

Oznámení záměru

„II/230 Nepomuk - Přeštice; 2. část“

Obchvat Týniště a Napřímení Újezd

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

Objednatel: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace
Škroupova 18, 306 13 Plzeň
IČ: 720 53 119

Zastoupený: Ve věcech smluvních: Ing. Stanislav Liška, generální ředitel organizace
Ve věcech technických: Ing. Josef Felber

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

Zastoupený: Ing. Ivan Beneš ve věcech smluvních

Autorský kolektiv: Mgr. Paulína Pidaná
Ing. Hana Koryntová

Číslo zakázky zhotovitele: 10 – 2 – 126

Datum: červenec 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. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	7
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	10
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	11
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru	12
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	16
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	16
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	17
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	17
B.II.1. Půda	17
B.II.2. Voda	20
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	21
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	22
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	26
B.III.1. Ovzduší	26
B.III.2. Odpadní vody	28
B.III.3. Odpady	29
B.III.4. Ostatní	32
B.III.5. Doplnující údaje (významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)	34
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	35
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	35
C.1.1. Územní systém ekologické stability	35
C.1.2. Zvláště chráněná území	36
C.1.3. Přírodní parky	37
C.1.4. Území historického, kulturního a archeologického významu	38
C.1.5. Území hustě zalidněná	38
C.1.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	38
C.1.7. Staré ekologické zátěže	39
C.1.8. Extrémní poměry v dotčeném území	39
C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	40
C.2.1. Ovzduší a klima	40
C.2.2. Voda	42

C.2.3. Půda.....	43
C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	43
C.2.5. Fauna a flóra, ekosystémy.....	44
C.2.6. Krajina.....	47
C.2.7. Obyvatelstvo.....	48
C.2.8. Hmotný majetek.....	49
C.2.9. Kulturní památky.....	50
C.2.10. Ostatní – hluková zátěž.....	50
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	51
D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI.....	51
D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	51
D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima.....	57
D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky.....	57
D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	60
D.1.5. Vlivy na půdu.....	60
D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	61
D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	61
D.1.8. Vlivy na krajinu.....	62
D.2. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRAŇNÍCH VLIVŮ.....	64
D.3. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH.....	65
D.4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	65
D.5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ.....	72
D.6. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE.....	73
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	74
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	76
F. 1 FOTODOKUMENTACE.....	76
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	77
H. PŘÍLOHY.....	79

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	8
OBRÁZEK 2: UMÍSTĚNÍ VARIANT ZÁMĚRU V ORTOFOTOMAPĚ	9
OBRÁZEK 3: OBJÍZDNÁ TRASA	24
OBRÁZEK 4: ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY - NADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ	35
OBRÁZEK 5: EVROPSKY VÝZNAMNÁ LOKALITA ZLATÝ POTOK.....	36
OBRÁZEK 6: STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE V ŠIRŠÍM OKOLÍ ZÁMĚRU	39
OBRÁZEK 7: MAPA RADONOVÉHO RIZIKA	39
OBRÁZEK 8: PM ₁₀ - HODINOVÝ PRŮMĚR (28.10.2010)	41
OBRÁZEK 9: NO ₂ - MAXIMÁLNÍ HODINOVÝ PRŮMĚR ZA DEN (28.10.2010).....	41
OBRÁZEK 10:SO ₂ - MAXIMÁLNÍ HODINOVÝ PRŮMĚR ZA DEN (28.10.2010)	42
OBRÁZEK 11: ZLATÝ POTOK	43
OBRÁZEK 12: LESNÍ POROST V MÍSTĚ UVAŽOVANÉHO OBCHVATU TÝNIŠTĚ.....	48
OBRÁZEK 13: PRŮBĚH IZOFONY HYG. LIMITU (50 DB) PODÉL OBCHVATU	59
OBRÁZEK 14: NEVHODNOST TRASOVÁNÍ MODRÉ VARIANTY V ŠIRŠÍM KONTEXTU	75

Seznam tabulek

TABULKA 1: VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ	17
TABULKA 2: BILANCE ZEMIN	19
TABULKA 3: BILANCE HUMUSU.....	19
TABULKA 4: PLOCHY TRVALÝCH ZÁBORŮ.....	19
TABULKA 5: PŘEDPOKLÁDANÉ DRUHY ODPADŮ, KTERÉ BUDOU VZNIKAT NA STAVENIŠTI.....	30
TABULKA 6: POČET VOZIDEL NA ÚSEKU 3-2107 ZA 24 HOD.	32
TABULKA 7: STÁVAJÍCÍ SITUACE – ROK 2005 (VARIANTA 1)	33
TABULKA 8: PROVEDENÍ OBCHVATU – ROK 2040 (VARIANTA 2).....	33
TABULKA 9: ZÁKLADNÍ KLIMATICKÉ CHARAKTERISTIKY DANÉ OBLASTI	40
TABULKA 10: IDENTIFIKOVANÉ DRUHY STROMŮ VE STŘETU SE ZÁMĚREM	47
TABULKA 11: STÁVAJÍCÍ SITUACE – ROK 2005 (VARIANTA 1)	50

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. OBCHODNÍ FIRMA

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace

A.2. IČ

IČ: 720 53 119

A.3. SÍDLO (BYDLIŠTĚ)

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace

Škroupova 18, 306 13 Plzeň

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

Ve věcech smluvních: Ing. Stanislav Liška, generální ředitel organizace

Ve věcech technických: Ing. Josef Felber

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace

Škroupova 18, 306 13 Plzeň

email: suspk@suspk.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: Obchvat Týniště**“ představuje rekonstrukci stávající komunikace II/230 v rámci které jsou navrženy i nové úseky, a to „Obchvat Týniště“ a „Napřímení komunikace, Újezd“.

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).

Příslušným úřadem je krajský úřad Plzeňského kraje.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Orientační údaje stavby:

Opravy a dílčí novostavby silnice II/230 v rámci akce „II/230 Nepomuk - Přeštice; 2. část“ Obchvat Týniště a Napřímení Kucíny 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
- Napřímení Újezd

Dále jsou pro informaci uvedeny ostatní stavební práce v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice; 2.část“:

- rekonstrukce vozovky na celém akcí řešeném úseku
- rekonstrukce křižovatky komunikací II/230, II/183 a III/18210 na okružní křižovatku
- řešení odvodnění v obci Dolce
- rekonstrukce mostního objektu ev. č. 230-002 a oprava mostních závěrů na mostě ev. č. 230-003
- úprava autobusových zastávek (v obcích Újezd a Dolce)
- opěrná zeď a křižovatka v obci Újezd

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 stavební objekty se nachází mimo zastavěné území. Bourací práce budou omezeny na

stávající propustek ve staničení 2,130 km, na úseku napřímení Újezd pak na propustek, 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.

Dotčené pozemky jsou v současném stavu ve většině využity jako zemědělské plochy a trvalý travní porost. Rekonstrukcí a výstavbou komunikace dojde k záborům zemědělské půdy, viz záborový elaborát (příloha č. 3).

Záměr je předkládán v třech variantách s jednou společnou variantou objízdných tras v době realizace záměru.

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

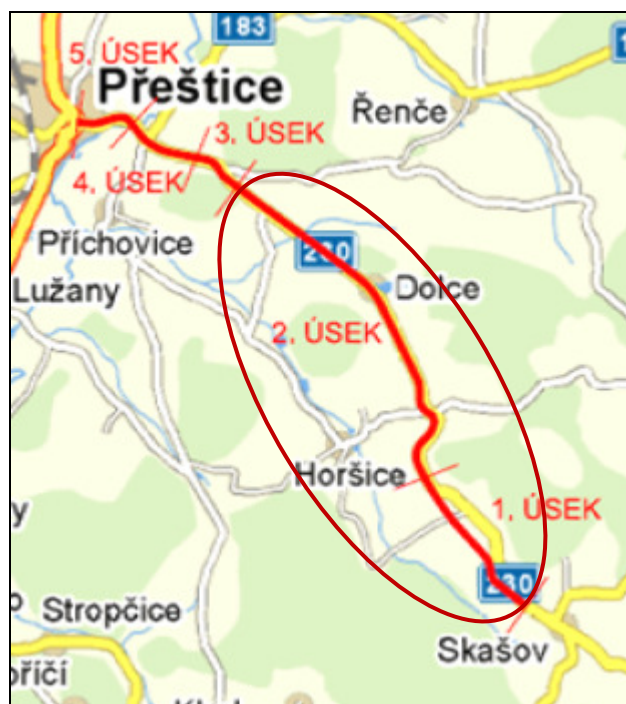
Umístění záměru:

Kraj: Plzeňský

Obec: Dolce, Újezd, Týniště a Skašov

Katastrální území (k.ú.): Újezd u Horšic, Horšice, Týniště u Horšic a Skašov

Obrázek 1: Umístění záměru



Zdroj: [1]

Pozn.: červená linie vyznačuje polohu záměru, oznámení se týká 1. a 2. úseku.

Novostavby silnice II/230 „Obchvat Týniště“ a „Napřímení Kucíny“ v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přestice; 2.část“ se nacházejí na jih od Plzně a na jihovýchod od Přestic v blízkosti obcí Týniště a Újezd. Začátek řešeného úseku začíná cca 550 m severozápadně od obce Skašov (liniové staničení silnice II/230 je 11,30 km) a končí před obcí Újezd v liniovém staničení silnice II/230 km 14,95.

Obrázek 2: Umístění variant záměru v ortofotomapě



Zdroj: [Cityplan]

Pozn.: barevné linie vyznačují uvažovaný obchvat obce Týniště s oběma přivaděči

Navrhované stavby prochází nezastavěným územím. 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 2). Trasa napřímení před Újezdem je z velké části vedena po stávající stopě II/230 s tím, že dojde ke zlepšení návrhových parametrů stávajících směrových oblouků.

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 a napřímení, 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.

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

Novostavby silnice II/230 „Obchvat Týniště“ a „Napřímení Kucíny“ v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice; 2.část“ se nacházejí na jih od Plzně a na jihovýchod od Přeštic v blízkosti obcí Týniště a Újezd. Začátek řešeného úseku začíná cca 550 m severozápadně od obce Skašov (liniové staničení silnice II/230 je 11,30 km) a končí před obcí Újezd v liniovém staničení silnice II/230 km 14,95.

Obchvat je navržen v nezastavěném území na západ od obce Týniště v ose severozápad – jihovýchod (viz obrázek 3). Jedná se o komunikaci v extravilánu. Sklonové poměry terénu jsou pahorkovité. Na stavbu navrhovaného obchvatu obce Týniště stavebně navazuje stavba napřímení Kucíny. Délka obchvatu je 2,188 km, délka napřímení je 0,83 km. Přístup na jednotlivé pozemky,

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

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 uvažovanými stavbami neprobíhá žádná důlní činnost. Neprochází zde žádná trasa dráhy ČD. Do území nezasahují ochranná pásma vodních zdrojů.

Jedná se o novostavby s návrhovou dobou životnosti 25 let.

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

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

Navržený obchvat obce Týniště bude určen zejména pro vozidla, jejichž cíl leží mimo obec Týniště. Stavba napřímení Újezd pak po stavebně-technické stránce zvyšuje bezpečnost a komfort pro vozidla využívající silnici II/230.

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. Jedná se tedy o zlepšení veřejné dopravní infrastruktury. Z těchto důvodů bylo, na základě přání objednatele dokumentace a při využití územní rezervy ÚP obce Týniště, navrženo řešení obchvatu obce, které bylo navrženo ve třech variantách. Varianty se odlišují především v jejich středních úsecích. Počáteční a koncové body napojení na stávající stopu II/230 jsou u všech variant shodné.

Zelená varianta obchvatu Týniště

Trasa varianty je vedena v těsné blízkosti zastavěného území obce Týniště mezi zemědělskými objekty a obcí Týniště. Z pohledu budoucího rozvoje obce není tato varianta vhodná, stejně tak dostatečně nechrání stávající zástavbu před negativními vlivy automobilové dopravy. Vzniká v podstatě paralelní komunikace, která nemá charakter obchvatu.

Tento návrh byl odmítnut jak představiteli obce Týniště, tak vlastníky zemědělských objektů.

Červená varianta obchvatu Týniště

Vychází z konceptu ÚP obce Týniště z roku 1997. Osa obchvatu vytváří logické propojení stávající silnice II/230. Zápor, z pohledu životního prostředí, je zásah do stávajícího lesa. Pro zmenšení tohoto zásahu bylo v průběhu projektových prací, po negativním ohlasu DOSS,

přistoupeno k variantní změně trasování a napojení severního přivaděče do obce Týniště. Touto změnou by byla rozhledová pole křižovatky z většiny vymístěna z plochy lesa.

Tento návrh byl přijat jak představiteli obce Týniště, tak vlastníky zemědělských objektů.

Modrá varianta obchvatu Týniště

Oproti červené variantě mívá les, bez zásadního vlivu na délku trasy, směrově je ale v širším kontextu zcela nekonceptní (oblouk přes Týniště nahrazujeme „esíčkem“), omezuje možnost rozvoje obce směrem na Přeštice a nevhodně dělí pastviny, které jsou intenzivně obhospodařovány.

Napřímení Újezd

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 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 rychlost a způsob jízdy. Plochy stávající vozovky, které nebudou návrhem upravené trasy dotčeny, budou rekultivovány a navráceny k zemědělskému obhospodařování.

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

Přehled navržených stavebních objektů (shodné pro všech varianty):

Objekty přípravy staveniště

Příprava staveniště obchvat Týniště

Příprava staveniště napřímení Újezd

Objekty pozemních komunikací

Obchvat Týniště

Napřímení Újezd

Jižní přivaděč

Severní přivaděč

Nezpevněná cesta

Elektro a sdělovací objekty

Ochrana a přeložka vedení VN

Objekty úpravy území

Rekultivace a ozelenění obchvat Týniště

Rekultivace a ozelenění napřímení Újezd

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.

Obchvat Týniště (obdobné pro všechny varianty)

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. 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.

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 (u červené a modré varianty) se symetrickými přechodnicemi o poloměru 500,0 m.

Obchvat dále pokračuje směrově přímou linií, která u modré a zelené varianty přechází do levostranného směrového oblouku.

Obchvatu od napojení severního přivaděče dále pokračuje údolím k pravostrannému přítoku Zlatého potoku. Zde niveleta stoupá v nejvyšším podélném sklonu obchvatu.

Konec obchvatu stavebně navazuje na související stavbu „Napřímení Kucíny“.

Navržené konstrukce vozovek komunikací obchvatu 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 přilehlého 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 pravostranného přítoku Zlatého potoka vodoteče bude ocelového klenbového propustku – tubosideru.

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.

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.

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.

Přeložka a ochrana vedení VN

Z důvodu střetu navrženého obchvatu je navržen tento stavení objekt. V místě stávajícího vedení je navržená 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.

Napřímení Újezd

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 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 rychlost a způsob jízdy.

Stavební objekt řeší napřímení silnice II/230 mimo zastavěné území obce Újezd a je situován jižně od obce.

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 střechovitý 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

Navržená konstrukce vozovky je 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.

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: 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
Rozhodnutí o trvalém a dočasném odnětí PUPFL	zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon	Příslušný orgán státní správy lesů (MÚ Přeštice, odbor ŽP)
Závazné stanovisko - souhlas se změnou krajinného rázu	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny	Příslušný orgán ochrany přírody (MÚ Přeštice, odbor ŽP)

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 vyjíměčně, 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, šterkovitých 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 (pro červenou variantu, u ostatních varianty lze očekávat podobné výsledky).

Tabulka 2: Bilance zemin

	výkop (m ³)	násyp (m ³)	rozdíl (m ³)
Obchvat Týniště	28 450	37 620	-9 170
Napřímení silnice Újezd	16 060	1 720	14 340
Celkem:	44 510	39 340	5 170

Zdroj: [CityPlan]

Tabulka 3: Bilance humusu

	odhumusování tl. 0,3 m (m ³)	ohumusování tl. 0,15 m (m ³)	rozdíl (m ³)
Obchvat Týniště	17 535	8 175	9 360
Napřímení Újezd	5 370	5 343	27
Celkem	22 905	13 518	9 387

Zdroj: [CityPlan]

Výpočet kubatur výkopu a násypu, sejmutí ornice a ohumusování byl předběžně stanoven a vykazuje přebytek zeminy, zejména při výstavbě „Napřímení Újezd“.

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 4: Plochy trvalých záborů

	trvalý (m ²)
Obchvat Týniště - zelená varianta	62 300
Obchvat Týniště – červená varianta	64 100
Obchvat týniště – modrá varianta	60 200
Napřímení Újezd	*22 650

Zdroj: [CityPlan]

Pozn.: Zaokrouhleno na celé stovky m².

* Plocha stávajícího silničního pozemku v řešeném úseku je 12 700 m², k navýšení ploch dochází zejména úpravou silničního tělesa (sklonů svahů) dle normových parametrů.

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 skryvku zeminy (ornice, popř. podorniči) 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 směsí v betonárnách 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 spotřebována do výroby betonových a maltových směsí, 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, štěrky, štěrkopísky apod. pro konstrukci vozovky, pro přeložky sítí apod.
- kamenivo, štěrková drť a štěrkopísky 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 stavenišť 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 staveništích 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 staveniště, kde budou mimo jiné situovány provozy závislé na elektrické energii. Jednotlivá pracovní místa mohou být vybavena přenosnými agregáty pro výrobu elektrické energie. Množství odběru ani požadovaný počet přípojných 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 započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit popřípadě vypípat.

V zájmovém území se nachází nadzemní vedení VN. Nově navržené varianty obchvatu nezasahují do stávajících sloupů, ale vzhledem k vedení nivelety výše oproti stávajícímu terénu 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; Obchvat Týniště“ byla navržena objízdna trasa pro nákladní automobily s celkovou hmotností nad 3,5t a pro místní automobilovou dopravu.

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

Trasa pro nákladní automobily nad 3,5 t

Tato varianta předpokládá převádění dopravy severně od silnice II/230. Tranzitní doprava ve směru Nepomuk – Přeštice by byla vedena již od Nepomuku po silnici I/20 až k dálnici D5 kde by byla odkloněna na silnici II/180, která je vedena v souběhu s dálnicí D5. Následně objízdá trasa přechází na silnici I/27 do Přeštic.

Místní obsluha, s povolením od Plzeňského kraje, bude vedena po místních komunikacích nižších tříd.

Před Přešticemi se vrací na komunikaci II/230 v místech nově 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 Renče, 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.

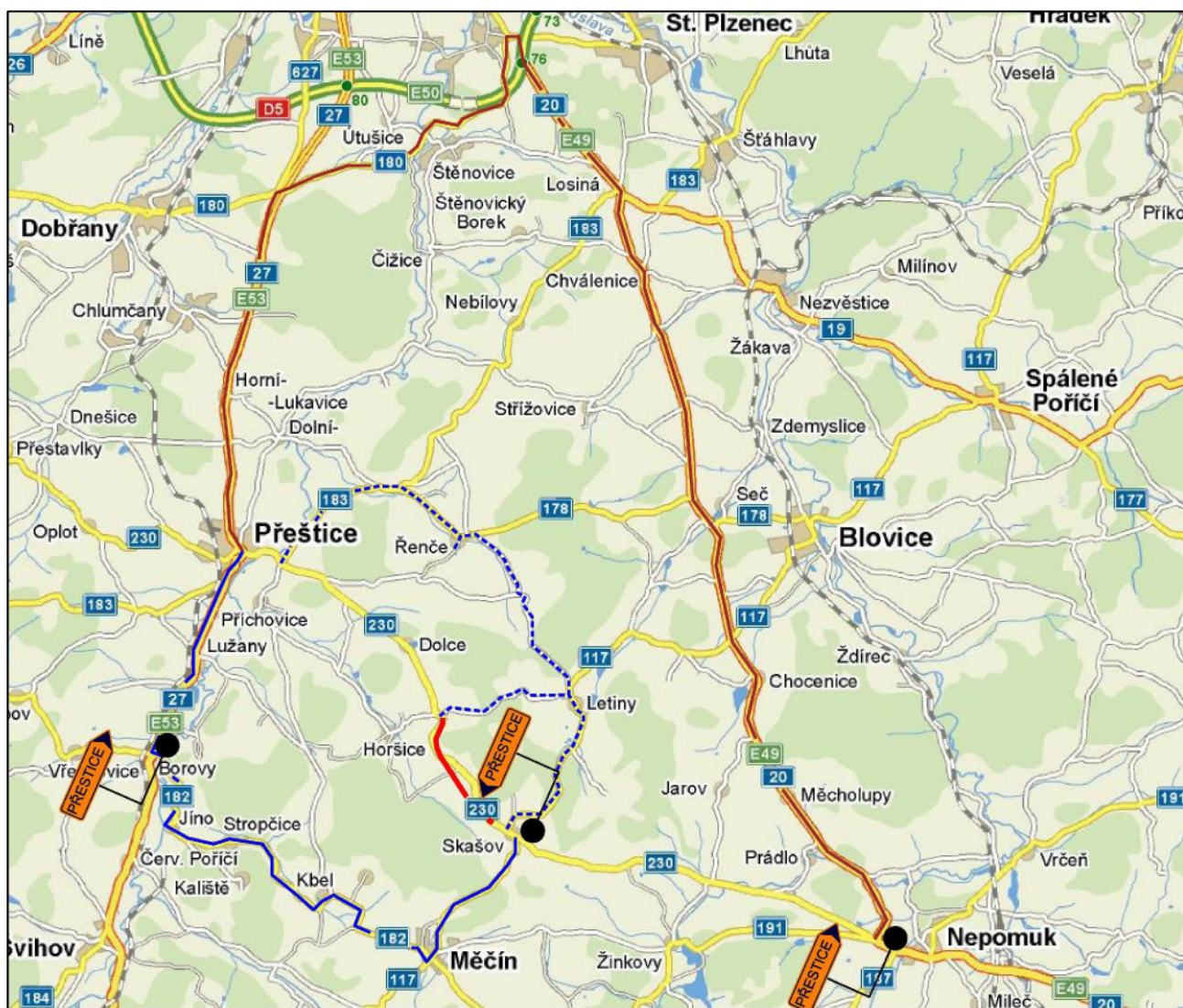
Trasa osobních automobilů do 3,5 t

Varianta trasy pro osobní automobily předpokládá převádění dopravy jižně od silnice II/230. Osobní automobily ve směru Nepomuk – Přeštice by byly odkláněny, oproti trase pro nákladní automobily, až ve Skašově po silnici II/117 směrem na Měčín. Zde by trasa odbočila na silnici II/183 a přes obce Malinec, Kbel, Stropnice, Jíno a Borovy by se napojila na I/27 ve směru na Přeštice.

Trasy místní dopravy

Osobní automobily a nákladní automobily dopravní obsluhy (s povolením Plzeňského kraje) budou využívat silnice nižších tříd k obsluze jednotlivých obcí.

Obrázek 3: Objízdná trasa



Zdroj: [CityPlan]

Legenda:

- oprava silnice II/230
- objízdná trasa pro osobní automobily do 3,5 t
- - - objízdné trasy místní dopravy
- objízdná trasa pro nákladní automobily nad 3,5 t



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 objížďkové 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 stavbu „Napřímení Újezd“. 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.

Zbylé plochy komunikace po stávající trase silnice II/230 po provedení „Napřímení Újezd“ budou rekultivovány a navráceny pro užití k zemědělské činnosti.

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 zviřených (nesuspendovaných) prachových částic pohybem mechanismů, pojezdem dopravních prostředků i zviřených 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 v rámci staveb „Obchvatu Týniště“ a „Napřímení Kucíny“ celkem cca 27 500 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 8250 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. Odpad 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 5: Předpokládané druhy odpadů, které budou vznikat na staveništi

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Poznámka
01 04 01	Štěrky, kamenivo	O	Recyklace, nevyužitelné k likvidaci
08 01 00	odpad z výroby, ze zpracování, z distribuce a z používání barev a laků		Příslušná likvidace (skládky NO)
15 01 00	Odpady obalů	O	Příslušná likvidace
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	N	Příslušná likvidace (skládky 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 (skládky 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 (skládky 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 červené varianty obchvatu Týniště, 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 6: 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 použít 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 7: 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 8: 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 násypu, 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.

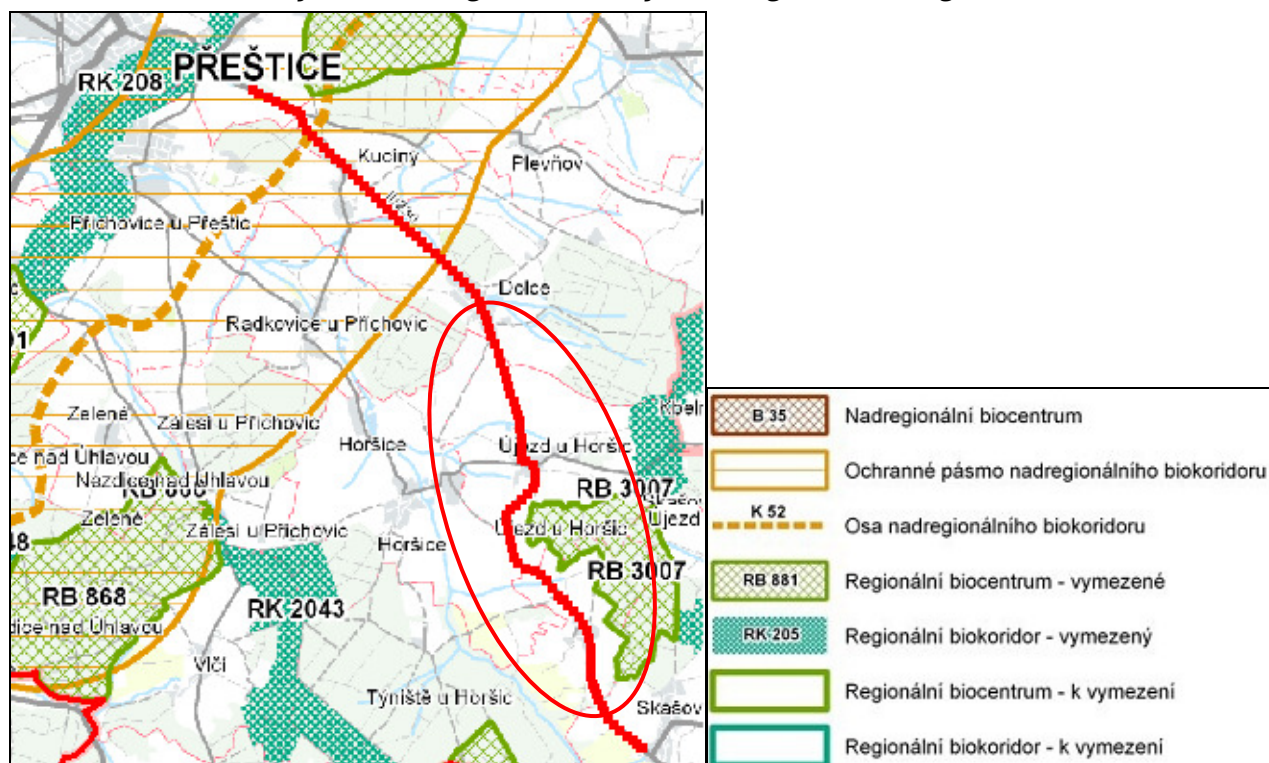
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

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 4: Územní systém ekologické stability - nadregionální a regionální



Zdroj: [3]

Pozn.: Červeně je vyznačena trasa záměru komunikace II/230, v oválu je pak naznačena 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 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.

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).

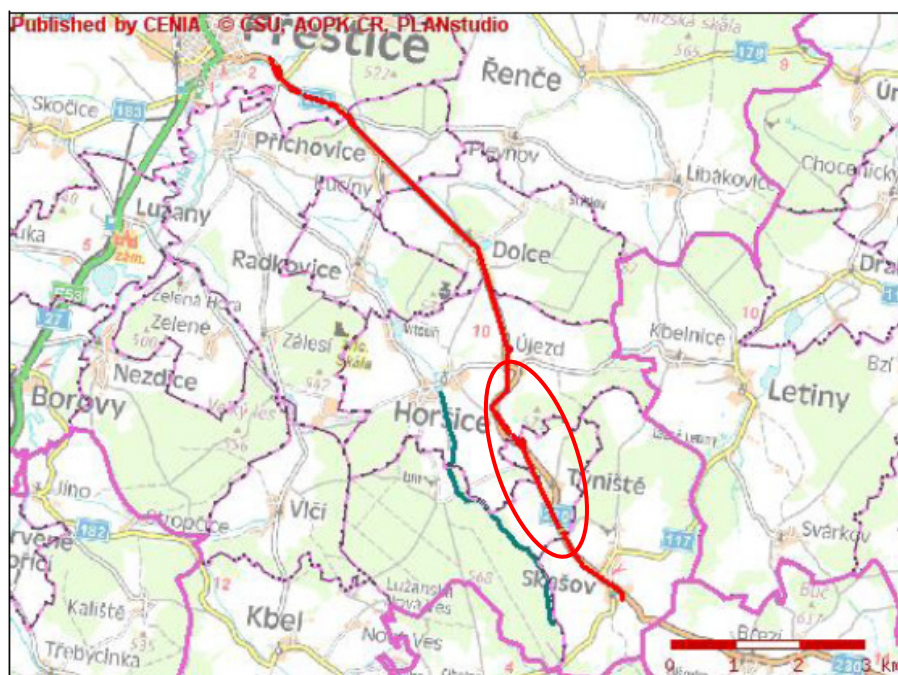
C.1.2. Zvláště chráněná území

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, nejbližší se přibližuje na cca 300m. EVL Zlatý potok byla vyhlášena na základě výskytu Raka kamenáče (*Austropotamobius torrentium*).

Obrázek 5: Evropsky významná lokalita Zlatý potok



Zdroj: [2]

Pozn.: Červená linie vyznačuje trasu komunikace II/230 v oválu je poloha 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 ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbliže se nachází jihozápadně od obce Dolce více než 4 km vzdálená 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 § 3 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 § 3 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 desetinasobku 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 nemovitě 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 náález 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 napřímení vozovky a vlivem zpomalujících pásů před vjezdem do obcí, dojde ke zvýšení bezpečnosti a zlepšení jízdních vlastností vozovky.

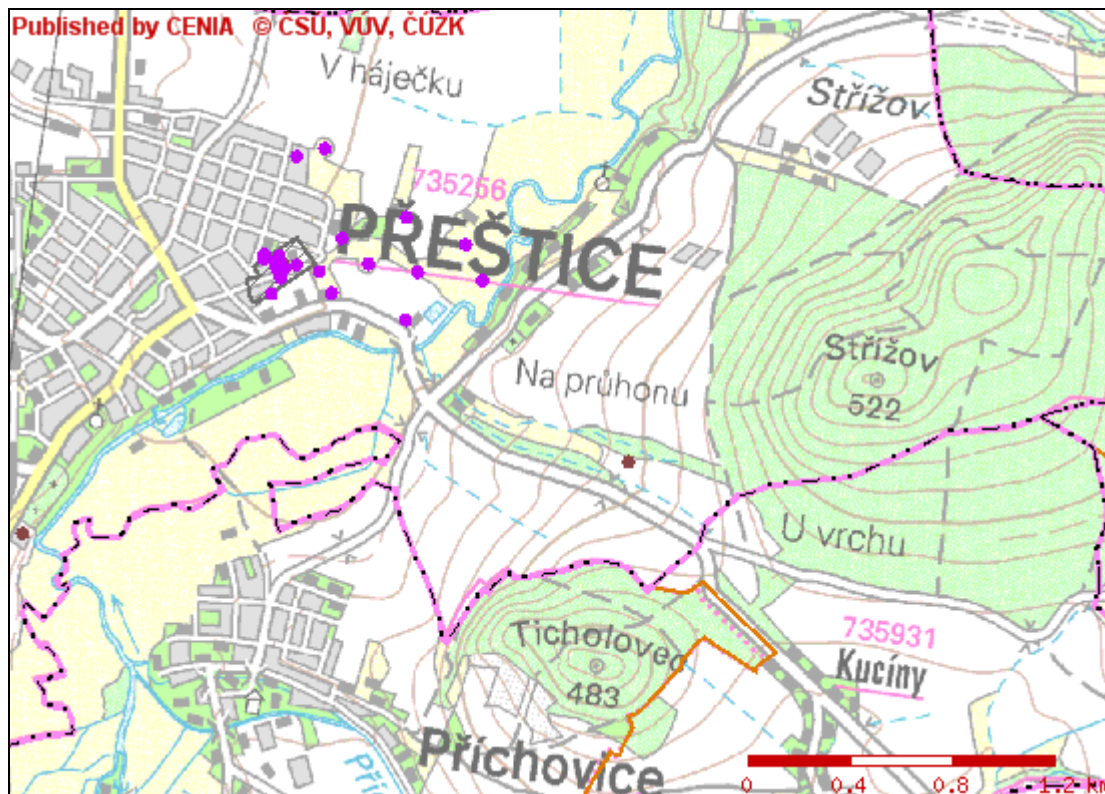
C.1.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

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 6: 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

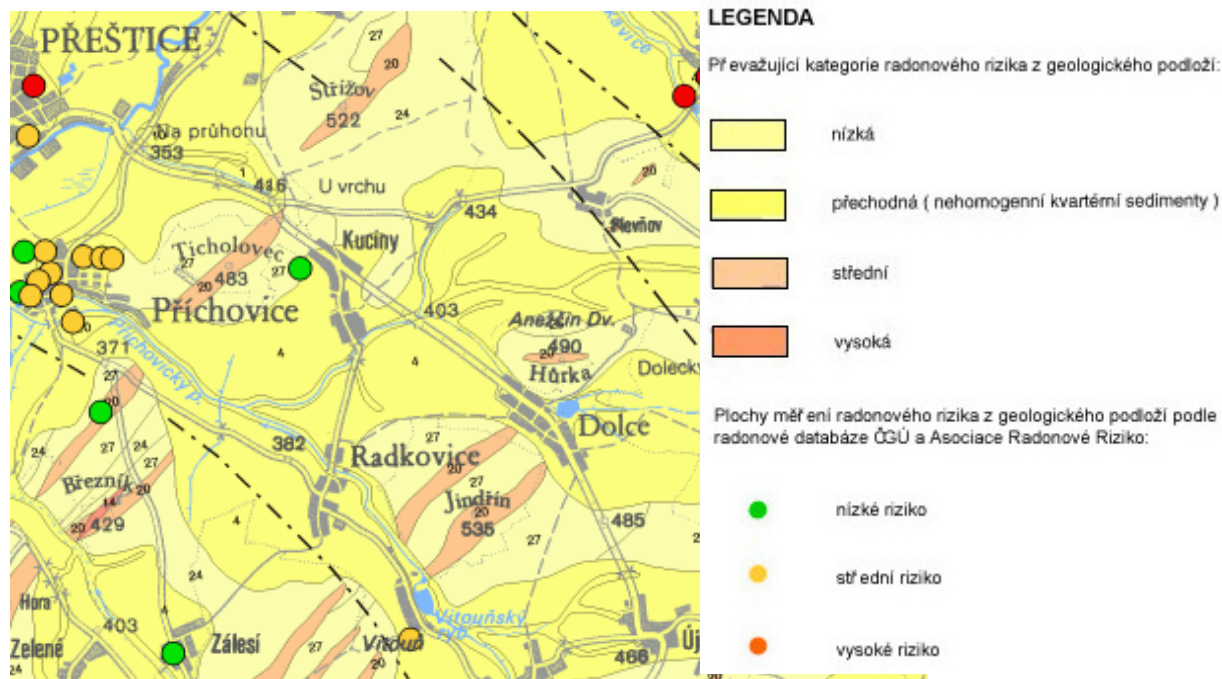
Eroze

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 7: 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 klimatické oblasti MT 5. 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.

Tabulka 9: Základní klimatické charakteristiky dané oblasti

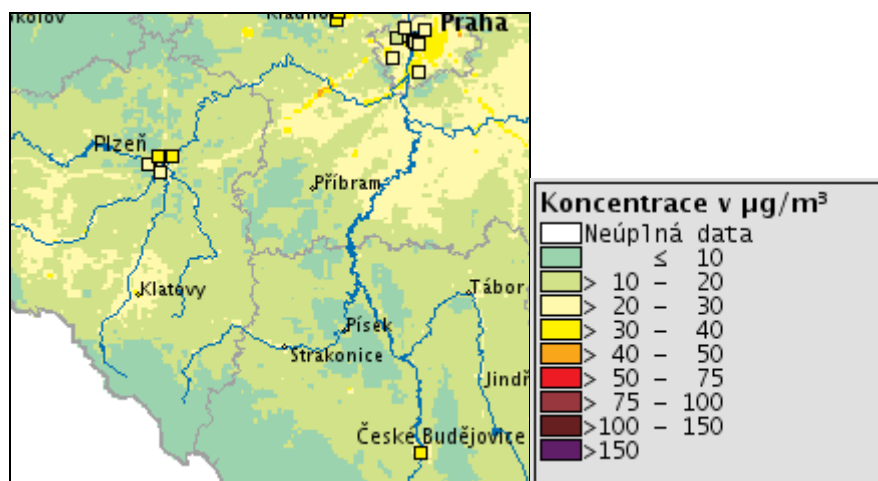
Průměrný roční úhrn srážek	660 – 700 mm
Průměrná roční teplota	6 -7 °C
Teplota za vegetační období	13 °C
Relativní vlhkost vzduchu	82,5 %
Max. množství srážek (červenec)	75 – 95 mm
Min. množství srážek (únor)	35 mm
Dešťový faktor dle Langa	92,2

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.

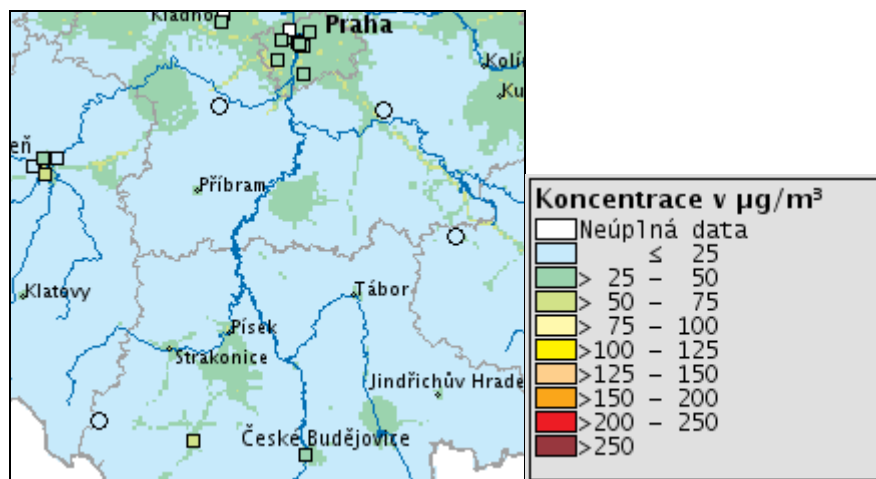
Obrázek 8: PM_{10} - hodinový průměr (28.10.2010)



Zdroj: [5]

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

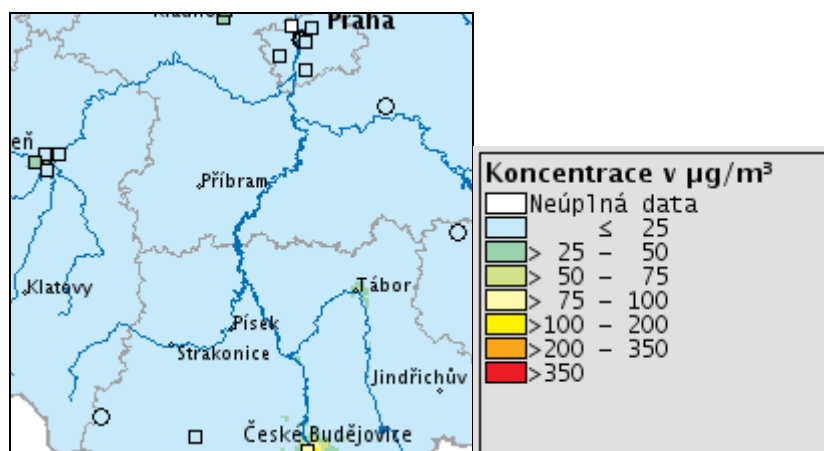
Obrázek 9: NO_2 - maximální hodinový průměr za den (28.10.2010)



Zdroj: [5]

Dle měření ČHMÚ se koncentrace NO₂ na lokalitě pohybuje do 25 µg/m³.

Obrázek 10:SO₂ - maximální hodinový průměr za den (28.10.2010)



Zdroj: [5]

Dle měření ČHMÚ se koncentrace SO₂ na lokalitě pohybuje do 25 µg/m³.

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.

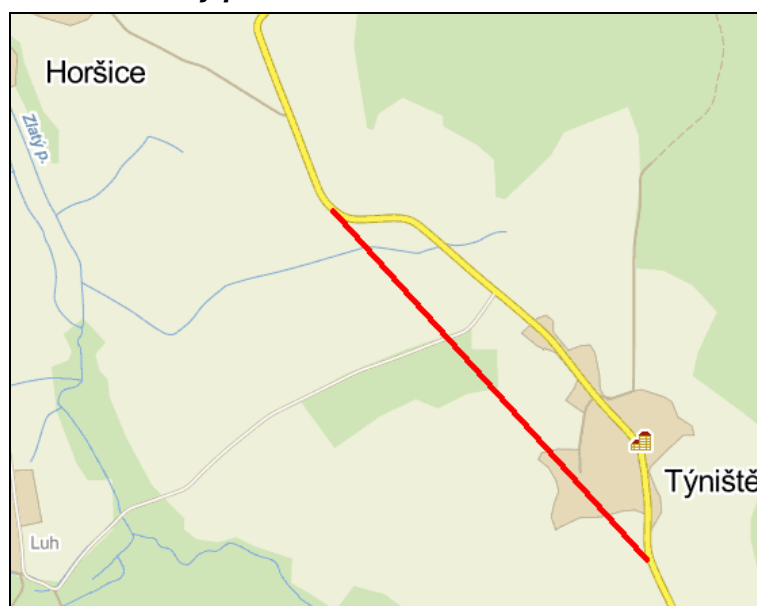
C.2.2. Voda

Povrchové vody

Zájmová lokalita spadá do povodí řeky Úhlavy. Záměr patří do hydrogeologického rajonu Krystalinikum a proteozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy (ID 6222) s plochou 1278 km².

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 ocelového klenbového propustku - tubosider. Vzhledem k velikosti povodí převáděné vodoteče lze předpokládat, že navržené řešení vyhovuje.

Obrázek 11: Zlatý potok



Zdroj: [1]

Pozn.: Červená čára naznačuje uvažovanou optimální trasu obchvatu obce Týniště.

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

Vodní plochy

V předmětném území se nenachází žádná vodní plocha.

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) – u červené varianty.

V rámci výstavby dojde také k dočasnému a trvalému záboru zemědělského půdního fondu (u všech variant). Záborový elaborát (viz příloha č. 3 – pro červenou variantu, u ostatních variant lze očekávat obdobný rozsah záborů) specifikující odnímané půdy, jejich bonitu a podmínky jejich vyjmutí ze ZPF.

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

C.2.4 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 zvráskované, 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.

Oblast okolo Týniště spadá do biochory -4PM *Pahorkatiny na drobách v suché oblasti 4v.s.*

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 (*Convalaria 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*), křižák 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 lnící 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 10: Identifikované druhy stromů ve střetu se záměrem

český název	latinský název	počet
plánovaný průsek úsekem souvislého lesního porostu pro vedení obchvatu obce Týniště (červená varianta)		
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.2.6. 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 líniovou 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. 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 12: Lesní porost v místě uvažovaného obchvatu Týniště



Zdroj:[CityPlan]

C.2.7. Obyvatelstvo

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

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.2.8. Hmotný majetek

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí, jejichž orientační průběhy jsou zapracovány 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.
- Telefonica O2

Dotčenou inženýrskou sítí je telekomunikační vedení, který bude ve styku se silnicí ochráněno chráničkou spolu s jeho směrovou a výškovou přeložkou.

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

C.2.9. 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.2.10. Ostatní – hluková zátěž

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

Pro 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 11: 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:[12]

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, hlukovostí 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. V obci Týniště dojde pravděpodobně k rapidnímu poklesu projíždějících vozidel obcí, resp. budou tam jezdit převážně sami obyvatelé této obce. **Realizací obchvatu a napřímení 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 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).

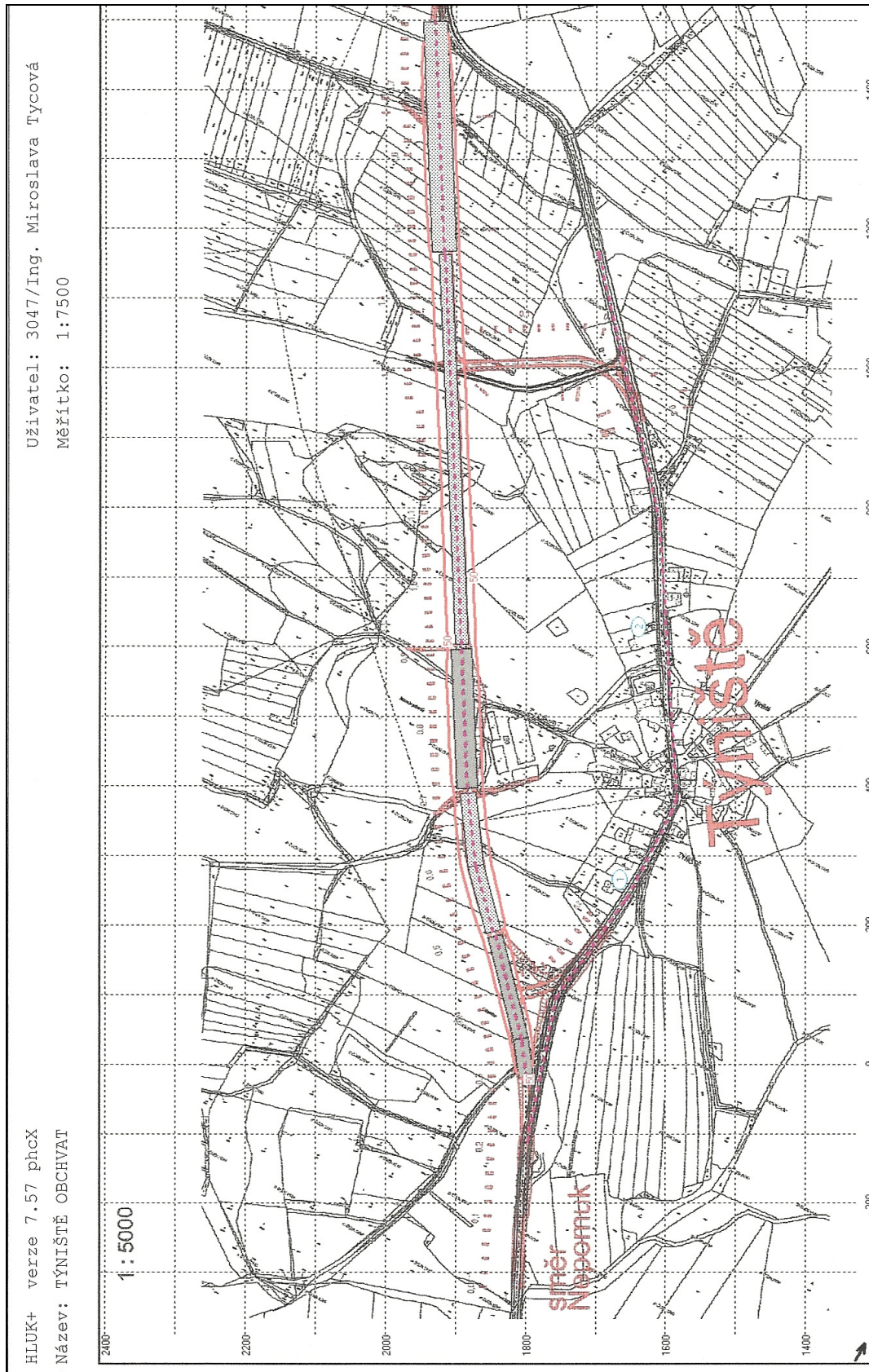
Převedením veškeré dopravní zátěže na obchvat významně klesne hluková zátěž v obci. Výpočet předpokládá maximální povolenou rychlost na obchvatu 90 km/h a obměnu vozidel k roku 2040.

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 (červená varianta).

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**.

Zelená varianta nebyla řešena vůbec z důvodu zavržení ze strany obce a dotčených vlastníků. U modré varianty je počítáno s obdobnými, mírně vyššími hodnotami hluku, které však nadále vyhovuje limitům pro ochranu zdraví obyvatel.

Obrázek 13: Průběh izofony hyg. limitu (50 dB) podél obchvatu



Z hlediska hlukových emisí, za předpokladu dodržování navrhaných 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, je zhotoven pro červenou variantu. Jednotlivé varianty se od sebe liší +- 5% trvalého záboru půdy. U ostatních variant se jedná o zábor stejných pozemků jiné výměry. 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 nejčinnější 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 na str. 19.

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 preferované variantě (červená) v přímém styku s registrovaným VKP dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. (les) v trase obchvatu obce Týniště. Jedná se o hospodářsky využívaný les. Nebudou tedy poškozeny žádné cenné biotopy lesa. Tato varianta byla navržena na základě souhlasu obce Týniště a plně odpovídá smyslu této stavby.

Ostatní technicky možné varianty nesplňují účel dané stavby a mají nevhodné parametry. Zelená zamezuje možnost rozvoje obce západním směrem a modrá je směrově v širším kontextu zcela nekonceptní.

Podrobný popis variant je v kapitole E.

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

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

Území je v celé délce navazujících úseků trasy velmi členité. Stávající komunikace vedoucí k Týništi i skrze sídlo samotné, poté i navržená trasa obchvatu, překonávají v některých úsecích velké převýšení. Převýšení je u nové trasy překonáno navrhovanými násypy. Z důvodu zásahu do lesního porostu a zásahu do jednoho z prvků ÚSES je obchvat navržen ve 3 variantách – „červená“ (VČ), „modrá“ (VM) a „zelená“ (VZ).

Oddálení od stávající osy komunikace vedoucí skrze Týniště je cca 300m v případě VČ, druhé 2 varianty se přibližují více k sídlu i stávající trase. Vlivy na krajinu a krajinný ráz lze v obecné rovině charakterizovat ze 2 základních hledisek – dle krajinných charakteristik (přírodních a krajinně-kulturních) a dle zásahu do jednotlivých krajinných segmentů.

Pro účely hodnocení a porovnání lze rozdělit zemi dotčené obchvatem do dvou základních krajinných segmentů – oblast před vjezdem do Týniště a podél vlastního sídla Týniště. První segment je charakterizován volnou krajinou na západ od stávající komunikace, která tvoří určitou terénní i krajinnou hranici doplněnou o vzrostlou zeleň po své hraně. Volný prostor na obě strany od komunikace je využíván pro pastvu a zemědělství, čemuž odpovídají i vtroušené skupiny porostů a menší plocha lesa. Zároveň podél liniové skupiny vzrostlé vegetace vede i lokální systém ÚSES.

Hodnocení variant dle přírodních – krajinných – kulturních charakteristik

1. Zásah do přírodních charakteristik lze charakterizovat jako omezení – zničení některých přírodních hodnot území. V tomto území se jedná o kácení vzrostlých dřevin, zásah do VKP ze zákona (tedy lesního porostu), charakter a velikost ovlivnění prvku ÚSES.

Do prvku ÚSES a stávající vegetace v jeho rozsahu bude nejvíce zasahovat VČ, poté VM a minimálně ho ovlivní VZ. U všech je však počítáno s realizací preventivně – kompenzačního opatření v podobě technického řešení stavby, kdy bude do násypu začleněn dostatečně dimenzovaný podchod, který bude moci být využíván jak hospodářskými zvířaty pastvy, tak i migrujícími živočichy dotčených stanovišť.

Do VKP, tedy lesního porostu, zasahuje a bude představovat i významnější podíl kácení vzrostlých dřevin pouze VČ.

V okolí hospodářského objektu bude poté docházet ke kácení dalšího porostu obdobně u VČ, VM, téměř vůbec poté u VZ.

V místě napojení na stávající trasu poté nebude docházet ke kácení u VZ, mírně u VM, nejméně u VČ.

Z hlediska významnosti zásahu do vegetace a přírodních prvků se jeví jako obdobné varianta VZ a VM, nejhůře poté VČ.

2. Zásah do krajiny - sídla

Nejvíce oddálená od stávající komunikace je VČ, která tedy i nejvíce fragmentuje současnou krajinu tvořenou volným prostranstvím pastviny - předpolím, tedy stávající stanoviště a biotopy budou výstavbou této trasy nejvíce ovlivněny, tj. zmenšeny a největší část volné krajiny tak bude odkrojena do malého celku. Tato fragmentace je na druhou stranu u všech variant minimalizována včleněním objektem podchodu. Avšak z hlediska krajiny i tak nová linie vytvoří nový malý polygon – segment, jež lokálně změní danou stanovištní strukturu. Všechny varianty, poté markantně VČ a VM změní prostupnost a návaznost na sídlo a ovlivní zásadně i hospodaření zemědělského objektu, na který bude komunikace navazovat po několika metrech a obhospodařování polí i využívání pastvin bude provozováno přes napojení na obslužnou komunikaci z areálu.

V další části vedení trasy budou ovlivňovány znaky krajiny, které spoluvytváří identitu sídla, krajinný – panoramatický pohled na něj. Varianty vedou všechny v blízkosti sídla a ovlivní jeho identitu, varianta VZ však navíc oddělí současně propojený hospodářský objekt od další kompaktní části sídla a přiblíží se novou linií bariérou více k obytnému sídlu. Z tohoto pohledu je nejvýhodněji navržena VM-VČ, méně vhodně VZ.

Trasování obchvatu vychází z předpokladu funkčnosti a možnosti realizace stavby, a je tomu tedy přizpůsobeno i technické řešení a sklony – násypy, jejich umístění a mohutnost se tedy rovněž v jednotlivých variantách liší. O něco menší náročnost budou představovat varianty bližší ke stávající trase, kde bude zkrácen přivaděč. Na druhou stranu právě u nejbližší VZ bude, v porovnání od nejvzdálenější, v místě hospodářského objektu nutné terénně stabilizovat trasu rozsáhlejšími násypy než u trasy VČ.

Z hlediska ovlivnění krajiny a sídla jsou srovnatelné VČ – VZ, jako středně významná je hodnocena VM.

Zhodnocení dopadu do jednotlivých krajinných segmentů

1. Krajinný segment (trasa před Týništěm) bude nejvíce negativně ovlivněn VČ, srovnatelně poté VM-VZ.
2. Krajinný segment (trasa podél sídla Týniště) bude nejvíce negativně ovlivněn VZ, srovnatelně poté VM-VČ. I tak bude nová trasa vytvářet novou linii, jež není pro danou krajinnou scénu přirozená.

Celkové zhodnocení a porovnání variant

Jednoznačně lze konstatovat, že vlivy na krajinu a krajinný ráz a jejich charakteristiky budou v případě všech variant pouze místního významu, a to jmenovitě pro oblast sídla Týniště a jeho

nejbližšího okolí. Vzhledem k členitému terénu nelze říci, že by obchvat představoval regionálně významný vliv na pohledové horizonty ani na fragmentaci krajiny či přírodní složky území. Avšak z lokálního hlediska představuje vliv na tyto vyjmenované charakteristiky ve všech variantách, z nichž každá dominuje negativním ovlivněním v jiné složce a jinou měrou.

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 tomto krajinném prostoru. Dle lokálních dopadů na stanovené charakteristiky lze konstatovat, že za nejvhodnější variantu z hlediska přírodních a krajinných prvků lze považovat VM (spolu s VČ negativum blízkosti hospodářského objektu), dále na obdobné úrovni VZ (převažující negativa z hlediska spojitosti sídla) – VČ (převažující negativa z hlediska přírodních složek). V celkovém rozsahu lze považovat záměr za akceptovatelný, a to především pokud jeho terénní a výškové začlenění nebude stínit zcela stávajícímu sídlu a zcela tak měnit jeho identitu.

D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr neprochází archeologickými zónami, ani 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.

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

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, orgánu, 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.
- Zachovat funkci 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 staveniště.

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, kroupy. 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 pracích 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 vypošťářovat 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 vypošťřit vhodným materiálem.
- Ochrana kořenů a kořenového prostoru dřevin - kořenový prostor stromu je plocha půdy pod korunou stromů (ohraňčená 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 Trávníky a jejich zakládání a dle potřeb pro další design ploch (plochu svahu 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 způsobitou 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

Na základě požadavku správních orgánů byly vypracovány technicky řešitelné alternativy záměru, které však mají různá omezení.

1) **červená varianta** vychází z konceptu územního plánu obce Týniště a studie, která jde přes les. Zde je oproti původně předložené verzi navržena jako ústupek úprava napojení průsečné křižovatkou - je odsunuta od lesa a ze západní strany je osazena dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ (STOP), což snižuje nároky na kácení na lesních pozemcích.

2) **zelená varianta** mezi zemědělskými objekty (kravínem) a obcí Týniště byla odmítnuta obcí i vlastníky zemědělských objektů, vede v blízkosti domů a zahrad, v podstatě zamezuje možnost rozvoje obce západním směrem.

3) **modrá varianta** vedoucí za kravínem a mimo les

pozitiva: míjí les, je pouze o cca 50 m delší než červená a výškově má vhodnější průběh

negativa: směrově je v širším kontextu zcela nekonceptní (oblouk přes Týniště je nahrazen „esíčkem“), omezuje možnost rozvoje obce směrem na Přeštice a nevhodně dělí pastviny, které jsou intenzivně obhospodařovány. Otázkou zůstává souhlas obce a majitelů dotčených zemědělských objektů a pastvin.

Byly předloženy 3 technicky proveditelné varianty řešení, které respektují cíle územního plánování obce Týniště, a které lze na základě posouzení v předchozích kapitolách oznámení považovat za ekologicky přijatelné. Z hlediska dopravně technických parametrů se jeví červená varianta jako nejvhodnější pro doporučení k realizaci.

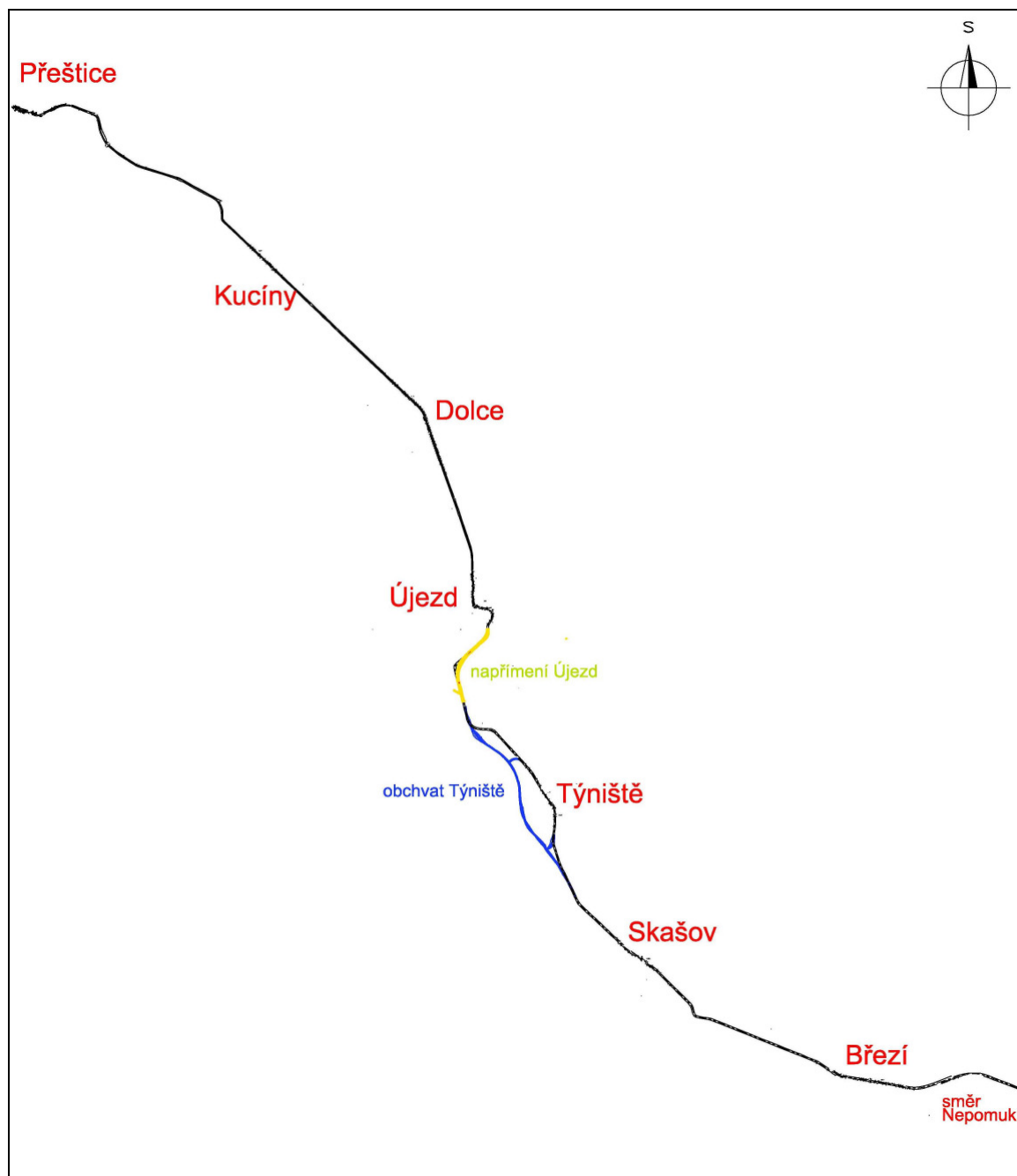
V rámci oznámení byl zpracován návrh objízdny trasy v době realizace záměru (viz kapitola B.II.4).

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 2005 (bez záměru obchvatu)
- varianta výhledového stavu území a složek ŽP v roce 2040 s realizací a provozem nového obchvatu obce Týniště (červená varianta).

Obrázek 14: Nevhodnost trasování modré varianty v širším kontextu



S ohledem na budoucí opravy silnice II/230 a úpravy technických parametrů se modrá varianta jeví jako nevhodná z hlediska trasování, protože možnou přirozenou přímou linii nahrazuje směrovými oblouky.

Z hlediska bezpečnosti, plynulosti v dopravě a zároveň koncepčnosti navrhovaného řešení se jeví jako nejvhodnější červená „varianta“.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F. 1 FOTODOKUMENTACE

Obrázek 15: Situace v terénu



Trasa a napojení obchvatu Týniště na silnici II/230 v bodě na horizontu (jižní část).



Přibližné místo křížení 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 SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí v předkládaném oznámení EIA jsou stavební záměry v rámci akce „II/230 Nepomuk – Přeštice; 2. část“ a to Obchvat Týniště a Napřímení Újezd. Záměry spočívají ve výstavbě obchvatu obce Týniště a změně trasování (napřímení) stávající stopy silnice II/230 před obcí újezd ve směru od Nepomuku.

Cílem výstavby obchvatu je vymístění automobilové dopravy z obce a nahrazení stávajícího průtahu II/230 obcí obchvatem obce.

Cílem navrženého napřímení 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 způsob a rychlost jízdy. Dále vytvořit plynulejší návaznost trasy na navrhovaný obchvat Týniště.

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 ve 3 variantách řešení, přičemž ta, která je doporučována zpracovatelem k realizaci, 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 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.

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 jednotlivých variant záměru v rámci akce „II/230 Nepomuk - Přeštice; 2. část“ (tj. Obchvat Týniště a napřímení Újezd), je lze z hlediska vlivů na životní prostředí doporučit pro další projektovou přípravu a realizaci. Vlivy těchto staveb 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 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
PP	přírodní památka
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: 7. 7. 2011

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

CITYPLAN spol. s r.o.

Mgr. Paulína Pidaná

Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Tel.: +420 221 184 209

E-mail: paulina.pidana@cityplan.cz

Podpis zpracovatele oznámení:

.....
Mgr. Paulína Pidaná

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

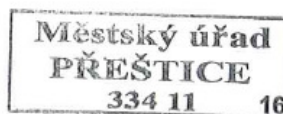
NAŠE ČÍSLO **VÚP-Št/ 26120/2010** V Přešticích dne : 24.11.2010
JEDNACÍ :
VYŘIZUJE: **P.Štáhlová**
TELEFON: **377 332 543**
E-mail: **stahlova@prestice-mesto.cz**

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.

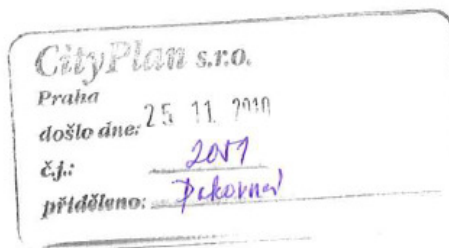
Informaci o ÚSES v dané trase Vám podá příslušný odbor životního prostředí Městského úřadu Přeštice.



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, 306 13 Plzeň**

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZN.: ŽP/12309/10
VYŘIZUJE: Ing. Lenka Janoušková
TEL.: 377195596
FAX: 377195393
E-MAIL: lenka.janouskova@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 právnické osobě Správa a údržba silnic Starý Plzenec (IČ: 00075477), Riegrova 533, 332 02 Starý Plzenec, 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 ptačí oblasti.

Odůvodnění:

Uvedený záměr spočívá v rekonstrukci vozovky a jejího napřímení v některých úsecích (Přichovice – Kucíny, 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 pravostranný přítok Zlatého potoka. Pro převedení vodoteče je navržen rámový betonový propustek z prefabrikovaných prvků v násypu komunikace se světlou šířkou 3,0 m a délkou 30,0 m. Protože propustek byl v základě požadavku investora (SÚS Starý Plzenec) 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

k. ú. Újezd u Horšic								
č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
804	14218	9	trvalý travní porost	73846	14218	1449	505	ZPF
807	39811	592	orná půda	73846	12805	469	158	ZPF
				72614	27006			
811	21215	273	ostatní plocha			3909	2450	
868	1880	273	ostatní plocha			164	0	

k. ú. Horšice								
č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
769/131	8999	334	orná půda	73846	8984	10	45	ZPF
				72614	15			
772	2790	10001	trvalý travní porost	72614	1181	85	356	ZPF
				73846	1609			
769/122	1019	50	orná půda	73846	1019	10	11	ZPF
769/124	8577	301	orná půda	73846	8577	108	95	ZPF
769/125	7988	635	orná půda	73846	7988	126	84	ZPF
769/127	7885	334	orná půda	73846	7885	291	85	ZPF
769/128	9403	635	orná půda	73846	8966	669	146	ZPF
				72614	437			
769/133	9266	718	orná půda	73846	8019	2775	406	ZPF
				72614	1247			
769/135	1011	706	orná půda	73846	714	219	80	ZPF
				72614	297			

č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
755/139	49	706	vodní plocha			49	0	
755/24	849	301	vodní plocha			292	120	
763/20	381	301	ostatní plocha			126	75	
763/21	60	718	ostatní plocha			45	6	
745/1	59212	10001	lesní pozemek			2169	544	
745/10	643	652	lesní pozemek			81	30	
745/14	197	652	ostatní plocha			63	48	
745/6	701	652	ostatní plocha			179	28	
745/13	674	652	ostatní plocha			31	17	
743/21	79	635	orná půda	72714	79	74	5	ZPF
743/20	31	635	orná půda	72714	31	30	1	ZPF
742/8	132	652	ostatní plocha			0	1	
742/2	699	652	ostatní plocha			15	35	
743/11	3695	635	orná půda	72714	3695	132	42	ZPF
769/121	1485	718	orná půda	73846	1187	77	25	ZPF
				72614	298			

k. ú. Týniště u Horšic								
č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
98/1	1338	605	orná půda	72614	173	10	35	ZPF
				75011	1158			
				75014	7			

98/2	51	605	orná půda	75011		15	11	ZPF
95/5	144	605	vodní plocha			28	17	
71/2	5921	605	trvalý travní porost	75014	4527	1709	376	
				75011	1394			
71/1	723	301	trvalý travní porost	75011	723	163	104	ZPF
93	1374	613	trvalý travní porost	75014	1374	7	25	ZPF
92	3499	613	trvalý travní porost	75014	3499	407	111	ZPF
97	3940	605	trvalý travní porost	75014	3940	412	102	ZPF
90	5101	54	trvalý travní porost	75014	5101	395	141	ZPF
87/1	3823	60	trvalý travní porost	75014	3823	377	129	ZPF
86	5142	464	trvalý travní porost	75014	5142	412	141	ZPF
83	5209	64	trvalý travní porost	75014	5209	460	144	ZPF
79	5128	64	trvalý travní porost	75014	5128	396	150	ZPF
77	4938	60	trvalý travní porost	75014	4938	344	136	ZPF
76	5142	54	trvalý travní porost	75014	5142	359	127	ZPF
74	4276	258	trvalý travní porost	75014	4276	363	128	ZPF
73	3745	258	trvalý travní porost	75014	3745	350	141	ZPF
71/6	3985	64	trvalý travní porost	75014	3985	772	269	ZPF
66	15880	10001	trvalý travní porost	75014	15880	3669	1360	ZPF
70	380	64	trvalý travní porost	75014	3985	102	37	ZPF
69	372	10001	trvalý travní porost	75014	15880	115	40	ZPF
67/2	5932	10001	lesní pozemek			2189	455	
409/6	1858	282	orná půda	72714	1858	409	143	ZPF
409/12	10984	116	orná půda	72714	10984	1814	562	ZPF
409/24	13317	460	orná půda	72714	13317	9	8	ZPF
409/1	43507	54	orná půda	72714	43507	3581	1086	ZPF
409/15	822	462	orná půda	72714	822	52	41	ZPF

č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
409/28	920	10001	orná půda	72714	920	272	33	ZPF
409/27	23	282	orná půda	72714		26	8	ZPF
580/1	121	282	ostatní plocha			0	1	
409/20	35421	462	orná půda	72714	35421	3995	883	ZPF
409/2	6194	282	ostatní plocha			300	248	
405/12	6400	462	trvalý travní porost	75011	5093	887	695	ZPF
				72714	1307			
581/6	180	282	ostatní plocha			205	0	
581/5	2375	10001	ostatní plocha			671	106	
405/3	10463	462	trvalý travní porost	75011	10463	74	360	ZPF
405/13	6725	461	trvalý travní porost	75011	6645	696	775	ZPF
				72714	80			
380/33	246	461	ostatní plocha			32	10	
380/2	748	461	ostatní plocha			118	27	
405/11	140	461	trvalý travní porost	75011	140	67	17	ZPF
380/1	17834	461	orná půda	75011	229	2251	605	ZPF
				72714	8			
				73846	17597			
380/21	9913	236	orná půda	72846	9913	2073	558	ZPF
380/20	9643	60	orná půda	73846	9643	2473	279	ZPF
380/24	25	60	orná půda	73846	25	25	0	ZPF

č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
380/26	78	60	orná půda	73846	78	78	0	ZPF
380/28	166	60	orná půda	73846	166	166	0	ZPF
395/1	923	60	ostatní plocha			923	0	
395/2	82	236	ostatní plocha			82	0	
380/25	82	236	orná půda	73846	82	81	1	ZPF
395/3	92	236	ostatní plocha			83	5	
396/3	13229	433	orná půda	73846	82	83	5	ZPF
380/30	171	433	orná půda	73846	171	42	129	ZPF
380/31	278	236	orná půda	73846	278	223	34	ZPF
372/5	2154	10001	ostatní plocha			111	76	
362/5	354	465	trvalý travní porost	73846	354	186	164	ZPF
563/16	24	604	ostatní plocha			0	24	
563/17	15	10001	silnice			0	15	
563/18	45	604	ostatní plocha			0	45	
563/19	434	604	ostatní plocha			419	15	
356	4145	10001	ostaní plocha			367	256	
380/23	14280	236	orná půda	73846	14280	391	106	ZPF
362/3	572	10001	trvalý travní porost	75011	178	0	1	
				73846	394			
362/1	28297	465	trvalý travní porost	75011	170	1574	926	ZPF
				73846	25704			
				73939	2423			
357	5654	54	orná půda	73846	5319	346	332	ZPF
360	557	10001	orná půda	73846	557	189	136	ZPF

č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
563/1	22434	604	ostatní plocha			6336	5298	
395/4	293	236	ostatní plocha			174	62	
436/4	229	236	trvalý travní porost	73846	229	220	9	ZPF
436/2	96	236	trvalý travní porost	73846	96	72	18	ZPF
436/3	140	60	trvalý travní porost	73846	140	140	0	ZPF
436/1	86	60	trvalý travní porost	73846	86	86	0	ZPF
65/4	447	10001	ostatní plocha			29	17	
64	1562	10001	ovocný sad	75014	1562	14	87	ZPF
62	249	613	orná půda	75014	241	28	94	ZPF
				72714	8			
409/17	6131	613	orná půda	75014	1506	83	138	ZPF
				72714	4625			
409/19	801	10001	orná půda	75014	637	616	139	ZPF
				72714	164			
563/5	165	10001	ostatní plocha			142	23	
195/9	1282	35	orná půda	75014	1282	0	102	ZPF
195/10	1863	258	orná půda	75014	1863	6	32	ZPF
195/11	1580	589	orná půda	75014	1580	29	82	ZPF
239	1384	258	orná půda	75014	1196	0	120	ZPF
				72714	188			
240	1247	464	orná půda	72714	1048	18	104	ZPF
				75014	199			
243	989	54	orná půda	72714	989	25	52	ZPF
245/2	250	10001	lesní pozemek			24	15	LES
579	2416	71	ostatní komunikace			746	1236	

č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
409/21	9148	64	orná půda	75011	8129	0	12	
				72714	1020			
409/11	2158	64	orná půda	75011	1249	15	137	ZPF
				72714	909			
581/4	130	64	ostatní komunikace			0	4	
405/9	39	10001	trvalý travní porost	75011	39	0	19	
380/29	1272	613	orná půda	72714	16	3	64	ZPF
				73846	1256			
380/4	349	571	zahrada	73846	349	1	16	ZPF
332	1095	607	zahrada	72714	99	8	34	ZPF
				73846	996			
324/2	421	10001	neplodná půda			177	65	
331	175	10001	orná půda	73846	175	67	31	ZPF
352	4999	163	orná půda	73846	4054	5	43	
				73939	869			
				73746	76			
353	6490	465	orná půda	72714	99	395	170	ZPF
				73846	996			
354	155	465	orná půda	73846	155	69	21	ZPF
563/15	76	236	silnice			76	0	
563/14	23	60	silnice			23	0	
405/10	109	10001	trvalý travní porost	72714	107	75	34	
				75011	2			
409/2	6194	282	ostatní plocha			0	430	
362/1	58	465	trvalý travní porost	73939	58	12	11	ZPF

370/4	12591	465	ostatní plocha			35	35	
--------------	--------------	------------	-----------------------	--	--	-----------	-----------	--

k. ú. Skašov								
č.parc.	celk.vým.	LV	pozemek	kód	výměra	zábor		ZPF
dle KN	m ² dle KN	dle KN	druh	BPEJ	BPEJ m ²	trvalý m ²	dočasný m ² do 1 r.	
1458	11129	303	ostatní plocha			2292	50	
1459	659	10001	ostatní plocha			38	60	
1442	3140	10001	ostatní plocha			60	36	
1442	12001	210	orná půda	72614	11157	153	165	ZPF
				73746	844			
1461	17040	30	orná půda	73816	6375	67	343	ZPF
				73846	758			
				72614	9907			
1444	28339	87	orná půda	72614	18386	221	301	ZPF
				72604	5965			
				73746	3988			

Příloha č. 4: Hluková studie

Příloha č. 5: Situace obchvat Týniště a napřímení Újezd

