A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Název: **Statutární město Plzeň**

A.2. IČO: **00075370**

A.3. Sídlo: **nám. Republiky**
306 32 Plzeň

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

Ing. Pavel Rödl, primátor města Plzně
Magistrát města Plzně
náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň
tel. 37803 2000
e-mail – Rodl@plzen.eu

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název záměru:

„SILNIČNÍ SYSTÉM MĚSTA PLZNĚ V OBLASTI ROUDNÉ“
- zpracovaný v dokumentaci pro územní rozhodnutí (zpracovatel: Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň, 9/2007).

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Soubor dopravních staveb (jejich kategorizace jsou popsány **v kap. B.I.6.**) řeší neuspokojivé dopravní propojení Severního Předměstí s centrem města Plzně. Hlavním úkolem souboru staveb je vybudování nového komunikačního systému spojující křižovatku Na Rychtářce s ulici Na Roudné. Součástí stavby bude vybudování mostu přes řeku Mži. Na Roudné je pak navržena nová komunikace obcházející východním směrem stávající zástavbu Roudné a napojující se v prostoru zadního (jižního) vjezdu do areálu fakultní nemocnice (FN) Plzeň okružní křižovatkou na ulici Na Roudné.

Napojení Severního Předměstí je řešeno výstavbou nové komunikace prodlužující stávající Alej Svobody až k ulici Na Roudné do křižovatky s ulicí K Stráži. Dále pak bude provedena úprava stávající ulice od křižovatky s Lidickou ulicí po stávající okružní křižovatku u hlavního (severního) vjezdu do areálu FN Plzeň. Součástí rekonstrukce tohoto úseku je vybudování nové okružní křižovatky umožňující napojení plánovaného areálu lékařské fakulty UK Praha. Tato okružní křižovatka bude rovněž sloužit k otáčení budoucí trolejbusové linky vedoucí od ulice Otýlie Benýškové Malickou ulicí a ulicí na Roudné k fakultní nemocnici.

Třetí stavbou je výstavba halových garáží u FN Plzeň v ulici Alej Svobody. Tento objekt garáží řeší nedostatečnou kapacitu parkovacích míst pro areál FN Plzeň, hlavním důvodem výstavby je splnění hygienických limitů (hlukových limitů) v lůžkové části areálu nemocnice, jedná o protihlukové opatření. Hlukové limity jsou již v současné době v uvedených místech překročeny.

Poslední stavbou budovanou v rámci silničního systému Roudná je rekonstrukce stávající ulice Na Roudné v úseku od ulice Lipová po spodní vjezd do FN Plzeň, kde se napojí na již dokončenou okružní křižovatkou budovanou v rámci první stavby tj. Propojení Rychtářka – Na Roudné. Vozovka této komunikace je v současnosti na konci životnosti stejně jako inženýrské sítě v ní umístěné. Po dokončení celého souboru staveb dojde v dané oblasti k přerozdělení dopravního zatížení a k podstatnému odlehčení dopravní zátěže v ulici Na Roudné.

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

Záměr **„SILNIČNÍ SYSTÉM MĚSTA PLZNĚ V OBLASTI ROUDNÉ“** je umístěn v na severním okraji centrální části sídelného útvaru Plzeň. Území, kde se záměr nachází, je na jižní straně ohraničeno řekou Mží (respektive Tyršovou ulicí) a na severním okraji zdvíhajícím se hřebenem Mikulky, na jejímž úpatí je na říční terase ulice Na Roudné

Území náleží do Plzeňského kraje, správního území Statutárního města Plzeň, městských obvodů Plzeň 1 a Plzeň 3 a do katastrálních území Plzeň.

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

Posuzovaný záměr **„SILNIČNÍ SYSTÉM MĚSTA PLZNĚ V OBLASTI ROUDNÉ“** má z větší části charakter novostavby, součástí souboru staveb je rekonstrukce stávající části Aleje Svobody a přilehajících částí ulice Na Roudné.

S ohledem na umístění stavby se významnější kumulace vlivů nepředpokládá. Nejvýznamnější kumulací vlivů je růst dopravního zatížení v Aleji Svobody v úseku Lidická - Fakultní nemocnice (o 68% na 14 tis. vozidel za den) a v ulici Na Roudné v úseku Alej Svobody – Jateční (o více než 35%) – zde dojde ke kumulaci vlivů s nově navrhovaným průtahem silnice I/20 v úseku Sládkova – Na Roudné.

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:

Z dopravního hlediska stavba navrhované komunikace na sebe po dokončení převezme zhruba 50% veškeré dopravy projíždějící po stávající Malické ulici a ulici Na Roudné (v úseku Malická – nová okružní křižovatka u jižního vjezdu do fakultní nemocnice). Po dokončení stavby 02 – Alej Svobody tak vznikne nové spojení centra města Plzně se Severním předměstím a přibude tak alternativní spojení obou lokalit v případě dopravních uzavírek či nehod.

V případě, že bude v budoucnu rozhodnuto o protipovodňové ochraně Roudné, bylo při návrhu komunikace počítáno s možností osazení mobilního protipovodňového opatření bez nutnosti dalšího zasahování do soukromích pozemků.

Záměr je v souladu aktuálně platným územním plánem města Plzně (funkční využití ploch stav k 5.12.2006). Postupem zpracování územně plánovací dokumentace byla zvolena optimální varianta z hlediska územně plánovacích postupů i z hlediska životního prostředí.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Podrobný popis technického a technologického řešení záměru je popsán ve Dokumentaci pro územní rozhodnutí (Valbek, spol. s r. o., středisko Plzeň. 09/2007). Pro potřeby Oznámení je uveden stručný popis.

Soubor staveb tvoří následující stavby (orientačně viz **obr. 1**, koordinační situace stavby je uvedena v **příloze F.I**):

ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné
ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné
ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody
ST 04 – Rekonstrukce ulice Na Roudné, úsek Lipová – okružní křižovatka FN

Obr. 1: Přehledná situace souboru staveb v měřítku 1 : 16 000.
Mapový podklad www.mapyonline.cz.

B.I.6.1 ST 01 - PROPOJENÍ RYCHTÁŘKA – NA ROUDNÉ

Základní charakteristika

celková délka silnic	1 280	m
kategorie 1. úsek	MO2 18/9/50	
délka 1. úsek	514	m
kategorie 2. úsek	S 7.5/70	
délka 2. úsek	766	m
počet úrovňových křižovatek	4	ks
plocha vozovky včetně křižovatek	16 753	m^2
počet mostů	3	ks
délka nových cyklotras	618+397 =1015	m
plocha nových cyklostezek	3290	m^2

Zásady řešení stavby

Tato silnice doplňuje komunikační systém v oblasti Roudné o novou trasu, propojující Severní Předměstí s centrální oblastí. Jedná se o novostavbu místní komunikace, vycházející ze zrekonstruované křižovatky Na Rychtářce, novým přemostěním řeky Mže, úrovňově protínající Luční ulici s oboustranným napojením, dále procházející po východním okraji zástavby Roudné až k ulici Na Roudné, na kterou se napojuje novou okružní křižovatkou v oblasti při jižním vjezdu do Fakultní nemocnice (FN).

Silnice je dvoupruhová, v oblasti mezi Rychtářkou a Luční ulicí má oboustranný zelený pás, po levé straně chodník a po pravé smíšenou stezku pro pěší a cyklisty. V části mezi ulicí Luční a ulicí Na Roudné má tato silnice nezpevněné krajnice a od km 1,127 se k pravému okraji přimyká cyklistická stezka, vedoucí v předchozí části samostatnou trasou od Luční ulice po stávající obslužné cestě podél zahrádkářské kolonie. Na ulici Na Roudné je tato nová komunikace napojena okružní křižovatkou o poloměru 17,5 m s úpravou obou paprsků ulice Na Roudné o délce 89 a 120 m a s úpravou napojení jižního vjezdu do FN.

Celková délka nového propojení je 1,280 km. Výška nivelety této komunikace je v místě přemostění řeky Mže dána výškou stoleté vody a dále nutností překlenutí teplovodu v km 1,120, ve zbývajících částech je vozovka vedena co nejvíce v souběhu s terénem, aby nebránila případnému průtoku velké vody při možných povodních a přitom napojovala stávající komunikace. Výstavba této nové komunikace nebrání dodatečnému zřízení protipovodňových opatření.

Pro překonání řeky Mže je navržen nový most o dvou polích s rozpětím 31 a 33 m, ocelobetonové spřažené konstrukce. Pro zajištění průchodu promenády po nábřeží Na Rychtářce navazuje na opěru mostu v této části podchod pro pěší. V km 1,120 je navržen mostní objekt o světlé šířce 3,10 m překonávající stávající teplovodní vedení. Pro minimalizaci vlivu hluku z dopravy po této silnici na okolní zástavbu je při této komunikaci navrženo 5 protihlukových clon o délkách 141, 77, 84, 130 a 60 m. Součástí této stavby je zřízení trakčního vedení pro připravovanou trolejbusovou linku k FN

B.I.6.2 ST 02 - PROPOJENÍ ALEJ SVOBODY- UL. NA ROUDNÉ

Základní charakteristika

celková délka silnic	1 430	m
kategorie 1. úsek	MO2 12,5/50	
délka 1. úsek	605	m
kategorie 2. úsek	MO2 7.5/50	
délka 2. úsek	525	m
počet úrovňových křižovatek	3	ks

Zásady řešení stavby

Tato stavba se skládá ze tří částí :

a) Rekonstrukce části Aleje Svobody v úseku mezi ulicí Lidickou a severním vjezdem do FN. Rekonstrukce zahrnuje změnu šířkového uspořádání a zřízení nového vjezdu na parkoviště FN nově zřízenou okružní křižovatkou, umožňující rovněž případné otáčení výhledové trolejbusové trati. Součástí je úprava zastávek MHD při Lidické a při vjezdu do FN. Nově je zřízen připojovací pruh pro vjezdy a výjezdy do objektu hromadných garáží. Celková délka rekonstruované části Aleje Svobody je 0,605 km
b) Prodloužení Aleje Svobody
Jedná se o novostavbu místní dvoupruhové komunikace od vjezdu do FN k ulici Na Roudné.V části stoupání je dvoupruhová silnice doplněna o stoupací pruh. Po celé délce nové komunikace je navržen jednostranný chodník. Délka nové komunikace je 0,525 km.
c) Rekonstrukce části ulice Na Roudné
Řešící napojení nového propojení na ulici Na Roudné.

Součástí celého propojení jsou protihluková opatření, stěny chránící okolní zástavbu před hlukem a trakční vedení pro budoucí trolejbusovou linku.

B.I.6.3 ST 03 - OBJEKT HROMADNÝCH GARÁŽÍ, PLZEŇ – ALEJ SVOBODY

Zásady řešení stavby

Jedná se o výstavbu objektu, který bude řešit kritický nedostatek parkovacích míst u FN a dále vytvářet protihlukovou clonu FN proti hluku z propojení Alej Svobody – ul. Na Roudné. Dům je umístěn při Aleji Svobody západně od stávajícího vjezdu do FN, v prostoru dnešního parkoviště. Dům sestává ze tří budov, z nichž každá má 5 nadzemních podlaží. Celková kapacita parkování je **776 parkovacích míst**. Rozměry jednotlivých budov jsou 77,2 x 17 m, 67,1 x 17 m a 96,1 x 17 m. Jednotlivé budovy jsou vzhledem ke konfiguraci terénu vzájemně výškově posunuty.

Konstrukčně se jedná o železobetonový skelet s cihelným obezděním a plochou střechou. Čelní fasáda směrem k Aleji Svobody bude členěna otevřenými stěnami s parapety, dominantním prvkem budou kruhové nájezdové rampy. Organizace parkování se předpokládá automatická se závorami a automaty na výdej parkovacích tiketů. Při vjezdech budou umístěny světelné tabule se signalizací volných míst. Pro přístup pěších do vyšších pater budou sloužit výtahy a schodiště uvnitř nájezdových ramp. Součástí jsou i WC pro návštěvníky. Při parkovacím domu je navrženo doplňující **venkovní parkoviště pro 115 vozidel**. V prostoru mezi stávající vrátnicí a novým domem bude postavena protihluková stěna. Součástí této stavby je ozelenění a parková úprava prostor po původním parkovišti u FN.

B.I.6.4 ST 04 – REKONSTRUKCE ULICE NA ROUDNÉ, ÚSEK LIPOVÁ – OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA FN

Základní charakteristika

celková délka silnic	600 m
kategorie	MO2 7,5/50
počet úrovňových křižovatek	4 ks
plocha vozovky včetně křižovatek	5 840 m^2
délka nových smíšených stezek	600 m

Zásady řešení stavby

Jedná se o kompletní rekonstrukci místní dvoupruhové komunikace o délce 0, 600 km od křižovatky s Lipovou ulicí přes křižovatku s ulicí Pramenní až k nově vytvořené okružní křižovatce u Fakultní nemocnice. V křižovatce s Pramenní ulicí se zřizuje levý odbočovací pruh. Součástí je zřízení nových zastávek MHD a podélných parkovacích stání. Při komunikaci jsou navrženy oboustranné chodníky a smíšená stezka. Součástí této stavby je zřízení trakčního vedení pro připravovanou trolejbusovou linku k FN. Akce dále zahrnuje rekonstrukci části Pramenní ulice v délce 58 m a překládky vodovodních a plynových řadů.

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

Termíny realizace jednotlivých částí nejsou zatím přesně stanoveny, jedná o první stupeň projektové dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí - DÚR), předpokládají se následující období za předpokladu zpracování a schválení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), zjišťovaní řízení podle zák. 100/2001 Sb., výkupy pozemků, zpracování a schválení dokumentace pro stavební povolení (DSP), zpracování dokumentace zadání stavby a výběr dodavatele

Předpokládá se, že stavební práce budou prováděny ve třech fázích. Jako první budou zahájeny práce na stavbě ST 01 – Propojení Rychtářka – Na Roudné. Současně budou zahájeny práce na propojení Aleje Svobody s ulicí Na Roudné.

Druhou fází bude, jak již bylo zmíněno, rekonstrukce Aleje Svobody v úseku od křižovatky s Lidickou ulicí po stávající okružní křižovatku před hlavním vjezdem do areálu nemocnice. Ve stejné době budou zahájeny i práce na výstavbě halových garáží tj. ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody.

Třetí fáze výstavby může být zahájena v okamžiku celkového zprovoznění propojení Rychtářka – Na Roudné - Alej Svobody. V rámci třetí fáze se bude provádět celková rekonstrukce ulice Na Roudné v úseku od křižovatky s Lipovou ulicí po napojení na malou okružní křižovatku při jižním vjezdu do areálu Fakultní nemocnice Plzeň.

Předpokládaný termín zahájení stavebních prací v roce **2009** uvedení do provozu je v roce **2013**.

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

Plzeňský kraj: Krajský úřad Plzeňského kraje,
Statutární město Plzeň: Magistrát města Plzně,
Městský obvod Plzeň 1: Úřad městského obvodu Plzeň 1
Městský obvod Plzeň 3: Úřad městského obvodu Plzeň 3

B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č. 1 zákona:

Přeložka silnice II. třídy náleží podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a Přílohy č. 1 tohoto zákona do:

Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení),
sloupec B (Krajský úřad),

bod 9.1. „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).“
bod 10.6. „ ...parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.“

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Zábor zemědělského půdního fondu:

Zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) se předpokládá po celé délce trasy přeložky s výjimkou úseků na ostatních plochách (většinou místních a účelových komunikací, manipulačních plochách atd.). Vlastní zábor pro potřebné odnětí ze ZPF bude řešen v územním řízení. Dotčené pozemky jsou vedeny v druhu pozemků jako orná půda, v menším rozsahu jako louky a pastviny.

Rekapitulace záborů ZPF

katastrální území	trvalý m²	dočasný nad 1 rok m²	dočasný do 1 roku m²
Plzeň - stavba 1	38 774	2 906	2 188
Plzeň - stavba 2	15 090	836	4 661
Plzeň - stavba 4	1 038	0	378
celkem	**54 902**	**3 742**	**7 227**

Podle metodického pokynu Odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR čj. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF jsou dotčené půdy řazeny do:

- I. třídy ochrany - půdy v nivě řeky Mže (kód BPEJ 45600)
- V. třídy ochrany – půdy na svazích vrchu Mikulka (kód BPEJ 43141)

- do **I. třídy ochrany** zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně na liniové stavby zásadního významu.
- do **V. třídy ochrany** jsou zahrnuty zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou se jedná zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné, u kterých lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití.

Dočasný zábor ZPF se předpokládá v trasách výstavby podzemních inženýrských sítí a nezbytných manipulačních ploch podél staveniště.

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa:

K trvalému ani dočasnému záboru PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa) při realizaci stavby nedojde.

K trvalému narušení půdního krytu dojde v ploše výstavby komunikace a mostních objektů. Dočasné narušení se předpokládá v místech odvodnění, zemních terénních úprav, výkopů pro přeložky inženýrských sítí. Kulturní vrstva na dotčených plochách - orniční vrstva má mocnost 0,15 m - 0, 90 m. Sejmutá ornice bude použita pro ozelenění svahů zemního tělesa v tloušťce min. 0,15 m, případný přebytek bude předán vlastníkům zabíraných pozemků. Celkem se předpokládá skrývka kulturní vrstvy (ornice) v objemu **15.484 m^3**.

B.II.2. Voda

Odběr a spotřeba vody

Pitná voda nebude v provozu ani výstavbě přeložky odebírána a spotřebovávána. Dosud nespecifikované množství pitné vody bude spotřebováno v sociálním zařízení v objektu hromadných garáží před areálem fakultní nemocnice.

Užitková voda. Při stavbě bude užitková vody využívána při přípravě betonových směsí (certifikované směsi budou dodávány ze stacionární míchárny betonů), pro zvlhčování zhutňovaných materiálů, skrápění prašných povrchů a vlhčení pracovních ploch při pokládání živičných směsí. Množství takto spotřebovaných vod není specifikováno, v analogii s obdobnými stavbami se nejedná o významný objem.

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

B.II.3. Energetické zdroje

Odběr elektrické energie

Při výstavbě se předpokládá použití mechanizace a nářadí na elektrický pohon. Zajištění elektrické energie pro stavbu bude řešeno buď nasazením dieselagregátů nebo připojením na odběrný bod ZČE a.s.

Při provozu stavby bude odebírána elektrická energie pro:

- veřejné osvětlení, které bude vybudováno na všech budovaných i rekonstruovaných komunikacích, tj. vybudování nového osvětlené komunikace v úseku od křižovatky Na Rychtářce po Luční ulici (délka cca 550m), účelové komunikace vedoucí z Luční ulice k ulici Na Roudné podél zahrádkářské kolonie (délka cca 987m) - tato cesta bude zároveň využívána cyklotrasa, vybudování nového osvětlení v dotčené části ulice Na Roudné (osvětlení v této části bude umístěno na nově osazené sloupy trakčního vedení (délka cca 260m) a vybudování nového osvětlení komunikace v úseku ulice Na Roudné – Alej Svobody (délka cca 1130m).

- provoz trolejbusové trakce. Trolejbusové vedení bude vybudováno z ulice Otýlie Beníškové, dále povede ulicí Na Roudné (okružní křižovatka před fakultní nemocnicí bude řešena jako průjezdná) a dále Alejí Svobody.

- osvětlení a provoz objektu hromadných garáží před areálem fakultní nemocnice.

Množství spotřebovávané elektrické energie není dosud stanoveno a bude vypočteno v dalších stupních projektové dokumentace.

Pohonné hmoty

Při výstavbě budou spotřebovávány pohonné hmoty (v drtivé většině nafta) pro pohon stavebních strojů a nákladních automobilů. Pohonné hmoty budou čerpány jednak u stabilních čerpacích stanic PHM v okolí stavby, jednak z mobilních automobilních cisteren (zemní stroje).

Při provozu na dotčených komunikacích budou spotřebovávány pohonné hmoty ve struktuře dané aktuálním technickým stavem dopravních prostředků (nafta, benzín, LPG, zemní plyn, v budoucnosti jistě též další druhy).

Celkové množství pohonných hmot spotřebovávané výstavbou a provozem stavby nebylo stanoveno.

Ostatní energetické zdroje

Využití a spotřeba dalších energetických zdrojů se nepředpokládá.

B.II.4. Surovinové zdroje

V období výstavby se předpokládá použití běžných stavebních hmot a materiálů bez nároků na jejich speciální výrobu nebo těžbu.

Předpokládá se přebytek zemin z výkopů v množství **45.332 m^3** a přebytek ornice **1.512 m^3.**

V době zpracovávání této dokumentace nebyla známa žádná vhodná lokalita pro zřízení deponie. Vytipování vhodného prostoru bud záležitostí zhotovitele. Zeminy nevhodné do silničního násypu budou uloženy na řízenou skládku v Chotíkově nebo Vysoké u Dobřan.

Nepředpokládá se, že by vznikla potřeba otevření nového zemníku či lomu na stavební či jiný kámen. **Předpokládá se využití materiálu z lomů a pískoven v okolí Plzně v blízkém okolí stavby.**

Jiné požadavky na surovinové zdroje z podkladů pro toto oznámení nevyplývají.

B.II.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Soubor staveb „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“ bude součástí dopravní infrastruktury centra a severní části města Plzně.

Při výstavbě souboru staveb budou pro dopravní obsluhu stavby využívány přilehlé komunikace v okolí stavby. Napojení objektů zařízení staveniště není v současné etapě projekčních prací známé, předpokládá se jeho dočasné napojení na stávající infrastrukturu města (elektřina, voda, kanalizace).

Soubor staveb po svém dokončení změní toky dopravy v severní části města. Podle „Posouzení vlivu výstavby obchvatu Roudné na dopravní zatížení komunikační sítě města Plzně, DHV ČR 2006“, se očekává po uvedení souboru staveb do provozu úseku **ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné** dopravní zatížení 11,5 tisíc vozidel za den, současně na odsazeném úseku **ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné** dopravní zatížení 12 tisíc vozidel za den. V důsledku vytvoření nového propojení Severního předměstí a centra Plzně se předpokládá pokles dopravního zatížení ulice Otýlie Beníškové o 51 %, ulice Malické o 43 % a ulice Karlovarské o 17%. Růst dopravního zatížení se předpokládá v Aleji Svobody v úseku Lidická - Fakultní nemocnice (o 68% na 14 tis. vozidel za den) a v ulici Na Roudné v úseku Alej Svobody – Jateční (o více než 35%). Kartogram současné dopravního zatížení (stav k roku 2006) je znázorněn na **obr. 2**, kartogram výhledového zatížení (k roku 2020) po dokončení souboru staveb je uveden na **obr. 3**.

Individuální automobilová doprava

Individuální automobilová doprava je vedena po všech navrhovaných komunikacích (jejich technická specifikace viz **kap. B.I.5**). Maximální povolená rychlost 50 km/h. V úseku mezi ulicí Luční a Na Roudné (pěší trasa odkloněna mimo komunikaci) není vyloučena rychlost 70 km/hod.

Městská hromadná doprava

Předpokládá se vedení linek městské hromadné dopravy (autobusy) ulicemi Na Roudné a Alejí Svobody. V konečném stavu se navrhuje zřízení trolejbusové linky z ulice Otýlie Beníškové, dále povede ulicí Na Roudné (okružní křižovatka před fakultní nemocnicí bude řešena jako průjezdná) a dále Alejí Svobody.

Pěší doprava

Součástí souboru staveb je dobudování chodníků a pěších tras v řešené oblasti, včetně přechodů pro chodce. Chodníky jsou vedeny převážně jednostranně s napojením na pěší trasy v okolí. V Aleji Svobody v úseku Lidická – FN budou chodníky dobudovány jako oboustranné.

Cyklistická doprava

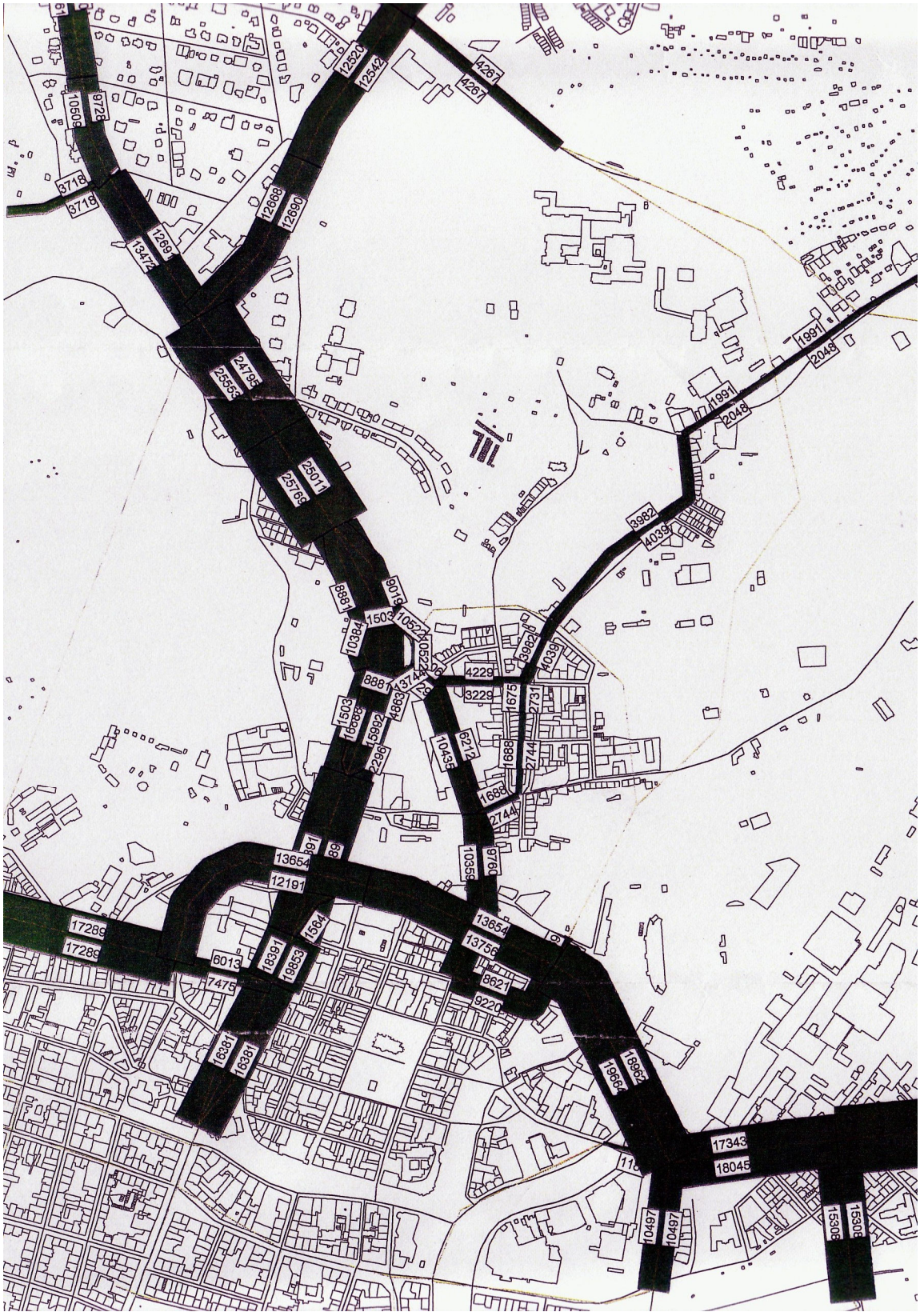
Součástí souboru staveb je systém cyklotras, které doplní síť cyklotras ve městě Plzni a po nově navrhovaném mostě přes Mži nově propojí střed města směrem k Roudné i prostřednictvím již projektované cyklostezky Luční ulicí směrem na Bílou Horu a Bolevec.

Doprava v klidu - parkoviště

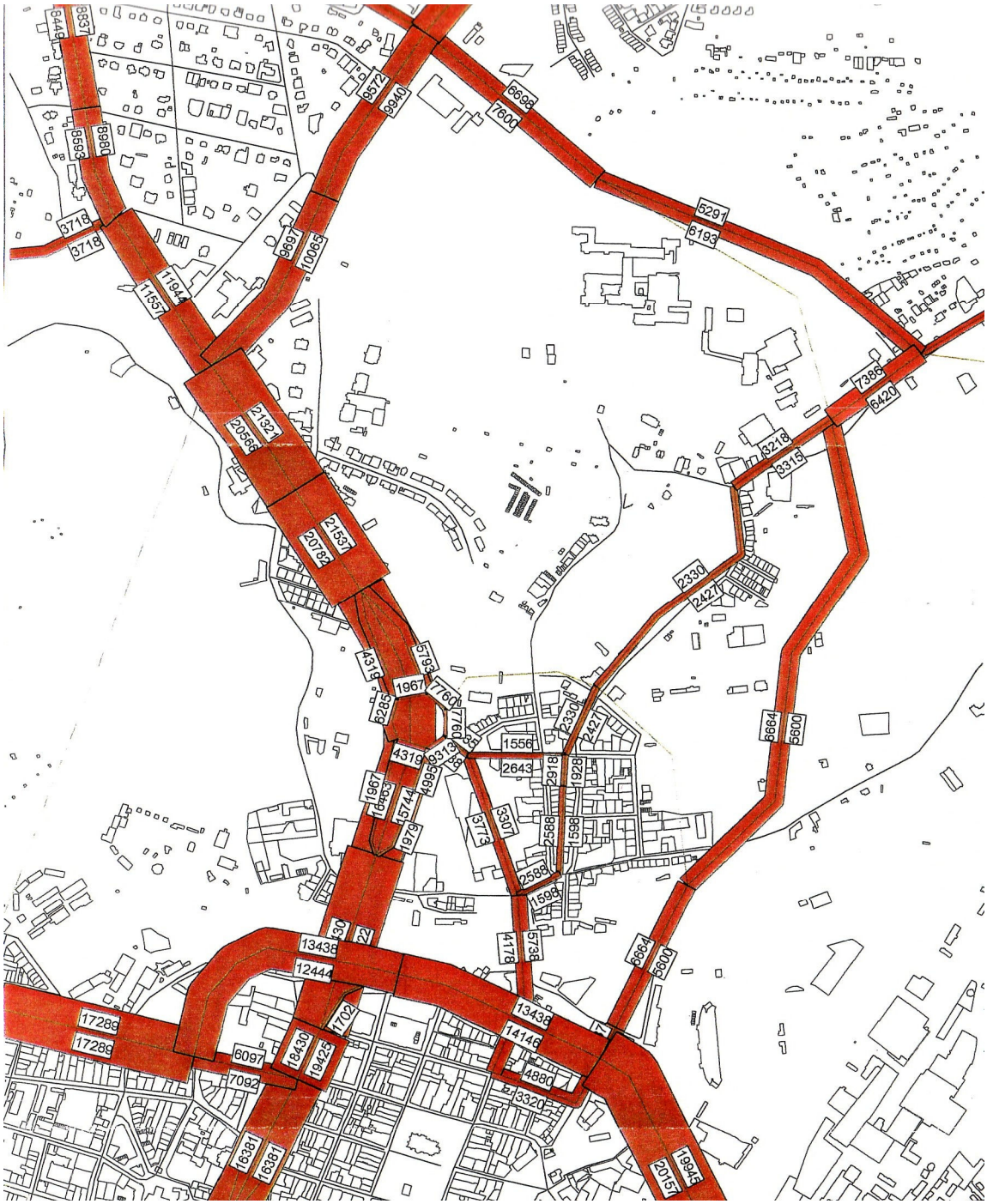
Součástí souboru staveb je **ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody.** Kromě zajištění dostatečné parkovací kapacity pro fakultní nemocnici je dalším důvodem pro vybudování parkovacího domu odstínění zvýšené hlukové zátěže lůžkových částí FN, kterou vyvolá zvýšené dopravní zatížení Aleje Svobody po dokončení projektovaného souboru staveb. Kapacita parkovacího domu je 776 míst, vně objektu je navrženo parkoviště se 115 místy, tj. celkem 891 parkovacích míst. Přístup od Aleje Svobody ke stávajícím pavilonům bude po nově vybudovaném chodníku.

Realizace souboru staveb nevyvolá potřebu posilování kapacit související infrastruktury. Elektrické osvětlení bude napojeno na stávající rozvodné sítě elektrické energie. Stejně tak bude využito současné kanalizační a vodovodní sítě.

Obr. 2: Přehledný kartogram současného dopravního zatížení komunikačního systému v širším okolí, stav k roku 2006.



Obr. 3: Přehledný kartogram výhledu dopravního zatížení komunikačního systému v širším okolí, po dokončení souboru staveb.



B.II.6. Stavební materiály

Druhy, množství a spotřeba stavebních hmot pro výstavbu přeložky a souvisejících objektů, objektů nebyly dosud přesně specifikovány.

Betonové směsi a betonové prefabrikáty budou dodávány z dosud blíže neurčených míst (definitivní řešení stanoví dodavatel stavby v rámci výběrového řízení). Živičné směsi po vozovku budou pravděpodobně dodávány z obaloven v okolí Plzně (obalovna Letkov, obalovna Šlovice, obalovna Nová Hospoda). Ostatní materiály a zařízení (ocelová svodidla, zábradlí, dopravní značky) budou dodávány přímo z výrobních zařízení nebo skladů, možný je dovoz po železnici (mostní díly) na nákladové nádraží v Plzni .

Nepředpokládá se využití speciálních a neobvyklých stavebních materiálů.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Znečištění ovzduší

Při provozu souboru staveb bude trvalým zdrojem emisí do ovzduší pohyb vozidel po komunikaci. Protože se záměr částečně v kontaktu s městskou zástavbou byla v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí zpracována rozptylová studie (HOVORKA M., 2007)

Metodou matematického modelování (i přes podstatné přiblížení se skutečnému stavu), byl vyhodnocen odborný odhadu imisní zátěže lokalit jednotlivých staveb celého souboru.

Z odhadů uvedených ve studiích vyplývá, že maximální koncentrace sledovaných látek (oxid uhelnatý, prachové částice frakce PM_{10}, oxid dusičitý, benzen) ani při nejnepříznivějších rozptylových podmínkách a nejvyšším dopravním zatížení nepřekročí imisní limity podle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. Detailně je postup hodnocení imisní zátěže zpracován v rozptylových studiích v **příloze F 1.3**.

Ke zvýšené prašnosti bude docházet při stavebních pracích v suchých obdobích při výstavbě komunikace. Při provozu komunikace vzniká nadměrná prašnost při nedostatečném úklidu komunikací.

B.III.2. Odpadní vody

Odpadní srážkové vody. Při ploše trvalého záboru stavby cca **110.800 m^2** (zaokrouhleno), průměrném ročním úhrnu srážek 518 mm (srážkoměrná stanice ČHMÚ Plzeň 1901-1950) a odtokovém součiniteli $\psi = 0{,}9$ bude celkové množství odpadních srážkových vod ze zastavěných ploch činit cca 51.700 m^3. tj. cca 0,002 l.s^{-1}. Odpadní srážkové vody mohou být znečištěny ropnými látkami, v zimním období pak solemi ze zimní údržby silnic. Odvedení odpadních srážkových vod je navrženo kombinovaným způsobem – jednak zaústěním do městské kanalizace, jednak svedením otevřenými příkopy do vodotečí.

Odpadní splaškové vody. Splaškové vody nebudou v provozu silničního obchvatu produkovány. Splaškové vody budou produkovány v sociálních zařízeních v **objektu hromadných garáží – Alej Svobody.** Jejich přesné množství není v této projektové etapě známo.

B.III.3. Odpady

Během výstavby souboru staveb „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“ vznikne stavební činností množství odpadového materiálu. Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům, ve znění pozdějších předpisů:

- zákon č.185/2001 Sb. Zákon o odpadech
- vyhláška č.503/2004 Sb. Katalog odpadů
- vyhláška 383/2002 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

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

Celková bilance odpadů vzniklých v průběhu stavby i při provozu není stanovena v následujících tabulkách jsou uvedeny orientační hodnoty stanovené v analogii s obdobnými stavbami.

Odpady, které vzniknou při stavební činnosti

kód odpadu	název odpadu	kategorie O – ostatní N - nebezpečný	přepokládané množství (t)
17	**stavební a demoliční odpady (včetně zeminy vytěžené z kontaminovaných míst)**		
17 01	beton, cihly tašky a keramika		
17 01 01	beton	O	15
17 01 02	cihly	O	5
17 01 03	tašky a keramické výrobky	O	1
17 01 07	směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06 (tj. neobsahující nebezpečné látky)	O	25
17 02	dřevo, sklo, plasty		
17 02 01	dřevo	O	4
17 02 02	sklo	O	0,4
17 02 03	plast	O	1,5
17 02 04	sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky	N	0,25
17 03	asfaltové směsi, dehet, výrobky z dehtu		
17 03 01	asfaltové směsi obsahující dehet	N	0,5
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	5
17 04	kovy včetně jejich slitin		

17 04 01	měď, bronz, mosaz	O	0,02
17 04 02	hliník	O	0,02
17 04 05	železo, ocel	O	3
17 04 07	směsné kovy	O	0,02
17 04 11	kabely neuvedené pod č. 17 04 10 (tj. neobsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky)	O	0,4
17 05	zemina (včet. zeminy vytěžené z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina		
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (výkopová zemina z úpravy stavební pláně)	O	86000
17 06	izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu		
17 06 04	izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03 (tj. neobsahují azbest a nebezpečné látky)	O	0,2
17 09	jiné stavební a demoliční odpady		
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 12 a 17 09 03	O	20
20 02	odpady z údržby zeleně v zahradách a parcích (včetně hřbitovů)		
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad (odpad z likvidace zeleně)	O	50

Poznámka: Zeminy nevhodné do silničního násypu (cca 86 000 t) budou uloženy na řízenou skládku odpadů v Chotíkově nebo Vysoké u Dobřan.

Odpady, které budou vznikat při užívání stavby

kód odpadu	název odpadu	kategorie O – ostatní N - nebezpečný	přepokládané množství (t/rok)
20	**odpady komunální a jim podobné odpady**		
20 02	odpady z údržby zeleně v zahradách a parcích (včetně hřbitovů)		
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad (odpad z likvidace zeleně)	O	5
20 02 03	ostatní nekompostovatelný odpad	0	1
20 03	ostatní odpad z obcí		
20 03 01	směsný komunální odpad	N	0,5
20 30 03	uliční smetky	O	5

V podkladech pro oznámení se udává, že „hospodaření s odpady bude v řešeném území zajištěno v souladu se zákonem 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a shodně s organizací nakládání s odpady u správce komunikace – Plzeňských komunikací a.s., případně jiným smluvním partnerem zajišťujícím úklid komunikací“.

V území bude produkován běžný komunální odpad, který bude v maximální možné míře separován u původce odpadu. Speciální produkce nebezpečného odpadu se v území nepředpokládá.

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

Bližší a konkrétnější údaje v oblasti odpadového hospodářství nelze v současnosti uvést.

B.III.4. Hluk a vibrace

Hluková zátěž provozu projektovaných komunikací je základním problémem navrhovaného souboru staveb. Pro celý soubor staveb byla zpracována akustická studie (BAŠTÝŘOVÁ 2007), která je uvedena v **příloze F 1.4.**

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Podle nařízení vlády č.148/2006 Sb. "O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací" je stanoven nepřekročitelný hygienický imisní limit hluku v chráněném venkovním prostoru a způsob jejího hodnocení. Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle následující tabulky.

KOREKCE PRO STANOVENÍ HYGIENICKÝCH LIMITŮ V CHRÁNĚNÉM VENKOVNÍM PROSTORU STAVEB A V CHRÁNĚNÉM VENKOVNÍM PROSTORU

Druh chráněného prostoru	*Korekce [dB]*			
	1)	*2)*	*3)*	*4)*
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají
Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor přičítá další korekce –10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce –5 dB

Vysvětlivky:
1)Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanic zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací, a drahách.
3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách a v ochranném pásmu dráhy.
4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikací a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

Podle výše uvedeného nařízení jsou stanoveny tyto hygienické limity

Základní hladina hluku: L_{Az} **= 50 dB**
Korekce na dobu noční: L_{Az}^{N} **= 50 - 10 = 40 dB**

Pro posouzení nového komunikačního systému u lůžkové části FN Lochotín

Pro dobu denní (6.00 – 22.00 hod.)	**55 dB**
Pro dobu noční (22.00 – 6.00 hod.)	**45 dB**

Pro posouzení nového komunikačního systému (mimo oblast FN)

Pro dobu denní (6.00 – 22.00 hod.)	**60 dB**
Pro dobu noční (22.00 – 6.00 hod.)	**50 dB**

Pro posouzení ul. Na Roudné (stará zátěž)

Pro dobu denní (6.00 – 22.00 hod.)	**70 dB**
Pro dobu noční (22.00 – 6.00 hod.)	**60 dB**

Výsledky výpočtů jsou zařazeny do II. třídy přesnosti (chyba ±2 dB). Tento údaj je v akustické studii zohledněn.

Na základě matematického modelování byly akustickou studií stanoveny hodnoty hlukové zátěže v současném stavu (k roku 2006) a hlukové zátěže po vybudování souboru staveb pro odhadovanou intenzitu dopravy v roce 2020. Pro potlačení akustické zátěže byla navržena protihluková opatření a matematické modelování provedeno na stav s provedenými protihlukovými opatřeními. Z citované akustické studie uvádíme závěry pro jednotlivé stavby:

ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné (v akustické studii označena jako stavba 1)

Z provedených výpočtů vyplývá, že v městské části Roudná v zájmovém území lze uskutečnit záměr obchvatu dle platného územního plánu za podmínek postavení protihlukových clon v navrhované délce. Limitní hladiny akustického dané NV 148/2006 Sb. budou splněny.

ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné (v akustické studii označena jako stavba 2)

ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody (v akustické studii označena jako stavba 3)

V úseku okružní křižovatka Na Roudné – okružní křižovatka v Aleji Svobody u severního vjezdu do Fakultní nemocnice bude výstavbou protihlukových stěn v lokalitě křižovatky ulic K Stráži a Na Roudné hygienický limit daný NV 148/2006 Sb. splněn.

V úseku okružní křižovatka u severního vjezdu do Fakultní nemocnice – Lidická ulice bylo hodnoceno variantní řešení objektu hromadných garáží tak, aby stavba účinně potlačila hlukovou zátěž pavilónů fakultní nemocnice. Výsledné výškové uspořádáním budov všech tří variant bylo optimalizováno tak, aby všechny varianty splnily hygienický limit daný NV 148/2006 Sb.

Dále z provedených výpočtů vyplývá, že u obytných domů v ulici Josefa Lady (akustická studie nepřesně uvádí Lidickou ulici) **budou, za podmínek postavení protihlukových clon v navrhované délce limitní hladiny akustického dané NV 148/2006 Sb. splněny.**

ST 04 – Rekonstrukce ulice Na Roudné, úsek Lipová – okružní křižovatka FN (v akustické studii označena jako stavba 4)

Z provedených výpočtů vyplývá, že pokud nebude ulice Na Roudné zapojena do nového komunikačního systému města, dá se posuzovat samostatně a budou pro ní platit hygienické limity pro „starou zátěž." V tomto případě budou hygienické limity dané NV 148/2006 Sb. splněny a nebude nutno venkovní prostor staveb chránit dalšími technickými úpravami.

Poznámka: V akustické studii hodnocená stavba 5, Lipová - Luční není projektovou dokumentací rozpracována a není dále uvažováno s její realizací.

Hluková a vibrační zátěž při stavbě je dána zejména technickým stavem použitých mechanizačních prostředků a jejich technologickou úrovní. Použití zejména starých zařízení, v současné době jsou to zejména nákladní automobily, zvyšují hlukovou zátěž okolí při stavbě. Jistou omezením hlukové zátěže je skutečnost, že stavební práce probíhají v denní době cca mezi 6,30 – 18,00 hod.

B.III.5. Záření ionizující a neionizující

Nepředpokládá se vznik radioaktivního a elektromagnetického záření, protože u navrhovaných technologií chybí pro toto záření zdroje.

B.III.6. Rizika havárií

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

Při silničním provozu na obchvatu jsou hlavními riziky dopravní nehody a úniky kontaminujících látek do horninového prostředí (zvláště v pásmech hygienické ochrany vodních toků), nebo do vodotečí.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

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

Pravděpodobné původní využívání dotčeného území bylo zemědělské, s významným podílem zelinářství na velmi úrodných půdách v nivě řeky Mže a pastvinářství na svažitém terénu pod vrchem Mikulka. Území bylo postupně obklopeno zástavbou města Plzně.

Město Nová Plzeň bylo založeno na příkaz českého krále Václava II. roku 1295 na soutoku řek Radbuzy, Mže, Úhlavy a Úslavy. Od počátku se stalo důležitým obchodním střediskem na významné křižovatce cest do Norimberka a Řezna. Rozlohou (ve 14. stol. 20 ha, 290 domů a 3 000 obyvatel) po Praze a Kutné Hoře třetí největší město v Čechách. V 16. stol. významné působení italských stavitelů. V letech 1599 – 1600 Plzeň dočasně sídlem římského císaře a českého krále Rudolfa II. V období českého stavovského povstání Plzeň obléhána a r. 1618 dobyta vojsky Mansfelda. Konec 17. stol. v Plzni spojen s barokem a se jmény stavitele Jakuba Augustona a sochaře Kristiána Widmana. Historické jádro města (půdorysnou strukturou do značné míry totožné s celým původním gotickým městem) v r. 1989 prohlášeno městskou památkovou rezervací.

V první polovině 19. stol. nastal mohutný hospodářský rozvoj města, v r. byl 1842 založen Měšťanský pivovar a v tomtéž období strojírenský podnik Škoda. V létech 1861 – 1878 bylo vybudováno železniční spojení s významnými evropskými centry (1861 Plzeň - Furth im Wald, 1862 Plzeň - Praha, 1868 Plzeň - České Budějovice - Vídně, 1872 Plzeň - Cheb, 1873 Cheb - Žatec, 1878 Plzeň - Železná Ruda).

V létech 1945 – 1948 bylo založeno vysoké školství v Plzni (1945 - lékařská fakulta Univerzity Karlovy, 1948 - Pedagogická fakulta, 1949 - Vysoká škola strojní a elektrotechnická). V roce 1957 začala výstavba sídlišť ve městě (1957 Slovany, 1961 Doubravka, 1966 Bory, 1968 Slovany, 1974 Lochotín, 1989 Vinice), které zásadním způsobem změnily urbanistický charakter města, jeho dopravní vazby a vynutily si vytvoření správní jednotka dnešní Plzně. Po různých akcích připojení a odloučení obcí byly definitivně připojeny další venkovské obce: Černice, Radobyčice, Koterov, Červený Hrádek, Křimice, Radčice, (Litice již v roce 1970).

Po roce 1990 začalo budování významné průmyslové zóny Borské pole a bylo dobudováno dálniční spojení s Prahou a hranicí se Spolkovou republikou Německo.

Území dotčené souborem staveb je zčásti obytným územím (ulice Na Roudné a část Luční ulice), niva řeky Mže zčásti leží ladem, část je obhospodařována – skleníky, zahrádkářská kolonie, pole. Svahy vrchu Mikulka většinou leží ladem a porůstají náletovou vegetací.

Severovýchodně od zájmového území se nachází vodní zdroj pro Pivovar Prazdroj. Severovýchodně od středu zájmového území se nacházejí četné opuštěné lůmky po těžbě pískovců.

C.I.2. Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Území bylo historicky využíváno jako orná půda – zahradnictví a zelinářské zahrady (hluboké úrodné půdy v nivě řeky Mže), částečně jako louky a pastviny (svahy vrchu Mikulka). Území protíná aktivní tok řeky Mže. Část dotčených ploch v nivě řeky Mže jsou využívány jako zahrádky, trasy též prochází dvěma skleníky.

Trasa je volena tak, aby nebylo omezeno zemědělské využívání okolních pozemků.

C.I.3. Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na:

C.I.3.1. Územní systém ekologické stability krajiny

Navrhovaný soubor staveb zasahuje do územního systému ekologické stability (ÚSES ve všech jeho hierarchických stupních).

Nadregionální ÚSES. Podle Nadregionálního a regionálního ÚSES ČR (územně technický podklad, BÍNOVÁ 1996) jsou podél tokem řeky Mže (respektive v jeho nivě) vedeny osy nadregionálního biokoridoru K 50 (Kladská – Týřov, Křivoklát), a to vodní a nivní. Ochranné pásmo tohoto biokoridoru zahrnuje celou nivu Mže. V tomto ochranném pásmu se nachází celá stavba **ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné.** Jednotlivé skladebné prvky nadregionálního ÚSES nejsou dosud systematicky vymezeny. V úsecích které navazují na regionální hierarchii ÚSES jsou vymezeny pouze skladebné prvky na regionální úrovni.

Regionální ÚSES. Regionální ÚSES je vymezen v Generelu regionálního ÚSES Plzeňského kraje (HÁJEK ET AL. 2005). **ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné** prochází v km 0,300 – 0,450 nefunkčním biocentrem č. 2008_04.

Lokální ÚSES. Lokální biokoridor ÚSES protíná stávající trasu čtyřpruhové Aleje Svobody. Na jihozápadní straně leží v těsném kontaktu s komunikací lokální biocentrum 83c04 (LBC; úsek 0,170-0,270). Přes Alej Svobody musí být v tomto místě a v kolmém směru vytvořeny podmínky pro přechod lokálního mezofilního biokoridoru 83k04, který dále pokračuje po strmém svahu podél Aleje Svobody až ke stávající okružní křižovatce u vjezdu do areálu Fakultní nemocnice. Tato skladebná část ÚSES na lokální úrovni je však v ÚP města Plzně špatně vymezena a kromě toho je vyznačena jako nefunkční, což neodpovídá skutečnosti.

C.I.3.2. Zvláště chráněná území

V území dotčeném výstavbou souboru staveb „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“ není vyhlášeno žádné maloplošné ani velkoplošné zvláště chráněné území. (ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb.).

Na území navrhovaného souboru staveb ani v jeho blízkosti není vyhlášena ptačí oblast (ve smyslu § 45e zákona č. 114/1992 Sb.), ani v předmětném prostoru a jeho blízkosti není vyhlášena evropsky významná lokalita (ve smyslu § 45a zákona č. 114/1992 Sb.), ani se její vyhlášení

nepředpokládá. Vyjádření příslušného orgánu státní správy z hlediska § 41i odst.1 (vliv na evropsky významnou lokalitu, resp.ptačí oblast) je uvedeno v **příloze H.II..**

C.I.3.3. Území přírodních parků

Dotčené území není součástí přírodního parku ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

C.I.3.4. Významné krajinné prvky

Na území navrhovaného souboru staveb jsou ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění **obligatorní významné krajinné prvky** - vodní toky a údolní nivy. Registrované významné krajinné prvky podle § 6 výše uvedeného zákona se zde nenacházejí.

C.I.3.5. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Území které bude dotčeno souborem staveb není z hlediska historického, kulturního a archeologického významné. S ohledem na historicky dlouhodobé osídlení v okolí plzeňských řek není možno vyloučit archeologické nálezy v místech zemních prací.

Začátek stavby **ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné,** leží poblíže hranic Městské památkové rezervace Plzeň. Královské město Plzeň vystavěné na šachovnicovém půdorysu je ukázkou vyspělého gotického urbanismu. Městská památková rezervace Plzeň zahrnuje historické jádro včetně sadového prstence, vybudovaného v 19. století na místě pobořených středověkých hradeb. Z obranného systému do dnešní doby zůstal 27 metrů dlouhý úsek městského opevnění z doby kolem roku 1300.

V historickém jádru města se dochovalo množství staveb různých slohů. Dominantou města je gotická katedrála sv. Bartoloměje z konce 13. století se 103 m vysokou vyhlídkovou věží, která je nejvyšší kostelní věží ve střední Evropě. Náměstí lemují původně gotické domy, dnes mají barokní a renesanční podobu. Období renesance je dále reprezentováno radnicí italského typu a širokým souborem kamenných portálů. Mezi významné památky dále patří původně gotická budova bývalých masných krámů, dnes výstavní síň Západočeské galerie, bývalá vodárenská věž, dřívější součást městského opevnění, či barokní budova biskupství od významného architekta Jakuba Augustona.

Významné je také historické podzemí Plzně, tvořené 25 km chodeb a sklepů vytesaných v pískovci. Ve třech patrech se táhnou pod historickým jádrem města. Spolu s podzemími v Jihlavě a Znojmě je největším v republice.

C.I.3.6. Území hustě zalidněná

Soubor staveb ve své většině vede málo urbanizovaným prostorem, obklopeným městskou zástavbou Plzně. Obytnou zástavbou prochází stávající ulice Na Roudné, které bude předmětem rekonstrukce. Jako území s velkou antropickou frekvencí je možno hodnotit objekt Fakultní nemocnice.

C.I.3.7. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

V úsecích, kde stávající komunikace procházejí v blízkosti obytné zástavby jsou překračovány limity hlukového zatížení, které je možno hodnotit jako „staré zátěže“. Jedná se o část ulice Na Roudné. Blíže viz akustickou studii v **příloze F 1.4**.

Staré ekologické zátěže (kromě malých divokých skládek a znečištění odpady) nejsou v území známy.

C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

C.II.1. Základní charakteristiky

Zájmové území se nachází v centrální části města Plzně a to severovýchodně od jeho historického jádra. Terén je plochý (niva řeky Mže) až mírně svažitý (svahy vrchu Mikulka). Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí cca 300 - 350 m n.m.

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

systém:	**Hercynský**
subsystém:	**Hercynská pohoří**
provincie:	**I Česká vysočina**
subprovincie:	**V Poberounská soustava**
oblast:	**VB Plzeňská pahorkatina**
celek:	**VB-2 Plaská pahorkatina**
podcelek:	**VB-2C Plzeňská koltina**
okrsek:	**VB-2C-a Touškovská kotlina**

Okrsek **VB-2C-a Touškovská kotlina** je strukturně tektonická sníženina tvořená převážně karbonskými prachovci, jílovci, pískovci, arkózami a slepenci , méně proterozoickými břidlicemi, drobami a spility se zbytky jílovito písčitých říčně jezerních sedimentů. Jedná se o nejníže položenou část Plzeňské kotliny v soutokové oblasti plzeňských řek.

C.II.1.1. Ovzduší (klimatické faktory, kvalita ovzduší)

Podle klasifikace klimatu patří celá tato oblast k mírně teplé oblasti. Podle podrobnější klasifikace náleží ke klimatické oblasti MT 11 (Quitt, 1971) se slovní charakteristikou:

> „Dlouhé léto, teplé a suché, přechodné období krátké, s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky“.

ČÍSELNÁ CHARAKTERISTIKA PRO KLIMATICKOU OBLAST MT 11:

Klimatická charakteristika	MT 11
Počet letních dnů	40 - 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 - 160
Počet mrazových dnů	110 - 130
Počet ledových dnů	30 - 40
Průměrná teplota v lednu ve °C	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci ve °C	17 – 18
Průměrná teplota v dubnu ve °C	7 – 8
Průměrná teplota v říjnu ve °C	7 – 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 - 250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 - 60
Počet dnů zamračených	120 - 150
Počet dnů jasných	40 - 50

Kvalita ovzduší v Plzni odpovídá emisní situaci velkého průmyslového města s odpovídajícím dopravním zatížením. Imisní situace v území je sledována stanicí automatického imisního monitoringu Plzeň – Roudná:

PRŮMĚRNÉ ROČNÍ IMISNÍ KONCENTRACE ZE STANICE IMISNÍHO MONITORINGU

stanice	Typ stanice	X souřadnice systém S-42	Y souřadnice systém S-42	Reprezentativnost	NO_2	PM_{10}
					$\mu g.m^{-3}$	
1194 Plzeň -Roudná	AMS pozaďová	3 383 583	5 515 751	4 – 50 km	5,4	26,5

C.II.1.2. Voda

Řešené území leží hydrologicky v povodí Radbuzy od Úhlavy po soutok se Mží a Berounkou od soutoku Mže a Radbuzy po Úhlavu (číslo hydrologického pořadí 1-10-04-002) a v dolní části povodí Radbuzy (číslo hydrologického pořadí 1-10-01-196). VLČEK et al. (1984) uvádějí o obou tocích následující informace:

Radbuza pramení severovýchodně od Závisti v nadm. výšce 720 m a ústí zprava (zdrojnice) do Berounky v Plzni v nadm. výšce 298 m. Plocha povodí 2179,4 km^2, délka toku 111,5 km. Čistota vody v Plzni IV. tř.

Úhlava pramení na západním svahu Pancíře ve výšce 1110 m n.m., ústí zprava do Radbuzy v Plzni v nadm. výšce 303 m. Plocha povodí 909,4 km^2, dálka toku 108,5 km. Čistota vody na dolním toku III. – IV. tř.

Mže pramení v NSR jako Blätterbach, na území ČR přitéká v nadm. výšce 640 m ústí zprava (zdrojnice) do Berounky v Plzni v nadm. výšce 298 m. Čistota vody na dolním toku II. – III. tř.

Berounka vzniká soutokem Mže a Radbuzy v Plzni v nadm. výšce 298 m a ústí zleva do Vltavy u Modřan v nad. výšce 188 m.

Mělký oběh podzemní vody je vázán na kvartérní pokryv a zónu přípovrchového rozpojení skalních hornin, které tvoří jednotný kolektor. Většina území v trase budoucí komunikace je do hloubky cca 0,1 až 0,3 m tvořena holocénní humózní hlinitopísčitou vrstvou, převážně tuhé konzistence. Hlouběji, do cca 0,7 až 1,1 m (v závislosti na morfologii) je trasa pokryta vrstvou kvartérních deluviálních písčitých hlín a písčitých jílů, v údolí drobných vodotečí v km 0,20 a cca km 1,00 pak deluviofluviálními (splachovými) sedimenty charakteru jílovitých písků až písčitých jílů s příměsí štěrku, se slabou až velmi slabou průlinovou propustností (k_f řádově 10^{-6} až 10^{-8} $m.s^{-1}$).

V nivě řeky Mže se vyskytují i kvartérní fluviální sedimenty velké mocnosti a charakteru středně ulehlého, hlinitého písku s příměsí štěrku (valounů) s mírnou průlinovou propustností (k_f řádově 10^{-4} až 10^{-5} $m.s^{-1}$). Souvislejší oběh podzemní vody je na lokalitě vázán pouze do údolí řeky Mže.

Hlubší oběh podzemní vody lze očekávat v hloubce okolo více než 10 m na tektonických poruchách a puklinách dlouhého průběhu a v místech vložek hornin s vyššími propustnostními parametry. **Hlubší a mělký oběh podzemní vody s největší pravděpodobností vzájemně komunikují.**

K infiltraci srážkové vody dochází pouze v nezastavěných částech povodí, zejména pak na v plochém terénu nivy řeky Mže. Generelní směr proudění podzemní vody je určován především morfologií (sklonem terénu) a průběhem puklinových systémů (tektonickým porušením) v podložních horninách.

Hladina podzemní vody. Posuzovaná oblast je charakteristická lokálním oběhem podzemních vod v jednotlivých povodích. V karbonských pískovcích kladenského souvrství na svazích vrchu Mikulka je kolísání hladiny podzemních vod přímo závislé na množství srážek. V deluviofluviálních hlinitopísčitých až jílovitopísčitých sedimentech v nivě řeky Mže je hladina podzemní vody vázána spíše na výšku hladiny vody v řece.

C.II.1.3. Půda

Mocnost zvětralinového pláště, který jedním z půdotvorných činitelů ovlivňuje hloubku zastižených půd.

V trase projektované stavby vyskytují tři hlavní půdní typy:

- **nivní půdy** (fluvizemě) na nivních uloženinách nivy řeky Mže, středně těžké s příznivými vláhovými poměry (kód BPEJ 45600),
- **hnědé půdy** (kambizemě) na štěrkopískových uloženinách permokarbonu, s nepříznivými vláhovými poměry závislými na atmosférických srážkách (kód BPEJ 43141),
- **antropogenní půdy** (antrozemě) tvoří půdní pokryv silničních příkopů, zářezů, starých deponií a protipovodňových valů .

C.II.1.4. Geofaktory životního prostředí

Geologická charakteristika

Spodní stavba dotčeného území je tvořena hlavně pískovci kladenského souvrství (stáří karbon – westfal), které tvoří spodnější (starší) část sedimentární výplně Plzeňské pánve.

V širším okolí lokality se vyskytují **relikty terciérních sedimentů** (denudační zbytky) rozsáhlé terciérní pánve. Jedná se zde převážně o hrubě štěrkovité jíly nacházející se v městských částech Slovany a Bory.

Kvartérní pokryvné útvary jsou ploše souboru staveb zastoupeny staršími fluviálními písčitými štěrky říční terasy (mindel 1) na Rychtářce na pravém břehu Mže. Vlastní niva řeky Mže je vyplněna fluviálními písčitými štěrky (stáří würm).

Plošně významné plochy po celém území souboru staveb jsou **antropogenní sedimenty** různého složení.

C.II.1.5. Fauna a flóra

Z hlediska biogeografického členění patří řešené území do reprezentativní plochy Plzeňského bioregionu - 1.28 (CULEK M.ET AL., 1996).

Potenciální vegetaci tvoří na kyselých karbonských sedimentech nižších poloh acidofilní doubravy svazu *Genisto germanicae-Quercion,* místy s autochtonní borovicí, na ostrůvcích bohatších substrátů i fragmenty teplomilných doubrav (*Potentilo albae-Quercetum*). V nivách toků jsou potenciální vegetací luhy, převážně asociace *Stellario-Alnetum glutinosae.*

Náhradní vegetaci tvoří louky svazu *Calthion,* na pastvinách je typická vegetace svazu *Cynosurion* a *Violion caninae*.

Bioregion je charakteristický ochuzenou faunou hercynské kulturní krajiny s mozaikou polí, lesů a luk.

Aktuální vegetační kryt na jednotlivých lokalitách řešeného území sledován pouze orientačně v podzimním aspektu roku 2007. V trase přeložky byly kromě ploch zoraných polí, záhonů zahradnictví a skleníků, zjištěny též kulturní trávníky intenzivně využívaných luk v zahrádkách. Ladem ležící pole u řeky Mže jsou porostlé silně nitrofilními porosty kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*) a rozpadajícími se porosty bezu černého (*Sambucus nigra*). Na sušších mezích a terénních elevacíchm, které nejsou zemědělsky obdělávány (svahy vrchu Mikulka) mozaiku ruderální louky, porostů vysokých mezofilních a xerofilních křovin (s dominancí polykormonů trnky obecné – *Prunus spinosa* a březojívových hájků svazu *Salicion – Sambuceto nigrae.*

Dendrologickým průzkumem provedeným v několika etapách (ZÝVAL et al. 2007) byl účelové popsán stav keřového a stromového patra v zájmovém prostoru souboru staveb. Na pravém břehu řeky Mže v rámci řešeného úseku komunikace se vyskytují převážně běžné náletové dřeviny ve skupinách o různém stupni zápoje (bříza bílá – *Betula pendula*, topol osika – *Populus tremula*, vrba jíva – *Salix caprea* a pod.). V úseku mezi Luční ulicí a ulicí Na Roudné přechází komunikace přes nivu řeky Mže, kde se vyskytují většinou skupiny náletových dřevin s vtroušenými kulturními dřevinami z okolních zahrad. Na levobřežní erozní hranici nivy v místě plánované okružní křižovatky byl dále zmapován zapojený dřevinný porost s výskytem jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*), vrby jívy, břízy bělokoré, javoru mléče (*Acer platanoides*) a klenu (*Acer pseudoplatanus*), jeřábu ptačího (*Sorbus aucuparia*). Vegetační doprovod řešeného úseku ulice Na Roudné tvoří fragmenty jasanového stromořadí místy s jírovcem maďalem (*Aesculus hippocastanum*). Na svazích vrchu Mikulka od okružní křižovatky u Fakultní nemocnice a křižovatkou v napojení ulice K Stráži – Na Roudné prochází navrhovaná komunikace plochami rozptýlených náletů mezofilních křovin s růží šípkovou (*Rosa sp.*), hlohem jednosemenným (*Crataegus monogyna*), trnkou obecnou (*Prunus spinosa*), ostružiníky (*Rubus sp.*), třešní ptačí (*Prunus avium*). Místy se kromě jmenovaných křovin objevují kulturní druhy šířené z navazujících zahrad - jabloň

domácí (*Malus domestica*), ořešák královský (*Juglans regia*), mahon cesmínolistý (*Mahonia aquifolia*) atd.

Aktuální stav fauny. Při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí nebyly prováděny žádné biologické průzkumy zaměřené na faunu dotčeného území. S ohledem na charakter biotopů nepředpokládáme výskyt stabilních populací ohrožených druhů živočichů ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Závěr:
Ve zpracovávaném území dosud nebyly sledovány ohrožené druhy rostlin a živočichů ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. S ohledem na stav vegetačního krytu je výskyt stabilních populací ohrožených druhů živočichů a rostlin málo pravděpodobný.

C.II.1.6. Územní systém ekologické stability a krajinný ráz

ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné protíná v prostoru přechodu přes řeku Mži biokoridor nadregionálního významu č. K50 v nivě řeky Mže (nivní typ). Jeho skladebnou částí je v místě přechodu lokální biocentrum č. 2008_04, které bylo vymezeno na soutoku řek Mže a Radbuzy v rámci vymezení skladebných částí Regionálního ÚSES Plzeňského kraje (HÁJEK, BÍLEK et al. 2005). Kromě segmentů říčních koryt náleží do tohoto biocentra také fragmenty nivy (tzv. náplavky) a rovněž plocha parku se sportovním zařízením, která byla schválena v ÚP města Plzně (verze platná od 5.12.2006).

ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné. Na JZ. straně silnice leží v těsném kontaktu s komunikací lokální biocentrum 83c04 (LBC; úsek 0,170 - 0,270). Přes Alej Svobody musí být v tomto místě a v kolmém směru vytvořeny podmínky pro přechod lokálního mezofilního biokoridoru 83k04, který dále pokračuje po strmém svahu podél Aleje Svobody až ke stávající okružní křižovatce u vjezdu do areálu Fakultní nemocnice. Tato skladebná část ÚSES na lokální úrovni je však v ÚP města Plzně špatně vymezena a kromě toho je vyznačena jako nefunkční, což neodpovídá skutečnosti. Aktuální stav přítomných biotopů je však možné zařadit do středně stabilního stupně, tzn. že je podmíněně funkční. Lokální biokoridor 83k04 je nezbytné prodloužit dále k SZ, jinak systém zcela ztrácí logiku a své poslání.

Krajinný ráz

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

S ohledem na situování stavby ve středu rozsáhlého urbanizovaného prostoru významnější vliv na krajinný ráz nepředpokládáme.

C.II.2. Ostatní charakteristiky

C.II.2.1. Krajina (způsob jejího využívání, bydlení, výroba, rekreace)

Krajina byla historicky utvářena, odlesnění krajiny podobné dnešnímu stavu lze datovat cca do počátku 13. století, před založením města Plzně. Hlavním ekonomickým činitelem, který ovlivňoval využívání krajiny byly měšťané královského města Plzně.

Hlavní činnosti, které historicky krajinu utvářely bylo zemědělství. Geologická stavba území též umožnila povrchovou těžbu kvalitního dekoračního i stavebního kamene (pískovce).

Intenzifikace a koncentrace průmyslové i zemědělské výroby ve 2. polovině 20 století výrazně změnila využití krajiny. V širším okolí došlo k rozšíření ploch obytné zástavby i průmyslových areálů.

S ohledem na umístění v centru města Plzně má krajina významný rekreační potenciál, pokud nebyla scelením zemědělských pozemků znepřístupněna, případně zastavěna.

C.II.2.2. Chráněné oblasti, přírodní rezervace

Řešené území není součástí ani chráněné krajinné oblasti ani jiného zvláště chráněného území ve smyslu ustanovení § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

C.II.2.3. Ochranná pásma

V řešeném území je řada nejrůznějších typů ochranných pásem. Jedná se zejména ochranná pásma podzemních vedení. Přesné stanovení jednotlivých ochranných pásem je součástí příslušných dokumentací pro územních rozhodnutí (DÚR) pro jednotlivé stavby nebo soubory staveb.

C.II.2.4. Architektonické a historické památky, archeologická naleziště

Podle dostupných informací nejsou v předmětné lokalitě žádné architektonické či historické památky a není známo, že by i v minulosti zde byly konány nějaké průzkumy.

Na investora se vztahují povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků, kde se mu mj. ukládá alespoň dva týdny předem ohlásit počátek zemních prací příslušnému oddělení záchranných archeologických výzkumů, ohlásit okamžitě případný archeologický nález při provádění zemních prací, umožnit dohled a záchranný archeologický výzkum odbornému pracovníkovi určené archeologické organizace.

C.II.2.5. Jiné charakteristiky životního prostředí

Zpracovatelům dokumentace pro územní rozhodnutí i zpracovatelům tohoto oznámení nejsou známy žádné další závažné charakteristiky životního prostředí řešeného území.

C.II.2.6. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci (podkladům)

Soubor staveb **„**Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“ **je situován v souladu s ÚP Města Plzně –** výkres I. funkční využití ploch, stav k 5.12.2006. ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné a ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné jsou podle vyjádření Magistrátu města Plzně – odboru stavebně správního (viz **přílohu H.I**) vyhlášeny jako veřejně prospěšné stavby.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)

D.I.1. Vlivy na ovzduší a klima

Z odborného odhadu emisní situace (viz Rozptylovou studii v **příloze F1.3**.) vyplývá, že po dokončení stavby i odhadovaném nárůstu dopravy v roce 2020 nedojde ani ve variantě nepříznivých rozptylových podmínek a maximální hustoty dopravy k překročení imisních limitů vybraných parametrů. .Nárůst emisí bude s ohledem na dopravní zatížení přilehlé ulice Lidické a ulice Tyršovy **málo významný.**

Uvedené možné vlivy v **kapitole B.III.1.** (prašnost a emise stavebních strojů atd.) se předpokládají v omezeném rozsahu po dobu výstavby a neměly být trvalého charakteru. Při dodržování základního pořádku na staveništi je **vliv nevýznamný**. Emise za stavebních strojů při výstavbě budou vzhledem k omezenému počtu strojů a jejich časově omezenému nasazení nevýznamné.

Ovlivnění klimatu vyvolané např. zvýšeným zahříváním zemského povrchu, zrychleným odparem, případně jinými podobnými vlivy je možný, avšak s ohledem na plochu sousedních urbanizovaným ploch města Plzně neměřitelný.

Z uvedených skutečností lze hodnotit **celkový vliv na ovzduší a klima jako málo významný.**

D.I.2. Vlivy na vodu

Znečištění srážkových odpadních vod úkapy ropných látek smytých z povrhu komunikace v množství srážkových vod cca 51.700 m^3. tj. cca 0,002 $l.s^{-1}$. je vzhledem k navrhovaným opatřením (připojení k městské kanalizaci převážné části souboru staveb) **téměř nevýznamné**. Znečištění úkapy ropných látek se navíc bude vlivem modernizace automobilů postupně snižovat. Dále dojde ke snížení infiltrace srážkových vod do podzemních vod přibližně o stejné množství; vzhledem k velkosti povodí je toto ovlivnění **nevýznamné.**

Významnější ovlivnění je možno předpokládat při havarijních situacích, kdy do povrchových vod uniknou ropné, případně jiné látky přepravované po komunikaci. V dotčeném území nejsou ochranná pásma vodních zdrojů, navíc dojezdová vzdálenost od stanic Hasičského záchranného sboru je krátká, proto je možno hodnotit vliv případných havárií na vodu jako **málo významné.**

V zimním období (při chemické údržbě komunikace) budou povrchové vody zatíženy jistým množstvím tavných vod znečištěných snadno disociovatelnými solemi (s převahou iontů Na^+

a Cl^-). Protože se v území vyskytuje průměrně 50 – 60 dnů se sněžením, hodnotíme vliv jako **málo významný**.

Při dodržení všech předpokládaných opatření lze **celkový vliv na vodu hodnotit jako málo významný.**

D.I.3. Vlivy na půdu, území a geologické podmínky

Záměr předpokládá přesuny zemních hmot včetně značných skrývek svrchní části půdního horizontu (orniční a podorniční vrstva na zemědělských pozemcích. Předpokládá se přebytek zemin z výkopů v množství 45.332 m^3 a přebytek ornice 1512 m^3, který bude předán majitelům okolních pozemků k využití.

Předpokládá se, že veškeré odpady vzniklé při výstavbě a následně z provozu a činností v celém území budou likvidovány ve smyslu platných právních norem, tj. smluvně zajištěny pro odvoz odborně způsobilou osobou (firmou) na řádně schválenou a odborně provozovanou skládkou s příslušným povolením včetně povolení IPPC (podle zákona 76/2002 Sb., o integrované prevenci v platném znění).

Celkový vliv na půdu, území a geologické podmínky lze **hodnotit jako méně významný až středně významný.**

D.I.4. Vlivy na flóru a faunu, vlivy na ekosystémy

Stavba přeložky je **méně významným** zásahem do **dřevin rostoucích mimo les**. Pro případné vykácení jsou podle aktuálního dendrologického průzkumu (ZÝVAL ET AL., 2007) navrženy:

ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné
- **43 ks** stromů
- **9.717 m^2** ostatních dřevinných vegetačních prvků v různém stupni zápoje

ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné
- **56 ks** stromů
- **6.083 m^2** ostatních dřevinných vegetačních prvků v různém stupni zápoje

Pozemky určené k plnění funkce lesa stavbou dotčeny nebudou

Územní systém ekologické stability je souborem staveb dotčen ve dvou místech:

- **Propojení Rychtářka – Na Roudné** protíná v prostoru přechodu přes řeku Mži biokoridor nadregionálního významu č. K50 v nivě řeky Mže (nivní typ). Jeho skladebnou částí je v místě přechodu lokální biocentrum č. 2008/04, které bylo vymezeno na soutoku řek Mže a Radbuzy v rámci vymezení skladebných částí Regionálního ÚSES Plzeňského kraje (Hájek, Bílek et al. 2005). Kromě segmentů říčních koryt náleží do tohoto biocentra také fragmenty nivy (tzv. náplavky) a rovněž navrhovaná plocha parku se sportovním zařízením, která byla schválena v ÚP města Plzně.
- **Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné.** Na JZ. straně silnice leží v těsném kontaktu s komunikací lokální biocentrum 83c04 (LBC; úsek 0,170-0,270). Tato skladebná část ÚSES na lokální úrovni je však v ÚP města Plzně špatně vymezena a kromě toho je vy-

značena jako nefunkční, což neodpovídá skutečnosti. Přes Alej Svobody musí být v tomto místě a v kolmém směru vytvořeny podmínky pro přechod lokálního mezofilního biokoridoru 83k04, který dále pokračuje po strmém svahu podél Aleje Svobody až ke stávající okružní křižovatce u vjezdu do areálu Fakultní nemocnice. Aktuální stav přítomných biotopů je však možné zařadit do středně stabilního stupně, tzn. že je podmíněně funkční. Lokální biokoridor 83k04 je nezbytné prodloužit dále k SZ, jinak systém zcela ztrácí logiku a své poslání.

V dotčeném prostoru souboru staveb nebyly zjištěny ohrožené druhy rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí nebyly prováděny žádné biologické průzkumy zaměřené na faunu dotčeného území. Antropicky narušované povrchy nebo povrchy pokryté ruderální vegetací nejsou biotopy příliš vhodnými biotopy ohrožených druhů živočichů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Nepředpokládáme tedy výskyt stabilních populací ohrožených druhů živočichů v prostoru dotčeném souborem staveb. Z těchto důvodů lze vliv hodnotit jako **málo významný.**

Z pohledu výše uvedených skutečností lze konstatovat, že **celkový vliv na ekosystémy** v celém širším slova smyslu **málo významný.**

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

D.II.1. Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce

Zásadním vlivem na antropické systémy je hluková zátěž z provozu souboru staveb. Z provedené akustické studie vyplývá:

ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné (v akustické studii označena jako stavba 1)

Protože výpočet akustického tlaku v denní i noční době v referenčních bodech u zástavby prokázal, že ve výhledu (cca do roku 2020) budou hygienické limity překročeny (daný NV 148/2006 Sb.), je navrženo technické řešení ochrany obytných domů.

NÁVRH PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ STAVBY 1

Popis	Umístění	Parametry [m]*	Km
Clona C1	vlevo	výška 2,0m,délka 141m	0,280 – 0,400
Clona C2	vpravo	výška 2,0m, délka 35m	0,515 – 0,560
Clona C3	vpravo	výška 3,0m,délka 25m	0,563 -0,581
Protihlukový val	vpravo	výška 3,0m,délka 84m	0,600 – 0,684
Clona C4	vlevo	výška 2,0m,délka 130m	0,940 – 1,070
Clona C5 - okružka	vpravo	výška 2,0m,délka 24m	
	vpravo	výška 2,5m,délka 12m	
	vpravo	výška 3,3m,délka 24m	

Ve výpočtu byly uvažovány oboustranně pohltivé protihlukové clony (C2,C3) a C1,C4,C5 jednostranně pohltivé.

ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné (v akustické studii označena jako stavba 2)

ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody (v akustické studii označena jako stavba 3)

Protože výpočet akustického tlaku v **úseku okružní křižovatka Na Roudné – okružní křižovatka v Aleji Svobody u severního vjezdu do Fakultní nemocnice** v denní i noční době v referenčních bodech u zástavby prokázal, že ve výhledu (cca do roku 2020) budou hygienické limity překročeny (daný NV 148/2006 Sb.), je navrženo technické řešení ochrany obytných domů.

NÁVRH PROTIHLUKOVÝCH CLON

A. CLONA	kóta terénu	horní kóta clony(začátek)	celková délka (m)	výška (m)	Pozn.
B. C1	309,56 +0,1	311,66	15	2,0	
C2	310,70 + 0,1	313,90	2	3,1	
			12	3,2	
			12	2,7	
			24	3,3	
			14	3,7	
	309,24 + 0,1	312,44	4	3,1	koncový bod
C3	308,10 + 0,1	311,2	40	3,1	
C4	316,33 + 2,2	318,53	3	2,2	
	316.33 + 0,4+3,0	316,17 + 3,0	25	3,0	
	319,6 + 4,4	324,0	8	4,4	
			16	3,6	
	321,87 + 2,0	323,87	10	2,0	koncový bod
C5	310,92	314,92	26	3,9	
	313,77	317,97	14	4,1	koncový bod
C6	313,77	318,07	8	4,2	od terénu
	314,49	318,49	v délce vrat	3,6	
	314,46	318,86	18	4,3	
	315,51	319,31	6	3,8	Vrátka a délka 6m
	316,44	320,24	2,37	3,7	
	316,44	320,74	3	4,2	

Ve výpočtu byly uvažovány oboustranně pohltivé protihlukové clony zařazené podle ČSN EN 1793 –1 do kategorie A2, DLα =4-7 dB, vzduchová neprůzvučnost kategorie B2, DLR = 37dB podle ČSN EN 1793 – 2.

V úseku okružní křižovatka u severního vjezdu do Fakultní nemocnice – Lidická ulice bylo hodnoceno variantní řešení objektu hromadných garáží tak, aby stavba účinně potlačila hlukovou zátěž pavilónů fakultní nemocnice. Výsledné výškové uspořádáním budov všech tří variant bylo optimalizováno tak, aby všechny varianty splnily hygienický limit daný NV 148/2006 Sb.

Dále z provedených výpočtů vyplývá, že u obytných domů v ulici Josefa Lady (akustická studie nepřesně uvádí Lidickou ulici) **budou, za podmínek postavení protihlukových clon v navrhované délce limitní hladiny akustického dané NV 148/2006 Sb. splněny.**

ST 04 – Rekonstrukce ulice Na Roudné, úsek Lipová – okružní křižovatka FN (v akustické studii označena jako stavba 4)

Z provedených výpočtů vyplývá, že pokud nebude ulice Na Roudné zapojena do nového komunikačního systému města, dá se posuzovat samostatně a budou pro ní platit hygienické limity pro „starou zátěž.“ V tomto případě budou hygienické limity dané NV 148/2006 Sb. splněny a nebude nutno venkovní prostor staveb chránit dalšími technickými úpravami.

Z uvedených skutečností lze hodnotit **celkový vliv na antropogenní systémy, jejich složky a funkce jako středně významný** (při respektování navržených technických opatření).

D.II.2. Vlivy na strukturu a funkční využití území

Vlivy stavby na strukturu a funkční využití území byly optimalizovány v procesu územního plánování, který vyústil ve zpracování a schválení aktuální změny ÚP města Plzně k 5.12.2005.

Soubor staveb respektuje tangenciálně radiální strukturu dopravní sítě města Plzně, výrazně ji nemění, pouze doplňuje o nový radiální směr, proto hodnotíme vliv na strukturu území jako **málo významný**.

Změnu funkčního využití krajiny vzhledem, tomu, že záměr v maximální míře využívá a rekonstruuje stávající komunikace a nové trasy situuje do nepříliš intenzivně využívaných území, hodnotíme vliv na funkční využití území jako **málo významný**.

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

Významné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice se nepředpokládají z důvodu minimálního nebo lokálního vlivu na blízké okolí. Dálkové přenosy nebo ovlivnění rozsáhlého charakteru se nepředpokládají. Nepředpokládají se též statisticky zjistitelná změna dopravního zatížení silnic ve Spolkové republice Německo.

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

D.IV.1. Územně plánovací opatření

Vedení souboru staveb „Silniční systém města Plzně v oblast Roudné“ je veden územím, které je pro tento záměr vymezeno v územním plánu města Plzně – výkres I. funkční využití ploch, stav k 5.12.2006. Realizace záměru nevyžaduje žádná další územně plánovací opatření.

D.IV.2. Technická a biologická opatření

Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí byla navržena technická a biologická opatření k eliminaci nebo snížení intenzity identifikovaných vlivů záměru na životní prostředí:

- Vybudovat protihlukové stěny a opatření podle výsledků akustické studie a zpracované projektové dokumentace ve stupni DÚR. Zároveň na před zahájením stavby ověřit měřením aktuální hlukovou situaci v době výstavby souboru staveb po dokončení stavby opětovným měřením zjistit a vyhodnotit účinnost provedených protihlukových opatření a případně protihluková opatření doplnit.

- Podle zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí bude ekologická újma za pokácené dřeviny rostoucí mimo les kompenzována náhradními výsadbami, které je možno realizovat v rámci stavby, projekt vegetačních úprav předpokládá výsadbu:

  ST 01 - Propojení Rychtářka – Na Roudné
  - **103 stromů**
  - **2350 m^2 dřevinných porostů**
  - **650 m^2 keřových porostů**
  - **465 m^2 nízkých půdopokryvných keřů** (do výšky 0,8 m)

  ST 02 - Propojení Alej Svobody- ul. Na Roudné
  - **59 stromů**
  - **1990 m^2 keřových porostů**
  - **392 m^2 nízkých půdopokryvných keřů** (do výšky 0,8 m)

  ST 03 - Objekt hromadných garáží, Plzeň – Alej Svobody
  - **22 stromů**
  - plochy okrasných a nízkých půdopokryvných keřů nejsou ve stupni dokumentace pro územní řízení stanoveny

  ST 04 – Rekonstrukce ulice Na Roudné, úsek Lipová – okružní křižovatka FN
  - **16 stromů**
  - plochy okrasných keřů nejsou ve stupni dokumentace pro územní řízení stanoveny
  - **55 m^2 nízkých půdopokryvných keřů** (do výšky 0,8 m)

- Z důvodu snížení prašnosti na přilehlých komunikacích po dobu výstavby bude zajištěno skrápění terénu v případě velké prašnosti při zemních pracích a důsledná očista vozidel vyjíždějících ze stavby na přilehlé veřejné komunikace. Bezpodmínečně je nutná pravidelná očista přilehlých veřejných komunikací.
- Oddělené shromažďování odpadů (třídění odpadů) a jejich zneškodňování oprávněnými osobami. Významná část výkopových zemin bude uložena přímo na lokalitě v rámci stavebních prací. Ve všech projektových dokumentacích dbát na zpracování části o odpadech a obalech (podle platných právních norem).
- Úprava vymezení skladebných prvků ÚSES. Přes Alej Svobody musí v kolmém směru vytvořeny podmínky pro přechod lokálního mezofilního biokoridoru 83k04, který dále pokračuje po strmém svahu podél Aleje Svobody až ke stávající okružní křižovatce u severního vjezdu do areálu Fakultní nemocnice. Tato skladebná část ÚSES na lokální úrovni je však v ÚP města Plzně špatně vymezena a kromě toho je vyznačena jako nefunkční, což neodpovídá skutečnosti.
- Realizovat chybějící skladebné prvky ÚSES v biokoridoru nadregionálního významu č. K50 v nivě řeky Mže (nivní typ). Jeho skladebnou částí je v místě přechodu lokální biocentrum č. 2008_04 (nefunkční).

D.IV.3. Kompenzační opatření

Zpracovatelé záměru jsou si vědomi, že prosperita a atraktivita prostoru dotčeného záměrem je velmi silně spojena s trvale fungujícím přírodním prostředím v širším území, které navazuje na

vlastní areál. Tuto základní myšlenku – axiom – by měli mít všichni, ať již správní orgány nebo investoři. V řešeném území bude přírodní prostředí návštěvníků vždy spojeno s „pěkným“ lesem, upravenými (tj. udržovanými plochami bezlesí – pole, louky, pastviny), čistou vodou, zajímavou nelesní zelení a příjemnou „oku lahodící krajinou“.

Proto je oprávněné se domnívat, že nejvhodnějším kompenzačním opatřením je vkládat postupně část získaných finančních prostředků do zvýšení ekologické stability lesů, do údržby krajiny, do utváření krajinného obrazu a tím vším podporovat trvale funkční krajinu jako takovou se všemi svými specifickými zvláštnostmi. Návštěvník i obyvatel sice vnímá jednotlivosti, detail, ale s odstupem času si fixuje určitý „obraz“ o území, který je pro něj rozhodující, zda se mu v území líbí či nikoliv. K tomu by měla směřovat veškerá kompenzační opatření, jejichž součástí by měla být rozsáhlá jak technická, tak především biologická opatření.

Vzhledem k tomu, že taková kompenzační opatření přesahují věcně i finančně rozsah projetu silnice II. třídy jsou uvedená kompenzační opatření spíše ve filozofické poloze.

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

Zpracovatelé, při zpracovávání toho Oznámení, si byli vědomi skutečnosti, že v poznání ekologických vztahů, funkcí, biologických informačních toků, synergismu a v daném případě i při posuzování velmi problémové činnosti člověka, kterou je realizovat záměr, který ovlivní či dokonce změní rysy, charakter, funkci a krajinný ráz jednoho sídelního útvaru a navazujícího rozsáhlého území, jako i při posuzování dalších projevů existence života a vývoje životního prostředí jsou značné nedostatky ve znalostech a zkušenostech. Sice jsme jako „člověk - *Homo sapiens sapiens*“ relativně dosti pokročili v poznání přírodních pochodů a souvislostí v životním prostředí, ale současně bychom si měli neustále uvědomovat, že je stále více „věcí“ v přírodě, které neznáme, spíše tušíme než podrobně známe a proto je potřebné tyto „věci“ posuzovat krajně obezřetně a velmi zodpovědně se značnou dávkou skromnosti vůči přírodě.

Řada neurčitostí, náznaků, předpokladů a dalších „mohlo by být“, nebo „je více než pravděpodobné“ vychází ze zkušeností autorů, poněvadž se vždy snažili o značnou předvídavost a velkou obezřetnost vytvářením „katastrofických“ scénářů a hledáním odpovědí a řešení, jak bezprostředního stavu, tak potenciálních možností a situací, které by byly přírodě co nejbližší a příroda by je mohla akceptovat. Tyto skutečnosti se objeví v celé své nahotě právě v souvislosti s např. řešením územních systémů ekologické stability, resp. návrhů či záměrů, která s těmito systémy mohou být v kolizi, podobné to je i při hodnocení krajinného rázu a či ovlivnění jednotlivých biotopů či celých lesních ekosystémů.

Každá dokumentace, studie, oznámení apod. posuzující a hodnotící vlivy na životní prostředí, tato nevyjímaje, má vždy řadu nedostatků, jak ve znalostech, tak i v úrovni posuzování, hodnocení, prognózování a samozřejmě i při stanovování potenciálních rizik. Konkrétní nedostatky jsou de facto v každé dílčí části této dokumentace a zpracovatelé si jsou plně vědomi, že by mohla být zpracována celá řada dalších průzkumů a měření (mj. v delším období). Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí je řešení spíše naznačeno s určitými možnostmi a proto je doporučováno v dalším stupni zpracování příslušné vlivy doplnit o konkrétní údaje a další vlivy a jejich působení vzniklé z nových konkrétních skutečností.

Smyslem oznámení ke zjišťovacímu řízení při posuzování vlivu záměru na životní prostředí pro danou situaci (lokalitu v konkrétním čase a za daných předpokladů uvedených v projektu) by mělo být dostatečné množství, pokud možno objektivních skutečností a informací o záměru

a posuzovaném území. Současně by měla dokumentace Oznámení relativně objektivně posoudit, zda je záměr a možné řešení prakticky uskutečnitelné (s využitím zahraničních zkušeností a podle doporučení odborných organizací a podmínek rozhodnutí správních orgánů), při zohlednění všech nejistot, rizik a pochybností, které by relativně nejméně ovlivnilo životní prostředí a dávalo určité záruky, že toto ovlivnění ani v budoucnu nepovede k trvalému zhoršení některé složky životního prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Variantní řešení záměru není ve stupni dokumentace pro územní řízení zpracováváno a bylo vyhodnoceno v procesu zpracování ÚP města Plzně.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ

F.I.1. **Přehledná situace 1:5 000** z dokumentace „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné - dokumentace pro územní rozhodnutí“, Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 09/2007),

F.I.2. **Fotodokumentace** (12 ks barevných fotografií s popisem) – příloha

F.I.3. **Rozptylová studie. -** TESO Praha, 2007, volná příloha

F.I.4. **Akustická studie**. - Z. Baštýřová, 2007, volní příloha

F.II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Urbanistický rozvoj města Plzně vedl k přetížení dopravního spojení severního předměstí s centrem města, které je odděleno řekou Mží. Kapacita dopravních spojení a jejich zranitelnost havarijními situacemi je limitována počtem mostních objektů (most generála Pattona a most na Jateční ulici). Zároveň soubor staveb sníží dopravní zatížení Karlovarské ulice a části ulice Na Roudné v úseku Lipová ulice – okružní křižovatka u Fakultní nemocnice (navrhovaná křižovatka v ulici Na Roudné).

Z uvedených důvodů je možno hodnotit záměr Silničního systému města Plzně v oblasti Roudné jako významný záměr rozvoje města Plzně.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Z dopravního hlediska navrhovaný soubor staveb na sebe po dokončení převezme zhruba 50% veškeré dopravy projíždějící po stávající Malické ulici a ulici Na Roudné. Po dokončení stavby 02 – Alej Svobody tak vznikne nové spojení centra města Plzně se Severním předměstím a přibude tak alternativní spojení obou lokalit v případě dopravních uzavírek či nehod.

V případě, že bude v budoucnu rozhodnuto o protipovodňové ochraně Roudné, bylo při návrhu komunikace počítáno s možností osazení mobilního protipovodňového opatření bez nutnosti dalšího zasahování do soukromích pozemků.

Při zpracovávání oznámení bylo využito mnohaletých zkušeností zpracovatelů jak od nás, tak i ze zahraničí, jednak při zpracovávání územních plánů, plánů péče chráněných území, zpracovávání územních systémů ekologické stability, posuzování krajinného rázu jak ve velkých aglomeracích, tak i v národních parcích, tak i při posuzování vlivů rozličných staveb a činností na životní prostředí v průmyslových zónách, volné krajině, sportovně rekreačních areálech či chráněných území. Rovněž byly využity mnohaleté praktické zkušenosti v hodnocení a posuzování krajiny a její „údržby“.

Oznámení záměru má upřesnit obsah a rozsah vyhodnocení jednotlivých vlivů na složky životního prostředí v objemu zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí. Záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (územní plán města Plzně). Byla vyřešena kolize se skladebnými prvky územního systému ekologické stability na lokální úrovni. Byla navržena technická a biologická opatření pro snížení vlivu záměru na složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Rovněž je potřebné uvést, že v dalším stupni dokumentace bude třeba detailně rozpracovat další dokumenty (např. projekt náhradních výsadeb a sadovnických úprav pro celé řešené území, revizi vymezení skladebných prvků ÚSES).

H. PŘÍLOHA

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

(viz přílohu na straně 45)

H.II. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU STÁTNÍ SPRÁVY Z HLEDISKA VLIVU NA EVROPSKY VÝZNAMNOU LOKALITU NEBO PTAČÍ OBLAST

(viz přílohu na straně 46)

Datum zpracování : 25. listopadu 2007

Garant zpracování:

Ing. Pavel Musiol,

Poradenské služby v oblasti ekologie včetně provádění studií a projektů, Velhartice 183, 341 42 Kolinec, tel / fax 376 584 636, e-mail: musiol@quick.cz

- oprávněná osoba ke zpracovávání dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a §6 odst. 1 a příloha č.3 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí) a ke zpracovávání posudků hodnotících vlivy stavby, činností a technologií na životní prostředí (§ 9 zákona č. 244/1992 Sb.) **s číslem osvědčení 2893/326/OPVŽP/94**, (podle § 24 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí považuje se oprávněná osoba, která získala osvědčení podle zákona č. 244/1992 Sb. za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.) - MŽP č.j. 4532/OPVŽP/02 ze dne 18.9.2002. Rozhodnutím MŽP č.j. 35532/ENV/06 ze dne 29.5.2006 byla oprávněné osobě prodloužená autorizace podle § 19 cit. zákona do 2.6.2011.

Řešitelský tým:

GeoVision, s.r.o., Chodovická 472/4, Praha 20, pracoviště Částkova 73, 326 00 Plzeň
tel. 377 241 203, e-mail: zyval@geovision.cz

RNDr. Vladimír Zýval

Fotografie :

RNDr. Vladimír Zýval

Ing. Tereza Kunešová

Hlavní inženýr projektu:

Valbek, s.r.o., Radyňská 21, 326 00 Plzeň
tel. 377 446 275, e-mail: malan@valbek.cz

Ing. David Malán

Použité podklady a literatura

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

Baštýřová Z. (2007): Akustická studie. Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné.

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

BÚ ČAV (1987): Regionálně fytogeografické členění ČSR. 1. Vyd. - Academia Praha.

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

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

DEMEK J. ET AL. (1987): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. - Academia Praha.

DOSTÁL. J.: Nová květena ČSSR 1, 2. Academia Praha 1989

DUB O., NĚMEC J. (1969): Hydrologie, TP 34. - SNTL Praha.

FORMAN R.T.T., GODRON M. (1993): Krajinná ekologie. - Academia Praha.

HÁJEK M., BÍLEK O. (2007): Generel regionálního ÚSES Plzeňského kraje.- MS GeoVision Plzeň.

HLAVÁČ V. ET AL. (2001): Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. – AOPK ČR Praha.

HORKÝ J., VOREL I.: Tvorba krajiny. ČVUT Praha 1995

HOVORKA M. (2007): Rozptylová studie na akci Silniční systém města Plzně. – TESO Praha.

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

KUČA K. ET AL. (1996 - 2007): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. – Nakl. Libri Praha.

LÖW J. ET AL. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. - MŽP ČR/Doplněk Brno.

MALÁN D. ET AL. (2007): Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné. Dokumentace pro územní rozhodnutí. – Valbek Plzeň

MÍCHAL I. ET AL. (1991): Územní zabezpečování ekologické stability - teorie a praxe. - MŽP ČR Praha.

MÍCHAL I. A KOL. : Obnova ekologické stability lesů. Academia Praha 1992

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

MUŽÍK J. : Urbanistické metody a urbanistická kritéria pro proces E.I.A. FA ČVUT Praha 1996

NEUHÄUSLOVÁ Z. ET AL. (2001): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Mapa a textová část. - Academia Praha.

ODUM E.P. : Základy ekologie. Academia Praha 1977

OLMER M. ET . KESSL J. (1991): Hydrogeologické rajóny. - VÚV Praha.

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

QUITT E. (1975): Soubor map fyzickogeografické regionalizace ČSR. Klimatické oblasti ČSR 1:500 000. - Geografický ústav ČSAV Brno.

ŘÍHA J. (1994): Metody pro posuzování variant. Informační listy o posuzování vlivů na ŽP v ČR. 7+8/93 - Praha

VANÍČEK I., SCHRÖFEL J.: Životní prostředí (Inženýrské stavby). ČVUT Praha 1995

VELEK O.: Analýza rizik. Řízení rizik. Vnímání rizik. Vyjednávání rizik. Participace občanů v procesu řízení rizik. Informační listy o posuzování vlivů na ŽP v ČR. 9/93 Praha 1993

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

VOJÁČEK K. : Vliv stavební činnosti na životní prostředí. Racionalizační a experimentální laboratoř s.p., studijní podklady a informace k životnímu prostředí č. 5. Praha 1990

VORÁČEK M. A KOL. : Rukověť E.I.A. Hodnocení vlivu na životní prostředí. Praha 1993

ZLATNÍK A. A KOL. : Základy ekologie. SZN Praha 1973

ZLATNÍK A. (1979): Přehled skupin typů geobiocénů původně lesních a křovinných v ČSSR (tabulka).

ZÝVAL VL. ET AL. (2007): Silniční systém v oblasti Roudné. Pedologický průzkum. – MS GeoVision Plzeň.

-- (2006): Posouzení vlivu výstavby obchvatu Roudné na dopravní zatížení komunikační sítě města Plzně“.- DHV ČR, spol. s r.o.

Dílčí informace a podklady z archívů a internetových stránek organizací a firem:

ČESKÁ GEOLOGICKÁ SLUŽBA, GEOFOND, PRACOVIŠTĚ KUTNÁ HORA

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (www.czso.cz)

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

H.I. PŘÍLOHA:

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Magistrát města Plzně, odbor stavebně správní

Škroupova 4, Plzeň

Plzeň, dne: 12.11.2007

Sp.zn.: STAV/4878/07
Vyřizuje: Hana Jirásková
Telefon: 378034111
Fax: 378034102
E-mail: jiraskova@plzen.eu

Vaše č.j. : 01/02044/07/Sa

KM

EČ 253494/07

Magistrát města Plzně, odbor investic — Č. dop.
DOŠLO: 19 -11- 2007 — Zprac.
Č.j. 01/02044/07 — Příloha: — Ukl. zn.

Adresát: Odbor investic MMP, Škroupova 5, 306 32 Plzeň

Věc: vyjádření k silničnímu systému města Plzeň v oblasti Roudné :

Magistrát města Plzně, jako stavební úřad příslušný dle § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, v aktuálním znění (dále jen správní řád) a dle § 6 a § 13 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v aktuálním znění (dále jen stavební zákon), k výše uvedené věci vydává v souladu s § 139 správního řádu a čl. 9d Vyhlášky statutárního města Plzně č. 6/2005 o závazných částech Územního plánu města Plzně následující předběžnou informaci:

Předložená situace řeší komunikační systém v oblasti Rodná. Z územního hlediska konstatujeme, že :
Stavba **D 60** – doplnění komunikačního systému na Roudné
Stavba **D 101** – záchytné parkoviště Rychtářka
Stavba **D 28** - spojení alej Svobody - ulice Na Roudné kolem areálu FN, technická opatření podél aleje Svobody pro ochranu areálu FN před hlukem a exhalacemi, včetně technických opatření
jsou vyhlášeny jako veřejně prospěšné stavby (VPS) a jsou zaneseny do územního plánu. Ostatní záměry jako jsou rekonstrukce ulice Na Roudné, pěší propojení k Luční ulici a další s VPS souvisejí, ale nelze jako stavby takové označit. O těchto záměrech je možno uvažovat pokud splní požadavky kladené na stavby v aktivní zóně záplavového území.

Ing. Jiří Balihar
vedoucí odboru stavebně správního
Magistrátu města Plzně

Obdrží:
Odbor investic MMP, Škroupova 5, 306 32 Plzeň

H.II. PŘÍLOHA:

- Vyjádření příslušného orgánu státní správy z hlediska vlivu záměru na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

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

VÁŠ DOPiS ZN.: OI/02043/07/Sa
ZE DNE: 31. 10. 2007
NAŠE ZN.: ŽP/13933/07

VYŘIZUJE: Mgr. Jiří Hanzlík
TEL.: 377195347
FAX: 377195393
E-MAIL: jiri.hanzlik@kr-plzensky.cz

DATUM: 5. 11. 2007

Magistrát města Plzně č. dep. -4-
DOŠLO: - 7 -11- 2007 Zprac.
Ukl. zn.

Magistrát města Plzně
Odbor investic
Náměstí Republiky 1
306 32 Plzeň

EC: 243818/2007

Věc: „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné" – závazné stanovisko k záměru podle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako správní úřad věcně příslušný dle ust. § 77a odst. 3 písm w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon") vydává po provedeném řízení, na základě žádosti Magistrátu města Plzně, odboru investic (075370), Náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň, podle § 45i odst. 1 zákona toto

s t a n o v i s k o :

Výše uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Stanovisko vydané podle § 45i odst. 1 zákona je závazným stanoviskem podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Jde o úkon učiněný správním orgánem na základě zákona, který není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

Odůvodnění:

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

KRAJSKÝ ÚŘAD
Plzeňského kraje
odbor životního prostředí
/ ②

Ing. Emilie Kočandrlová
vedoucí oddělení ochrany přírody

MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ

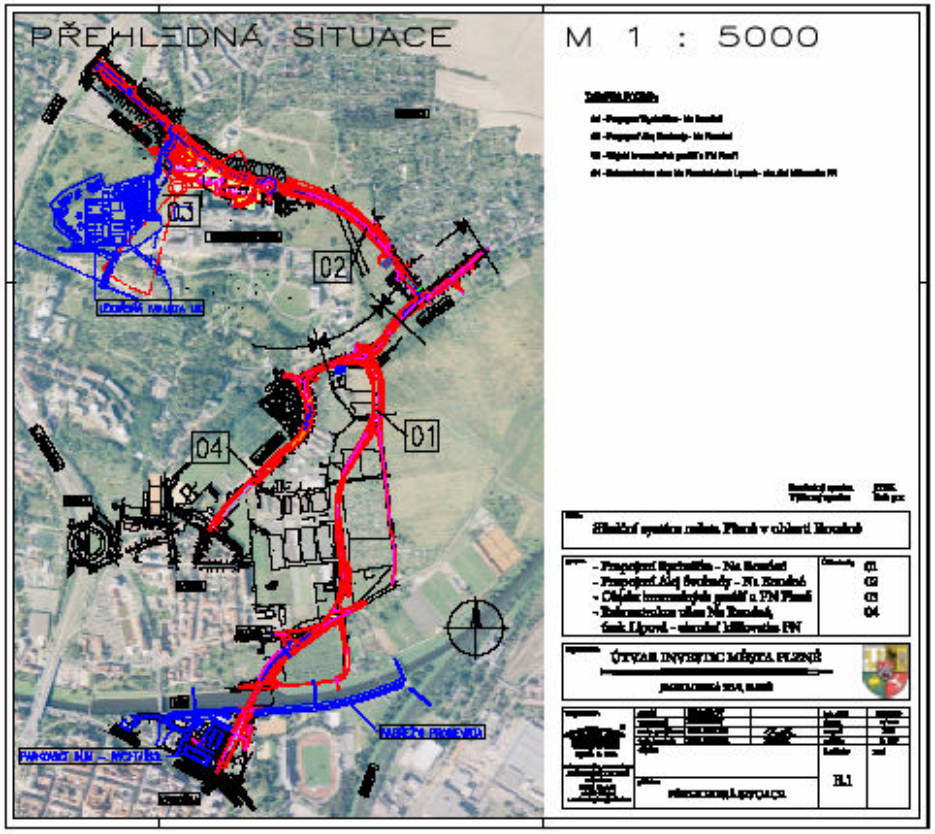
F.I.1. Přehledná situace 1: 5 000 z dokumentace „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“, Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 09/2007),

F.I.2. Fotodokumentace

F.I.3. Rozptylová studie (volná příloha)

F.I.4. Akustická studie (volná příloha)

F.I.1. Přehledná situace (zmenšeno) z dokumentace „Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné“, Valbek s.r.o., středisko Plzeň, 09/2007),



F.I.2. Fotodokumentace

Pohled 1: Pohled na počátek stavby ST01 – Propojení Rychtářka ulice Na Roudné. Komunikace bude napojena na stávající křižovatku. Areál zařízení staveniště v pozadí bude demolován a dřevinná vegetace vykácena. V prostoru současného parkoviště Na Rychtářce se předpokládá výstavba parkovacího domu (není součástí popisovaného souboru staveb).

Pohled 2: Pohled na prostor jižní opěry mostu přes Mži. Předpokládá se úprava nábřeží jako promenáda (záměr není součástí popisovaného souboru staveb). Cyklotrasa navrhovaná po nábřeží bude převedena mostem přes řeku Mži.

Pohled 3: Pohled na prostor severní opěry mostu přes Mži. Mostní objekt respektuje současnou protipovodňovou úpravu břehu.

Pohled 4: Pohled na část nivy řeky Mže přiléhající k říčnímu korytu. Plocha zelinářského pole dlouhodobě leží ladem a pokryty porosty ruderální vegetace s převahou nitrofilních druhů – kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), bez černý (*Sambucus nigra*).

Pohled 5: Výstavba komunikace vyvolá demolici stávajících skleníků a zábor zahrádek v nivě řeky Mže. Pohled z Luční ulice, která bude napojena na navrhovaný soubor staveb úrovňovou křižovatkou. Zároveň bude napojena projektovaná cyklotrasa v Luční ulici.

Pohled 6: Pohled na prostor výstavby okružní křižovatky v ulici Na Roudné, kterou bude napojen též jižní vjezd do areálu fakultní nemocnice. Fragmenty alejového doprovodu a náletové dřeviny budou vykáceny.

Pohled 7: Pohled na ukončení úseku rekonstrukce ulice Na Roudné z prostoru budoucí křižovatky s prodloužením Aleje Svobody. Při rekonstrukce budou respektovány alejové stromy podél levé strany komunikace.

Pohled 8: Pohled na prostor výstavby prodloužení Aleje Svobody, z budoucí křižovatky s ulicí Na Roudné. Obytná zástavba po pravé straně bude ochráněna protihlukovou stěnou.

Pohled 9: Pohled na ulici Na Roudné z prostoru výstavby křižovatky s prodloužením Aleje Svobody.

Pohled 10: Pohled na ulici Na Roudné na začátku rekonstruovaného úseku od Lipové ulice. Při rekonstrukci bude respektována alej jasanů po levé straně ulice.

Pohled 11: Pohled Alej Svobody z místa jejího budoucího prodloužení. Ulice bude upravena dvoupruhová, její prodloužení bude napojeno na stávající okružní křižovatku před severním vjezdem do Fakultní nemocnice.

Pohled 12: V místě stávajícího parkoviště před Fakultní nemocnicí bude postaven objekt hromadných garáží, který zároveň hlukově odstíní budovu Fakultní nemocnice od hlukové zátěže z komunikace.