměrem

český název	latinský název	počet
průsečná křižovatka silnic II/230 x II/183 x III/18210 - směr Nepomuk		
Bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	7
Jabloň sp.	<i>Malus sp.</i>	3
Růže šípková	<i>Rosa canina</i>	několik ks
Ptačí zob	<i>Ligustrum vulgare</i>	několik ks
Bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	14
cíp lesa v místě plánovaného napojení napřímení vozovky na silnici II/230		
Dub zimní	<i>Quercus petraea</i>	dotčená plocha
Dub letní	<i>Quercus robur</i>	
Habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	
Smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>	
Borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>	
Buk lesní	<i>Fagus sylvatica</i>	
vjezd do obce Kucíny ve směru na Nepomuk		
Dub zimní	<i>Quercus petraea</i>	6
Smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>	– alej po jedné straně
Borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>	
Jabloň sp.	<i>Malus sp.</i>	několik ks
Vrba sp.	<i>Salix sp.</i>	2
Lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>	1
Jabloň sp.	<i>Malus sp.</i>	
plánovaný průsek úsekem souvislého lesního porostu pro vedení obchvatu obce Týniště		
Smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>	

Dub zimní	<i>Quercus petraea</i>	
Bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	
Jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	
Borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>	

Zdroj: [Cityplan]

*počet Ks dřevin je uveden pouze v případě, že bylo možné určit přesný počet zasažených jedinců

Uvedené stromy nejsou převážně nijak sadovnický hodnotné, avšak jsou cenné jako liniový prvek podél všech komunikací navazujících na jednotlivé obce. Některé z jedinců jsou i v horším zdravotním stavu a lze je doporučit k náhradě.

Během průzkumu byly zaznamenány dále i keře v podrostu lesních porostů, v některých částech i podél komunikací (jižní přivaděč) v převažujícím druhovém složení: bez černý (*Sambucus nigra*), růže šípková (*Rosa canina*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), ostružiník sp. (*Rubus sp.*), řešetlák počistivý (*Rhamnus cathartica*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), brslen evropský (*Euonymus europiam*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*) aj.

C.2.7. Krajina

Krajinný ráz je tvořen přírodní, kulturní a historickou charakteristikou místa či oblasti a je chráněn zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Pro ochranu krajinného rázu je možné vyhlásit přírodní park (v řešeném území se nevyskytuje).

Pro vnímání krajiny jsou velmi důležité reliéf, využití krajiny a její osídlení. Dle využití je krajina dotčeného území řazena do lesozemědělské, dle osídlení do krajiny vrcholně středověké kolonizace Hercynica a dle reliéfu do krajiny vrchovin Hercynica.

Typologie krajiny podle reliéfu umožňuje členění na plošně převažující krajiny vrchovin Hercynica v převážné části Plzeňského kraje, není tedy toto zařazení v rámci regionu unikátní. V Plzeňském kraji jsou rovněž zastoupeny krajiny izolovaných kuželů a kup sopečného původu především v oblasti Stříbrska a Manětínska. V omezené míře jsou zastoupeny krajinné typy širokých říčních niv v povodí Úhlavy.

V území převažuje kulturně, a to hlavně zemědělsky, obhospodařovaná půda s vnořenými menšími i většími lesními enklávami, rozptýlenou zelení ve volné krajině a místně i dochovanou doprovodnou a liniovou zelení. Prostor dotvářejí drobné lesíky a menší roztroušená sídla vesnického charakteru. Krajina v okolí nese všechny znaky typické pro intenzivní velkoplošné zemědělství. Její převážná část je pokryta zemědělskou půdou v kategorii orná půda, méně travními porosty a pozemky určenými k plnění funkce lesa.

Oblast podél celé osy posuzovaného úseku komunikace vede členitým, vlnitým reliéfem. V místech návrhů nové výstavby je krajinný reliéf různorodý. Převážně rovinatý je v oblasti výstavby okružní křižovatky i napřímení trasy (úsek skrze lesní porost). Větší převýšení současné komunikace a ostatní terénu lze pozorovat v oblasti obchvatu Týniště. Část tohoto území lze charakterizovat jako typickou kulturní krajinu s převahou orné půdy, méně již podílu pastvin a lesa,

jež návrh trasy křížuje. Krajinný ráz je v těchto místech tvořen historickou strukturou osídlení a jeho dlouhodobým využíváním pro zemědělské účely, jež je dána i výškovou členitostí reliéfu.

V současnosti je dotčená oblast využívána částečně jako orná půda, částečně jako pastvina. Dále se zde vyskytuje menší kompaktní lesní celek s hustším zápojem porostu, s vysokým podílem náletových sukcesních dřevin, směs listnatých a jehličnatých druhů (viz.obrázek). Oblast je dále křížována několika účelovými polními cestami čistě místního významu a vyznačuje se velkým převýšením od severního napojení obchvatu na stávající komunikaci až po její jižní napojení. Zasažená oblast není regionálně unikátní, její význam lze označit především za místní, od čehož se bude odvíjet i míra a charakter ovlivnění krajinného rázu této lokality (viz. následující kapitola).

Obrázek 17: Lesní porost v místě uvažovaného obchvatu Týniště



Zdroj:[CityPlan]

C.2.8. Obyvatelstvo

V následujících odstavcích je uvedena stručná charakteristika jednotlivých obcí, které se nacházejí v okolí záměru.

Přeštice

Přeštice jsou největším a nejvýznamnějším centrem okresu Plzeň – jih. Leží v rovinaté poloze na levém břehu řeky Úhlavy asi 15 km jižně od Plzně.

Vznik města je spojen s obchodní cestou vedoucí z plzeňské kotliny proti proudu řeky do Bavor. První písemná zmínka o Přešticích pochází z roku 1226. Na město byly povýšeny roku 1525 Ferdinandem I., tehdy byl městu udělen i znak.

V 18. století patřily Přeštice kladrubskému klášteru, který zde v letech 1750-1775 vybudoval barokní chrám Nanebevzetí Panny Marie.

Kucíny

Kucíny je vesnice, část obce Příkladovice v okrese Plzeň-jih. Nachází se asi 2 km na východ od Příkladovic. Je zde evidováno 53 adres. Trvale zde žije 92 obyvatel.

Dolce

První písemná zmínka o Dolcích pochází z lexikonu obcí z roku 1379, kdy byla obec majetkem pana Jana řečeného Manholt.

Obec leží v nadmořské výšce 452 metrů, v hlubokém údolí mezi kopci Hůrkou, Jindřínem a Doleckým lesem. Dolce byly nejspíše založeny jako silniční žebříčková ves s pravidelnou zástavbou, o čemž svědčí i fakt, že vsí stále prochází hlavní silnice od Přeštic do Nepomuka.

Újezd

Podle posledních údajů má Újezd 39 domů a žije tu na 103 obyvatel. K vidění je zde barokní zámeček s dvorem a kaple sv. Anny, v níž za shlédnutí jistě stojí mimořádně hodnotná fresková výzdoba interiéru od J. F. Luxe z první poloviny 18. století.

Týniště

Týniště je malá vesnička ležící 12 km jihovýchodně od města Přeštic v nadmořské výšce 530 m, mezi obcemi Újezd a Skašov. Obec s katastrální výměrou 810 ha s 50 obyvateli.

Skašov

Obec má 232 obyvatel. Ve Skašově probíhá výroba dřevěných hraček, která obec v 19. století proslavila po celém světě.

C.2.9. Hmotný majetek

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí, jejichž orientační průběhy jsou zpracovány do PD.

Nová okružní křižovatka bude sama tvořit dopravní infrastrukturu.

V rámci průzkumů inženýrských sítí byly získány podklady o jejich výskytu v dotčeném území. Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců. Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit popřípadě vypípat.

Seznam správců dotčených inženýrských sítí:

- ČEZ Distribuce a.s.
- RWE Distribuční služba
- Telefonica O2

Dotčenou inženýrskou sítí je plynovodní řad STL, který bude ve styku se silnicí ochráněn chráničkou (v případě její neexistence) spolu s jeho směrovou přeložkou.

Dále se v zájmovém území nachází vedení nadzemní trasy VN. Nově navržená OK nezasahuje do stávajících sloupů a není nutné provést přeložku. V dalších stupních PD bude nutné provést kontrolu výšky vodičů nad niveletou navrhovaných vozovek z důvodu zajištění průjezdného průřezu, včetně bezpečnostních odstupů.

Případné kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi (úpravy tras, přeložky) budou podrobněji řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

C.2.10. Kulturní památky

V zájmovém prostoru navrhovaného záměru nejsou registrovány žádné kulturní, architektonické a historické památky ani archeologická naleziště.

Platí však povinnost respektovat požadavky památkové péče z hlediska archeologických výzkumů a nálezů (zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči).

C.2.11. Ostatní – hluková zátěž

Nejvýznamnějším a dominantním zdrojem hlukové zátěže v zájmovém území je automobilový provoz na komunikaci II/230 a na okolních komunikacích.

Pro 1. úsek (obchvat Týniště) byla zpracována Hluková studie (viz Příloha č. 4).

V současné době prochází veškerá doprava obcí, podél silnice se nacházejí objekty trvalého bydlení, převážně rodinné domy. V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve dne a v noci ve výšce 3 m nad okolním terénem. Předpokládá se dodržování maximální povolené rychlosti v obci 50 km/h.

Tabulka 10: Stávající situace – rok 2005 (varianta 1)

Bod č.	Výška	L _{Aeq} ve dne (dB)	L _{Aeq} v noci (dB)
1	3 m	55,6	47,0
2	3 m	52,3	43,6

Zdroj:[4]

Nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku hluku v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru, pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, jsou rovny:

Pro denní dobu od 6⁰⁰ do 22⁰⁰

L_{Aeq,T}=60 dB

Pro noční dobu od 22⁰⁰ do 6⁰⁰

L_{Aeq,T}=50 dB

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

D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Obecně lze považovat za relevantní ta zdravotní rizika, která mohou být spojena:

- se znečištěním ovzduší,
- se zvýšenou hlukovou zátěží,
- se znečištěním vody a půdy,
- se zvýšenou dopravou (zvýšené riziko úrazů),
- s psychickou zátěží.

Staveniště se nachází vně i v intravilánu obcí. Vliv stavby na okolí se projeví zejména zvýšenou prašností, hlučností a exhalacemi z provozu stavebních strojů a mechanismů. Zhotovitel prací v rámci své přípravy a v průběhu realizace by měl být veden snahou v maximální možné míře tyto nepříznivé dopady eliminovat.

Posouzení vlivů na veřejné zdraví z hlediska znečištění ovzduší a hluku nebylo zpracováno vzhledem k rozmělnění prací v prostoru i čase. Zmíněná možná zátěž obyvatelstva bude vždy omezena na několik dnů až týdnů.

Ovzduší

Vzhledem k povaze hodnoceného záměru, skutečnosti, že v období provozu záměru nedosjde k navýšení intenzit dopravy, tedy ani ke zhoršení imisní situace v lokalitě, nebyla zpracována rozptylová studie. Obecně je sledována koncentrace oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀ pro jejich možný negativní vliv na zdraví obyvatel a ekosystémů.

Oxid dusičitý

Zdravotní rizika plynoucí z expozice oxidu dusičitému jsou obvykle odvozována srovnáním s nepříznivými zdravotními projevy, uváděnými v publikovaných epidemiologických studiích. Pro chronické účinky existuje řada studií, které zjistily vyšší výskyt respiračních obtíží a astmatu u dětí, exponovaných znečištěnému ovzduší s významným podílem oxidu dusičitého. Kvantitativní hodnocení je ale komplikováno faktem, že je obtížné nebo spíše nemožné oddělit účinky oxidu

dusičitého od dalších současně působících látek. Prokazatelně neúčinná koncentrace nebyla pro chronickou expozici prozatím přesvědčivě stanovena.

Aktualizovaný doplněk směrnice WHO 2005 pro kvalitu ovzduší v Evropě uvádí, že poslední epidemiologické studie potvrzují vztahy mezi nepříznivými účinky na zdraví a dlouhodobou expozicí průměrné koncentraci NO₂ v rozmezí koncentrací, které zahrnuje původní doporučenou hodnotu 40 µg/m³ pro roční průměrnou koncentraci. Předpokládá se, že efekt pozorovaný pro expozice oxidu dusičitému zahrnuje jak přímý toxický účinek, tak je indikátorem účinků komplexní směsi imisí, avšak současné poznatky neumožňují bližší rozlišení tohoto efektu.

Benzen

Hodnocení rizika benzenu je založeno na jeho prokázané karcinogenitě pro člověka. Při hodnocení karcinogenů se vychází z teorie bezprahového působení, což znamená, že se předpokládá, že neexistuje žádná koncentrace, pod kterou by působení dané látky bylo nulové. Jakákoliv expozice představuje určité riziko, a velikost rizika je úměrná velikosti expozice. Toto riziko se načítá v průběhu života, tak, jak je člověk vystaven působení daných látek. Metody rizikové analýzy používají pro oblast velmi nízkých dávek extrapolace a předpokládají vztah lineární regrese mezi zvyšující se expozicí a celoživotním rizikem vzniku rakoviny. Proto je východiskem pro hodnocení celoživotní průměrná denní dávka (LADD) a faktor směrnice rizika daný vztahem mezi dávkou a účinkem. Výsledkem je pak individuální celoživotní riziko - CVRK, v angl. literatuře označované jako ILCR. Reálné riziko je pravděpodobně nižší, protože směrnice rizika vychází z lineárního vícefázového modelu a je považována za horní hranici odhadu. Pokud předpokládáme celoživotní působení a odhadujeme navýšení rizika, můžeme karcinogenní riziko vypočítat také z koncentrace látky a jednotky rakovinného rizika. Dostaneme teoretické navýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění pro jednotlivce, které může způsobit daná expozice hodnocené látky nad "pozařový" výskyt v populaci.

K odhadu míry karcinogenního rizika pro benzen byla použita jednotka rizika podle WHO 6×10^{-6} pro 1 µg/m³.

Současná odhadovaná zátěž benzenem může teoreticky přispět k zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění přibližně o 6 případů (horní mez odhadu) na 1 milion takto celoživotně exponovaných lidí (tj. za 70 let). Příspěvek liniových zdrojů v zájmové lokalitě je u všech variant stejný a představuje nepatrné teoretické zvýšení rizika o 0,6 případů na milión exponovaných obyvatel za 70 let.

Suspendované částice PM₁₀

Pro odhad rizika dlouhodobé expozice suspendovaným částicím byly použity závěry americké studie ACS (American Cancer Society), doporučené WHO v dodatku ke Směrnici pro kvalitu ovzduší v Evropě z roku 2005. Podle autorů zvýšení průměrné roční koncentrace jemné frakce suspendovaných částic PM_{2,5} o 10 µg/m³ zvyšuje celkovou úmrtnost exponované populace o 6 % (95 % CI 2–11 %) a úmrtnost na choroby srdce a cév o 12 %. Tento vztah je v dodatku,

aktualizujícím v roce 2005 Směrnicí pro kvalitu ovzduší v Evropě, modifikován na částice PM₁₀, přepočtem 2:1, kdy navýšení roční koncentrace o 10 µg/m³ zvyšuje celkovou úmrtnost exponované populace o 3 %. Za základ je brána průměrná roční koncentrace PM₁₀ 20µg/m³ jako horní hranice, pod níž se s více než 95% mírou spolehlivosti úmrtnost nezvyšuje. Ani tato hodnota však neznamená plnou ochranu veškeré populace před nepříznivými účinky suspendovaných částic.

Lokálně dojde k časově omezenému zhoršení situace v období výstavby vlivem pojezdů těžkých nákladních vozidel. Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, úpravou stávající vozovky a výstavbou obchvatu nedojde ke změnám intenzity dopravy. Pouze v obci Týniště dojde pravděpodobně k rapidnímu poklesu projíždějících vozidel obcí, resp. budou tam jezdit převážně sami obyvatelé této obce. **Realizací rekonstrukce komunikace a výstavby okružní křižovatky a obchvatu nedojde ke změně ve znečištění ovzduší ve srovnání se současnou situací**, tzn. že nedojde ani ke změně zdravotních rizik pro obyvatele okolních obcí.

Hluk

Obecně pozemní hluk pochází ze tří zdrojů. Nejvyšší zastoupení má hluk mechanický (doprava, průmysl), který tvoří až 69 %, následuje hluk kulturní (sdělovací prostředky, hudby, hovory, zpěv) – až 29 %, a nejmenší podíl je hluku přírodního (2 %).

Již při hladině hluku 55 dB(A) je popisována tzv. primární vegetativní reakce na hluk (tj. stresová reakce neovlivnitelná vůlí). Při dlouhodobé hlukové expozici může dojít k fixaci těchto reakcí, hluk se uplatňuje jako tzv. chronický stresor a spolupůsobí při patogenezi kardiovaskulárních a jiných civilizačních onemocnění s prokázanou stresovou etiologií.

Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku je v současnosti považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém, rušení spánku a nepříznivé ovlivnění osvojování řeči a čtení u dětí. Omezené důkazy jsou např. u vlivů na hormonální a imunitní systém, na některé biochemické funkce, ovlivnění placenty a vývoje plodu, nebo u vlivů na mentální zdraví a výkonnost člověka. Dále hluk způsobuje ztížení komunikace řečí a zejména obtěžování, pocity nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí.

- **Ovlivnění kardiovaskulárního systému** bylo prokázáno v řadě epidemiologických a klinických studií u populace (včetně dětí) žijící v hlučných oblastech kolem letišť, průmyslových závodů nebo hlučných komunikací.
- Dle WHO jsou pro letecký nebo dopravní hluk kardiovaskulární účinky spojeny s dlouhodobou expozicí ekvivalentní hladině akustického tlaku $A_{L_{Aeq,24h}}$ v rozmezí 65 – 70 dB a více. Avšak tato asociace je slabá. Poněkud silnější je pro ICHS než pro hypertenzi. Nicméně i toto malé riziko je potencionálně závažné vzhledem k velkému počtu exponovaných osob.
- **Psychické účinky hluku** jsou působeny jednak fyzikálními vlastnostmi zvuku (jeho intenzitou, frekvencí i délkou expozice), ale jsou také velmi ovlivňovány tzv. osobnostními charakteristikami příjemce. Existuje asi 10 – 20 % jedinců velmi senzitivních vůči hluku, 60 -

80% populace je tzv. „normální“. Pro ně platí, že se zvyšující se hlučností roste adekvátně i kvantita odpovědi, jako jsou pocity rozmrzelosti a obtěžování. Zbýlých 10 – 20 % populace je naopak nadměrně tolerantních a psychické účinky hluku téměř nepocítují. Dále existují v reakci na hlukovou zátěž rozdíly socioekonomické, mezikulturní a rozdíly v závislosti na pohlaví a zdravotním stavu - nadměrným hlukem jsou nejvíce obtěžováni lidé nemocní, ve středním věku a v ženské části populace. Hluk ztěžuje proces učení, využívání zásob paměti a negativně ovlivňuje tvůrčí schopnosti a vede k poruchám citové rovnováhy. Způsobuje zvýšenou rozmrzelost, což může negativně ovlivňovat jak rodinný, tak i společenský život.

- Dle dokumentů WHO je během dne jen málo lidí vážně obtěžováno ekvivalentní hladinou hluku pod 55 dB(A) nebo mírně obtěžováno ekvivalentní hladinou pod 50 dB(A).
- **Zhoršená komunikace řeči** má řadu prokázaných nepříznivých důsledků v oblasti chování a mezilidských vztahů. Vede k podrážděnosti, nejistotě a poklesu pracovní výkonnosti. Hluk může vést i k překrývání a maskování důležitých signálů, jako je domovní zvonek, telefon nebo alarm. Dále může hluk narušovat odpočinkové a relaxační činnosti obyvatel, jako je poslech hudby, rádia a televize. Nejvíce citlivou skupinou obyvatelstva z hlediska zhoršené komunikace řeči jsou malé děti v období osvojování řeči, staří lidé a osoby se sluchovou ztrátou. Dále jsou to děti ve třídách předškolních a školních zařízení, kde neúplné porozumění řeči poškozuje proces učení a má nepříznivé důsledky pro duševní a intelektuální vývoj.
- Pro dostatečně srozumitelné vnímání složitějších zpráv a informací (cizí řeč, výuka, telefonická konverzace) by rozdíl mezi hlukovým pozadím a hlasitostí vnímané řeči měl být alespoň 15 dB. Při průměrné hlasitosti řeči 50 dB by tak nemělo hlukové pozadí v místnosti převyšovat 35 dB.
- **Nepříznivé ovlivnění spánku** se prokazatelně projevuje obtížemi při usínání, probouzením a změnami délky a hloubky spánku. Efekt narušeného spánku se projevuje následující den např. rozmrzelostí, zhoršenou náladou, snížením výkonu, bolestmi hlavy nebo zvýšenou únavností. Objektivně bylo prokázáno i zvýšení spotřeby sedativ a léků na spaní.
- Podle doporučení WHO by noční ekvivalentní hladina akustického tlaku A neměla v okolí domu přesáhnout 45 dB, přičemž se předpokládá pokles hladiny hluku o 15 dB při průniku venkovního hluku do místnosti zčásti otevřeným oknem. Maximální hodnoty jednotlivých hlukových událostí by pak neměly uvnitř místností přesáhnout 45 dB, resp. venku 60 dB a počet těchto událostí ze všech zdrojů hluku by během noci neměl přesáhnout 10-15.

Z hlediska intenzity hluku platí tzv. Lehmanovo schéma, které dělí hluk do následujících kategorií:

- > 30 dB nebezpečí pro nervový systém
- > 55 dB negativní ovlivnění vegetativního systému
- > 90 dB nebezpečí pro sluchový orgán
- > 120 dB nevratné poškození buněčných struktur a tkání.

Akustický tlak (hluk) je ve většině případů vnímán negativně až v situaci, kdy škodí bezprostředně, tedy znemožňuje komunikaci, snižuje sluchové vnímání, ruší ve spánku apod. Jeho dlouhodobému působení je však zejména v městském prostředí vystavena značná část populace. Jeho negativní působení na zdraví jednotlivce je všeobecně podceňováno. Dlouhodobé působení hlukové zátěže na lidský organismus může vedle poruch a poškození sluchu vyvolat i celou řadu nespecifických onemocnění jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod. Nadměrný hluk tedy ve svém důsledku vede ke zvyšování nemocnosti a na neposledním místě ke zkrácení věku postižené populace. Hluk přitom ale působí na každého jednotlivce rozdílně podle jeho individuální vnímavosti a citlivosti. K přirozenému hlukovému pozadí přispívá v současnosti řada dalších zdrojů hluků vyvolaných aktivní lidskou činností.

Ochranu obyvatelstva a území před nadměrných hlukem legislativně upravuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Tímto nařízením se stanoví nejvyšší přípustné hodnoty hluku a vibrací pro pracoviště, pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb, dále způsob jejich měření a hodnocení.

Hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou podle zákona č. 258/2001 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoveny jako nejvyšší přípustná hladina akustického tlaku součtem základní hodnoty hluku $LA_{eq,T} = 50$ dB ve venkovním prostoru a korekcí vztahujících se k místním podmínkám a denní době podle přílohy č. 3 NV č. 148/2006 Sb. V chráněném vnitřním prostoru staveb činí základní hladina $A LA_{eq,T} = 40$ dB a korekce jsou stanoveny v příloze č. 2 NV č. 148/2006 Sb.

Hluková zátěž je popsána v kapitole C.2.11. a vyhodnocena v hlukové studii (viz příloha č. 4).

Zkvalitnění povrchu komunikace II/230 se pozitivně projeví na plynulost dopravy a obchvat obce Týniště se projeví odklonem tranzitní dopravy ze zastavěné části obce, čímž se zvýší faktor pohody obyvatel v obci.

Kvalita a znečištění vod a půdy

Záměr nebude zdrojem nadlimitního znečištění povrchových a podzemních vod a zdrojem kontaminace zemědělské půdy, která by mohla způsobit zdravotní rizika.

Ostatní vlivy

Mezi ostatní vlivy je nutné zařadit např. rizika vyplývající pro člověka z činností prováděných během výstavby záměru. Součástí stavby jsou i přeložky sítí elektrického vedení. Během úpravy elektrických vedení bude nutné zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při práci (odpovědnost stavebníka) před nebezpečným dotykovým napětím.

Sociálně ekonomické vlivy

Realizace a provoz záměru ovlivní obyvatelstvo dotčeného i širšího zájmového území nejen z hlediska veřejného zdraví, ale i z hlediska sociálně ekonomických i dalších vlivů, avšak v nijak závažné míře. Ve stručnosti tyto uvažované vlivy uvádíme dále.

Sociální vlivy

Stavba nezpůsobí změnu dosavadních dopravních zátěží na komunikacích zájmového území. Většinou přispěje ke snížení rizika na stávajících komunikacích. Jako hlavní příznivé vlivy můžeme uvést např.:

- zlepšení faktorů psychické pohody, snížení pocitu obtěžování a rušení intenzivní dopravou, zmenšení pocitů ohrožení (obec Týniště)
- zvýšení bezpečnosti chodců, cyklistů i motoristů v obci Týniště
- zlepšení kvality komunikací, zvýšení bezpečnosti provozu, snížení počtu a závažnosti dopravních nehod

Na druhou stranu je potřeba zmínit i nepříznivé vlivy a dopady na obyvatelstvo v sociální oblasti, které realizace záměru vyvolá. Nepříznivé vlivy budou soustředěny v období vlastní výstavby záměru. Jejich působení bude dočasné, do ukončení stavby. Za nejvýznamnější nepříznivé vlivy, které se mohou během výstavby vyskytnout, lze považovat např.:

- zhoršení faktorů psychické pohody v důsledku umístění staveniště a zvýšené intenzity dopravy se stavebním materiálem, vznik pocitů obtěžování, rušení, rozmrzelosti a stresu z déletrvajících stavby
- zhoršení dopravní obslužnosti a dostupnosti dotčeného území (objízdné trasy), snížení možnosti parkování
- snížení bezpečnosti v okolí stavby, větší možnost úrazů a havarijních stavů
- zvýšení pohybu cizích osob (pracovníků stavby) v území, riziko zvýšení kriminality

Řadu z těchto potenciálních nepříznivých vlivů lze zmírnit nebo eliminovat dobrou organizací výstavby a postupu prací, dodržováním všech opatření pro zmírnění negativních vlivů výstavby (viz v kap. D.4.) a zejména ohleduplným přístupem stavební organizace k obyvatelům dotčeného území.

Ekonomické vlivy

Ekonomické vlivy v důsledku realizace záměru budou spíše celospolečenského charakteru než přímým ekonomickým ovlivněním obyvatel v dotčeném území. Očekávané ekonomické přínosy vyplývají z vybudování bezpečné komunikace umožňující sjezd a nájezd na dálnici D8 a změn v dosavadním rozložení dopravy po stávající dopravní síti v zájmovém území, např.:

- zvýšením bezpečnosti provozu dojde ke snížení nehodovosti a úrazů a ke snížení škod na majetku a na zdraví, a tím i ke snížení nákladů na zdravotní péči při léčení následků nehod

- snížení provozních nákladů vozidel plynulejší jízdou a menším opotřebením na kvalitní komunikaci
- úspora času při zvýšení rychlosti přepravy osob i zboží a z toho plynoucí snížení nákladů na dopravu.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Dominantním zdrojem znečišťování ovzduší na posuzovaném území je doprava, a to zejména komunikace II/230, v době výstavby záměru i okolní komunikace, po kterých povedou objízdné trasy a konečně i nový obchvat obce Týniště. Imisní zatížení je nejvyšší u komunikací, s rostoucí vzdáleností od komunikace rychle klesá.

Období výstavby

Nejvýznamnější nepříznivé vlivy na ovzduší plynou z druhotné prašnosti. Druhotná prašnost je způsobena zejména opětovným zviřením již usazených prašných částic. Proto lze tyto vlivy účinně minimalizovat odpovídajícími standardními technickými a organizačními opatřeními – např. skrápěním ploch, čištění kol před výjezdem na komunikaci, udržováním čistoty komunikací, zakrýváním prašných materiálů, minimalizací odkrytých ploch atd. Všechna tato opatření jsou uvedena v kapitole D.4.

Vlivy v období výstavby se budou vyskytovat především na staveništi a v jeho blízkém okolí a lze je považovat za dočasné a při dodržení všech zmírňujících opatření za málo významné.

Období provozu

Ke snížení imisní zátěže a emisní vydatnosti dojde zejména v okolí komunikace II/230 při průchodu obcí Týniště, naopak ke zvýšení zátěže dojde na lokalitě nového obchvatu.

Lokalita patří k oblastem s dobrou kvalitou ovzduší a vlivem realizace ani provozu záměru nedojde k jejímu zhoršení.

Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na imisní situaci v území.

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

Období výstavby

Hluk šířený do okolí komunikace během její výstavby lze jen těžko kvantifikovat vzhledem k jeho různorodosti po celou dobu výstavby a neznámým parametrům stavebních strojů.

Zejména na počátku výstavby lze očekávat provoz těžkých zemních strojů (bagrů, nakladačů, buldozerů, TNV). Hluk bude šířen i z prostoru zařízení staveniště (sklárky a mezisklárky materiálu). Nejvýznamnější hluk se dá očekávat od dopravy materiálu TNV a budování zemního tělesa (hloubení zářezů resp. sypání a hutnění násypů).

Hluk běžných rypadel se pohybuje v rozmezí 80 - 95 dB(A) ve vzdálenosti 5m, hluk TNV 75 - 85 dB(A) v téže vzdálenosti, obdobně tak i hluk dalších možných stavebních mechanismů.

Období provozu

Stavba bude liniovým zdrojem hluku, který produkují vozidla pohybující se po komunikaci. Ve smyslu „Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy“ jde o pozemní komunikaci s intenzitou automobilové dopravy vyšší než 30 osobních automobilů za hodinu.

Hladina hluku bude ovlivněna několika skupinami faktorů:

- Druhem a technickým stavem dopravních prostředků
- Intenzitou a skladbou dopravního proudu a dalšími charakteristikami dopravy (styl, plynulost, rychlost)
- Stavebním uspořádáním a charakteristikou hodnocené stavby (povrch vozovky, podélný sklon, násypy, zářezy, protihlukové stěny atd.).

Stávající hluková zátěž zájmového území je dána především automobilovou dopravou na silnici II/230 vedoucí ze Skašova do Přeštic.

Nevyskytují se zde žádné další zdroje hluku, které by realizací záměru mohly být ovlivněny. Úpravou povrchu komunikací a výstavbou nového úseku se naopak předpokládá zklidnění hlukové situace v oblasti ovlivněné dopravou.

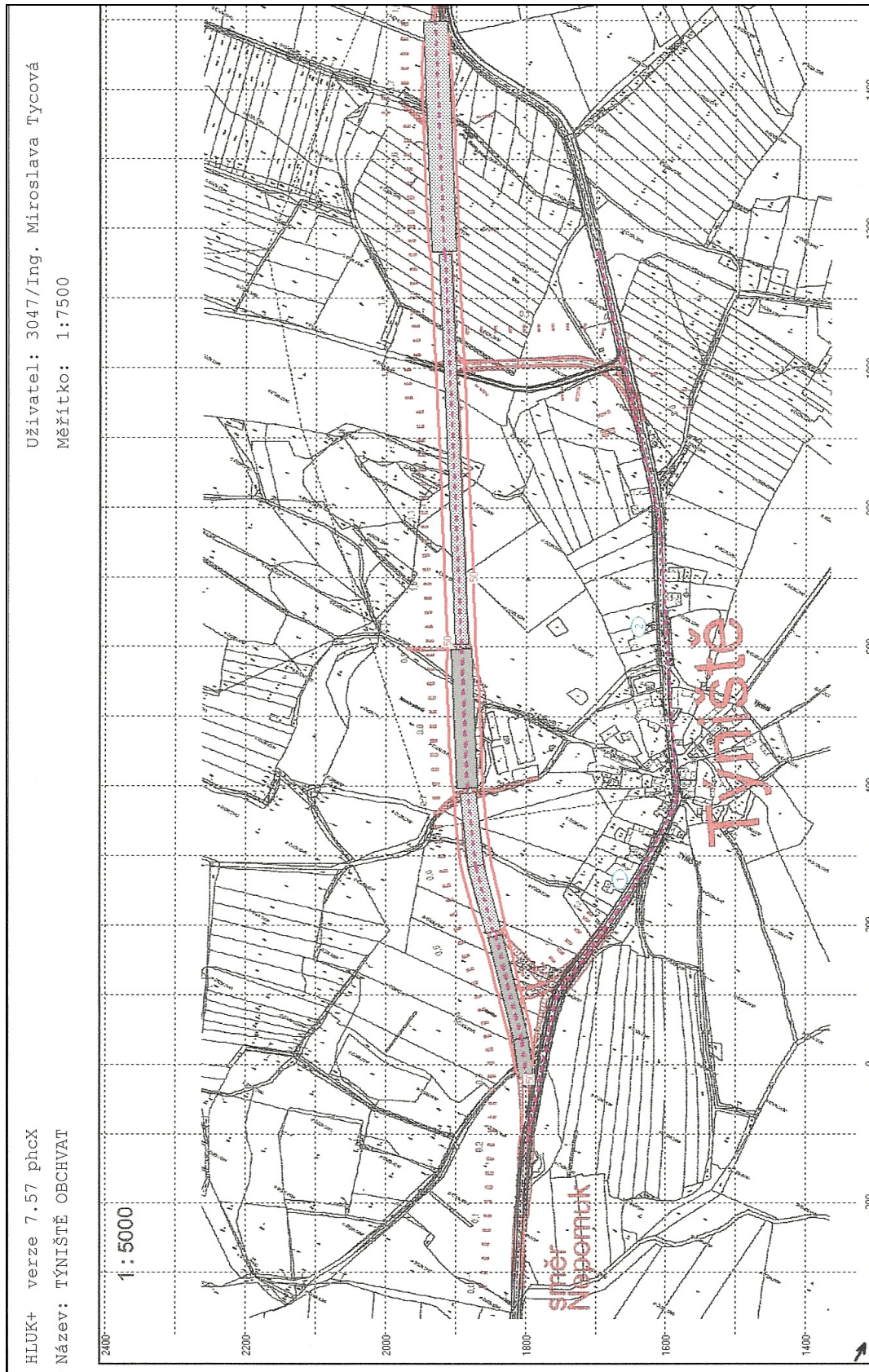
Byly vypočítány ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve dne a v noci pro výhledový stav v roce 2040 ve stejných bodech výpočtu pro současný stav (viz kap. C.2. 11).

Převedením veškeré dopravní zátěže na obchvat významně klesne hluková zátěž v obci. Výpočet předpokládá maximální povolenou rychlost na obchvatu 90 km/h a obměnu vozidel k roku 2040.

Při navrhované trase obchvatu je vymezena hranice území s hygienickým limitem v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro bydlení jako podklad pro zpracování ÚPD. Byla vypočítána izofona hodnoty hygienického limitu pro noc, tedy $L_{AeqT} = 50$ dB (A) ve výšce 0 m, 3 m, 6 m a 9 m a průběh všech izofon těchto výšek promítnut do situace na následující straně.

Hodnota hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru **nesmí být překročena již na hranici pozemku** u rodinného domu za předpokladu, že se nejedná o zemědělské pozemky. V tomto případě se ale o zemědělské pozemky jedná (zahrada), takže průběh izofony (červená čára po obou stranách silnice, viz obrázek níže) hygienického limitu **lze považovat za informativní**.

Obrázek 18: Průběh izofony hyg. limitu (50 dB) podél obchvatu



Z hlediska hlukových emisí, za předpokladu dodržování navrhovaných opatření na omezení vlivů hluku, nebude mít záměr významný negativní vliv.

D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

V zájmovém území se nenachází zdroj podzemní ani povrchové vody pro veřejné zásobování obyvatelstva ani ochranné pásmo vodního zdroje. Nemohou tedy být výstavbou komunikace nijak ovlivněny.

Dešťové vody

System odvodnění dešťových vod je ponechán stávající, v obcích bude doplněn o nové vpusti. V rámci stavby dojde k pročištění a případně opravám stávajících propustků pod komunikací.

Jakost podzemních vod

Kvalita podzemních (i povrchových) vod je ohrožována jednak vlastním provozem a údržbou komunikace, jednak v případě havárií únikem ropných látek z aut (nebo i jiných přepravovaných chemikálií). Možné ohrožení jakosti podzemních vod při běžném provozu komunikace je reálné jen v případě jejich výskytu v bezprostředním okolí komunikace, což není případ tohoto posuzovaného záměru. Nejvýznamnější kontaminanty, které mohou ovlivnit kvalitu podzemních (i povrchových) vod, jsou posypové materiály na bázi chloridů a NEL z úkapů motorových vozidel.

Vzhledem k charakteru záměru se vlivy na vodu nepředpokládají.

D.1.5. Vlivy na půdu

Realizací i provozem záměru budou dotčeny pozemky ZPF i PUPFL. Záborový elaborát tvoří přílohu č. 3 tohoto Oznámení. Při realizaci záměru dojde k trvalým a dočasným záborům půdy.

Podle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a metodického pokynu OOLP/1067/96 MŽP ze dne 1.10.1996, v platném znění, patří do I. třídy zemědělské půdy bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Jako podklad pro odnětí půdy v trase komunikace bude vypracována dokumentace o vynětí ze ZPF v rozsahu požadovaném přílohou č. 5 vyhlášky č. 13/1994 Sb. Záborový elaborát tvoří přílohu č. 3. Odhad bilance skrývkových prací je uveden v Tabulce 2.

Kontaminaci půdy vlivem realizace záměru nebo při jeho provozu lze očekávat nejen v případě havárií, ale také používáním zimního posypu, kdy dochází k zasolování půd v blízkosti komunikací.

Vzhledem k výše uvedenému lze vlivy na půdu klasifikovat jako významné, avšak akceptovatelné. Odnětí půdy ze ZPF je přijatelné za dodržení podmínek orgánu ochrany ZPF.

D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V blízkosti plánované stavby se nenachází žádné poddolované území. Vlivem realizace ani provozu záměru nedojde k ohrožení ložisek přírodních zdrojů.

Vzhledem k charakteru záměru (povrchová stavba komunikací a křižovatek) tato stavba nebude mít vliv na geologické podmínky v místě záměru.

D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Stavba je v přímém styku s registrovaným VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. (les) v trase obchvatu obce Týniště. Jedná se o hospodářsky využívaný les. Nebudou tedy poškozeny žádné cenné biotopy lesa.

Zvláště chráněná území (CHKO, národní přírodní rezervace, přírodní památky) ani lokality soustavy NATURA 2000 nebudou stavbou dotčeny.

V případě střetu s cípem lesa (lokální ÚSES) při napřimování vozovky II/230 se jedná o částečné okrajové narušení v rozsahu nutného kácení, les jako celek nebude nijak ovlivněn.

V místě střetu okružní křižovatky s biokoridorem vodního toku Úhlavy u Přeštic se vzhledem k velikosti území jedná o velmi malou plochu, takže se bude jednat o nevýznamný zásah.

Závěry přírodovědného průzkumu

V zájmovém území nebyl zaznamenán žádný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. zákona č. 114/1992 Sb., není nutno realizovat žádná minimalizační či kompenzační opatření. Většina nalezených druhů patří mezi běžně se vyskytující druhy stanovišť, převážně ruderalních až polních.

- Všechny biotopy na lokalitě byly zařazeny do kategorie biotopů X, které jsou vytvořeny nebo silně ovlivněny člověkem. Na lokalitě se nachází společenstva s převahou plevelných a ruderalních druhů, výsadby dřevin s převahou původních druhů podél komunikací a dále společenstva kulturních rostlin. Tato společenstva dále pokračují mimo lokalitu. Křížen je pouze jeden monitorovaný biotop křovištních společenstev, při zásahu do lesních porostů nedojde ke střetu s mapovanými biotopy.
- Ekologická stabilita území je celkově nízká, což je dáno dlouhodobým působením člověka v území. Plochy, které budou záměrem narušeny (pole, polní cesta, doprovodná vegetace komunikací), jsou pravidelně udržovány člověkem.

Opatření pro zachování funkce lokálních ÚSES jsou popsána v kapitole D.4.

Vzhledem k rozsahu stavby a charakteru stávajících společenstev lze záměr označit z hlediska fauny a flóry za málo významný.

D.1.8. Vlivy na krajinu

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že zájmová lokalita je silně antropicky ovlivněný krajinný segment, v němž nebyly identifikovány žádné významnější přírodní, kulturní a estetické hodnoty nadmístního významu.

Území je v celé délce trasy velmi členité. Stávající trasa i navržené nové úseky překonávají v některých úsecích velké převýšení a zvyšují podíl fragmentace krajiny. Nové části trasy (tj. nová okružní křižovatka a napřímení trasy u Kucín) jsou navrženy v rovinatém terénu a nelze zde předpokládat významné ovlivnění krajinné rázu.

Mírný vliv lze identifikovat u napřimování trasy, který zároveň křížuje i lesní porost, který je zároveň významným krajinným prvkem ze zákona. Křížení je však podmíněno pouze účelem stavby a je přimknuto již ke stávající trase, od které je pouze několik metrů. Trasa napřímení nezasahuje do významných biotopů a pro minimalizaci vlivu budou dále navržena kompenzační opatření odpovídající náhradní výsadby.

Již významnější vliv na některé charakteristiky krajinného rázu lze identifikovat v rámci navrženého obchvatu Týniště, a to především v důsledku velkého převýšení, nutných násypů apod. Oddálení od stávající osy komunikace vedoucí skrze Týniště je cca 300m.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz budou pouze místního charakteru v oblasti obchvatu Týniště, které lze dále minimalizovat. Předložený záměr představuje další změnu v této krajině antropogenního charakteru, vzhledem ke stávajícímu stavu v území se bude jednat o vliv mírně negativní pouze v oblasti obchvatu Týniště. V celkovém rozsahu lze považovat záměr za akceptovatelný.

D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr neprochází archeologickými zónami, nia není ve střetu s žádnými kulturními památkami.

Vzhledem k možnému výskytu archeologických nálezů a situací v zájmovém území je nezbytné, aby při výstavbě bylo striktně postupováno v souladu se zákonem č.20/1987Sb., o státní památkové péči, v platném znění:

- hlásit případné archeologické nálezy
- umožnit záchranný archeologický výzkum
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb.
- záměr prochází archeologickými zónami, proto je stavebník povinen oznámit předem záměr provedení stavebních prací Archeologickému ústavu AV ČR, Letenská 4, 11801 Praha, příp. Oblastnímu Muzeu v Litoměřicích nebo Muzeu Středočeského kraje v Roztokách.

Při dodržení těchto povinností a opatření nepředpokládáme, že by došlo k negativnímu ovlivnění případných archeologických památek jejich narušením, zničením nebo neodborným zacházením.

Záměr výstavby MÚK je umístěn v již zastavěném území. V lokalitě záměru se nachází místní komunikace a inženýrské sítě. Řešení střetů sítí se předpokládá jejich přeložkami v součinnosti s jejich správci a provozovateli. Specifikace konkrétního provedení je předmětem další fáze projektové dokumentace. Vzhledem k tomu, že střety záměru s inženýrskými sítěmi budou řešeny přeložkami apod., nepředpokládá se jejich trvalé negativní ovlivnění nebo znehodnocení záměrem stavby.

D.2. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

Z vyhodnocení rozsahu a významnosti vlivů záměru vyplývá, že předpokládané přímé vlivy posuzovaného záměru budou omezeny pouze na lokalitu stavby záměru (dotčené pozemky), případně na její okolí podél tras navazujících komunikací (hluková situace, vlivy na kvalitu ovzduší). Navrhovaný záměr rekonstrukce vozovky, její napřímení a stavba obchvatu Týniště bude z hlediska budoucích vstupů, výstupů a vlivů již nedílnou součástí silnice II/230 a vymezovat její dílčí vlivy bude do budoucna poměrně obtížné a patrně ne příliš relevantní.

Vzhledem k charakteru a lokalitě umístění stavby záměr nebude mít nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

D.3. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

Záměr byl projektován s ohledem na možná rizika vyplývající z běžných havarijních situací.

V době realizace záměru může při haváriích i běžném provozu dojít k úniku paliva, mazacích a hydraulických olejů ze stavebních strojů a automobilů. Z tohoto důvodu bude zařízení staveniště vybaveno nezbytnými havarijními prostředky (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, apod.).

Pro dobu výstavby tedy budou zpracovány provozní a havarijní řády postihující případné kolizní situace i z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Ostatní možné havarijní situace (destrukce stavebních konstrukcí, sesuvy deponovaných materiálů, svahů nebo stavebních jam) by byly pouze úzce lokálního rozsahu a vzhledem k použitým technologiím by nemělo jít o havárie s významným environmentálním dopadem.

Také za provozu komunikace II/230 je environmentálně nejrizikovější situací autonehoda s únikem nebezpečných látek v předmětném úseku. Takové situace jsou běžně zvládnutelné prostředky zasahujících záchranných sborů.

Opatření pro prevenci vzniku havarijních situací na staveništi i při provozu komunikace jsou blíže popsána v kap. D.4.

Lze konstatovat, že posuzovaná stavba nebude zdrojem významných environmentálních rizik a navrženými preventivními i následnými opatřeními lze riziko havárií i následných dopadů snížit na běžné a přijatelné minimum.

D.4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou navržena pro fázi výstavby záměru, tj. zejména pro období provádění zemních prací, terénních úprav a s tím související zvýšenou dopravní zátěží (především z nákladních automobilů) na přilehlých komunikacích. Dále jsou vyjmenována opatření pro fázi provozu záměru.

Opatření pro fázi přípravy záměru

- Vedení dopravy v oblasti pracovního místa musí být pro účastníky silničního provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.
- Dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem mohou být instalovány teprve bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li toto možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby symbol dopravní značky nebyl viditelný z žádného jízdního směru.
- DI opatření musí být odpovídajícím způsobem aktualizována v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně zrušena.
- Zavádění DI opatření na pracovních místech musí probíhat ve směru pohybu dopravního proudu, jejich rušení pak proti směru jeho pohybu.
- S pracemi na pracovním místě smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny dopravní značky a dopravní zařízení.
- Dopravní značky a dopravní zařízení používané při DI opatřeních na pracovních místech musí odpovídat ustanovením příslušných souvisejících předpisů a norem.
- Dopravní značky musí být v bezvadném stavu, tj. nepoškozeny a udržovány v čistotě.
- Dopravní značky musí být správně umístěny a dobře připevněny.
- Termín zahájení prací a zavedení DI opatření je třeba neprodleně nahlásit kompetentnímu úřadu a též zaznamenat ve stavebním deníku.
- Spolupráce příslušných úřadů, orgánů, správců a zhotovitelů, silniční správní úřady, správy silnic, policie, zhotovitelé stavebních prací a dopravních opatření se musí včas před začátkem prací na silnicích dohodnout o zavedení odpovídajících DI opatřeních.

- Na pracovních místech nesmějí být umístovány žádné reklamy, s výjimkou reklamy zhotovitele stavebních prací, resp. zhotovitele dopravních opatření.
- Pro zajištění bezpečnosti a z důvodu uvedení přechodného dopravního značení do provozu bude zajištěna spoluúčast Policie ČR.
- Získat souhlasné stanovisko příslušného orgánu k záboru ZPF a PUPFL.
- Získat souhlasné vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody ke kácení zeleně rostoucí mimo les.
- Zabezpečit průchodnost pro živočichy a zachovat funkčnost stávajícího lokálního biokoridoru vhodnými technickými opatřeními.
- Nechat zpracovat pedologický průzkum a dle něj upřesnit množství sejmuté ornice.

Z hlediska vlivu hluku podle stávající platné legislativy v oblasti ochrany veřejného zdraví není nutné vzhledem k výsledkům výpočtu protihluková opatření navrhovat.

Pro záměr bude nutné získat souhlasné stanovisko příslušného orgánu ochrany ZPF k vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu. Přesný rozsah trvalého a dočasného záboru ZPF bude řešen v dalším stupni PD.

Opatření navržená ke zmírnění negativních vlivů na přírodní prvky krajiny v rámci biologického hodnocení:

Vazba pozorovaných živočichů na lokalitu je poměrně volná. Záměr se jich bezprostředně nedotkne.

Za předpokladu náhradní výsadby za odstraněné stromy a keře dojde k obnovení míst s potravní nabídkou a míst přechodného výskytu živočichů. Přímo v záboru stavby nedojde k dotčení cenných biotopů.

Opatření navržená ke zmírnění negativních vlivů na přírodní prvky krajiny v rámci dendrologického průzkumu:

Je třeba provést přesné určení počtu stromů a plochy keřových ploch nutných k odstranění podél komunikace II/230, stanovit také plochu lesa, kde má dojít ke kácení.

Je nutno zajistit obecnou ochranu dřevin rostoucích mimo les podle § 7, 8 a 9 zákona č. 114/1992 Sb. Před realizací záměru je třeba zažádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les. Za odstraněné jedince bude nutné provést náhradní výsadbu za použití původních druhů.

Kácení je třeba provést v období vegetačního klidu.

Jako kompenzační opatření za odstraněné dřeviny je vhodná náhradní výsadba na určených pozemcích. Tím by měla být do budoucna zachována funkčnost a kvalita porostů. Pro stavební řízení musí být zpracován projekt náhradní výsadby. Použité druhy by měly být druhy původní,

odpovídající stanovištním podmínkám lokality (např. habr obecný, jasan ztepilý, lípa srdčitá, dub zimní, brslen evropský, líska obecná, hloh jednosemenný, ptačí zob obecný, svída krvavá).

Během realizace stavby musí být zamezeno škodám na stromech, porostech a vegetačních plochách v bezprostřední blízkosti stavenišť.

Opatření pro fázi výstavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními, musí být dodržena ustanovení vyhlášky č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, upravující požadavky na provádění staveb, zejména z hlediska ochrany životního prostředí (např. § 22).

Pro ochranu životního prostředí ve fázi výstavby budou uplatněna následující opatření:

- Sociální zařízení bude řešeno mobilním chemickým WC.

Pro stavební práce platí následující opatření z hlediska omezení prašnosti:

- V místech rozpojování materiálu pracovat pouze s vlhkým materiálem, tzn. zkrápět, předem vlhčit, využívat operativně k činnostem produkujícím prašnost vlhká období,
- zajistit očistu všech mechanismů při odjíždění ze staveniště nebo z upravované plochy a zamezit tak sekundární prašnosti,
- zajistit pravidelný mokrý úklid dotčených příjezdových komunikací (neřešit jej pouze splachem, nýbrž i sběrem),
- na staveništi nebude skladováno větší množství sypkých materiálů, aby se zabránilo zvýšené prašnosti stavby. V případě větrného počasí budou deponie sypkých materiálů, případně nezpevněné komunikace, kropeny. Deponie sypkých materiálů budou přikrývány, aby nedocházelo k nadměrnému úletu prachových částic.
- všechna opatření prováděná k omezení prašnosti zařadit do provozních předpisů a zajistit prokazatelné seznámení pracovníků s těmito opatřeními, pravidelně kontrolovat jejich dodržování
- budou omezovány emise ze spalovacích motorů na stavbě zamezením chodu motorů při nečinnosti;
- terénní úpravy, stavební práce a přepravu výkopové zeminy a stavebních i konstrukčních materiálů nákladními automobily provádět pouze v denní době 7-21 hod;
- stavební mechanismy i vozidla budou udržována v dobrém technickém stavu a podle možnosti budou používány mechanismy se sníženou produkcí emisí

Opatření by měla maximálně omezovat prašnost při stavebních pracích, zamezit znečišťování místních komunikací vozidly ze stavby.

Další opatření by měla zamezit ostatním negativním vlivům plynoucím z provozu stavby (např. světelné znečištění vzhledem k venkovnímu prostoru v okolí stavby, šíření pevných odpadů ze stavby (obalové materiály, atd.) po okolí).

Pro stavební práce platí následující opatření z hlediska omezení hluku:

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat stroje, mechanismy i dopravní prostředky v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřesahuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- Hlučné mechanismy nebo technologie budou využívány pouze v určené době a tak, aby nedošlo k jejich kumulaci v jednom místě a jedné době. Není-li toto možné, je vhodné naplánovat tyto operace tak, aby v daném místě proběhly v co nejkratším časovém úseku, a informovat o tom obyvatele v dotčeném okolí stavby;
- v době od 21 do 7 hodin, kdy platí snížené limitní hodnoty hluku u obytné zástavby, není možné hlučnou stavební činnost v areálu staveniště provádět. V případě stížností obyvatel na zvýšenou hlučnost musí být sjednána náprava omezením hlučné pracovní činnosti;
- v průběhu stavebních prací důsledně vypínat nepoužívané technologie a užívat jen technologie splňující požadavky nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emise hluku (ve znění pozdějších předpisů).

Opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod:

Veškeré stavební práce budou prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, nebezpečných zejména vodám.

- Rizikem pro kvalitu vod by mohlo být riziko úniku ropných produktů ze stavebních mechanismů nebo dopravních prostředků. Proto by měla být zajištěna zvýšená opatrnost a denní kontrola technického stavu vozidel. Je tedy nutné pravidelně kontrolovat technický stav vozidel z hlediska jejich ekologické nezávadnosti;
- zařízení staveniště bude vybaveno nezbytnými prostředky pro likvidaci havarijních úniků (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, apod.);
- skladování pohonných hmot, olejů, apod. bude probíhat v souladu s obecně platnými předpisy tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví a znečištění životního prostředí;
- v případě úniku kontaminantů zahájit sanační práce okamžitě po jeho zjištění,
- pokud by při zemních pracech byla zastižena úroveň hladiny podzemní vody, je třeba dodržovat obecné zásady opatření na ochranu podzemních vod před znečištěním, tj. především nemanipulovat v těchto místech s nebezpečnými látkami, zejména ropnými;
- přímo na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou denní údržby;
- všechna použitá stavební mechanizace musí být v dobrém technickém stavu, průběžně kontrolována, aby bylo zamezeno případným úkapům ropných látek (při parkování vozidel

a mechanismů budou používány kovové vany účinně zachytávající možné úkapy provozních kapalin) či nadměrným emisím výfukových plynů;

- skladování pohonných hmot, olejů, apod. bude probíhat v souladu s obecně platnými předpisy na zabezpečených plochách nebo v zabezpečených prostorách tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví a znečištění životního prostředí;
- nakládání s odpadními vodami a jejich likvidace bude zabezpečena tak, aby nemohlo dojít ke zhoršení kvality povrchových a podzemních vod

Opatření pro ochranu půdy:

- Před započítím stavby je nutné zajistit oddělené skrývání ornice (popř. podorničí) při skrývkových pracích i jejich deponie a zajistit její využití pro zemědělské účely podle požadavků příslušného orgánu ochrany ZPF; skrývku ornice je třeba zabezpečit jak proti degradaci, tak i proti jejímu zaplevelení, příp. invazi neofytů;
- skrývku ornice přednostně využít pro vegetační úpravy křižovatky a nových úseků komunikací včetně obchvatu, příp. ke kultivaci méně bonitních půd (na zemědělských pozemcích), případné přebytky využít dle pokynů příslušného orgánu ZPF (je třeba minimalizovat jakýkoliv odvoz zeminy z prostoru záměru);
- skrývku ornice je nutno zabezpečit proti případnému znehodnocení kvality nebo proti degradaci, rovněž tak proti jejímu zaplevelení nebo invazi neofytů;
- veškeré práce na stavbě musí být prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, a tím i riziko kontaminace půdy (zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách, jejich případnou údržbu/opravy provádět mimo plochu staveniště, na plochách zařízení staveniště neskladovat pohonné hmoty, používané závadné látky skladovat na plochách nebo v prostorách zabezpečených proti úniku do okolní půdy, na staveništi zajistit dostatek prostředků pro rychlou a účinnou likvidaci případného havarijního úniku závadných látek aj.);
- je třeba zajistit kvantitativní odvod srážek, aby nedošlo k rozbahnění celého pozemků a následně jejich nadměrnému zhutnění. Takový podklad je nevhodný pro výsadbu dřevin.

Pro prevenci úniku ropných látek ze stavebních mechanismů budou pod tato vozidla při zaparkování umístovány záchytné vany.

Opatření navržená ke zmírnění negativních vlivů na přírodní prvky krajiny v rámci přírodovědného průzkumu

Flora

- Během realizace stavby musí být zamezeno škodám na stromech, porostech a vegetačních plochách v bezprostřední blízkosti staveniště.
- Stávající dřeviny, jež mají být zachovány u cest, budou při stavebních činnostech chráněny dle ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích –

nejlépe pevným oplocením nebo obedněním do výšky 1,8 m; Bednění se musí vůči kmenu vypolštářovat a nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy.

- Přesně vyčíslit a navrhnout kompenzační opatření za kácené dřeviny podél komunikace.
- Kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (říjen – březen).
- Ochrana korun dřevin: V místech pohybu mechanizace nebo stavby se musí větve překážející pohybu mechanizace vyvázat nahoru. Místa úvazků je nutno vypodložit vhodným materiálem.
- Ochrana kořenů a kořenového prostoru dřevin - kořenový prostor stromu je plocha půdy pod korunou stromů (ohraničená okapovou linií koruny) a zvětšená do stran o 1,5 m, u sloupovitých forem o 5 m.
- Po ukončení stavby je možno příležitostně pokropit vodou zeleň podél stavby pro odstranění usazeného prachu; je nutné zajistit pravidelné zavlažování do doby zajištění kultury.

V kořenovém prostoru se nesmí hloubit rýhy a stavební jámy. Nelze-li tomu zabránit, smí se hloubit pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky. Nejmenší vzdálenost od paty kmene má být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. U stavebních jam nebo jiných výkopů, při kterých dochází ke ztrátě kořenů, má být zřízena kořenová clona. Vzdálenost její vnější hrany od paty kmene má činit čtyřnásobek obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Kořenová clona by měla být zřízena nejméně jedno vegetační období před začátkem stavby. Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přejížděním vozidel. Nelze-li se v kořenovém prostoru vyhnout dočasnému zatížení, musí být zatěžovaná plocha co možná nejmenší. Opatření má být jen krátkodobé, omezené nejvýše na jedno vegetační období.

- po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle navržených sadových úprav - ČSN 83 9031 Travníky a jejich zakládání a dle potřeb pro další design ploch (plochu svahů lze, a je to v dané lokalitě doporučeno, proložit kameny (náspy a mostky) a tvarovat tak, aby se zlepšil odtok srážkových vod a zvýšila schopnost zadržet vodu v půdě v suchých měsících, navíc se vytvoří úkryty pro zvířata), propustky je nutno dimenzovat a tvořit tak, aby byly průchozí pro drobnou zvěř;
- je nutné zajistit ochranu proti neofytům, které se na stavbu během realizace a po ukončení stavby jistě dostanou (křídlatka, celík kanadský, aj.);

Kompenzační opatření:

- odborné ošetření ponechávaných stromů v těsné blízkosti komunikace,
- realizace vhodných náhradních výsadeb na základě dohody s příslušným orgánem ochrany přírody (vhodné začlenění stavby do území umožní realizace vegetačních úprav s použitím původních druhů dřevin).

Fauna

- Realizovat stavbu mimo období rozmnožování a hnízdění dotčených druhů živočichů.

Opatření při nakládání s odpady:

- v průběhu výstavby bude nakládání s odpady zajištěno v souladu s platnou legislativou, tj. budou vytvořeny podmínky pro třídění odpadů, přednostně budou odpady znovu využívány

nebo recyklovány, bude zajištěna jejich likvidace způsobilou osobou a bude vedena jejich evidence;

Vzhledem k charakteru navrhovaného záměru nebude provoz posuzované stavby významným zdrojem odpadů.

Předcházení dalším rizikům

Před započítáním prací terénních úprav, stavebních činností a sadovnických úprav je nezbytně nutné na místě vytýčit sítě s jejich správci, aby nemohlo dojít k porušení sítí. Veškeré zemní práce, sázení stromů apod. v blízkosti stávajících podzemních inženýrských sítí musí být provedeny opatrně ručně, za respektování příslušných ČSN, vyhlášek a předpisů. Příliš blízké umístění dřevin k sítím je třeba vyloučit, protože by vyžadovalo uplatnění speciálních technických řešení k usměrnění růstu kořenů.

Opatření pro fázi provozu

- Pro zachování funkčnosti biokoridoru, který se střetává s trasou navrženého obchvatu, je navržen průchod v násypu v místě průtoku stávající vodoteče, který umožní oboustranný průchod mokrou i suchou cestou dostatečných rozměrů i pro velká zvířata.
- Komunikace bude provozována v souladu s provozním řádem a příslušnými právními předpisy;
- komunikace a veškerá její zařízení budou udržovány v řádném technickém stavu;
- dešťové vody z vybudované komunikace budou stékat do vsakovacích příkopů;
- po skončení výstavby bude realizována výsadba vhodných druhů vyšší a střední zeleně.

Za předpokladu realizace a dodržení navržených opatření je možno říci, že stavba uvažovaného záměru nebude mít významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a její případné vlivy a rizika budou snížena na minimum či na úroveň obvyklou u obdobných záměrů.

D.5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Hluk

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku je proveden počítačovým programem „Hluk +“, verze 7.57 phcX autorů RNDr. Miloše Liberka, Mgr. Jaroslava Poláška a Ing. Emila Vlasáka (leden 2007).

Podle průběhu izofon hodnot hladin akustického tlaku lze usuzovat na dodržení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku $A L_{AeqT} = 60 \text{ dB (A)}$ ve dne a $L_{AeqT} = 50 \text{ dB (A)}$ v noci na základě parametrů uvedených v kapitole B.III.4.

Dále byly hodnoty hladin akustického tlaku ověřeny v bodech výpočtu 2 m před fasádou objektů trvalého bydlení ve výšce 3 m.

Přesnost výpočtového algoritmu L_{Aeq} je i pro složitější dopravně – urbanistické situace z hlediska použitelnosti metodiky vyhovující. Rozptyl naměřených a vypočítaných hodnot L_{Aeq} je menší než $\pm 2 \text{ dB}$. Tento výsledek znamená, že teoretické výsledky výpočtů jsou stále ještě ve II. třídě přesnosti.

Provedený výpočet je matematickým modelem a hodnoty intenzit dopravy jsou zadány podle teoretického výpočtu předpokládaného stavu dopravy v roce 2010. Je třeba poznamenat, že v reálném prostředí se může vyskytnout situace, kterou nelze výpočtem podchytit.

Příroda

Hodnocení lokality je založeno na celoplošném botanickém a zoologickém průzkumu. Metodika zpracování a obsah studie je přizpůsoben předpokládanému rozsahu budoucího záměru. Ve studii je kladen důraz na inventarizaci dřevin a výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

V rámci floristického průzkumu nebylo území rozděleno na dílčí části, odděleně byla zaznamenána pouze bylinná společenstva, keřové porosty a výsadba dřevin podél silnice II/230.

Počet nalezených druhů v rámci botanického a zoologického průzkum je omezen sledováním území v krátkém časovém intervalu.

D.6. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

Oznámení záměru bylo zpracováno standardními metodickými postupy, které jsou popsány v jednotlivých částech oznámení. V rámci zpracování tohoto Oznámení byla zpracována Hluková studie, která je v úplném znění přiložena v přílohách.

Jako základní podklad pro zpracování oznámení EIA sloužila DÚR. Dalšími podklady byla hluková studie, přírodovědný průzkum a vyjádření dotčených orgánů státní správy. Dále byly použity zdroje informací volně dostupné na internetu a informace z tištěných publikací.

Míra neurčitosti je obecně dána kvalitou a množstvím relevantních podkladů, které jsou v dané fázi přípravy záměru k dispozici.

Nedostatky a neurčitosti ve znalostech, které by omezovaly platnost či formulaci příslušných závěrů z hlediska vlivů na životní prostředí, nebyly u posuzovaného záměru identifikovány.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je předložen v jedné aktivní variantě návrhu řešení. Byla předložena pouze 1 varianta řešení, která je v souladu s konceptem a cíly územního plánování obce Týniště, a kterou lze na základě posouzení v předchozích kapitolách oznámení považovat za ekologicky přijatelnou variantu.

V rámci oznámení byl zpracován návrh objízdných tras v době realizace záměru, a to ve dvou variantách - A a B (viz kapitola B.II.4).

Podrobné vyhodnocení vlivů záměru a porovnání budoucího stavu při a po realizaci stavby ve srovnání se stávajícím stavem je uvedeno v příslušných kapitolách oznámení, zabývajících se problematikou jednotlivých složek životního prostředí.

Pro výpočty hlukové studie a porovnání předpokládaných vlivů byly formulovány následující varianty:

- varianta současného stavu území a složek ŽP – v roce 2009 (bez záměru MÚK – výchozí referenční varianta)
- varianta výhledového stavu území a složek ŽP v roce 2040 s realizací a provozem nového obchvatu obce Týniště (aktivní navržená varianta).

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F. 1 FOTODOKUMENTACE



Stromy určené ke kácení za okružní křižovatkou u Přeštice.



Napřímení úseku vozovky - střet s VKP les.



Most, který bude rekonstruován.



Přibližné místo křižení uvažovaného obchvatu Týniště se zpevněnou cestou.



Čára vyznačuje přibližnou trasu obchvatu terénem a naznačuje průsek lesa směrem k obci Újezd.



Pohled na trasu obchvatu směrem k obci Skašov.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí v předkládaném oznámení EIA je záměr II/230 Silnice Nepomuk – Přeštice – II. část. Záměr spočívá v rekonstrukci vozovky v úseku Skašov - Přeštice, kde dojde místy k jejímu napřimění, výstavbě obchvatu obce Týniště a okružní křižovatky namísto stykové u Přeštic.

Cílem navrženého napřimění silnice II/230 je odstranit nevyhovující směrové oblouky, zlepšení rozhledových poměrů a zvýšení komfortu jízdy. Navržený úsek má postupné zmenšování poloměrů směrových oblouků, které vede k plynulému snížení rychlosti ještě před vjezdem do obce Újezd a řidič je tak již samotným vedením trasy upozorněn na příjezd do obce a nutnosti upravit styl jízdy.

Křižovatka je navržena v souladu s platnými předpisy a normami, jejichž dodržení přispívá k zajištění bezpečnosti provozu. Návrhové prvky komunikací splňují požadavky na návrh bezpečné komunikace.

Hlavní důvody navrženého napřimění silnice II/230 je odstranění stávajícího nevyhovujícího směrového vedení a plynulé navázání na 1. úsek úprav v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2. část“ (obchvat Týniště). V rámci napřimění hlavní trasy dojde i k úpravě stykové křižovatky vedlejší komunikace (silnice III/11756), kde je navrženo její nakolmení na hlavní komunikaci II/230. Vedlejší rameno stykové křižovatky se připojuje pod nevyhovujícím úhlem. Směrové oblouky na silnici II/230 jsou poměrně malé s ohledem, že se jedná o silnici II. třídy.

Obce Týniště a Horšice (k.ú. Újezd u Horšic) nemají pro svá správní území zpracovanou územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k ustanovení § 18 odst. 5 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu je uvedený záměr v souladu s cíly a úkoly územního plánování – viz vyjádření Městského úřadu Přeštice, odbor výstavby a územního plánování, 334 01 Přeštice, Masarykovo náměstí 107 ze dne 24.11. 2010.

Záměr je předložen v jedné aktivní variantě řešení, které je v souladu s cíly a úkoly územního plánování a je i v souladu s konceptem územního plánu obce Týniště. Tuto lze na základě posouzení v předchozích kapitolách oznámení považovat za ekologicky přijatelnou variantu.

Z posouzení záměru vyplynulo, že rekonstrukce komunikace II/230 a výstavba obchvatu obce Týniště křižovatky bude mít vliv na zábor zemědělského půdního fondu a kácení dřevin podél komunikace II/230 a v místech střetu s trasou obchvatu obce Týniště. Rozsah předpokládaných negativních vlivů posuzovaného záměru bude omezen na lokalitu záměru a její širší okolí.

Hluková situace nebude vlivem realizace záměru nijak výrazně zhoršena. Naopak v obci Týniště dojde vlivem odklonu dopravy z centrální části obce k částečnému zlepšení hlukové situace. Z výsledků hlukové studie vyplývá, že po realizaci obchvatu dojde ve zvolených bodech 3

m nad úrovní terénu k významnému zlepšení akustické situace před rodinnými domy v obci Týniště. K dočasnému zhoršení hlukové a rozptylové situace dojde během realizace vlivem pojezdu těžkých nákladních vozidel.

Podle stávající platné legislativy v oblasti ochrany veřejného zdraví není nutné vzhledem k výsledkům výpočtu protihluková opatření navrhovat.

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Komunikace jsou navrženy dle příslušných ČSN. Uživatelé, účastníci silničního provozu, popř. chodci, cyklisti se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích. Napřímení silnice II/230 a styková křižovatka zlepší stávající dopravní stav, zvýší bezpečnost provozu a komfort řidičů.

Pro předcházení, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci negativních vlivů jsou v kapitole D.4 oznámení navržena opatření. Tato opatření se týkají období přípravy záměru, výstavby a provozu. Mezi nejdůležitější patří opatření na omezení negativních vlivů.

Závěr

Na základě provedeného vyhodnocení záměru „II/230 Nepomuk - Přeštice - 2. část“ můžeme doporučit předloženou variantu tohoto záměru z hlediska vlivů na životní prostředí pro další projektovou přípravu a realizaci. Vlivy této stavby budou akceptovatelné při dodržení doporučení, opatření a podmínek, formulovaných v Oznámení.

H. PŘÍLOHY

1. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
2. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
3. Záborový elaborát
4. Hluková studie
5. Koordinační situace okružní křižovatky u Přeštic
6. Koordinační situace obchvatu Týniště

Použité podklady:

- [1] Mapový portál. Dostupné z: <<http://www.mapy.cz>>.
- [2] Mapový portál CENIA. Dostupné z: <<http://geoportál.cenia.cz>>.
- [3] Mapový portál Plzeňského kraje. Dostupné z: <<http://www.kr-plzensky.cz/>>.
- [4] Česká geologická služba. Dostupné z: <<http://www.geology.cz>>.
- [5] Český hydrometeorologický ústav. Dostupné z: <<http://www.chmu.cz>>.
- [6] QUITT, E.: Klimatické oblasti Československa. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971.
- [7] CULEK, M. et.al. Biogeografické členění České republiky. Praha: MŽP, ENIGMA, 1996. 347 s. ISBN 80-85368-80-3.
- [8] Česká geologická služba, ČGS. Mapový server. Dostupné z: <<http://www.geofond.cz>>.
- [9] Ústav pro hospodářskou úpravu lesů. Dostupné z: <<http://www.uhul.cz>>.
- [10] Portál Regionálních Informačních Servisů <<http://www.risy.cz/>>
- [11] Dokumentace pro územní rozhodnutí, II/230 Silnice Nepomuk – Přeštice – II. část, CityPlan, 11/2010.
- [12] Hluková studie, II/230 Silnice Nepomuk – Přeštice – II. část, úsek 1, obchvat obce Týniště, Ing. Miroslava Tycová, prosinec 2010.
- [13] Národní památkový ústav. Dostupné z: <<http://www.monument.npu.cz>>.

Právní předpisy a normy:

- [14] Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- [15] Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
- [16] Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů.
- [17] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- [18] Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.
- [19] Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- [20] Nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.
- [21] Zákon č. 258/2001 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

a další relevantní právní předpisy.

Seznam použitých zkratk

DIO	dopravní a inženýrská opatření
DOSS	dotčené orgány státní správy
DÚR	dokumentace k územnímu řízení
EIA	hodnocení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EVL	evropsky významná lokalita
HZS	hasičský záchranný sbor
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KÚ	Krajský úřad
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
NATURA 2000	soustava chráněných území na území členských států Evropské unie
PM ₁₀	velikostní skupiny aerosolu, které obsahují částice menší než 10 μm
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemek určený k plnění funkcí lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SEZ	stará ekologická zátěž
SO	stavební objekt
TNA	těžká nákladní vozidla
OA	osobní automobil
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VN	vysoké napětí
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

Datum zpracování oznámení: 14. 1. 2011

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

CITYPLAN spol. s r.o.

Ing. Ludmila Berková

Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Tel.: +420 221 184 209

E-mail: ludmila.berkova@cityplan.cz

Podpis zpracovatele oznámení:

.....
Ing. Ludmila Berková

Na zpracování oznámení se dále podíleli:

Ing. Hana Koryntová

CITYPLAN spol. s r. o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Ing. Miroslava Tycová, zpracovatel akustického posudku

B. Němcové 14, Plzeň

Příloha č. 1: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

MEPRX003YHRU

Městský úřad Přeštice**odbor výstavby a územního plánování**

334 01 Přeštice, Masarykovo nám. 107, telefon 377 332 555, fax : 377 332 505

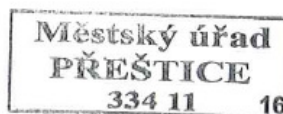
NAŠE ČÍSLO **VÚP-Št/ 26120/2010** V Přešticích dne : 24.11.2010
JEDNACÍ :
VYŘIZUJE: **P.Štáhlová**
TELEFON: **377 332 543**
E-mail: **stahlova@prestice-mesto.cz**

VYJÁDŘENÍ

Dne 19.11. 2010 podala firma CITYPLAN spol. s r.o., IČO 47307218 se sídlem Jindřišská 17, Praha, zdejšímu úřadu územního plánování žádost o vyjádření z hlediska územně plánovací dokumentace k záměru „II/230 Nepomuk – Přeštice – 2.část“, který spočívá v rekonstrukci vozovky a její napřímení v několika úsecích dle přiložené grafické přílohy v k.ú. Přeštice, Kucíny, Dolce, Újezd u Horšic, Týniště u Horšic a Skašov podle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 163/2006 Sb., pro účely zjišťovacího řízení.

Městský úřad Přeštice, odbor výstavby a územního plánování, jako úřad územního plánování podle § 6 odst.2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), k Vaší žádosti v souladu s ustanovením § 154 správního řádu sděluje, že Vámi uvedený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací – Územním plánem sídelního útvaru Dolce a Územním plánem sídelního útvaru Skašov. Obec Týniště a Horšice (k.ú. Újezd u Horšic) nemá pro své správní území zpracovanou územně plánovací dokumentaci a územní plán sídelního útvaru Přeštice neřeší území v místech vašeho záměru. Územní plán sídelního útvaru Píchovice, část Kucíny neřeší ve svém návrhu napřímení vozovky II/230. Vzhledem k ustanovení § 18 odst. 5 zákona č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu je Vámi uvedený záměr v souladu s cíly a úkoly územního plánování.

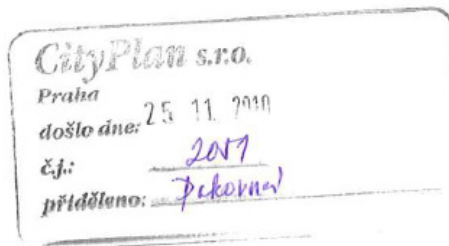
Informaci o ÚSES v dané trase Vám podá příslušný odbor životního prostředí Městského úřadu Přeštice.



Za správnost vyhotovení:

Marie Šrámková
Petra Štáhlová, v.r.
referent odboru výstavby a ÚP**Doručí se obyčejnou poštou:**

CITYPLAN spol. s r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1



Příloha č. 2: Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů**KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
Škroupova 18, 300 13 Plzeň**

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZN.: ZPM12306/10
VYŘADIL: Ing. Lenka Janoušková
TEL.: 377 195 596
FAX: 377 195 393
E-MAIL: lenka.janousova@kr-plzensky.cz
DATUM: 15. 12. 2010

CityPlan spol. s r.o.
Jindřišská 17
110 00 Praha 1

Stanovisko k záměru „Silnice II/203 Nepomuk - Přeštice - 2. část“

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 právnícké osobě Správa a údržba silnic Starý Plzeňec (IČ: 00075477), Riegrova 533, 332 02 Starý Plzeňec, zastoupené společností CityPlan spol. s r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1, podle § 45i odst. 1 zákona k záměru „Silnice II/203 Nepomuk - Přeštice - 2. část“ toto stanovisko:

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

Odůvodnění:

Uvedený záměr spočívá v rekonstrukci vozovky a jejího napřímení v některých úsecích (Příchovice – Kuciny, obchvat Týniště). Záměr je z části situován v blízkosti evropsky významné lokality Zlatý potok vyhlášené na ochranu raka kamenáče (*Austropotamobius torrentium*). Trasa silnice je souběžná s korytem Zlatého potoka, nejmenší vzdálenost je cca 300 m.

Nově budovaný obchvat obce Týniště překračuje pravosíraný přítok Zlatého potoka. Pro převedení vodoteče je navržen rámový betonový propustek z prefabrikovaných prvků v náhupu komunikace se světlou šířkou 3,0 m a délkou 30,0 m. Protože propustek byl na základě požadavku investora (SÚS Starý Plzeňec) navržen jako kolmý, je nutné převedení vodoteče do nového koryta navazujícího na výtok propustku. Jedná se o úsek délky cca 55,0 mezi výtokem a stávajícím korytem. Nově provedené koryto bude vydlážděno z lomového kamene. Dno bude opatřeno proudnicí pro zajištění homogenity toku při nižších průtocích. Přechod nového koryta a navazujícího stávajícího koryta bude provedeno kamenným záhozem pro zamezení možné eroze.

Vzhledem k povaze záměru lze vyloučit významný vliv na evropsky významnou lokalitu Zlatý potok.

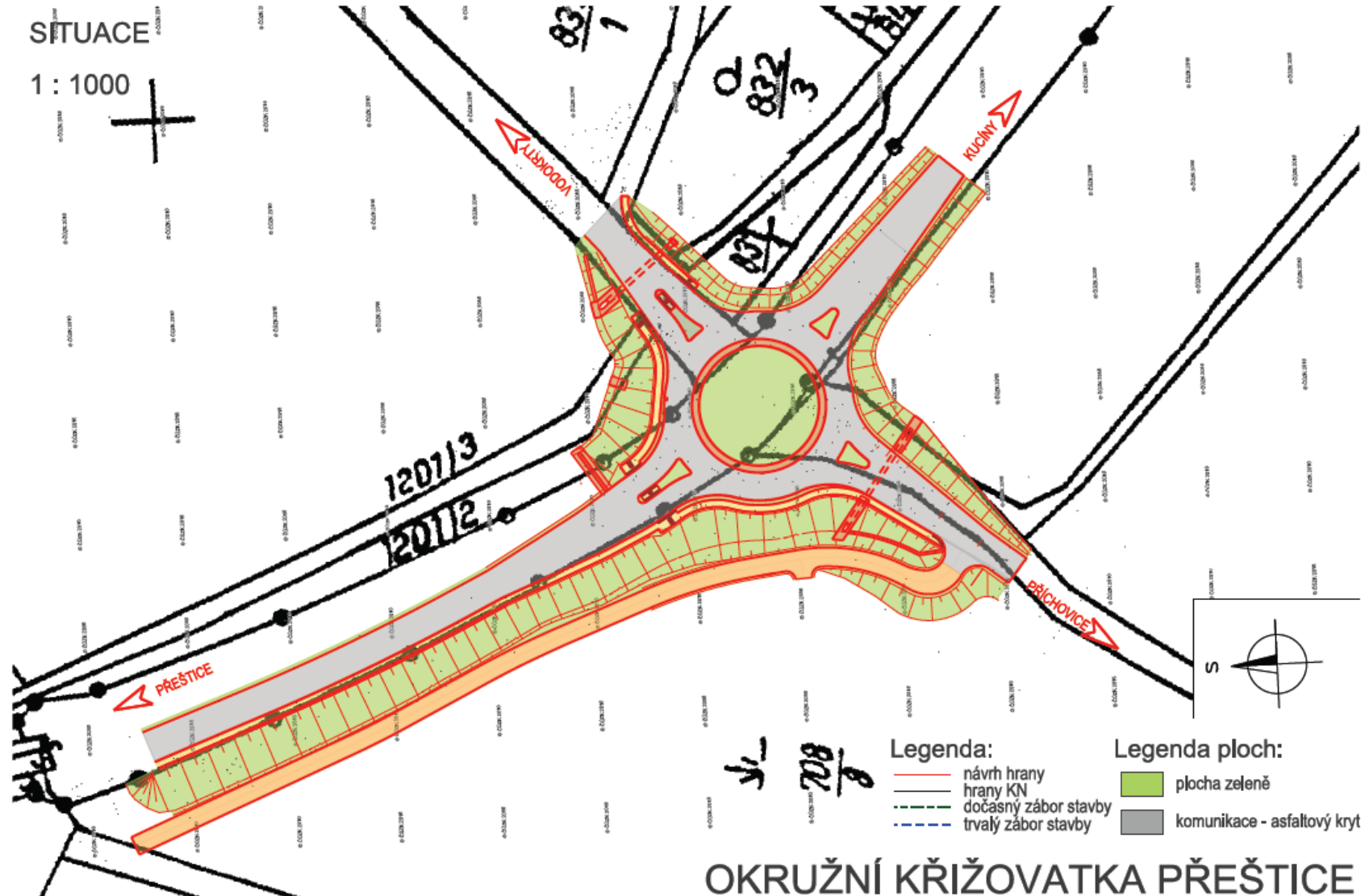
„otisk úředního razítka“

Ing. Jan Kroupar
vedoucí oddělení ochrany přírody

Příloha č. 3: Záborový elaborát

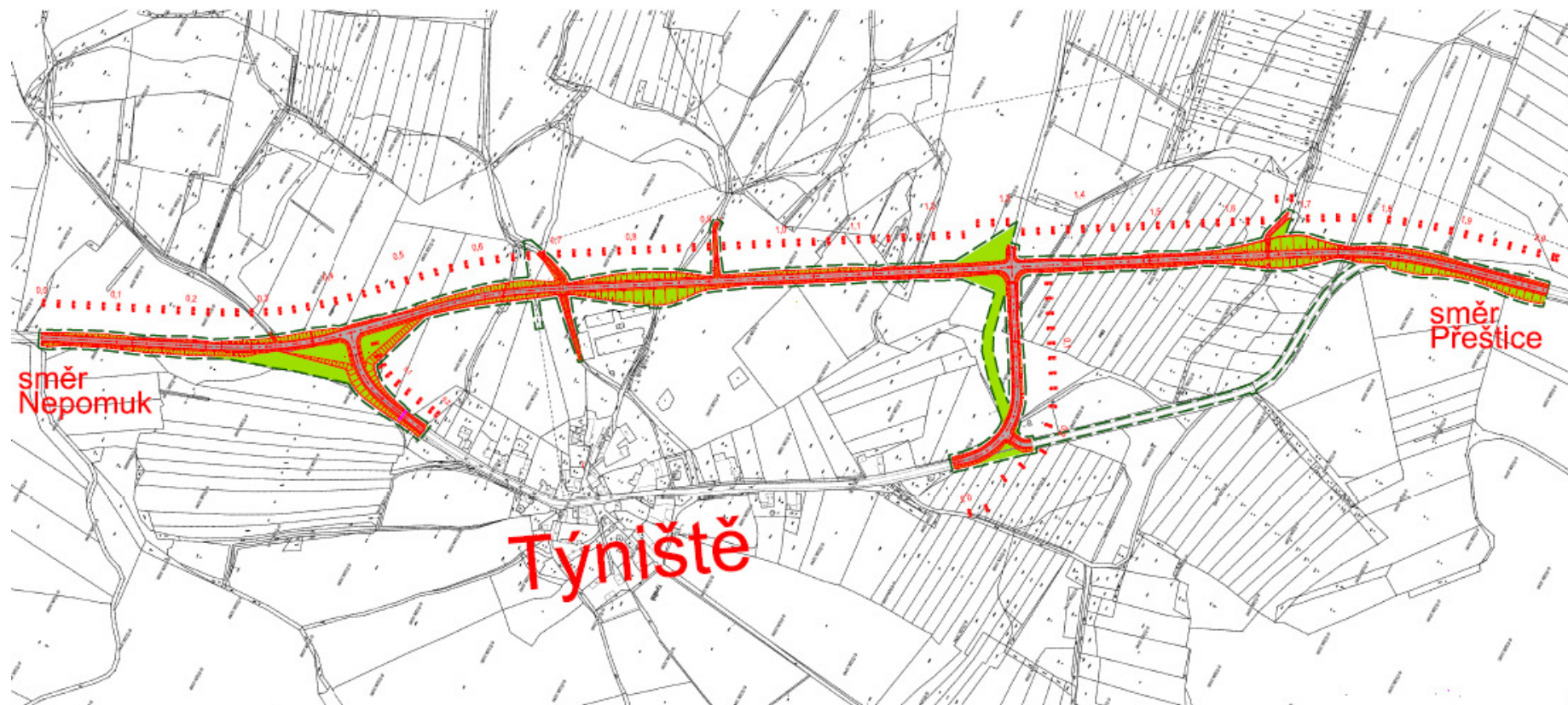
Příloha č. 4: Hluková studie

Příloha č. 5: Situace okružní křižovatka u Přeštic



Příloha č. 6: Situace obchvat Týniště

Situace 1:5 000



Legenda:

- návrh hrany
- hrany KN
- dočasný zábor stavby
- - - trvalý zábor stavby

Legenda ploch:

- plocha zeleně
- komunikace - asfaltový kryt

OBCHVAT TÝNIŠTĚ