

Olišanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: 224 22 71 68
fax: 224 23 03 16
faxmodem: 2670 943 64
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, SPRÁVA PRAHA			
STŘEDISKO	202 - SILNIC A DÁLNIC	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. JOSEF FIDLER		
VEDOUcí STŘEDISKA	ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. HANA STAŇKOVÁ <i>Staněk</i>	ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D. <i>Hladká</i>	ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D. <i>Hladká</i>		
REGION Příbram	KRAJ STŘEDOČESKÝ	MÚ PŘÍBRAM	ÚČEL	
<p align="center">Silnice I/18, Příbram - jihovýchodní obchvat Oznámení dle §6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí</p>			oznámení dle zákona č.100/2001Sb.	
			DATUM	03/2006
			ČÁST	PŘÍL. 1

Silnice I/18 Příbram, jihovýchodní obchvat

Oznámení

**dle §6 zákona č.100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí**

březen 2006

Zhotovitel:

SUDOP Praha a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Oprávněná osoba:

Ing.Kateřina Hladká, Ph.D.

267094115

držitelka osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/01 Sb., č.osvědčení 10606/ENV/06

A.	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	3
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	3
B.I.	Základní údaje.....	3
B.I.1.	Název záměru	3
B.I.2.	Kapacita (rozsah) záměru.....	3
B.I.3.	Umístění záměru	4
B.I.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	4
B.I.5.	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	6
B.I.6.	Stručný popis technického a technologického řešení záměru.....	6
B.I.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	8
B.I.8.	Výčet dotčených územně samosprávných celků	9
B.II.	Údaje o vstupech	9
B.II.1.	Půda	9
B.II.2.	Voda.....	11
B.II.3.	Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	11
B.III.	Údaje o výstupech.....	12
B.III.1.	Ovzduší	12
B.III.2.	Odpadní vody.....	13
B.III.3.	Odpady	14
B.III.4.	Hluk a vibrace.....	18
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	22
C.I.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	22
C.I.1.	Územní systém ekologické stability.....	22
C.I.2.	Zvláště chráněná území.....	23
C.I.3.	Významné krajinné prvky	23
C.I.4.	Krajinný ráz.....	23
C.I.5.	Voda.....	25
C.I.6.	Půda	27
C.II.	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	28
C.II.1.	Ovzduší a klima	28
C.II.2.	Voda.....	29
C.II.3.	Půda a horninové prostředí	31
C.II.4.	Fauna a flóra.....	37
C.II.5.	Kulturní památky	40
D.	ÚDAJE O VLIVĚCH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	41
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	41
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo	41
D.I.2.	Vlivy na ovzduší	41
D.I.3.	Vlivy na vodu	42
D.I.4.	Vlivy na půdu	43
D.I.5.	Vlivy na floru a faunu	46
D.I.6.	Vlivy na hlukovou situaci.....	47
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	47
D.II.1.	Zdraví obyvatelstva.....	47
D.II.2.	Ovzduší	47
D.II.3.	Voda.....	48
D.II.4.	Půda	48
D.II.5.	Flora a fauna.....	48
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	48
D.IV.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	48
D.V.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	50
E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	51
F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	52
F.I.	Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	52
F.II.	Další podstatné informace oznamovatele	52
G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	52
H.	PŘÍLOHA.....	54

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Praha

2. IČ: 65993390

3. Sídlo: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Praha
Dukelských hrdinů 34
170 00 Praha 7

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

ing. Václav Čermák
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Praha
Dukelských hrdinů 34
170 00 Praha 7
tel. 318 626 602

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru

Silnice I/18 Příbram, jihovýchodní obchvat

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr výstavby Silnice I/18 Příbram, jihovýchodní obchvat se skládá ze dvou úseků:

- I. úsek spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v kategorii S 11,5/70 v délce 4,0km.
- II. úsek stavby představuje propojení od I/66 na stávající komunikaci I/18 před obcí Bohutín a je navržen v kategorii S 9,5/70 v délce 5,7km.

Vzhledem k tomu, že zpracovatel oznámení měl pochybnosti o zařazení záměru do příslušné kategorie podle přílohy č.1 zákona č.100/2001Sb. bylo v souladu s §23 zákona zažádáno MŽP o vyjádření.

Na základě uvedeného vyjádření ze dne 23.11.2005 bylo sděleno, že záměr resp. jeho I. úsek, naplňuje dikci 9.1 kategorie II přílohy č.1 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č.93/2004Sb., a je proto nutné záměr posoudit dle cit. Zákona. Viz příloha č.1

Předmětem zjišťovacího řízení dle §7 zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je novostavba silnic o šíři větší než 10m. Záměr je podle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), kde je uvedeno pod bodem č.9.1.:

9.1. *Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10m (záměry neuvedené v kategorii I) nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pružích delších než 500m.*

B.I.3. Umístění záměru

Kraj:	Středočeský
Obec:	Příbram
Katastrální území:	Brod u Příbramě Háje u Příbramě Příbram Dubno

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

Jihovýchodní obchvat Příbrami je navržen v :

- I. úseku – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v kategorii S 11,5/70 v délce 4,0km.

První úsek výstavby jihovýchodního obchvatu Příbrami silnice I/18 je veden od stykové křižovatky – se zřízením odbočovacích pruhů vlevo na obou komunikacích - s komunikací I/66 levostranným obloukem o $R = 600$ m, pomocí pravostranného oblouku o $R = 650$ m prochází mezi poddolovaným územím v okolí jámy č. 6, dále pokračuje nadjezdem v km 1,52079 přes III/11812 a levostranným obloukem o $R = 2\ 400$ m ke křižovatce se silnicí II/118 v km 2,82295. Křižovatka II/118 a I/18 je navrhována jako průsečná, s odbočovacími pruhy vlevo na hlavní komunikaci (I/18). Komunikace I/18 dále v přímé pokračuje až k Nové Hospodě, kde se v km 3,39287 na I/18 připojuje místní komunikace (MK) - styková křižovatka. Na hlavní komunikaci I/18 nejsou zřízeny odbočovací pruhy, nepředpokládá se totiž, že by v tomto místě byl silnější proud odbočujících vozidel. Za křižovatkou je I/18 pomocí dalšího levostranného oblouku o $R = 820$ m vedena okolo čtvrti Nová Hospoda, kde se v km cca 3,9 pravostranným obloukem o $R = 350$ m napojuje na stávající komunikaci a v její stopě je I/18 vedena až do křižovatky. Na tento oblouk navazuje oblouk o poloměru $R = 150$ m, který ústí do křižovatky. Konec prvního úseku výstavby je v místě staničení km 4,071 31. Úsek stávající komunikace - která je ve stejné stopě, jako I/18 - bude zrušen, nahradí ji komunikace obchvatu I/18, potřebné rozšíření pro I/18 bude provedeno vlevo, odbočovací pruh vlevo (do centra) bude taktéž posunut doleva od osy. V tomto úseku, kde jsou navrženy směrové oblouky o $R = 350$ m a $R = 150$ m se rovněž doporučuje snížit návrhovou a jízdní rychlost, aby nebyl překročen max. příčný sklon komunikace.

Celková délka komunikace I. úseku výstavby je 4 071,305 m.

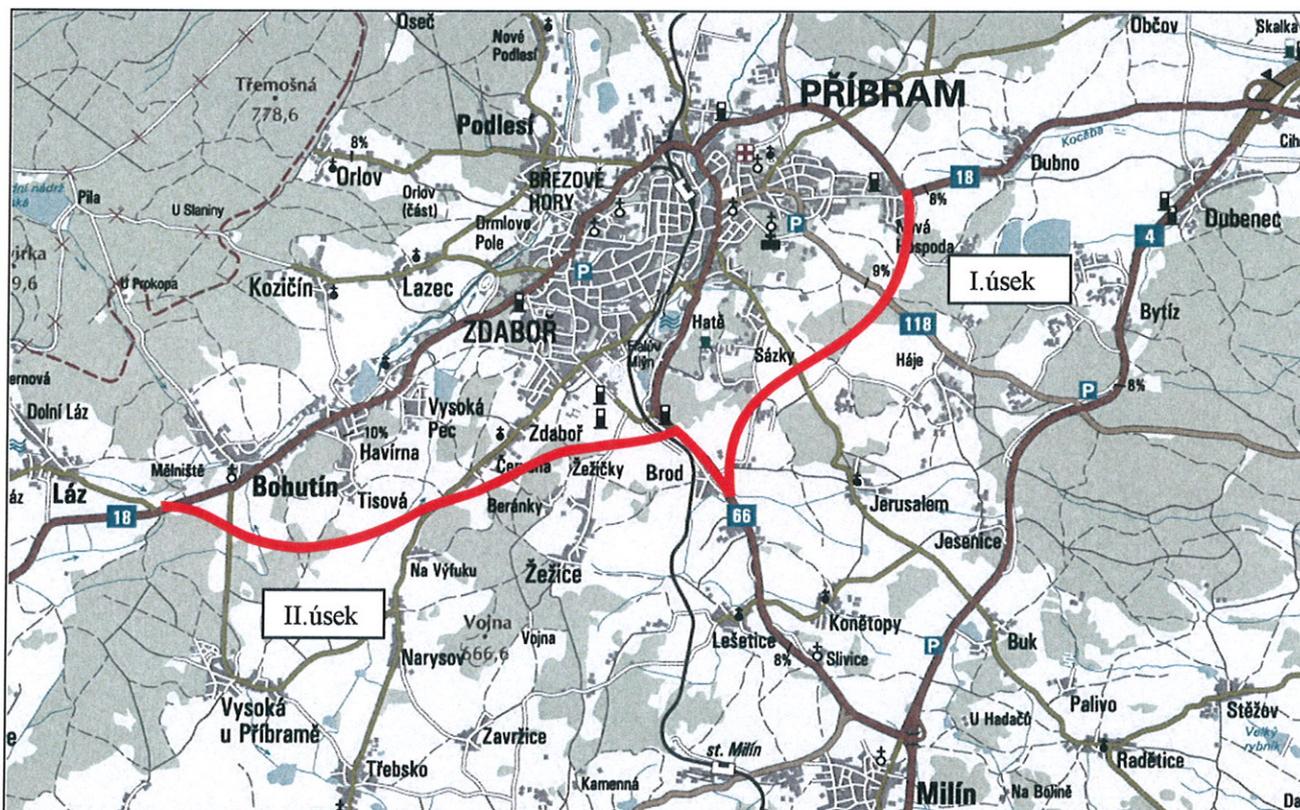
Navazující stavby

II. úsek výstavby

Druhý úsek výstavby bude probíhat od stávající komunikace I/18 na konci obce Bohutín, zde se odpojí pravostranným obloukem o $R = 650$ m a v km 0,70408 je navržena úrovnňová křižovatka s komunikací III/1914 a stávající I/18. Na hlavní komunikaci jsou opět navrženy odbočovací pruhy vlevo. Komunikace dále pokračuje úsekem přímé a následně levostranným obloukem o $R = 650$ m, další přímou, pravostranným obloukem o $R = 800$ m až ke křižovatce s III/1914 v km 3,16182. Na hlavní komunikaci jsou opět navrženy pruhy pro odbočení vlevo v obou směrech. Komunikace je vedena levostranným obloukem o $R = 850$ m a přímou a pravostranným obloukem o $R = 450$ m až do km 4,58576, kde je uvažováno s křižovatkou podle územního plánu. V tomto bodě napojení by ve výhledu měla být zbudována MK, jako

další přivaděč dopravy z centra Příbrami na obchvat. Tento pravostranný oblouk je nejmenším směrovým obloukem trasy. Před touto křižovatkou, v km 4,51789, se nachází Florentinská štola, přes kterou obchvat I/18 přechází. Přechod přes tuto štolu je mírně problematický. Musí se uvažovat se speciální úpravou komunikace v tomto místě (návrhem je např. zbudování mostního objektu aj.). Na konec pravostranného oblouku navazuje ihned levostranný oblouk o $R = 500$ m. V km 5,36163 je navržena průsečná křižovatka, opět s levými odbočovacími pruhy na hlavní komunikaci. Na levostranný oblouk navazuje přímo až ke konci stavby II. úseku. V km 5,65299 je umístěn mostní objekt přes trať. Na konci stavby, tedy v km 5,79806 obchvat I/18 tvoří stykovou křižovatku s I/66. Opět jsou navrženy levé odbočovací pruhy pro obě komunikace.

Celková délka komunikace ve II. úseku stavby je 5 798,056 m.

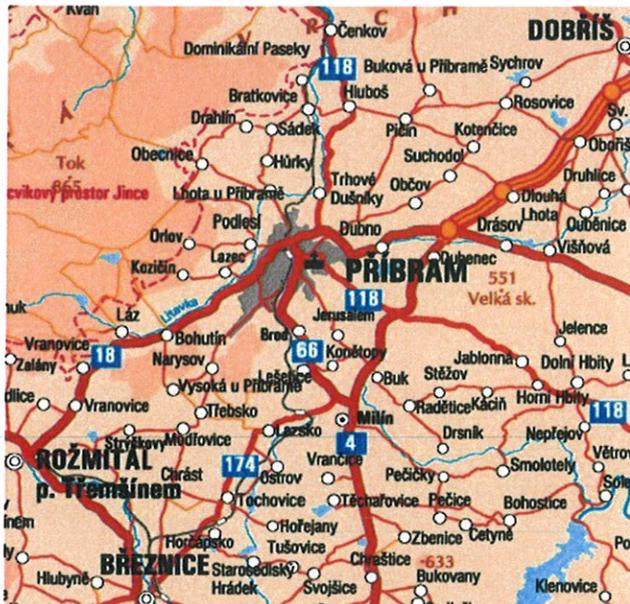


Schematický náčrt stavby připravovaného obchvatu s napojením na městské vztahy.

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

Silnice I/18 tvoří na území Středočeského regionu důležité napojení města Příbram na významnou rychlostní komunikaci R4 (I/4), v regionálním pojetí pak spojnici okresů Příbram a Benešov. Je vedena od města Rožmitál pod Třemšínem, kde se napojuje na silnici I/19, přes Příbram, dále křížuje silnici R4, přes Sedlčany s konečným napojením na silnici I/3 v okrese Benešov.

Průtah Příbramí silnicí I/18 je veden severovýchodním obchvatem, dále pak severozápadní částí města a pokračuje přes Březové Hory ve směru na Rožmitál pod Třemšínem. Takovéto vedení trasy, zejména přes Březové Hory, není v současnosti nejvhodnější z pohledu vedení těžké nákladní dopravy (ať se jedná o tranzitní nebo zdrojovou/cílovou, která má ve městě silné zastoupení). Jedná se totiž o poddolované území, které zůstalo po vyčerpání surovinových zdrojů a ještě donedávna mělo omezeno přejezd vozidel nad 3,5t. Jejich trasa byla proto přeměrována přes obec Vysoká u Příbramě s napojením na I/18 za Bohutínem. Toto omezení však s sebou neslo i značná negativa. Nákladní tranzitující doprava přeměrována na objížďku však zatěžovala průjezd centrální částí města, která se v současnosti už i tak blíží ke svému kapacitnímu maximu. Průjezd popsanou objížďnou trasou byl vysoce nepřijatelný také pro obyvatele zainteresovaných obcí. Nevyhovující šířkové vedení místních silnic, častokrát bez chodníků pro pěší, bylo pro obyvatele obcí nebezpečné.



V současné době je průjezd silnice I/18 Březovými Horami opětovně zpřístupněn. Avšak šířkové uspořádání komunikace v této části města také neumožňuje komfortní převedení dopravních vazeb těžké nákladní dopravy. Jihovýchodní obchvat by měl výše popsané skutečnosti odstranit a v budoucnu nejen přenášet tranzitní vazby, ale rovněž poskytovat obyvatelům města možnost komfortní obsluhy jižní části Příbrami. Zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy na řešeném úseku relevantnost celého projektu ještě zvyšuje.

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

I. úsek výstavby

Směrové poměry

Byly popsány v kapitole B.I.4.

Sklonové poměry

Sklonové poměry trasy jsou navrženy tak, aby byl dodržen max. podélný sklon pro komunikaci I. třídy v kategorii 11,5/70, tzn. 6,5%. Maximální sklon na trase dosahuje hodnoty 5,87 %, nejmenší pak 0,39 %.

Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky v souladu s ČSN 736101. Minimální údolnicový - vyduť oblouk je $R = 5\,300$ m a vypuklý výškový oblouk je $R = 5\,500$ m.

Sklonové a směrové poměry vyhovují rozhledovým poměrům na zastavení.

Ostatní objekty na trase

Stavba I. úseku komunikace I/18 si vyžádá úpravu některých přilehlých komunikací, zejména v místě křížení.

První výraznější úpravou je úprava I/66 (po celé délce), v místě křižovatek bude zřízen odbočovací pruh vlevo a dojde k výměně krytu vozovky.

Další úprava je navržena v km 1,52079, kde I/18 mimoúrovňově kříží III/11812. Kvůli zachování podjezdné výšky pod mostním objektem je nutné změnit výškové řešení III/11812, musí tedy dojít k zahloubení této komunikace.

V km 2,82295, v místě křižovatky I/18 a II/118, bude nutné přizpůsobit silnici II. třídy tak, aby vyhovoval úhel křížení obou komunikací. Změní se směrové i výškové vedení této komunikace a to v navržené délce cca 730 m.

V km 3,39287 je umístěna další křižovatka, která vyžaduje více úprav. První úpravou je přerušování stávající komunikace v místě obchvatu. Část blíže ke čtvrti Nová Hospoda se zde zaslepí, zajistí se tím dopravní obsluha přilehlých obytných domů, druhá část (od učiliště) je napojena do již zmíněné křižovatky – úpravou směrových i sklonových poměrů - změna komunikace v délce 350 m. Stávající komunikace (ulice Polní) okolo obytných domů zůstane, pouze na jejím konci se z důvodů zachování průjezdu pro hasiče, popeláře zbuduje průjezd do ulice U Zahrádek. Protože se zbudováním obchvatu I/18 přerušuje obslužná komunikace do areálu firmy Mazda, doporučuje se přeložit vjezdovou komunikaci a zaústit ji do MK u křižovatky v km 3,39287.

Vlivem výstavby obchvatu je nutné také přeložit polní cestu v km 1,80000 – 2,60000, tedy v délce cca 800 m.

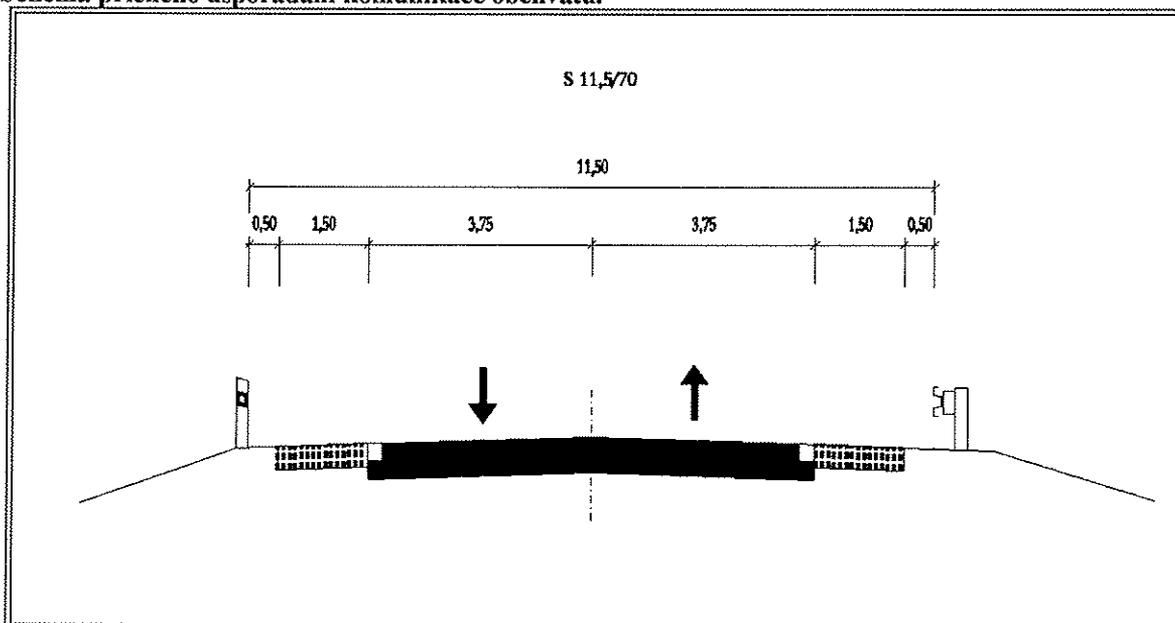
V souběhu s komunikací I/18 jsou vedeny i inženýrské sítě - jedná se o VVN a plyn. Předpokládá se, že dojde k případným úpravám tras těchto sítí. Podrobné řešení bude navrženo v dalším stupni dokumentace. Náklady na tyto úpravy jsou v propočtu zahrnuty odhadem.

Šířkové uspořádání navrhované komunikace jihovýchodního obchvatu I/18 prvního stavebního úseku odpovídá normě ČSN 73 6101, požadované kategorie 11,5 m/70. To znamená volná šířka 11,50 m mezi zabezpečovacími zařízeními (směrový sloupek nebo ocelové svodidlo) a návrhová rychlost 70km/h.

Příčné uspořádání je následující:

Základní kategorie silnice – bez odbočovacích pruhů		
jízdní pruhy	(2x3,75 m)	7,50 m
zpevněná krajnice	(2x 1,50 m)	3,00 m
nezpevněná krajnice	(2x 0,50 m)	1,00 m

celkem volné šířky		11,50 m

Schema příčného uspořádání komunikace obchvatu.**Konstrukce vozovky**

Silniční vozovka na obou úsecích stavby je navržena jako netuhé konstrukce tloušťky 450 mm. Posouzení konstrukce vozovky vycházelo z denního zatížení k roce 2037 dle prognózy dopravního zatížení. Z tohoto počtu nákladních vozidel v obou směrech byla navržena konstrukce vozovky v souladu s TP 78 dle kat. listu NN403 pro podkladní vrstvu z KSC I v tloušťce 450 mm.

Skladba konstrukce v tloušťce 450 mm je navržena:

- asfaltový koberec střednězrný	AKM II	40 mm
- mastixový modifikovaný		
- obalované kamenivo	OKS I	90 mm
- kamenivo zpevněné cementem	KSC I	120 mm
- mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm
minimální tloušťka konstrukce		450 mm

Povrch nezpevněných krajnic bude opatřen vrstvou šterkodrti (0-32) v tl. 0,10 m.

Intenzity dopravy pro rok 2030

Komunikace úsek	Počet vozů za 24 hod.		
	OA	LNA	TNA
kříž. s I/66 u Brodu - kříž. s III/11812	15033	1231	1253
kříž. s III/11812 - kříž. s II/118	11036	1201	1372
kříž. s II/118 - kříž. s MK na Bytíz	12522	1201	1372
kříž. s MK na Bytíz - kříž. s I/18 u N.Hospody	10006	1201	1372

- OA - osobní auta
LNA - lehká nákladní auta
TNA - těžká nákladní vozidla a autobusy

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaný termín zahájení výstavby: zahájení stavby 2013
konec stavby 2015

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Vyšší územně správní celky

Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

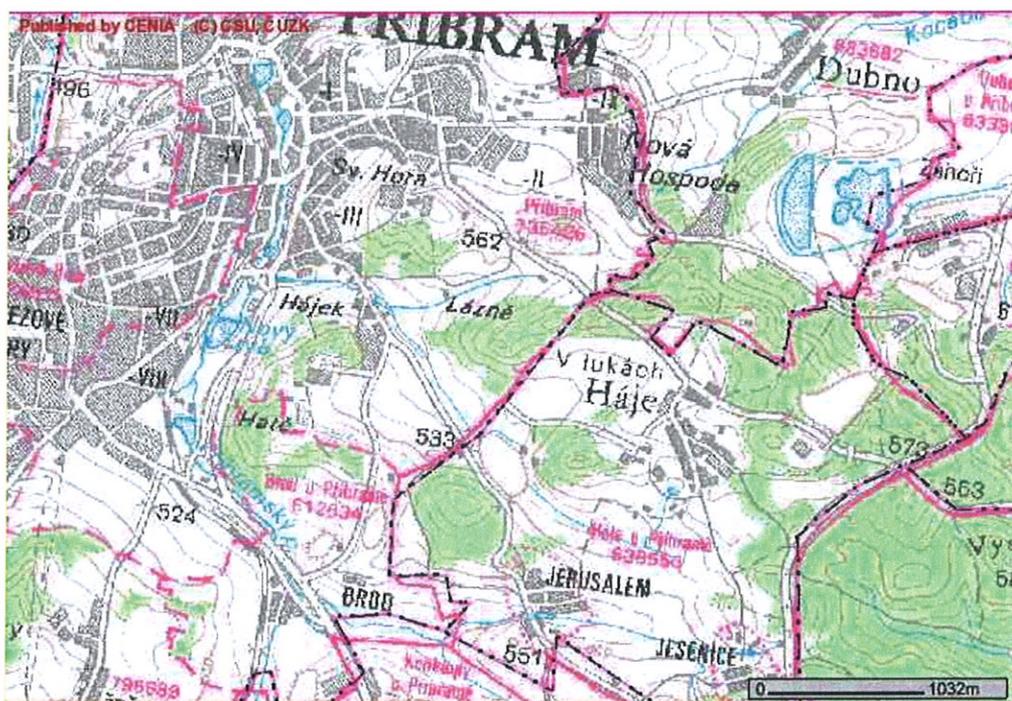
Kód kraje: 02
Kód NUTS: CZ021

Obce

Příbram Kód okresu: 3211
Dubno Kód obce: 033685
Háje Kód obce : 036552

Osada:

Brod
Příbram IX – Nová Hospoda



Správní členění stavby.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Zemědělská půda obecně je rozčleněna na základě bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) do tříd ochrany zemědělské půdy. Tyto třídy ochrany vymezuje metodický pokyn MZP čj. OOLP/1067/96 ze dne 1.10.1996. Dle tohoto rozdělení jsou pro zemědělskou výrobu nejcennější půdy v I. a II. třídě ochrany.

Předpokládaný trvalý zábor zemědělského půdního fondu předmětné stavby činí cca 11 ha v k.ú. Příbram, Brod, Háje, Dubno. V příložené mapové příloze 2 je proveden zákres BPEJ dotčeného území. Tento podklad je poskytnut na základě licenční smlouvy VUMOP Praha. Jsou zastoupeny BPEJ uvedené v následující tabulce, vč. staničení komunikace.

Seznam BPEJ.

BPEJ	staničení
5 38 15	začátek stavby – 0,36
5 38 15	0,52 – 0,72
5 38 15	0,83 – 1,22
5 26 14	1,22 – 1,32
5 47 12	1,32 – 1,42
5 47 00	1,42 – 1,69
5 47 12	1,69 – 1,80
5 37 15	1,80 – 2,07
5 27 04	2,07 – 2,42
5 27 11	2,70 – 2,82
5 26 11	2,82 – 3,00
5 48 11	3,00 – 3,08
5 26 11	3,08 – 3,22
5 48 11	3,22 – 3,48
5 27 11	3,58 – konec stavby

Charakteristiky půd dle HPJ

BPEJ	Třída ochrany	Charakteristiky půd dle HPJ (hlavní půdní jednotky)
5 26 11	II.	Kambizemě modální eubazické a mezobazické na břidlicích, převážně středně těžké, až středně skeletovité, s příznivými vláhovými poměry
5 26 14	III.	
5 27 04	V.	Kambizemě modální eubazické až mezobazické na pískovcích, drobách, kulmu, brdském kambriu, flyši, zrnitostně lehké nebo středně těžké lehčí, s různou skeletovitostí, půdy výsušné
5 27 14	V.	
5 48 14	V.	
5 27 11	IV.	
5 37 15	V.	Kambizemě litické, kambizemě modální, kambizemě rankerové a rankery modální na pevných substrátech bez rozlišení, v podorniči od 30 cm silně skeletovité nebo s pevnou horninou, slabě až středně skeletovité, v ornici středně těžké lehčí až lehké, převážně výsušné, závislé na srážkách
5 38 15	V.	Půdy jako předcházející HPJ 37, zrnitostně však středně těžké až těžké, vzhledem k zrnitostnímu složení s lepší vododržností
5 47 00	II.	Pseudogleje modální, pseudogleje luvické, kambizemě oglejené na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké, ve spodině těžší až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření
5 47 12	IV.	
5 48 11	IV.	Kambizemě oglejené, rendziny kambické oglejené, pararendziny kambické oglejené a pseudogleje modální na opukách, břidlicích, permokarbonu nebo flyši, středně těžké lehčí až středně těžké, bez skeletu až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému, převážně jarnímu zamokření

Kontaminace půd ve smyslu příslušné vyhlášky nebyla v rámci předchozích stupňů projektové přípravy zjišťována. Maximálně přípustné hodnoty obsahu rizikových prvků a ukazatele znečištění zeminy na půdách náležejících do zemědělského půdního fondu v půdách stanovuje vyhláška MŽP č. 13/1994 Sb., o podrobnostech ochrany zemědělského půdního fondu, (příloha 1 a 2). Předmětný průzkum a jeho vyhodnocení bude součástí DÚR dle požadavků orgánů ochrany ZPF.

Lesní půdní fond (LPF)

Posuzovaný záměr se v dílčích částech dotkne také pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPLF). Pozemky určené k plnění funkce lesa jsou podle § 3 odst.1 a) zákona č.289/1995 Sb., o lesích, pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky, na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů.

V rámci stavby komunikace se předpokládá zábor LPF cca 23 875m².

LPF	staničení
les	2,42 – 2,70
les	3,48 – 3,57

B.II.2. Voda

Pitná voda

Po dobu výstavby bude nutné zajistit zásobování pitnou vodou pro pokrytí potřeby stavebních čet. Čerpání podzemní vody se neplánuje.

Potřebu vody pro sociální zařízení staveniště je možné odhadnout až na základě počtu a nasazení pracovníků na jednotlivých stavebních oddílech. Podle vyhlášky MZd. 428/2001 Sb. bude třeba zajistit následující kapacitu vody pro sociální účely:

- pro pití 5l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování 120 l/osobu a směnu

Technologická voda

Potřeba technologické vody při výstavbě se vztahuje zejména na tyto činnosti:

- výroba betonové směsi
- ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí

Stávající stupeň přípravy dokumentace stavby neřeší potřebu ani zdroj vody pro účely stavebních technologií. Převážná část požadovaného objemu betonové směsi bude na staveniště dopravována v domíchávačích z místa výroby. Přímá potřeba provozní vody při výstavbě může být pokryta dovozem v cisternách.

Provoz

Provoz komunikace nevyžaduje žádnou trvalou potřebu a tudíž ani odběr vody pro provozní účely. Nárazová potřeba pro kropení povrchu komunikace a pro kropení zeleně na svazích násypů a zářezů bude zajišťována dovozem vody mobilními autocisternami správce komunikace.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie

V průběhu výstavby bude potřeba odběru elektrické energie zajištěna napojením na stávající rozvodnou síť v rámci areálu zařízení staveniště.

Vstupní suroviny

Při realizaci stavby vzniknou nároky na vstupní suroviny, jedná se především o jednorázový odběr následujících druhů materiálů:

- kamenivo a štěrkopisky
- cement a přísady do betonů
- materiál pro kryt vozovky
- ocel (výztuž, svodidla, sloupky)
- prefabrikáty (odvodnění)
- materiál na protihlukové stěny

Bilance zemních prací

Do zemních prací byly započítány také přeložky ostatních komunikací ovlivněné stavbou obchvatu:

TRASA	Výkop	Násep
JV obchvat I/18 I. úsek stavby	154 175 m ³	56 165 m ³
II/118	4 105 m ³	11 015 m ³
MK Nová Hospoda	1 615 m ³	2 815 m ³
III/11812	10 450 m ³	10 m ³
celkem	170 345 m³	70 005 m³

Z bilance výkopů a násypů tedy vyplývá přebytek zemin nebo rozvolněných skalních hornin ve výši cca 100 340 m³, které nebudou zužitkovány v rámci předmětné stavby. Uvedený přebytek výkopového materiálu bude přednostně nabídnut stavebním firmám, k rekultivačním účelům a pro další využití, aby nebylo nutné jej uložit na skládku odpovídající kategorie.

Celková spotřeba bude specifikována v dalším stupni projektové dokumentace. Bilance zemin bude upřesněna dle výsledků inženýrsko-geologického průzkumu v trase komunikace.

Následující tabulka udává orientační množství jednotlivých druhů konstrukčních materiálů použitelných pro předmětnou stavbu.

konstrukční vrstvy vozovky	
asfaltový koberec střednězrný 40mm	1840m ³
obalované kamenivo 90mm	4140m ³
kamenivo zpevněné cementem 120mm	5520m ³
mechanicky zpevněná zemina 200mm	9200m ³

Druh a množství surovin potřebných k výstavbě komunikace budou podrobněji specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1.Ovzduší

Bodové zdroje znečišťování ovzduší

V průběhu stavby ani provozu nebudou provozovány žádné významné bodové zdroje znečišťování ovzduší.

Plošné zdroje znečišťování ovzduší

Po dobu výstavby budou krátkodobě jako plošné zdroje znečišťování ovzduší působit skládky sypkých materiálů a vlastní plochy zařízení staveniště. Emitovanými škodlivinami budou především tuhé látky (prach), případně spaliny produkované motory stavebních strojů. Během provozu se působení plošných zdrojů znečišťování ovzduší nepředpokládá.

Liniové zdroje znečišťování ovzduší

Automobilový provoz na obchvatu bude po uvedení do provozu působit jako významný liniový zdroj znečišťování ovzduší. Automobilová doprava produkuje vzhledem k různým typům spalovacích motorů široké spektrum škodlivin, z nichž nejvýznamnější jsou:

- oxidy dusíku NO_x
- oxid uhelnatý CO
- uhlovodíky C_xH_y
- olovo Pb
- ozon O_3
- poletavý prach PP
- oxid siřičitý SO_2
- těžké kovy Cd, Zn, Cu
- oxid uhličitý CO_2

Nejcharakterističtější škodlivinou z dopravy jsou oxidy dusíku, u nichž podíl dopravy na celkové emisi představují až 60-80%.

V průběhu výstavby bude trasa komunikace zdrojem emisí z dopravní techniky zásobující stavbu potřebným materiálem. Tyto emise však budou v porovnání s emisemi z provozu výrazně nižší a časově omezené.

Po výstavbě obchvatu by mělo dojít ke snížení celkových emisí v obytné zástavbě Příbrami oproti stávajícímu stavu.

B.III.2. Odpadní vody

Srážkové vody

Obecně lze konstatovat, že kvalita srážkových vod odvedených odvodňovacím systémem z tělesa komunikace může být ovlivněna následujícími faktory:

- intenzitou provozu a rychlostí dopravního proudu
- skladbou provozu a technickým stavem vozidel
- směrovými a výškovými charakteristikami trasy
- způsobem odvodnění komunikace
- způsobem ošetřování komunikace v zimním období
- klimatickými podmínkami

Nejvýznamnější znečišťující látkou ve splachových dešťových vodách jsou posypové soli. Toto znečištění vzniká pouze v zimním období. Posypové soli obsahují především chlorid sodný (NaCl). Výzkumem bylo zjištěno, že z celkového množství aplikovaných solí se do vodotečí dostává cca 30%, zbytek je rozptýlen rozstříkem do nejbližšího okolí komunikace. Posypové soli neohrožují zdraví, ale negativně ovlivňují asimilační orgány rostlin.

V zimním, případně jarním období bude stékající voda znečištěna solemi z případného chemického ošetření vozovek.

Ropné látky, jsou na rozdíl od sezónního znečištění z údržby komunikací produkované celoročně. Jedná se především o úkapy ropných látek z vozidel pohybujících se po komunikaci. Na kanalizaci, odvádějící vody z povrchu komunikace, budou osazeny dešťové usazovací nádrže – DUN, které budou sloužit pro zachycení plovoucích a usaditelných látek a k zachycení případných úkapů ropných látek z běžného provozu a z případných havárií. Nádrže jsou navrhovány tak, aby v případě havárie zachytily objem cisternového vozu. Obsahují retenční a kalový prostor s možností osazení sorpčních filtrů (předpokládaná účinnost 0,2 mg/l nebo 80%).

V dalším stupni této akce je nutné provést výpočet odtokového množství pro jednotlivé odvodňované úseky.

Odpadní vody splaškové

Vznik splaškových vod lze předpokládat v souvislosti s provozem sociálních zařízení staveniště během výstavby komunikace. V současné fázi přípravy stavby není specifikováno jejich množství ani způsob nakládání s těmito vodami.

Způsob nakládání s těmito vodami musí být v dalším stupni projektové dokumentace řešen tak, aby nedocházelo ke znečišťování povrchových ani podzemních vod.

Ve fázi provozu stavby nebudou vznikat splaškové odpadní vody.

Odpadní vody technologické

Stavba bude ve fázi výstavby produkovat pouze minimální množství technologických odpadních vod, například z krojení betonu, čištění strojních zařízení. Množství ani kvalitu těchto odpadních vod nelze přesně specifikovat, tato problematika bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Ve fázi provozu nebude stavba produkovat žádné technologické odpadní vody.

B.III.3. Odpady

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich skladování, dopravy, uložení, využívání, případného odstraňování.

Problematika nakládání s odpady je v současné době upravena zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejícími vyhláškami:

- č. 376/2001 Sb. Vyhláška MŽP a MZ o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- č. 381/2001 Sb. Vyhláška MŽP, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- č. 382/2001 Sb. Vyhláška MŽP o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě
- č. 383/2001 Sb. Vyhláška MŽP o podrobnostech nakládání s odpady
- č. 384/2001 Sb. Vyhláška MŽP o nakládání s PCB
- č. 237/2002 Sb. Vyhláška MŽP o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků
- č. 197/2003 Sb. Nařízení vlády o Plánu odpadového hospodářství České republiky
- č. 294/2005 Sb. Vyhláška MŽP o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady

Odpady z výstavby

Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit výkopová zemina, podkladní vrstvy vozovek, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště.

V následující tabulce jsou uvedeny možné druhy produkovaných odpadů z výstavby (jedná se o orientační výčet).

Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby

Poř. č.	Kód odpadu	Kategorie	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů
1.	02 01 03	O	Kácené stromy	Odpad rostlinných pletiv
2.	02 01 03	O	Smýcené keře	Odpad rostlinných pletiv
3.	17 01 01	O	Beton z demolic	Beton
4.	17 01 03	O	Keramické izolátory	Tašky a keramické výrobky
5.	17 03 02	O	Živičný kryt (bourání)	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
6.	17 03 02	O	Živičný kryt (odfrézovaný)	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
7.	17 04 05	O	Ocelové konstrukce	Železo a ocel
8.	17 04 07	O	Ocelové lano AlFe	Směsné kovy
9.	17 04 11	O	Zbytky kabelů, vodičů	Kabely neuvedené pod 17 04 10
10.	17 05 04	O	Kamenivo z konstrukce vozovky	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
11.	17 05 04	O	Výkopová zemina	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

Poř. č.	Radioaktivní odpady ¹⁾
12.	Výkopová zemina kontaminovaná radioaktivními látkami ¹⁾

¹⁾ *Nakládání s radioaktivními odpady se řídí zákonem č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů*

Poznámka:

V této dokumentaci není možné vyčíslit objemy jednotlivých druhů odpadu vznikajících v průběhu výstavby. Ty budou kvantifikovány až v projektové dokumentaci zpracované pro vydání územního rozhodnutí.

Způsob nakládání s odpady:

- Výkopová zemina

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

Na základě § 2 odst. 1 písm. i) zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. byly vytěžené zeminy vyňaty z působnosti zákona o odpadech. Vzhledem k tomu, že doposud nebyla vydána prováděcí vyhláška k vytěženým zeminám a hlušinám, včetně sedimentů z říčních toků a vodních nádrží, která by stanovila vyhovující limity znečištění pro jejich využití k zavázení podzemních prostor a k úpravám povrchu terénu (terénním úpravám), je § 2 odst. 1 písm. i) neúčinný, a proto je nutné i nadále pro využívání odpadů na povrchu terénu a v podzemních prostorech postupovat dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a dle limitů stanovených vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Předpokládá se, že přebytečná výkopová zemina bude využita pro terénní úpravy nebo rekultivace probíhající v zájmovém území v době realizace stavby.

- Živičný kryt

(kód odpadu 17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O)

Živičný odpad vznikne při úpravách stávajících komunikací.

Vybouranou živičnou část vozovky doporučujeme recyklovat v mobilních recyklačních zařízeních, popřípadě vybourané kry živice nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití.

Odfrézovaný živičný kryt doporučujeme přednostně nabídnout místně příslušné správě a údržbě silnic k dalšímu využití.

- Rostlinný odpad

(kód odpadu 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv, kategorie odpadu O)

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo. Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevních štěpků jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (štěpky) využít v nejbližší kompostárně, lze jej spálit ve spalovně odpadů, popřípadě uložit na skládku skupiny S – ostatní odpad.

- Kovový odpad

(kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel, 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10, vše kategorie O)

Jedná se o demontované ocelové stožáry silnoproudého vedení, demontovaná ocelová svodidla a zbytky kabelů.

Kovový odpad je využitelný jako druhotná surovina. Výkup kovového odpadu mohou zajistit právnické nebo fyzické osoby oprávněné k podnikání v oblasti nakládání s kovovým odpadem.

- Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4 písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Nebezpečné odpady na předmětné stavbě vzniknou zejména v souvislosti se stavební činností vybraného dodavatele stavby. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné v současné době stanovit. Tyto odpady budou známy až po určení dodavatele stavby (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

- Radioaktivní odpady (viz Znalecký posudek)

Zájmové území se nalézá v oblasti uranového ložiska Příbram, tj. v oblasti ve které se nalézá uranové zrudnění, které je zastoupeno především uraninem a antraxolitem. V podřadném množství je zastoupen cořinit. Jedná se o kontrastní zrudnění. Tyto rudy jsou tzv. měkkými zářiči. Z hlediska radioaktivity existují dva problémy. Prvým z nich je vlastní radioaktivní

záření, druhým pak radioaktivní plyn radon. Z hlediska radioaktivity by mohly při provádění zemních prací vyvstat následující problémy:

- Bude zastižena žilná struktura s uranovým zrudněním. V tomto případě bude nutno zrudnění v rámci možností selektivně odbagrovat a rudninu odvést ke zpracování nebo uložení na úpravnu 1. máje, kde nyní podniká firma EKOINVEST s.r.o. Tato „rudnina“ nesmí být použita při budování násypů.
- Bude zastižena oblast kde došlo k rozvezení radioaktivní haldoviny. Postup je stejný jako v předchozím případě.

Zákon o odpadech se nevztahuje na nakládání s radioaktivními odpady. Nakládání s tímto druhem odpadu se řídí zákonem č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska problematiky odpadů bude respektováno následující doporučení:

- dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování
- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

- probíhá rekultivace skládky Svaté Pole
- sběr a výkup stavebních odpadů k recyklaci v k.ú. Čenkov
- skládky skupiny S – ostatní odpad (Chrást u Březnice, Kosova Hora)
- kompostárny (Bratkovice, Dobříš)

Odpady z provozu

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikace bude úklid a údržba komunikace. Bude se jednat o tyto činnosti:

- úklid vozovky
- seřez krajnic
- sekání trávy na krajnicích
- zimní údržba
- čištění dešťových vpustí
- drobné úpravy vozovek a svahů komunikace

Způsoby využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu.

B.III.4. Hluk a vibrace

- Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a jeho novely č. 274/2003. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).
- Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a jeho novela 88/2004 Sb. Dle tohoto nařízení vlády jsou stanoveny limitní hodnoty hluku a vibrací stanovené pro chráněný venkovní prostor, chráněný venkovní prostor staveb a pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Nejvyšší přípustné hladiny hluku

Limity pro venkovní prostor

Chráněným venkovním prostorem se dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů v venkovních pracovištích.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Tabulka limitních hladin hluku pro venkovní prostor pro pozemní komunikace.

Způsob využití území	Den Noc	Limitní hladiny hluku v dB			
		1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory staveb nemocnic a staveb lázní	Den	45	50	55	65
	Noc	35	40	45	55
Chráněný venkovní prostor nemocnic a lázní	Den	50	50	55	65
	Noc	40	40	45	55
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	Den	50	55	60	70
	Noc	40	45	50 *)	60

**) šedou barvou je označena alternativa týkající se této stavby.*

1) použije se pro hluk z provozoven (např. továrny, výrobní, dílny prádelny, stravovací a kulturní zařízení) a z jiných stacionárních zdrojů (např. vzduchotechnické systémy, kompresory, chladicí agregáty). Použije se i pro hluk působený vozidly, která se pohybují na neveřejných komunikacích (pozemní doprava a přeprava v areálech závodů, stavenišť apod.). Dále pro hluk stavebních strojů pohybujících se v místě svého nasazení.

2) použije se pro hluk z pozemní dopravy na veřejných komunikacích

3) použije se pro hluk v okolí hlavních pozemních komunikací, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující a v ochranném pásmu drah

4) použije se pro starou hlukovou zátěž z pozemních komunikací a z drážní dopravy. Tato korekce zůstává zachována i po rekonstrukci nebo opravě komunikace, při které nesmí dojít

ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb, a pro krátkodobé objízdne trasy. Rekonstrukcí nebo opravou komunikace se rozumí položení nového povrchu, výměna kolejového svršku, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení.

Limity pro vnitřní prostor

Chráněným vnitřním prostorem se rozumí obytné a pobytové místnosti s výjimkou místnosti ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování.

V následující tabulce jsou uvedeny nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněných vnitřních prostorách staveb (doplněná tabulka z přílohy č. 5 Nařízení vlády č. 502)

Nejvyšší hladiny hluku pro různé druhy chráněných místností: (základní hladina $L_{Aeq,T} = 40$ dB)

Druh chráněné místnosti	Doba působení	Korekce	Limitní hladina hluku (dB)
Nemocniční pokoje	6.00 až 22.00 h	0	40
	22.00 až 6.00 h	-10	30
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	0	40
Operační sály	Po dobu používání	0	40
Obytné místnosti, hotelové pokoje	6.00 až 22.00 h	0 ^{†)}	40, 45 ⁺
	22.00 až 6.00 h	-10 ^{†)}	30, 35 ⁺
Přednáškové síně, učebny a ostatní pobytové místnosti škol, předškolních zařízení a školských zařízení, koncertní síně, kulturní střediska	Po dobu používání	+10	50
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturních zařízení, kavárny, restaurace a ostatní pobytové místnosti	Po dobu používání	+15	55
Prodejny, sportovní haly	Po dobu používání	+20	60

^{†)} V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce +5 dB.

Pro jiné prostory, v tabulce jmenovitě neuvedené, platí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Způsob užívání stavby je dán kolaudačním rozhodnutím a uvedené limity se nevztahují na hluk způsobený používáním chráněné místnosti (např. hluk hostů nebo návštěvníků).

Nechráněné místnosti staveb jsou skladovací a komunikační prostory, sociální příslušenství (např. záchody, koupelny, komory), šatny, archivy, haly a vestibuly dopravních staveb.

Hluk v průběhu stavby

Hluk ze stavební činnosti je závislý na použitých typech zařízení a v rámci tohoto stupně projektové dokumentace není možné specifikovat detailně technologii, neboť každý dodavatel stavebních prací používá odlišná technická zařízení.

V souladu s NV 502/2000 Sb. je nejvýše přípustná hladina hluku ze stavební činnosti a na souvisejících zařízeních staveniště stanovena na $L_{Aeq,T} = 60$ dB(A) pro dobu mezi 7:00 až 21:00 h, pro ostatní hodiny pak $L_{Aeq,T} = 40$ dB(A). Případná úprava nejvýše přípustných hodnot musí být v souladu s vyjádřením obyvatel dotčených obytných objektů a k jejímu provedení je oprávněn pouze místně příslušný okresní hygienik.

Na základě orientačního stanovení šíření hluku z provozu stavebních mechanismů do okolního prostoru je možné stanovit všeobecně platné podmínky pro provádění stavebních úprav:

- v bezprostřední blízkosti obytných staveb nesmí být provozovány žádné stavební mechanismy emitující hluchnost o $L_p \leq 70$ dB v noční době

- v blízkosti obytné zástavby v denní době je třeba provozovat nadměrně hlučné stavební mechanismy jen po dobu nezbytně nutnou, neboť provozem těchto zařízení bude docházet ke krátkodobému překročení limitů
- nadměrně hlučné stavební mechanismy nesmí být v žádném případě provozovány mimo vyhlášená zařízení stavenišť
- údaje o hlučnosti jsou dostupné v technické dokumentaci jednotlivých strojů a je povinností provozovatele být s nimi seznámen
- během provádění stavebních prací doporučuji všechna zařízení stavenišť ohradit mobilní stěnou o výšce 2 m, která bude sloužit jako oplocení a protihluková stěna o vloženém útlumu cca 5 dB(A), čímž bude výrazně sníženo subjektivní působení hluku na obyvatele okolních území.

Hluk z provozu stavby

Lokalita Nová Hospoda – území pro bydlení vlevo trasy

Obytné objekty se nacházejí v bezprostřední blízkosti řešené komunikace, která je v této části přeložena vedle stávající komunikace. Proto v této lokalitě nebude pravděpodobně možné použít při posouzení území starou hlukovou zátěž.

Ochrana tohoto území před hlukem je uvažována protihlukovou stěnou o výšce 4 m a délce cca 500 m podél nově řešené komunikace s tím, že stávající komunikace zůstane jako obslužná a povede za protihlukovou stěnou. V případě potřeby lze na základě měření hluku také doplnit opatření na objektech (především ve vyšších podlažích, která nebudou dostatečně chráněna protihlukovou stěnou), tj. například úpravou či výměnou oken.

Staničení km	Popis
0,0 – 4,0	Nová Hospoda – území pro bydlení v km 3,5 – 4,0 vlevo ve směru staničení

Ekvivalentní hladiny ve 25 m od osy komunikace

Výpočet hladiny hluku ve vzdálenosti 25 m od osy komunikace pro rychlost 90 km/hod pro osobní a 80 km/hod pro nákladní dopravu stanovil hladiny hluku :

kříž. s I/66 u Brodu - kříž. s III/11812

denní (6.00-22.00 hod.) $L_{Aeq} = 69,8$ dB(A)

noční (22.00-6.00 hod.) $L_{Aeq} = 63,6$ dB(A)

kříž. s III/11812 - kříž. s II/118

denní (6.00-22.00 hod.) $L_{Aeq} = 69,8$ dB(A)

noční (22.00-6.00 hod.) $L_{Aeq} = 63,3$ dB(A)

kříž. s II/118 - kříž. s MK na Bytíz

denní (6.00-22.00 hod.) $L_{Aeq} = 70,0$ dB(A)

noční (22.00-6.00 hod.) $L_{Aeq} = 63,4$ dB(A)

kříž.s MK na Bytíz - kříž.s I/18 u N.Hospody

denní (6.00-22.00 hod.) $L_{Aeq} = 69,7$ dB(A)

noční (22.00-6.00 hod.) $L_{Aeq} = 63,1$ dB(A)

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané komunikaci. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách, kde je měříme a posuzujeme, závisí na mnoha aspektech, jako například kvalita vybudované komunikace, geologické poměry, vzdálenost od osy komunikace, druh, stáří,

kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout, atd. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max.přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa komunikace, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí této komunikace.

Obytná zástavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od komunikace, takže není předpoklad jejího zasažení vibracemi ze silniční dopravy.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších enviromentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1. Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability, dle zákona č.114/1992 Sb., v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Pro oblast východně od Příbrami byl Okresním úřadem v Příbrami pořízen Generel územního systému ekologické stability krajiny, který v roce 1993 zpracovalo konsorcium MGM z Prahy. Východu příbramského území se dotýká lokální biokoridor lesní řady, vedený po jeho okraji. Od severu prvním vstupem do řešeného území je LBC Prameny Kocáby, které je vymezeno v lesních a lučních porostech prameniště Kocáby. LBK je odtud veden lesními porosty za okrajem katastru k LBC Vršce, které je vymezeno v lesních porostech stejnojmenného hřbetu. LBK je dále veden lesními porosty vrchů Háje a Holanec k LBC Holanec za hranicí řešeného území, které je vymezeno na lesních a lučních porostech jižního svahu stejnojmenného vrchu. Odtud se LBK vrací do řešeného území a po severním okraji lesa na vrchu Jestřabinec je veden k LBC Hrby, které je vymezeno v lesních porostech nad zahrádkářskou kolonií. Odtud je LBK veden okrajem lesa vrchu Hatě k LBC U kina, kde je LBK generelem ukončen. Toto LBC je generelem spojeno LBK, vedeným po břehových porostech Příbramského potoka spojeno ještě s lučním LBC Brod na soutoku Příbramského potoka s Konětopským potokem.

V blízkosti zástavby Nová Hospoda navržená trasa obchvatu míjí lokální biocentrum Prameny Kocáby. Z dostupných podkladů a podrobnosti zpracování studie nedochází k jeho narušení. V místě napojení obchvatu na komunikaci I/66 zasahuje trasa do okrajových částí lokálního biocentra Brod.

Křížení prvků ÚSES.

staničení	druh ÚSES
Km 0,1	navržené lokální biocentrum - Příbramský potok
Km 1,1	navržený lokální biokoridor
Km 1,9	částečně funkční lokální biokoridor

název a plocha biocentra	čísla parcel, na kterých je biocentrum vymezeno	katastrální území
XII. Brod 3,4 ha	232/8, 283/3, 287/1, 311/2 část, 348/1, 349/1,3část, 353/1, 391/2 část	Brod
XIII. Fialův rybník 3,5 ha	4180/2, 4181, 4182/1,2,3, 4183, 4184, 4185/2, 4186;	Příbram
XXI. V Sázkách 2,0 ha	1986 část, 1987, 1988, 1989, 1990;	Příbram

Zdroj: Územní plán města Příbram, Ivan Plicko studio, září 2002

C.I.2. Zvláště chráněná území

Zájmová lokalita neleží ve zvláště chráněném území ani v přírodním parku ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU.

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V zájmovém území se nenachází lokality navržené v rámci NATURY 2000 viz vyjádření KÚ Středočeského kraje příloha č.3.

C.I.3. Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

Významné krajinné prvky dle §3 zákona č.114/1992 Sb.

staničení	VKP
Km 0,1	Příbramský potok
Km 1,6	Sázkový potok
Km 1,9	zábor v lesním komplexu Háje
Km 2,5-2,7	zábor v lesním komplexu Háje
Km 3,4	zábor v lesním komplexu Hluboký

Stavba nekříží žádný registrovaný prvek VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb.

C.I.4. Krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny je významnou možností orgánů ochrany přírody regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Citace dle §12 zákona č.114/1992 Sb.

Krajinný ráz, kterým 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 umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

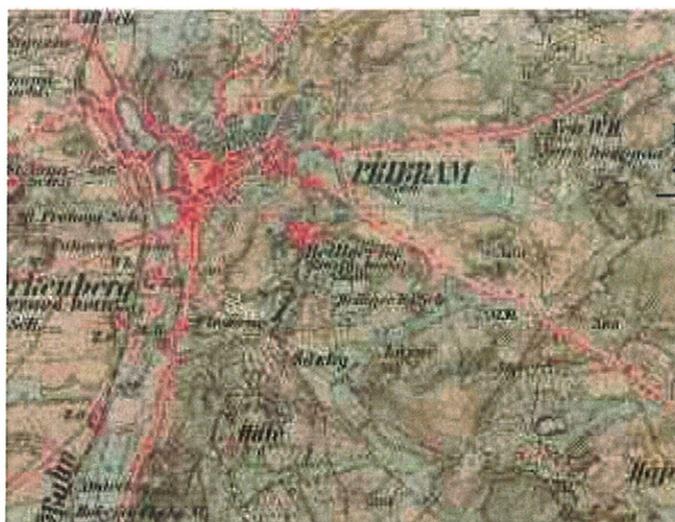
Východní okolí Příbrami je členitou vrchovinou s více méně zalesněnými vrchy a odlesněnými plochami rovin, údolí a nižších poloh strání vysokých vrchů. Výjimku z této mozaiky tvoří rozsáhlý lesní komplex, který se táhne od Vrchu Háje na východním okraji Příbrami přes Bytíz, Staré hory, Velkou skálu, Velkou leč, Chlum, Bohatou horu a Velkou horu až k Hůrce nad Vltavským údolím.

Rekreační hodnotu krajiny východního okolí Příbrami v blízkém okolí města v současnosti vážnějším způsobem narušují jen dosud nerekvultivované výsypky uranových dolů.

Lesopark Svatá Hora

Svatá Hora je svou polohou v krajině a poutním areálem s bazilikou Panny Marie na vrcholu výraznou krajinnou dominantou regionálního významu. Duchovní rozměr místa je významu nadregionálního. Vzhledem k duchovnímu významu místa je její význam především distanční. Zeleň zde odděluje prostor města od posvátného prostoru poutního místa.

- Lesopark se nachází ve vzdálenosti cca 900m od navržené komunikace vlevo v km 2,4



I. vojenské mapování
- josefské 1764-1768

II. vojenské mapování
- Františkovo-1836-1852

III. vojenské mapování - Františko-
josefské - 1877-1880

Zájmové území se nachází v kulturní krajině, což vyplývá z přiložených historických map, jejíž ráz byl pozměněn důlní činností. Rudné doly Příbram ukončily v roce 1991 z hospodářských důvodů těžební činnost. Navržená komunikace je vedena v úseku km 0,0-1,8 mezi starými haldami opuštěnými po důlní činnosti.

Psaný podélný profil.

staničení	výška stávajícího terénu/výška navrženého terénu	zemní těleso	výškový rozdíl
Km 0,0-0,3	523,5m.n.m./523,8m.n.m.	po terénu	0m
Km 0,3-0,65	549,9m.n.m./543,8m.n.m.	zářez	-6,1m
Km 0,65-1,0	550,2m.n.m./551,0m.n.m.	po terénu	0,8m
Km 1,0-1,3	555,0m.n.m./549,2m.n.m.	zářez	-5,8m
Km 1,3-1,9	527,6m.n.m./532,2m.n.m.	násep	4,6m
Km 1,9-2,4	563,5m.n.m./562,9m.n.m.	po terénu	0,6m
Km 2,4-2,6	576,2m.n.m./572,8m.n.m.	zářez	-3,4m
Km 2,6-3,0	566,9m.n.m./570,0m.n.m.	násep	3,1m
Km 3,0-3,3	556,1m.n.m./556,4m.n.m.	po terénu	-0,3m
Km 3,3-3,5	547,4m.n.m./550,4m.n.m.	násep	3m
Km 3,5-3,7	545,2m.n.m./546,4m.n.m.	násep	1,2m
Km 3,7-4,0	550,3m.n.m./545,6m.n.m.	zářez	-4,7m

Z psaného podélného profilu vyplývá, že trasa komunikace není vedena na vysokých náspech ani hlubokých zářezích a víceméně kopíruje stávající terén.

Vliv navrhované komunikace na krajinný ráz se týká především přírodních a kulturních hodnot, nepředpokládá se narušení harmonického měřítko krajiny. Výstavba komunikace by ovlivnila prostorové vztahy v jihovýchodním území Příbrami. Významné v tomto směru budou především blízké pohledy na jednotlivé významné stavební objekty jako například mosty.

Navrhovaná stavba by se neměla zřetelně projevovat v typických či ojedinělých scénériích, neměla by zásadně vstupovat do přírodních a kulturních dominant prostoru. Z důvodu vizuálního odclonění náspů komunikace je doporučena výsadba linie stromů a keřů u paty svahů.

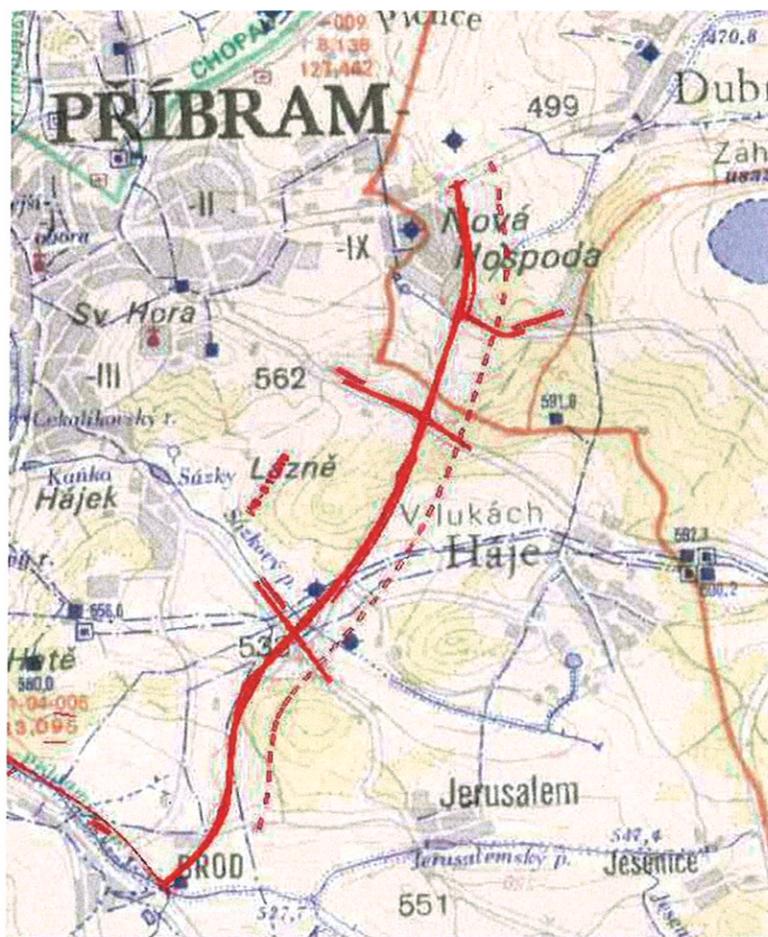
C.1.5. Voda**Povrchové vody**

Zájmové území spadá do povodí Litávky, které má plochu 642 km². Délka vodního toku Litávky od pramene po soutok s Beroučkou, do které ústí z pravé strany v Berouně, je celkem 54,6km.

Povodí Příbramského potoka zaujímá plochu 33,095km². Příbramský potok pramení v nadmořské výšce 563 m.n.m., jihovýchodně od Příbrami. Průměrný spád potoka je 10,1%. Před Brodem se potok vrací do původního koryta a v km 6,09 se do něj vlévá z pravé strany Jerusalemský potok.

Jerusalemský potok pramení v údolní loučce severozápadně od vrchu Liščí boudy (594m.n.m.). V obci Jesenice protéká Jerusalemský potok malým rybníčkem a za obcí se do něj z levé strany vlévá Jesenický potok. V Jerusalemě protéká Jerusalemský potok obecním rybníčkem a před Brodem se do něj z levé strany vlévá Konětopský potok.

Sázkový potok vytéká z malého pramenného rybníku na jihozápadním okraji obce Háje. V části města Příbram, zvané Hájek, protéká Sázkový potok rybníčkem Sázký a u Flusárny rybníčkem Kaňka. Sázkový potok je zaústěn do odtokové strouhy od Flusárny a tato strouha se vlévá do Příbramského potoka v km 4,05.



vodní tok	délka	recipient	číslo hydrologického pořadí	správce toku
Sázkový potok (k Sázkám)	3,816km	Příbramský potok	1-11-04-008	ZVHS
Jerusalemský potok	3,225km	Příbramský potok	1-11-04-008	ZVHS
Příbramský potok	10,851km	Litavka	1-11-04-008	ZVHS

n-leté vody	Q ₁	Q ₂	Q ₅	Q ₁₀	Q ₂₀	Q ₅₀	Q ₁₀₀
Příbramský potok	4m ³ .s ⁻¹	9m ³ .s ⁻¹	17m ³ .s ⁻¹	24m ³ .s ⁻¹	31m ³ .s ⁻¹	38m ³ .s ⁻¹	51m ³ .s ⁻¹

Podzemní voda

Zájmové území se nachází v hydrogeologickém rajónu 623 krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum v povodí Berounky.

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech okolního prostředí.

Skalní podklad, tvořený svrchnoproterozoickými a spodnopaleozoickými horninami, se vyznačuje filtrační nestejnorodostí podmíněnou zejména rozdílným stupněm tektonického porušení a zvětrání masivu. Na podzemní vodu (hlubší puklinový oběh) lze zpravidla narazit v pásmu rozpukaného a rozvolněného skalního masivu, hlouběji se pukliny uzavírají a skalní masiv se tak stává pro vodu jako celek prakticky nepropustný. Vyjimku však tvoří blízké okolí významné zlomové struktury přesmykového charakteru. V její blízkosti bývají horniny silně podrceny až milonitizovány a podzemní voda tak může infiltrovat i do značných hloubek.

Na bázi zemin kvartérního pokryvu bývá často vyvinutý, zejména v lokálních depresích, průlinově propustný mělký horizont podzemní vody. Tento kolísající horizont se vyskytuje v závislosti na množství atmosférických srážek. Voda z něj pak postupně infiltruje do horninového podloží. V prostoru drobných vodotečí je tento horizont jimi dotovaný a závislý na jejich aktuálním průtoku.

Ochranná pásma vod

Zájmové území se nenachází v ochranném pásmu vod.

C.I.6. Půda

Zemědělská půda

V zájmovém území jsou z hlediska půdních typů zastoupeny kambizemně (hnědé půdy) a pseudogleje (oglejená půda). Kambizemě jsou naším nejrozšířenějším půdním typem. Matečním substrátem jsou zvětralinny deluvia vyvěřelých a metamorfovaných hornin a zpevněných sedimentů různé minerální síly a zvětratelnosti. Původním substrátem byly doubravy a bučiny s bohatým travním porostem. Kambizemě patří k mladým půdám s krátkým trváním geneze a s určitým vlivem vodní eroze na vývoj rovnovážného stavu. Substráty jsou značně promíšeny tvorbou deluvií a přenosem zvětralin. Další zastoupeným půdním typem je pseudoglej. Jedná se o půdy s pseudoglejovým g-horizontem pod A horizontem, vyvinutým následkem přítomnosti vrstvy se sníženou drenážní schopností. Vzniká na zrnitostně těžších profilech. Vlivem periodického zamokření dochází k dočasné redukci železa, v následujícím suchém období dochází k jeho oxidaci a vysrážení.

Struktura půdního fondu v ha.

Název katastru Plocha katastru (ha)	Brod 233,29	Příbram 1433,41
ZPF celkem	116,73	671,87
Orná půda	85,49	371,00
Zahrady	2,57	113,72
Sady	0,00	18,92
Louky	28,67	150,67
Pastviny	0,00	17,56
Lesní půda	36,27	135,72
Vodní plochy	1,61	27,18
Zastavěné území	2,43	121,57
Ostatní plochy	76,25	477,07

Lesní půda

Z důvodu výstavby komunikace se předpokládá zabor na pozemcích plnicích funkci lesa cca 23 870m².

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Ovzduší a klima

Klima

Dle Quitta leží bioregion v mírně teplé oblasti MT3. Nejčastější vzdušné proudění přichází od jihozápadu až severozápadu. V důsledku tříštění vzdušných proudů o hřeben Brd a složité morfologie území, se však základní vzdušné proudění mění v místní, na terénu směrově závislou turbulenci.

Základní klimatická data pro meteorologickou stanici Příbram:

Průměrná roční teplota	7,3°C
Období s průměrnými teplotami nad 10 °C	149 dnů
Délka zimního období (s průměrnými teplotami pod 0°C)	83 dnů
Průměrný roční úhrn srážek	623mm
Průměrný počet srážkových dní	15,1dne
Počet dnů s mlhou	46
Počet dnů se sněžením	44
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	58
Průměrná relativní vlhkost vzduchu	79%
Průměrné roční trvání slunečního svitu	1546hod
Průměrný roční úhrn slunečního záření	3792MJ/m ²
Langův dešťový faktor	85

Meteorologická stanice	Měsíc											
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Příbram	Průměrná teplota vzduchu (°C)											
	-2,4	-1,4	2,3	6,6	12,0	15,3	17,0	16,1	12,6	7,3	2,0	-1,3
	Úhrn srážek (mm)											
	38	36	36	49	66	67	73	69	49	48	39	41

Ovzduší

Ve sledované oblasti východně od Příbrami se nenachází žádná stanice, která by měřila úroveň znečištění ovzduší. Podle ročenky ČHMÚ leží nejbližší stanice měřící koncentrace NO₂, NO_x a prachu-PM10 přímo ve městě Příbrami. Výsledky měření za rok 2004 (novější zatím nejsou k dispozici) obsahuje následující tabulka. V tabulce MT značí mez tolerance pro rok 2004 podle Nařízení vlády č.350/2002 Sb., příloha 1.

Znečištění ovzduší v r.2004 ve městě Příbrami a imisní limity.

	hodnota 2004	limit + MT
NO ₂ - roční průměr (µg/m ³)	23,4	40 + 12
NO ₂ - max. hodinová hodnota (µg/m ³)	124	200 + 60
NO ₂ - překročení imis. limitu pro 1-hod. konc. (h/rok)	0	18
NO _x - roční průměr (µg/m ³)	43,2	30 *)
PM10 - roční průměr (µg/m ³)	31,6	40 + 1,6
PM10 - max. denní hodnota (µg/m ³)	123	50 + 5
PM10 - 36.nejvyšší denní hodnota (µg/m ³)	53	50
PM10 - překroč.imis.limitu pro 1-den. konc (dní/r)	42	35

*) platí pouze pro cenné přírodní lokality

Z tabulky vyplývá, že krátkodobé ani průměrné roční koncentrace NO_2 nepřekračují imisní limity. Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_x je v Příbrami sice překročený, ten však platí jen pro cenné přírodní lokality, které se ve městě nevyskytují. Ani průměrné roční koncentrace prachu - PM_{10} nedosahují nadlimitních hodnot. Problém je pouze s denními koncentracemi PM_{10} , které nejenže nadlimitních hodnot dosahují, ale děje se tak dokonce po delší dobu v roce, než jakou připouští legislativa.

Stanice v Příbrami je ovšem ovlivněna blízkou a intenzivnější automobilovou dopravou a lokálními zdroji emisí. Dá se proto předpokládat, že znečištění ovzduší v okolí obchvatu bude v každém případě nižší než znečištění ovzduší naměřené přímo v Příbrami.

K odhadu úrovně znečištění ovzduší sledovanými znečišťujícími látkami východně od Příbrami proto bylo nutné využít také údajů z grafické ročenky ČHMÚ. Odhady imisí jsou uvedené v následující tabulce, pro srovnání společně s imisními limity včetně mezi tolerance.

Znečištění ovzduší východně od Příbrami v r.2004 a imisní limity.

	hodnota 2004	limit + MT
NO_2 - roční průměr ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	kolem 15	40 + 12
NO_x - roční průměr ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	15 - 19	30 *)
PM_{10} - roční průměr ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	20 - 25	40 + 1,6
PM_{10} - 36.nejvyšší denní hodnota ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	30 - 35	50

*) platí pouze pro cenné přírodní lokality

Podle těchto odhadů jsou ve volné krajině východně od Příbrami nejen koncentrace NO_2 , ale i koncentrace NO_x a prachu - PM_{10} pod příslušnými limitními hodnotami. Dá se tedy předpokládat, že ovzduší ve sledovaném území v okolí obchvatu není nadměrně znečištěné NO_2 , NO_x ani prachem - PM_{10} .

Pro odhad pozadového znečištění ovzduší benzenem ve sledovaném území nejsou k dispozici žádné údaje, protože stanice v Příbrami benzen neměří, jiné stanice jsou příliš daleko a grafická ročenka ČHMÚ mapu rozložení koncentrací benzenu neuvádí.

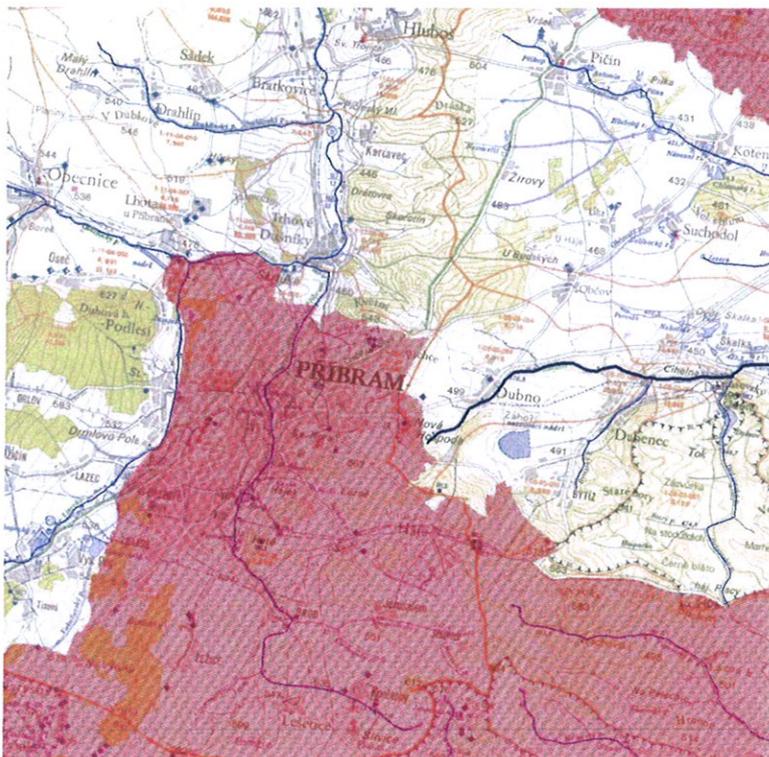
C.II.2. Voda

Podzemní vody

Podle archivních podkladů se hladina podzemní vody vyskytuje v hloubce 0,3 – 6,0 m pod úrovní současného terénu. Je však nutno podotknout, že archivní materiály jsou již přes 32 let staré, hydrologický a zejména hydrogeologický režim se mohl v závislosti na důlní činnosti i výrazně změnit.

Nejbliže u navrhovaného záměru se nachází důlní objekt Příbram – Brod šachta 15 pro jímání vody.

Zájmové území se nachází ve zranitelné oblasti vod.



<http://heis.vuv.cz/>

Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují

- a) povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo*
- b) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.*

Vláda nařízením stanoví zranitelné oblasti a v nich upraví používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření (dále jen "akční program"). Akční program a vymezení zranitelných oblastí podléhají přezkoumání a případným úpravám v intervalech nepřesahujících 4 roky. Přezkoumání se provádí na základě vyhodnocení účinnosti opatření vyplývajících z přijatého akčního programu.
 254/2001 Sb. zákon o vodách

Z vyhlášky č.103/2003 Sb. vyplývá pro zranitelné oblasti omezení pro používání hnojiv, množství dusíku v těchto hnojivech a skladování těchto hnojiv.

Povrchové vody

Hygienický průtok Příbramského potoka je v suchém období udržován čerpáním důlních vod. Příbramský potok pramení v silně poddolovaném území, které trhlinami převádí značnou část srážek do důlních vod. Dále jsou vody systémem důlních chodeb převedeny do sousedního povodí Kocáby. Ztráty vody jsou částečně hrazeny čerpáním důlních vod u Brodu, čímž se do Příbramského potoka dostává $0,01\text{m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ vody.

Kvalita vody v Příbramském potoce je velmi špatná. Ukazatelé kyslíkového režimu jsou v nejhorších kategoriích hodnocení čistoty.

C.II.3. Půda a horninové prostředí

Zemědělská půda

V současné době je většina dotčených pozemků vedena jako zemědělská půda. V rámci žádosti o vynětí ze ZPF budou vymezeny BPEJ a stanovena hloubka orníční vrstvy určené k oddělené skrývce a využití.

Geomorfologické poměry

Z hlediska geomorfologického členění území České republiky náleží oblast příbramska do provincie Česká vysočina. Po východním okraji Příbrami probíhá v ose jihozápad – severovýchod hranice mezi dvěma subprovinciemi České vysočiny-Poberounskou soustavou na západě a Českomoravskou soustavou na východě.

Hraniční linie těchto dvou soustav má určující význam pro krajinný ráz, rostlinný pokryv i strukturu osídlení a směr historických cest.

Severozápadní polovina Příbramska náleží do subprovincie Poberounská soustava, oblasti Brdská podsoustava, celku Brdská vrchovina, podcelku Brdy, okrsku Třemošenská vrchovina a podcelku Příbramská pahorkatina a okrsků Třebská pahorkatina a Pičínská pahorkatina.

Jihovýchodní polovina Příbramska náleží do subprovincie Českomoravská soustava, oblasti Středočeská pahorkatina, celku Benešovská pahorkatina, podcelku Březnická pahorkatina, okrsku Milínská vrchovina a podcelku Sedlčanská pahorkatina, okrsku Nečínská vrchovina.

Základní geomorfologická struktura řešeného území je výsledkem hercynského a staršího vrásnění. Dnešní reliéf území však byl zásadním způsobem dotvořen až čtvrtohorní denudací. Ve východní části Příbramska erozní denudací přítoků zařízlého toku Vltavy.

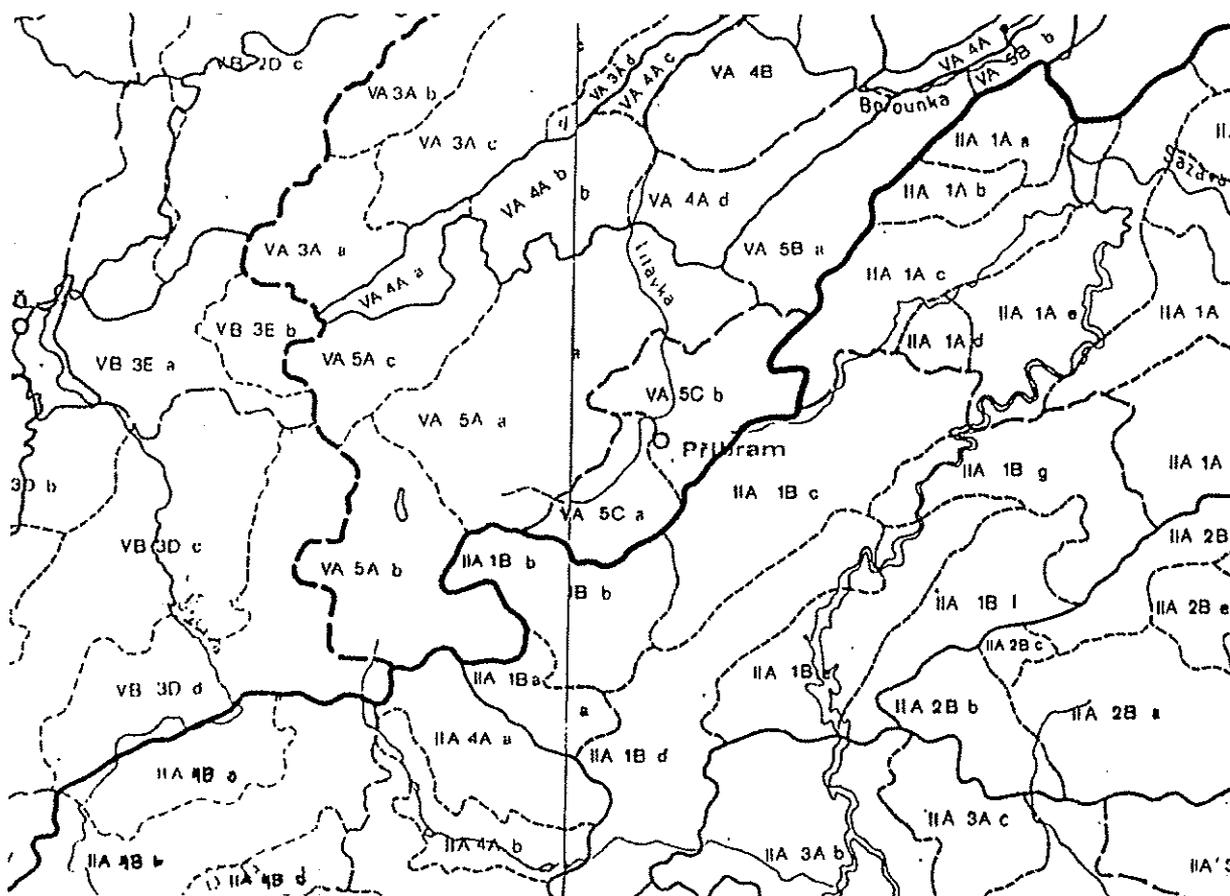


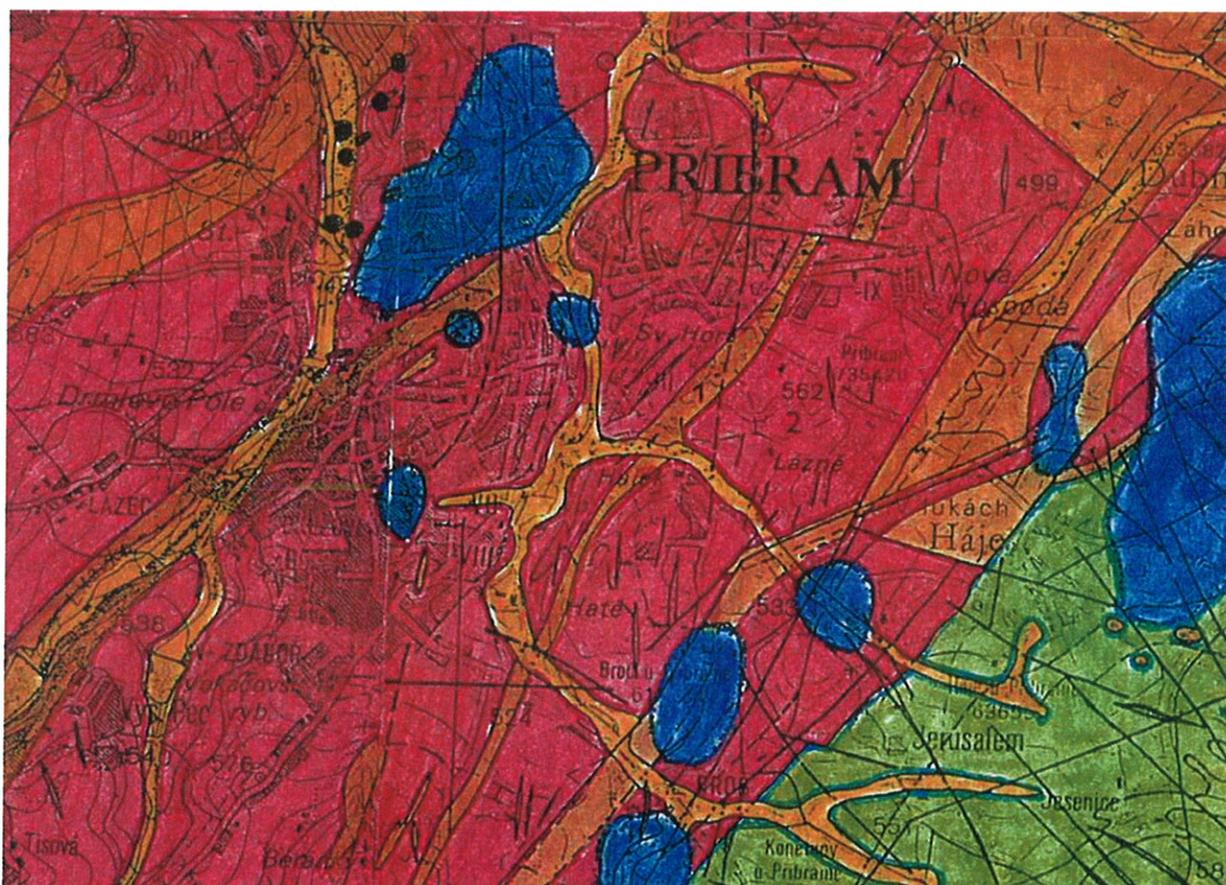
Schéma hranic a polohy geomorfologických jednotek.

Za jihovýchodním okrajem města na rozhraní Brdské a Středočeské pahorkatiny navazuje na kambrijské sedimenty pásmo paleozoických pozdně variských magmatitů, které jsou zde zastoupeny granodiority okrajové facie. Na tato pásma zrudnění jsou vázána ložiska nerostných surovin a poddolovaná území po jejich těžbě.

Geologie

Celá zájmová trasa se nalézá v oblasti uranového ložiska Příbram, a to v rámci žilných uzlů Háje, Jeruzalém a Brod.

Z hlediska radonového rizika leží řešené území v oblasti zvýšeného rizika s hmotnostní aktivitou radonu Ra^{226} 60-125Bq/kg. Těžbou ložisek uranových i polymetalických rud a vytvořením odvalů vznikly lokální oblasti s hmotnostní aktivitou radonu Ra^{226} přesahující 125Bq/kg.



Mapa zdrojů radioaktivity.



- oblast středního radonového rizika
- území antropogenně kontaminované radioaktivitou s povětšinou velkým radonovým rizikem
- oblast nízkého radonového rizika
- oblast aluvií s proměnným stupněm radonového rizika
- oblast zvýšeného radonového rizika

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masivu budovaného sedimentárními horninami svrchního proterozoika a spodního paleozoika tepelsko-barrandienské oblasti. Konkrétně je zájmové území součástí Příbramské synklinály. V jihozápadní části území probíhá ve směru SV-JZ výrazná tektonická zóna přesmykového charakteru, tzv. dubenecko-druhlický zlom.

Nejsvrchnější patro pak v prostoru zájmového území budují zeminy kvartérního pokryvu – deluviální a aluviodeluviální sedimenty, humózní horizont a antropogenní sedimenty (navážky).



Geologická mapa zájmového území.



Skalní podklad v severovýchodní části (staničení cca 2.500–4.071m) plánovaného obchvatu je tvořen spodnopaleozoickými sedimentárními horninami spodnokambrického stáří. V převážné části se jedná o horniny *sádeckého souvrství*. Horniny tohoto souvrství jsou reprezentovány drobnými, drobovými pískovci, místy s proplásky červených prachovců. Vesměs se jedná o jemnozrnné, místy až středně zrnité horniny s převládajícím křemenným materiálem. Tyto horniny jsou velmi pevné a rozpukané podél výrazných puklinových systémů. V povrchové zóně ovlivněné zvětrávacími procesy, přecházejí v eluviální zeminy charakteru hlinitých písků s hojnými úlomky matečné horniny.

Pouze v omezené míře v blízkosti tektonické struktury přesmykového charakteru buduje skalní podloží *souvrství žitecko-hlubošské*. Jedná se převážně o tmavě červenavé až fialově zabarvené, vesměs středně zrnité až hrubozrnné slepence. Valounový materiál tvoří křemen, bulžník a kvarcitu stmelené křemenitým tmelem. Tyto poměrně pevné horniny, lze oproti výše uvedeným charakterizovat jako více rozpadavé, v eluviální zóně přecházejí v písčité

až hlinité písky s hojnými úlomky křemene, buližníku a kvarcitu.

Jihozápadní část plánovaného obchvatu (staničení cca 0,0-2.500m) budují svrchoproterozoické sedimentární horniny štěchovické skupiny. Konkrétně se zde jedná o tmavě šedé břidlice a prachovce, s občasnými vložkami drob. Tyto jemnozrnné, tmavě šedé, až ocelově šedé, deskovitě až lavicovitě vrstevnaté horniny se v sedimentárním sledu nepravidelně střídají a zastupují. Vlivem blízkosti intruze hornin středočeského plutonického komplexu (hrubě zrnitý biotitický granit - okrajový typ), bývají tyto horniny poměrně silně nepravidelně rozpukané, nebo naopak částečně kontaktně metamorfované (skvrnitě a plodově břidlice). V eluviální zvětrávací zóně pak přecházejí do jílovitých hlín, místy se slabou písčitou příměsí s hojnými pevnými, ostrohrannými střípky a úlomky matečné horniny.

Na výše uvedené horniny jsou v dané oblasti vázána významná ložiska polymetalických (Ag, Sb, Pb, Zn) a uranových rud. Tato ložiska byla s drobnými přestávkami od středověku až do devadesátých let 20. století intenzivně dobývána a těžena. Téměř celá trasa obchvatu je podle archivních podkladů vedena poddolovaným územím Háje u Příbrami. Nejvíce problematická část je úsek mezi staničením 0.900-1.500 m, kde trasa obchvatu a rekonstruované části silnice III/11812 vede v těsné blízkosti větracích komínů KB12-111, 113, 114, 115 a KB12-213, KB102 (102a) a Šurf č.22. Vzhledem k blízkosti těchto důlních děl je nutné počítat s různými rozsáhlými deformacemi povrchu zájmového území. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem byl vypracován odborný báňský znalecký posudek.

Zeminy kvartérního pokryvu jsou v daném území zastoupeny deluviálními, aluviodeluviálními a antropogenními sedimenty. Celé zájmové území je překryto různě mocnou vrstvou humózního horizontu.

Deluviální sedimenty vznikaly přemístěním zvětralin hornin skalního podkladu pomalými svahovými pohyby (soliflukcí). Jedná se převážně o hnědé až žlutohnědé, šedohnědé a šedé, místy až silně, písčité hlíny, s občasnou jílovitou příměsí a s proměnlivým množstvím úlomků a drobných střípků podložních hornin. Úlomků a střípků směrem k bázi přibývá, sedimenty tak pozvolna přecházejí do zvětralých hornin skalního podkladu – eluvií. Jejich mocnost jen v několika málo případech přesahuje 2 až 3 m. Konzistence zemin závisí na aktuálním obsahu vody, pohybuje se však v rozmezí pevná a tuhá až pevná.

Aluviodeluviální sedimenty se vyskytují v místech občasných vodních toků a v morfoloogicky výraznějších depresích. Jejich výchozím materiálem jsou deluvia, která byla při vydatnějších (přivalových) srážkách částečně přeplavena vodou. Jedná se o lépe vytríděný materiál charakteru písčité hlíny až hlinitého písku různé zrnitostní frakce, s drobnými opracovanými úlomky podložních hornin. Místy v blízkosti stávajících vodotečí mohou být zastiženy jílovité hlíny, a to převážně tuhé konzistence.

Humózní horizont tvoří nejvyšší patro přirozených pokryvných útvarů. Je tvořen převážně tmavě hnědou a hnědou, místy písčitou a jílovitou hlínou, často s organickými zbytky. Podle archivních podkladů se jeho mocnost pohybuje v rozmezí 0,15-0,35 m.

Antropogenní sedimenty (navážky) souvisí v daném území zejména s bývalou rozsáhlou důlní činností – výsypky hlušiny uranových dolů. Materiál těchto výsypek bývá často velmi různorodý a nevytríděný (šterkovitý až balvanitý). V omezeném množství se může jednat i o zeminy pokryvných útvarů, které byly částečně skryty v místech těžních a větracích jam a šachet. V menší míře se jedná i o stávající konstrukční vrstvy místních a účelových komunikací. V tomto případě se pak jedná o různorodý šterkovitý materiál krytý převážně živičnou směsí.

Tektonika

Tektonická stavba zájmové oblasti je poměrně složitá. Nalézají se zde jak konjunktivní, tak i disjunktivní tektonické prvky. Hlavním a jediným konjunktivním tektonickým prvkem je tzv. příbramská antiklinála, směr její osy je v generele SV - JZ.

Disjunktivní tektonické prvky jsou zastoupeny :

- Drobnětektonickými prvky, které jsou zastoupeny trhlinami tří hlavních systémů. Jejich četnost je v rámci jednotlivých systémů poměrně silně proměnlivá a kolísá zpravidla v rozmezí 3/m – 15/m.
- Prvky tzv. velké tektoniky. V případě, že jsou mineralizované, tak se jedná o klasické žilné struktury, které byly předmětem provozního zájmu. Pokud mineralizovány nebyly, tak se jedná o klasické tektonické poruchy. V obou případech představují výrazné oslabení horninového masívu. Hlavní tektonický směr je SSV – JJZ až SV – JZ s úklonem v VJV až JV pod úhlem nad 50° , místy k ZSZ až SZ

Trasa plánovaného obchvatu vede oblastí uranového ložiska Příbram. Celou trasu je možno rozdělit na dvě části

a) Interval staničení 0,500 – 1,600 km.

Pro tento interval jsou charakteristické dva momenty

- V podzemí byly provedeny při těžbě uranových rud v přípovrchových partiích intenzivní exploatační práce. Informace o nich jsou úplné a vyčerpávající.
- Lze jednoznačně konstatovat, že v tomto intervalu je vyloučena existence děl z první etapy exploatace tzv. stará důlní díla.

b) Interval staničení 0,000 – 0,500km a interval 1,600 km – 4,000km

V těchto intervalech nebyla prováděna exploatační činnost v rámci dobývání uranového ložiska Příbram. Nelze však vyloučit možnost existence tzv. starých důlních děl, i když jejich existence v zájmové oblasti nepravděpodobná. Jediným opatřením, které je možno realizovat je zajistit geotechnický dozor při provádění zemních prací. Pokud by byla tato díla zjištěna, je nutno je sanovat. Geotechnický dozor musí provádět pouze firma, která má s touto problematikou dlouhodobé zkušenosti.

V hornických revírech se obecně setkáváme se čtyřmi základními druhy negativních projevů exploatační činnosti na stabilitu povrchu. Jedná se o :

- Přímé rozvolňovací procesy.
- Nepřímé rozvolňovací procesy.
- Seismické účinky důlních otřesů.
- Deformace povrchu v důsledku dehydratace, případně opětovné hydratace zájmové oblasti.

Přímé rozvolňovací procesy

Dochází k nim pouze v případě, že se v podzemí nalézají zcela volné dutiny, a to jak vyztužené, tak i nevyztužené (klasická důlní výztuž nezajišťuje důlní dílo trvale). V důsledku působení reologických činitelů dochází k postupnému snižování pevnostních parametrů hornin a zejména pak horninového masívu. Tyto procesy vedou k postupnému zavalování dutin in situ rozvolňujícím se horninovým masívem. Nově vznikající dutina pozvolna postupuje k zemskému povrchu, a to buď po žilné struktuře na které byla prováděna exploatační činnost, nebo do jejího nadloží. Pokud se jedná o důlní díla vedená mimo žilné struktury, postupují PRP „rostlým“ horninovým masívem. U důlních děl vedených po žilných strukturách směr postupu PRP závisí na úklonu předmětné žilné struktury. Pokud je úhel

úklonu větší než horní hranice tzv. pásma rozptylu kritického úhlu, postupují po žilné struktuře, pokud je menší než spodní hranice pásma rozptylu kritického úhlu postupují do nadloží žilné struktury a pokud je v pásmu rozptylu kritického úhlu, postupují PRP kombinovaně. PRP končí v okamžiku, kdy původní a nově vznikající dutina jsou zaplněny rozvolňujícím se horninovým masívem v důsledku nakypření hornin. Tyto procesy v neporušeném horninovém masívu (tj. mimo výrazné tektonické poruchy a žilné struktury) budovaném pevnými až velmi pevnými skalními horninami jsou velmi pomalé a dlouhodobé. Pokud tyto procesy před svým utlumením dostoupí k zemskému povrchu, k pokryvnému útvaru nebo alespoň k zóně intenzivního vlivu hypergenních činitelů, tak dojde k jejich zrychlení a na povrchu vznikne propad.

Těmto procesům je nutno, v zájmové oblasti a v jejím bezprostředním okolí, věnovat pozornost.

Přímo v místě plánovaného obchvatu se nenalézají žádná díla, jimiž vyvolané PRP by mohly ohrozit stabilitu plánovaného obchvatu. Tato důlní díla se však nalézají v jeho bezprostřední blízkosti. Bude provedeno posouzení jednotlivých těchto důlních děl :

důlní díla
<p>Komín KB 23 – 113. Číslo zátěže 40. Jedná se o komín vyražený po žilné struktuře B 23 z prvního patra na povrch. Struktura B 23 upadá k východu, tj. pod těleso obchvatu. Reakce horninového masívu bude následující. Bude docházet k opakovanému poklesu zásypu. Jeho dosypávání je povinná zajišťovat firma DIAMO SUL Příbram. Pokud bude prováděn o dosypávání neprodleně nedojde k rozšiřování zóny postižené PRP. Plocha ohrožená RPR je oplocena. Pokud bude prováděno dosypávání poklesů zásypu bez větších prodlev, nezasáhnou PRP za oplocení.</p>
<p>Komín KB 22 – 101. Číslo zátěže 28. Jedná se o komín vyražený z prvního patra směrem k povrchu, a to do výšky cca 7,5 m nad úroveň prvního patra. Hloubka komína pod povrchem je 58 m.</p>
<p>Komín KB 13 – 111. Číslo zátěže 51. Jedná se o komín vyražený z prvního patra směrem k povrchu, a to do výšky cca 20 m nad úroveň prvního patra. PRP dostoupí k povrchu a vyvolají na něm propad.</p>
<p>Komín KB 13 211. Číslo zátěže 74. Jedná se o komín vyražený z druhého patra směrem k prvnímu patru, a to do výšky cca 1/2 výšky 2. patra. Trasa obchvatu je v nadloží struktury B 13.</p>
<p>Komín KB 40A – 211. Číslo zátěže 82. Jedná se o komín vyražený mezi druhým a prvním patrem. Byl založen na struktuře B 40A a po ní byl vyražen do 2/3 výšky 2. patra. Poté byl vyražen po struktuře B 37.</p>
<p>Překop V 6–1–3. Číslo zátěže 47. PRP nedostoupí k povrchu.</p>
<p>Šurf č. 22 (svíslá průzkumná jáma). Číslo zátěže 485. Jedná se o důlní dílo, o kterém jsou minimální informace. Není známa ani jeho hloubka, ani rozsah provedených prací v podzemí. Byly z něj vedeny pouze horizontální ražby, které byly ponechány zcela volné. Informace o jejich rozmístění jsou nulové.</p>
<p>Komín K B35 – 201. Číslo zátěže 113. Nebyl založen. Byl vyražen z prvního patra směrem k povrchu, a to po struktuře B35, která má úklon k VJV. Ve vrchních partiích přešel na protiklonnou strukturu. Jeho čelo je 26 m pod povrchem a povrch je jednoznačně ohrožen propadem. Nalézá se západně od šurfu 22, a to v jeho bezprostřední blízkosti.</p>
<p>Komín K B35 – 202. Číslo zátěže 114. Byl vyražen z druhého patra (prvé patro nerozřáráno). Hloubka čela pod povrchem 70 m. Výška komína 18,5m. Struktura B 35 upadá pod plánovanou odbočku.</p>
<p>Komín K B 22 – 201. Číslo zátěže 71. Jedná se o komín vyražený po žilné struktuře B 22, a to mezi prvním a druhým patrem.</p>
<p>Dobývka DB 13 – 111. Číslo zátěže 52.</p>
<p>Struktura B 12 jako celek. Z hlediska poddolování a případných negativních vlivů na stabilitu povrchu se jedná o kritickou strukturu.</p>
<p>Struktura B 22 jako celek.</p>

Jedná se o nadložní odžilek struktury B 12.

Struktura 23 jako celek.

Situace je v podstatě stejná jako v případě struktury B 22.

C.II.4. Fauna a flóra

Vegetace zájmového území je ovlivněna jednak svou polohou – na rozhraní mezi rozsáhlým lesnatým územím Brd (převážně oreofytikum) a Středního Povltaví (mezofytikum s významnými teplomilnými prvky), a jednak dlouhodobou intenzivní činností člověka, která zcela pozměnila tvář dnešní krajiny Příbramska. Původní lesní společenstva byla potlačena a nahrazena jehličnatými kulturami s převahou smrku, borovice lesní a modřínu. Nejrozšířenějším typem využití krajiny v okolí stavby je dnes orná půda. Mozaiku lesoplní krajiny doplňují porosty mezofilních a xerofilních křovin spolu s ovsíkovými, pcháčovými a místy bezkolencovými loukami a pastvinami. Důlní strouhy a jiné vodní toky, v naprosté většině případů regulované, sporadicky doprovází vyšší zeleň. Další antropogenně podmíněný typ stanoviště představují v okolí četné haldy zbylé po těžební činnosti.

popis trasy:

- km 0,00 – 1,00: Stavba přechází úzkou nivu Příbramského potoka, jehož břehovou vegetaci tvoří porost vzrostlých dřevin (*Betula pendula*, *Alnus glutinosa*, *Populus tremula*, *Salix sp.*) a prochází po okraji pole v těsné blízkosti těžebního areálu (travní porost s náletem křovin)
- km 1,00 - 1,900: Trasa okrajově zasahuje do lesního porostu (smrkový porost s příměsí modřínu, na lesní okraj navazuje travní porost s roztroušenými keři, hl. *Rosa sp.*) a dále vede přes zemědělskou půdu v souběhu s nadzemním vedením el. energie. V km 1,500 trasa kříží silnici III. třídy, kterou lemuje neúplná alej pyramidálních topolů *Populus nigra pyramidalis*. Stavba prochází v místě proluky v aleji stromů. V km 1,600 trasa přechází vodoteč Sázkový potok. Tok je napřímený, má pravidelné koryto, břehy jsou většinou pokryty jen běžnými travobylinnými společenstvy (místy rákosina – *Phragmites australis*, dále od toku kosená louka – *Arrhenantherum elatius*, *Molinia arundinacea*, *Galium album*, *Achillea ptarmica*, *Sanguisorba officinalis*), vyšší dřevinná vegetace je pouze v blízkosti propustku pod polní cestou (olšina s příměsí vrby, v podrostu *Carex brizoides*).
- km 1,900 – 2,700: Stavba prochází nejprve výsadbou habrů (průměr kmene přibližně do 15cm) bez bylinného patra a po okraji oplocenky s mladými borovicemi (s průměrem kmene do 15cm) a dále přes ornou půdu podél smrkové monokultury. V km 2,500 – 2,700 trasa částečně zasahuje do lesního okraje a zčásti vede lesním průsekem pro vedení vysokého napětí. Průsek je zarostlý náletem *Quercus sp.*, *Betula pendula*, *Acer pseudoplatanus*, *Prunus sp.*, *Rosa sp.*, *Sambucus nigra*, *Sarothamnus scoparius*, *Rubus idaeus*, v porostu je poměrně hojný invazní bolševník *Heracleum mantegazzianum*.
- km 2,700 – 3,450: V km 2,800 stavba kříží silnici II. třídy doprovázenou starými ovocnými stromy. V místě křížení se stávající silnicí tento doprovod chybí. Součástí stavby je i úprava silnice II. třídy. Trasa je dále navržena přes ornou půdu v ose s vedením VN. V km 3,450 stavba přechází vodoteč – příkop bez vyšší zeleně a napojuje se na stávající silnici.
- km 3,450 – konec stavby: Trasa prochází průsekem pod vedením VN (nálet mladých dřevin *Picea abies*, *Larix decidua*, *Populus tremula*, *Alnus glutinosa*, *Rubus idaeus*) a dále podél silnice, na kterou se napojuje přibližně v km 3,900. Stávající komunikace je

místy doprovázena náletem dřevin (*Betula pendula*, *Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus*, *Robinia pseudoaccacia*)

V území se dle dosavadních zjištění nevyskytují významné taxony cévnatých rostlin ani jiné druhy rostlin zvláště chráněné dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

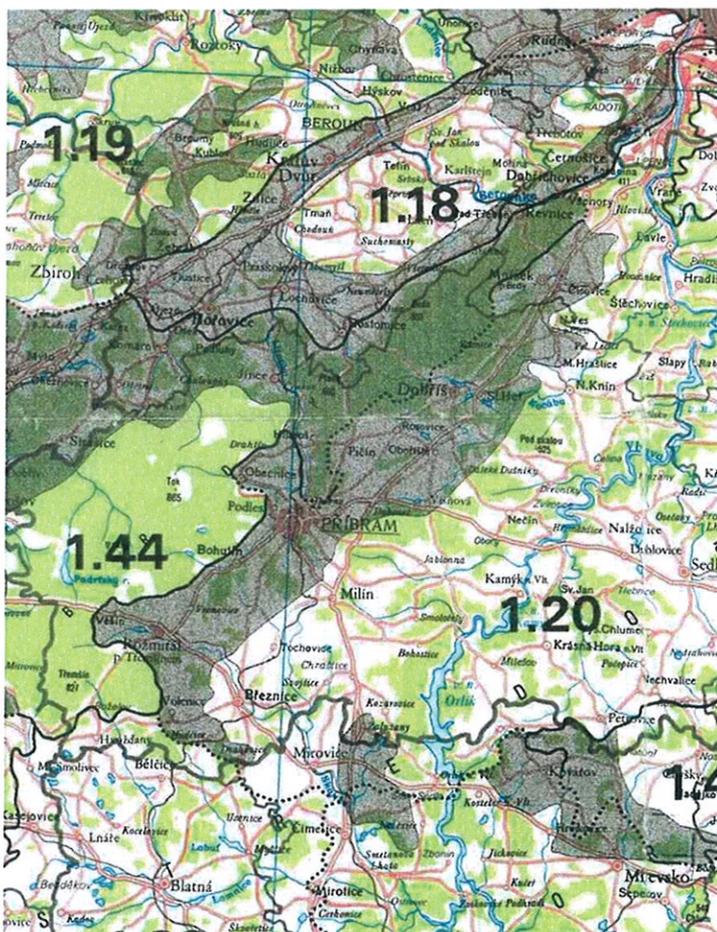
Biogeografické členění

Příbram a níže položené okolí náleží do fyto geografické oblasti mezofytikum - M. (Mesophyticum), do fyto geografického obvodu Českomoravské mezofytikum - Českomor. M. (Mesophyticum Massivi bohemic), do podobvodu Českomor. M. 5. Podbrdsko, do části Českomor. M. 5. c. Příbramské Podbrdsko.

Východní část příbramského okolí náleží do fyto geografické oblasti mezofytikum - M (Mesophyticum), do fyto geografického obvodu Českomoravské mezofytikum - Českomor. M (Mesophyticum Massivi bohemic), podobvodu 41. Střední Povltaví.

Podle nejnovější biogeografické regionace (Dr. M. Culek, 1994) leží příbramsko v Provincii České, v 1. Podprovincii Hercynské, v bioregionu 1.44 Brdský a v bioregionu 1.20 Slapský.

Bioregion má mezofilní charakter, v jeho potenciální vegetaci převažují acidofilní doubravy. Dominují 3. dubovo-bukový a 4. bukový vegetační stupeň.



Biogeografické členění.

Fauna

Pro Příbramský potok byl zpracován ichtyologický průzkum pro MěÚ Příbram. Průzkum řešil území mezi Novým rybníkem a Fialovým mlýnem.

Při ichtyologickém průzkumu byl na zkoumané lokalitě zaznamenán výskyt těchto druhů ryb:	
Pstruh obecný potoční (<i>Salmo trutta morpha fario</i>)	ojedinělý výskyt
Střevle potoční (<i>Phoxinus phoxinus</i>)	ohrožený druh, ojedinělý výskyt
Plotice obecná (<i>Rutilus rutilus</i>)	hojný výskyt
Mřenka mramorovaná (<i>Barbatula barbatula</i>)	nepříliš hojný výskyt
Okoun říční (<i>Perca fluviatilis</i>)	ojedinělý výskyt
Úhoř říční (<i>Anguilla anguilla</i>)	několik jedinců

V rámci průzkumu byl prokázán výskyt raka říčního (*Astacus astacus*) – kriticky ohrožený druh.

mapování NATURA 2000:

Kontextové mapování je využito pro hrubý přehled výskytu a stavu přirozených stanovišť v okolí navržené stavby. Mapování proběhlo na podzim roku 2002 a 2004 (zpracovatelé P. Bauer, J. Kolbabová).

V blízkosti stavby se nacházejí tyto biotopy NATURA 2000:

louky a pastviny

- T 1.1 Mezofilní ovsíkové louky – jeden z nejrozšířenějších biotopů území, středně vlhké, živinově bohaté stanoviště s travními společenstvy většinou svazu *Arrhenantherion elatioris*, většinou kosené
další druhy: *Plantago lanceolata*, *Achillea millefolium*, *Galium album*, *Centaurea jacea*, *Leontodon hispidus*, *Trisetum flavescens*
- T 1.6 Vlhká tužebníková lada – porosty širokolistých bylin vyššího vzrůstu tvořící často přechod mezi vodním prostředím a loukou, polem, biotopy často narušené, ohrožené orbou, splachy
druhové složení: *Filipendula ulmaria*, *Carex gracilis*, *Urtica dioica*, *Cirsium arvense*
- T 1.9 Střídavě vlhké bezkolencové louky – poměrně často zastoupený biotop středně vysokých lučních travin a bylin s převládajícím bezkolencem *Molinia arundinacea*
další druhy: *Sanguisorba officinalis*, *Deschampsia caespitosa*, *Galium boreale*, *Achillea ptarmica*

křoviny

- K 3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny – husté trnité křoviny jsou poměrně častým biotopem, který v krajině vytváří linie podél polních cest, na okrajích lesů a na mezích o šířce 5-20m, převažuje *Prunus spinosa*, *Crataegus sp.*, *Rosa sp.*
další druhy: *Acer campestre*, *Corylus avellana*, *Prunus avium*, přirozená společenstva místy potlačována výsadbami *Pinus sylvestris*, *Betula pendula*, *Quercus robur*, *Populus tremula*, bylinné patro je chudé

lesy

- L 2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy – plošky druhotných většinou ruderalizovaných porostů olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*) u pramene Kocáby a podél koryt silně meliorovaných vodotečí
další druhy: *Salix sp.*, *Populus tremula*, *Larix decidua*, v podrostu *Carex brizoides*
- L 3.1 Hercynské dubohabřiny – ojedinělý segment, výsadba *Carpinus betulus* na okraji jehličnatého lesního celku, bez bylinného patra

vegetace vodních biotopů

V 1.F Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod – lesní rybníček u pramene Kocáby se závitkou *Spirodela polyrhiza*, bez vzácnějších vodních druhů

vegetace skal, sutí a jeskyní

S 1.2 Štěrbínová vegetace silikátových skal a drolin – ojedinělý bodový skalní výstup, dřevinné patro jehličnatá monokultura (*Picea abies*), v podrostu keříková společenstva (*Vaccinium myrtillus*, *Rubus sp.*) s *Avenella flexuosa*

C.II.5. Kulturní památky

Národní kulturní památka Svatá Hora, areál chrámu Panny Marie

Soubor barokních budov v obvyklém schématu poutního místa, s ústředním chrámem a obklopujícími ambity byl vybudován v letech 1658-1709 na Svaté Hoře. Areál je rozvinutý do výtvarně náročné formy - štuková výzdoba, malby, terasa s plastikami, kaple. V podélném prostoru vlastní kaple ve středu stavby je umístěn stříbrný oltář s mariánskou sochou.

Areál byl vyhlášen NKP nařízením vlády č.262/1995 Sb. ze dne 16.8.1995 o prohlášení a zrušení prohlášení některých kulturních památek za národní kulturní památky.

Národní kulturní památka se nachází v km 2,6 vlevo stavby ve vzdálenosti cca 1400m a nebude stavbou ovlivněna.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska sociálních dopadů se jedná o aktivitu, která se z místního hlediska projeví zlepšením dopravní infrastruktury území. Přímé sociální dopady stavby lze hodnotit jako málo významné.

Pozitivně budou realizací záměru ovlivněni všichni účastníci silničního provozu zvýšením bezpečnosti, pohody a komfortu při jízdě.

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace.

Vlivy na hlukovou situaci, které jsou popsány v kapitole č.B.III.4. Vlivy na kvalitu ovzduší jsou popsány v kapitole č.D.I.2.

V období výstavby dojde k nárůstu dopravní intenzity nákladních vozidel obsluhujících stavbu. To znamená zvýšení hlukových, plynných a prašných emisí v okolí trati. Při výjezdu stavebních mechanismů ze stavby nelze vyloučit znečištění komunikace.

D.I.2. Vlivy na ovzduší

Z předpokládané intenzity dopravy na sledovaných úsecích obchvatu a z emisních faktorů vyplývají následující hodnoty emisí znečišťujících látek:

Úsek obchvatu	Roční úhrny emisí v r.2030		
	NO _x (t/r)	prach (t/r)	benzen (kg/r)
kříž. s I/66 u Brodu - kříž. s III/11812	14,86	1,60	41,4
kříž. s III/11812 - kříž. s II/118	11,49	1,47	28,8
kříž. s II/118 - kříž. s MK na Bytíz	5,36	0,67	14,0
kříž. s MK na Bytíz - kříž. s I/18 u N.Hospody	4,90	0,72	11,9
Celkem	36,61	4,46	96,1

Z tabulky je zřejmé, že emise znečišťujících látek z obchvatu nedosáhnou příliš vysokých hodnot, a to z důvodu poměrně nízké intenzity dopravy

V téměř všech referenčních bodech platí, že k nejvyšším krátkodobým koncentracím znečišťujících látek z automobilového provozu bude docházet při špatných rozptylových podmínkách za silných inverzí a slabého větru.

Vypočtené znečištění ovzduší NO₂

Maximální krátkodobé koncentrace NO₂ vystoupí podél trasy obchvatu na 25 - 35 µg/m³, přičemž vyšší hodnoty z tohoto rozmezí se budou vyskytovat v úsecích s větším stoupáním, kde motory aut pracují na vyšší výkon. Ve vzdálenosti 100 m od komunikace maxima poklesnou na hodnoty kolem 10 - 15 µg/m³ a ve vzdálených místech se budou pohybovat jen

v jednotkách $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ani za nepříznivých rozptylových podmínek maxima nikde nepřekročí imisní limit $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro krátkodobé koncentrace NO_2 .

Roční průměry koncentrací NO_2 způsobené emisemi z obchvatu dosáhnou na většině sledovaného území jen několika desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v místech vzdálených od obchvatu (např. v SV části Příbrami) jen řádu setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pouze v bezprostřední blízkosti komunikace vystoupí na $0,9 - 1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a vyšší hodnoty z tohoto rozmezí se opět budou vyskytovat v úsecích s větším stoupáním. Imisního limitu $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nebude v žádném sledovaném místě ani zdaleka dosaženo.

Vypočtené znečištění ovzduší NO_x

Podél obchvatu dosáhnou maximální krátkodobé koncentrace NO_x $250 - 320 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 100 m od silnice však poklesnou pod $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a na většině sledovaného území dosáhnou nejvýše několika desítek $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro tyto hodnoty byl ale zrušen.

Průměrné roční koncentrace způsobené sledovanou dopravou dosáhnou podél obchvatu $8 - 12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 100 m od komunikace se ale budou již pohybovat pod $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a od vzdálenosti zhruba 700 m poklesnou pod $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Lesní celky, kterými obchvat prochází nebo se jich dotýká, tedy nebudou v důsledku provozu na obchvatu ovlivněné ročními průměrnými koncentracemi NO_x vyššími než imisní limit $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Vypočtené znečištění ovzduší prachem - PM_{10}

Nejvyšší denní koncentrace prachu - PM_{10} způsobené emisemi z výfuků motorových vozidel na obchvatu dosáhnou podél obchvatu $22 - 32 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 100 m od silnice se budou pohybovat již jen kolem $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a na většině sledovaného území vystoupí nejvýše na několik málo $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro denní koncentrace PM_{10} nebude v žádném sledovaném místě dosažen, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek.

Průměrné roční koncentrace PM_{10} způsobené sledovanými emisemi rovněž v žádném místě nepřekročí imisní limit $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Podél obchvatu dosáhnou $0,9 - 1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 100 m vystoupí již jen na $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a ve velkých vzdálenostech klesnou pod $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Vypočtené znečištění ovzduší benzenem

Maximální krátkodobé koncentrace benzenu se v blízkosti obchvatu za inverzí budou pohybovat mezi $700 - 850 \text{ng}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 100 m však již většinou nepřekročí $300 \text{ng}/\text{m}^3$ a od vzdálenosti 500 - 600 m vystoupí nejvýše na desítky ng/m^3 . Protože denní průměry koncentrací jsou vždy nižší než krátkodobá maxima, dá se z uvedených výsledků odvodit, že nejvýše přípustná hodnota pro denní průměr $15000 \text{ng}/\text{m}^3$ nebude nikde ani zdaleka dosažena.

Roční průměry koncentrací benzenu způsobené emisemi z obchvatu dosáhnou na většině sledovaného území jen jednotek ng/m^3 , ve vzdálených místech (např. v SV části Příbrami) dokonce pouze desetin ng/m^3 . Ve vzdálenosti 100 m od obchvatu se budou pohybovat okolo $10 \text{ng}/\text{m}^3$ a přímo v trase obchvatu vystoupí až na $20 - 30 \text{ng}/\text{m}^3$. Ve srovnání s imisním limitem $5000 \text{ng}/\text{m}^3$ však ani zde nepůjde o vysoké hodnoty

D.1.3. Vlivy na vodu

Výstavbou jihovýchodního obchvatu dojde ke vzniku nových zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek v oblasti. Srážková voda odtékající z povrchu komunikace bude obsahovat řadu kontaminantů, které mohou mít vliv na jakost odtékajících srážkových vod. Jedná se zejména o rozpuštěné popytové soli, úniky a úkapy ropných látek z PHM, maziv apod.

Srážkové vody budou svedeny do dešťové kanalizace. Z hlediska systému odvodnění komunikace a použitým stavebním a konstrukčním materiálům ve své podstatě inertní povahy nelze předpokládat ovlivnění jakosti podzemních vod.

V zájmovém území se nenachází zdroje podzemních vod a tedy nebudou ani ovlivněny.

Ochrana čistoty vod na plochách zařízení staveniště

Na ploše ZS i v obvodu celé stavby je třeba dodržet bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro tato místa obecně platí důkladné zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ve větší míře ke kontaminaci podloží. Jedná se o následující opatření:

- záchytné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) pod stojícími stavebními mechanismy proti úkapům
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v nezbytné míře tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- na ploše ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min. 90l obsahující sorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražná páska, ochranné rukavice apod.
- veškerá údržba nebo případné opravy budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště
- na plochách zařízení stavenišť nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků
- ve vodohospodářsky významných územích (ochranná pásma) nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále nesmějí být opravovány žádné mechanismy
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toků nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály

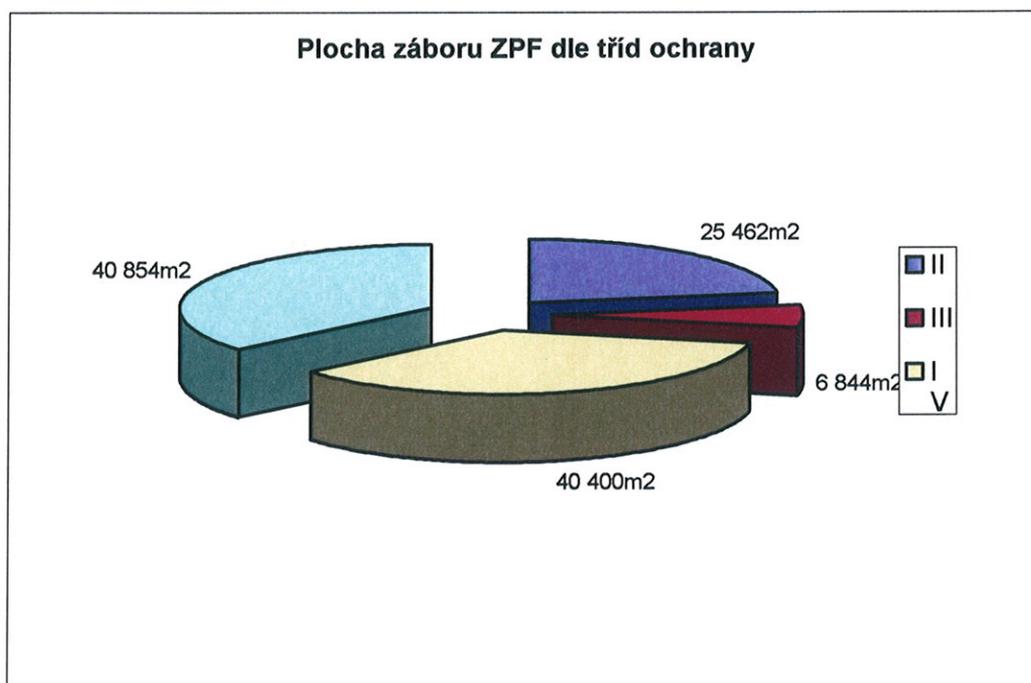
D.I.4. Vlivy na půdu

Výstavba komunikace vyvolá zábor zemědělského i lesního půdního fondu.

Zábor zemědělského půdního fondu

Zábor půdy je při výstavbě nové komunikace nezbytný a možnosti jeho minimalizace jsou omezené.

třída ochrany	stupeň ochrany	předpokládaná plocha záboru
I	bonitně nejcennější půdy odněti možné jen výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu	-
II	nadprůměrná vysoký jen podmíněně odnímatelné, v územním plánování podmíněně zastavitelné	25 462m ²
III	průměrná střední v územním plánování použitelné pro případnou výstavbu	6 844m ²
IV	podprůměrná omezený využitelné i pro výstavbu	40 400m ²
V	podprůměrná nižší většinou pro zemědělské účely postradatelné, lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití	40 854m ²
Celkem		113 560m²



Zábor lesního půdního fondu

Výstavba komunikace bude mít také nároky na zábor pozemků určených k plnění funkce lesa. Předpokládá se zábor pozemků plnicích funkci lesa na ploše 23 870m². Přesná velikost záboru bude známa až v dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR), kde bude hranice záboru stanovena na základě zaměření terénu.

Stavba se pohybuje v pásmu 50m od lesa. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50m od lesa je třeba souhlasu referátu životního prostředí, odd. lesního hospodářství dle zákona č.289/1995 Sb. §14 odst.2.

Vliv na horninové prostředí

uranové ložisko Příbram

Ložisko je vydobyto a opuštěno. Plánovaný záměr nebude a nemůže v žádném případě mít tudíž negativní dopady na hornickou činnost.

Zájmové území se nalézá v oblasti uranového ložiska Příbram, tj. v oblasti ve které se nalézá uranové zrudnění, které je zastoupeno především uraninem a antraxolitem. V podřadném množství je zastoupen cořinit. Jedná se o kontrastní zrudnění. Tyto rudy jsou tzv. měkkými zářiči. Z hlediska radioaktivity existují dva problémy. Prvým z nich je vlastní radioaktivní záření, druhým pak radioaktivní plyn radon. Z hlediska radioaktivity by mohly při provádění zemních prací vyvstat problémy:

- Bude zastižena žilná struktura s uranovým zrudněním. V tomto případě bude nutno zrudnění v rámci možností selektivně odbagrovat a rudninu odvést ke zpracování nebo uložení na úpravnu 1.máje, kde nyní podniká firma EKOINVEST s.r.o. Tato „rudnina“ nesmí být použita při budování násypů.
- Bude zastižena oblast kde došlo k rozvezení radioaktivní haldoviny. Postup je stejný jako v předchozím případě.

Přímé rozvolňovací procesy.

Pokud bude obchvat ve staničení 0,000 – 1,500 km realizován přesně dle předložené dokumentace, nebude ohrožen PRP.

Monitorovat je doporučeno dle soudně znaleckého posudku tři komíny. Monitoring znalec doporučuje provádět pomocí dilatometrů vedených z nadloží struktur tak aby tyto byly prořaly v místě předpokládaného postupu PRP. Délka vrtů cca 20 – 25m. Základní podmínkou je, aby vrty zájmovou strukturu prořaly min 5m pod hranicí intenzivního vlivu hypergenních činitelů.

Nepřímé rozvolňovací procesy.

V intervalu 0,000 – 1,500 km bude obchvat postižen NRP. Tyto procesy budou velmi dlouhodobé. Výraznější deformace povrchu nenastanou dříve jak za sto let, spíše podstatně později. Limitních hodnot dle ČSN 730039 bude dosaženo nejdříve za sto let. Žádná preventivní opatření proti negativním vlivům NRP není nutno při stavbě obchvatu provádět.

Ve staničení 1,500 – 4,000 km nelze vyloučit možnost existence tzv. starých důlních děl. Pokud by tato díla byla zjištěna při výstavbě obchvatu a přímo jej ohrožovala, je nutno je sanovat popílkocementovou směsí.

<p>Důlní díla</p> <p>Komín KB 23 – 113. Teoretická plocha PRP je větší než oplocení. Tato plocha sahá prakticky na okraj náspu. Pokud bude trasa obchvatu vedena dle přílohy číslo 1, nebude obchvat tímto dílem ohrožen. Pokud by byl posunut na sever, komín bude nutno sanovat.</p> <p>Komín KB 22 – 101. Výchoz struktury B 22 je v bezprostřední blízkosti severní paty náspu a struktura upadá pod těleso obchvatu. Dostup PRP k povrchu je vyloučen. Není nutno provádět žádná opatření, i když teoretická zóna možného vlivu zasahuje do náspu.</p> <p>Komín KB 13 – 111. Výchoz struktury B 13 je v bezprostřední blízkosti jižní paty náspu a struktura B 13 upadá pod těleso obchvatu. PRP bezpochyby dostoupí k povrchu. V případě jejich částečného skluzu do nadloží nelze jednoznačně vyloučit přístup k bezprostřední blízkosti vlastního tělesa násypu případně zastižení jeho okraje, i když je toto nepravděpodobné. Doporučuje se osadit dilatometr, jehož kotva bude umístěna nad komínem ve struktuře B 13 v hloubce cca 25 m.</p> <p>Komín KB 13 211. PRP vyzní před jejich dostoupením k povrchu. Na povrchu se mohou projevit pouze NRP, které zde mohou v limitním případě vyvolat deformace o velikosti řádově prvé jednotky dm. Tyto procesy však budou velmi pomalé a jejich první projevy nedostoupí k povrchu dříve než za sto let, s největší pravděpodobností podstatně později. Výchoz struktury B 13 je v bezprostřední blízkosti jižní paty náspu. Z hlediska stability komunikace není nutno provádět žádná preventivní opatření</p> <p>Komín KB 40A – 211. PRP dostoupí k povrchu a způsobí na něm propad. V případě jejich částečného skluzu do nadloží nelze jednoznačně vyloučit přístup k bezprostřední blízkosti vlastního tělesa násypu případně zastižení jeho okraje, i když tato reakce masívu je nepravděpodobná. Doporučuje se osadit dilatometr, jehož kotva bude umístěna nad komínem ve struktuře B 40A v hloubce cca 20 m.</p> <p>Překop V 6–1–3. Toto dílo se na povrchu může projevit pouze formou NRP, a to v krajním případě deformacemi řádově prvé jednotky cm. Z hlediska stability komunikace není nutno provádět žádná preventivní opatření</p> <p>Šurf č. 22 (svíslá průzkumná jáma). PRP budou velmi pomalé a pokud dostoupí k povrchu, způsobí na něm deformace do 20 cm. Vzhledem k dlouhodobosti těchto procesů a ke skutečnosti, že není známo rozmístění těchto děl se nedoporučují provádět žádná opatření. Samo ústí šurfu není na povrchu zřejmé a lze očekávat, že dojde na povrchu ke vzniku výrazných deformací. Souřadnice jeho středu jsou známy (X – 1084787, Y – 777440). Kritická oblast se nalézá západně od odbočky</p>
--

<p>obchvatu č. III/11812 – S 7,5. Kritickým územím je kruh o poloměru 15 m se středem ve středu šurfu. Dle přiložené mapové dokumentace by tato odbočka měla těsně minout ohrožené území. V žádném případě nesmí být posunuta na západ.</p>
<p>Komín KB35 – 201. Pokud nebude odbočka posunuta dále na západ, je zcela bezpředmětné o jeho negativních vlivech na toto uvažovat.</p>
<p>Komín KB35 – 202. Vlastní PRP nedostoupí k zemskému povrchu. Pásmo možného vlivu pro případ, že PRP budou postupovat po žilné struktuře se v podstatě dotýká odbočky obchvatu č. III/11812 – S 7,5. Vzhledem k úklonu struktury však budou postupovat především do jejího nadloží, to znamená k odbočce. Vzhledem k hloubce pod povrchem a úklonu žilné struktury PRP nedostoupí k povrchu a PRP budou z hlediska stability povrchu zcela zanedbatelné. Není nutno provádět žádná opatření.</p>
<p>Komín K B 22 – 201. Vzhledem k úklonu struktury B 22 budou PRP postupovat výhradně po žilné struktuře k povrchu a způsobí na něm propad. Struktura upadá pod těleso násypu. Teoreticky výchoz struktury je zcela mimo plánovaný obchvat, avšak nelze jednoznačně vyloučit možnost skluzu PRP částečně do nadloží, i když toto je nepravděpodobné. V tomto případě by byla PRP zastižena pata násypu. Doporučuje se osadit dilatometr, jehož kotva bude umístěna nad komínem ve struktuře B 22 v hloubce cca 20 m.</p>
<p>Dobývka DB 13 – 111. Vzhledem k hloubce pod povrchem a rozsahu provedené hornické činnosti je vyloučeno, aby PRP dostoupily k povrchu. Dílu není nutno věnovat pozornost.</p>
<p>Struktura B 12 jako celek. Z hlediska poddolování a případných negativních vlivů na stabilitu povrchu se jedná o kritickou strukturu. Prakticky v celém jejím průběhu, kde byla v přípovrchových partiích předmětem provozního zájmu je povrch ohrožen propady a nebo výraznými deformacemi. Trasa obchvatu je vedena tak, že od této struktury je vzdálena 30 a více metrů. Problém by nastal, pokud by trasa obchvatu byla posunuta na SZ.</p>
<p>Struktura B 22 jako celek. Situace je v podstatě stejná jako v případě struktury B 12. Jediný rozdíl spočívá v tom, že výchoz struktury B 22 protíná trasu plánovaného obchvatu a jedno z děl (Komín KB 22 – 101 – číslo zátěže 28) se nalézá v bezprostřední blízkosti vlastní stavby.</p>
<p>Struktura 23 jako celek. Situace je v podstatě stejná jako v případě struktury B 22.</p>

D.1.5. Vlivy na floru a faunu

Vlivy na floru představují kácení dřevin v místech trvalého záboru stavby. Celkový rozsah kácené mimolesní zeleně bude podrobně popsán v dokumentaci ke stavebnímu povolení stavby.

staničení	lokality křížení VKP a prvků ÚSES
Km 0,1	Příbramský potok
Km 1,1	navržený lokální biokoridor
Km 1,6	Sázkový potok
Km 1,9	zábor v lesním komplexu Háje, částečně funkční lokální biokoridor
Km 2,5-2,7	zábor v lesním komplexu Háje
Km 3,4	zábor v lesním komplexu Hluboký

Během výstavby komunikace dochází :

- při zemních pracích k obnažení zeminy a nástupu ruderalních a tím i nežádoucích druhů
- k narušení, likvidaci nebo přerušení liniových i plošných přírodě blízkých biocenóz
- ke znečištění toků plaveninami s vlivem na floru a faunu

- ke kontaminaci složek ŽP cizorodými látkami, hrozí i nebezpečí úniku ropných látek z těžké mechanizace
- ke zvýšení hladiny hluku

Během provozu komunikací převážně dochází:

- ke kontaminaci složek ŽP emisemi polutantů, vznikajících při spalování pohonných hmot (těžké kovy, oxid uhelnatý, oxidy dusíku, semivolatilní perzistentní organické polutanty atd.)
- ke zvýšení hladiny hluku

V místě křížení navržené komunikace a Příbramského potoka by bylo vhodné zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace biologický průzkum s ohledem na potvrzený výskyt kriticky ohroženého raka říčního (*Astacus astacus*).

D.I.6. Vlivy na hlukovou situaci

Hluk z provozu

Ze zpracované hlukové studie vyplývá, že pro ochranu obytných území bude nutné vybudovat protihlukovou stěnu o délce cca 500m v lokalitě Nová Hospoda. Ve vyšších podlažích obytných objektů bude pravděpodobně nutné doplnit individuální protihluková opatření.

Hluk ze stavby

K ovlivnění hlukové situace v zájmovém území dojde během realizace záměru provozem stavebních mechanismů. V současném stupni projektové přípravy záměru nelze stanovit jejich přesné množství a druh techniky použité ke stavbě.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

D.II.1. Zdraví obyvatelstva

U nejbližší ležící obytné zástavby v lokalitě Nová Hospoda je navržena protihluková stěna o výšce 4 m a délce cca 500 m podél nově řešené komunikace s tím, že stávající komunikace zůstane jako obslužná a povede za protihlukovou stěnou. V případě potřeby lze na základě měření hluku také doplnit opatření na objektech (především ve vyšších podlažích, která nebudou dostatečně chráněna protihlukovou stěnou), tj. například úpravou či výměnou oken. Rozsah sociálních a ekonomických dopadů je místní, charakter vlivů realizace záměru je mírně pozitivní.

D.II.2. Ovzduší

Automobilová doprava po JV obchvatu Příbrami nezpůsobí svými emisemi nadměrné znečištění ovzduší NO₂, NO_x, prachem - PM₁₀ ani benzenem ani ve svém okolí, ani v blízkých obydlených místech (Nová Hospoda, Brod atd.) Všechny vypočtené koncentrace zůstávají pod příslušnými imisními limity, krátkodobé koncentrace dokonce i za nepříznivých rozptylových podmínek.

Ovzduší v území východně od Příbrami není v současné době nadměrně znečištěné NO₂, NO_x ani prachem - PM₁₀. Příspěvek dopravy po obchvatu ke stávajícímu znečištění ovzduší bude

nízký a nepovede ke koncentracím překračujícím imisní limity. Problém by v budoucnu mohl nastat pouze s úrovní koncentrací prachu - PM10 vzhledem k předpokládanému snížení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci.

D.II.3. Voda

Vlivy na kvalitu podzemních vod ani nejsou očekávány.

D.II.4. Půda

Realizací stavby bude dotčen zemědělský a lesní půdní fond. Negativní vlivy na kvalitu půdy nejsou očekávány.

Vliv na horninové prostředí

Přímé rozvolňovací procesy.

Pokud bude obchvat ve staničení 0,000 – 1,500 km realizován přesně dle předložené dokumentace, nebude ohrožen PRP.

Monitorovat je doporučeno dle soudně znaleckého posudku tři komíny. Monitoring znalec doporučuje provádět pomocí dilatometrů vedených z nadloží struktur tak aby tyto byly prořaly v místě předpokládaného postupu PRP. Délka vrtů cca 20 – 25m. Základní podmínkou je, aby vrty zájmovou strukturu prořaly min 5m pod hranici intenzivního vlivu hypergenních činitelů.

Nepřímé rozvolňovací procesy.

V intervalu 0,000 – 1,500 km bude obchvat postižen NRP. Tyto procesy budou velmi dlouhodobé. Výraznější deformace povrchu nenastanou dříve jak za sto let, spíše podstatně později. Limitních hodnot dle ČSN 730039 bude dosaženo nejdříve za sto let. Žádná preventivní opatření proti negativním vlivům NRP není nutno při stavbě obchvatu provádět.

D.II.5. Flora a fauna

Vlivem stavby nedojde k vyhubení žádného rostlinného nebo živočišného druhu. Možnost migrace živočichů v okolí stavby zůstane zachována, nebudou významně narušeny migrační trasy. Stavbou dotčené významné krajinné prvky, vodoteče Příbramský a Sázkový potok, budou kříženy mostními objekty s dostatečnými parametry pro zachování migrace.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Dotčené území se nenachází v blízkosti státní hranice. Vlivy na jednotlivé složky a faktory životního prostředí i sociální sfér v rozsahu přesahujícím státní hranice jsou vyloučeny.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů

Pro fázi přípravy

- specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně
- projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení

- provést podrobný pedologický průzkum a průzkum kontaminace orniční vrstvy ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb.
- omezit zásahy do významných krajinných prvků
- doporučené monitorovací vrty řeší případy možného anomálního skluzu přímých rozvolňovacích procesů. Pokud PRP budou postupovat standardním způsobem, nebude trasa obchvatu ohrožena.
- zpracovat plán organizace výstavby (POV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi
- vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES, do lesních porostů a ZPF. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace
- zpracovat havarijní plán pro případ úniku látek škodlivých vodám
- podrobně specifikovat systém odvodnění komunikace a projednat jej s příslušným správcem

Pro fázi výstavby

- v době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení budou stíněna mobilními protihlukovými zástěnami
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.502/2000 Sb.
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu
- používané vozovky budou pravidelně čištěny
- automobily před výjezdem na vozovku budou pravidelně čištěny
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) proti úkapům
- na plochách zařízení stavenišť nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toků nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály
- likvidace vykáčených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit
- stávající dřeviny budou chráněny dle ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 Sadovnictví a krajinářství – Zakládání trávníků
- na ploše ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min. 90l obsahující sorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražná páska, ochranné rukavice apod.
- při provádění zemních prací se doporučuje zajistit geotechnický dozor, a to firmou, která má prokazatelně s problematikou tzv. starých důlních děl a jejich sanací dlouhodobé zkušenosti.

- po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, zařízení stavenišť a zrušených úseků stávajících komunikací, které budou přeloženy

Pro fázi provozu

- po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku a účinnosti navržených protihlukových opatření
- s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, a navazujících vyhlášek

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Ovzduší

Není znám přesný počet a trasování jízd nákladních automobilů během výstavby a s nimi spojené zatížení a emise výfukových plynů.

Voda

Není přesně známa potřeba vody a elektrické energie pro výstavbu.

Hluk

Hlukové výpočty vycházejí z navrženého směrového a výškového řešení trasy komunikace. V dalším stupni dokumentace bude akustická studie upřesněna.

Není znám objem jízd stavebních mechanismů po staveništi, aby bylo možné podrobně hodnotit hluk z výstavby.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je navržen v jedné variantě (aktivní varianta) a porovnání je provedeno se stávajícím stavem (nulová varianta).

Z hlukové studie vyplývá, že výstavbou komunikace dojde ke zvýšení hladiny hluku u stávajících obytných domů v lokalitě Nová Hospoda. Pro jejich ochranu je navržena protihluková stěna o výšce 4m a délce cca 500m podél stávající komunikace, která zůstane jako obslužná. U nulové varianty budou obytné domy v této lokalitě ovlivněny minimálně hlukem.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že automobilová doprava po JV obchvatu Příbrami nezpůsobí svými emisemi nadměrné znečištění ovzduší NO_2 , NO_x , prachem - PM_{10} ani benzenem ani ve svém okolí, ani v blízkých obydlených místech (Nová Hospoda, Brod atd.) Všechny vypočtené koncentrace zůstávají pod příslušnými imisními limity, krátkodobé koncentrace dokonce i za nepříznivých rozptylových podmínek. Ovzduší v území východně od Příbrami není v současné době nadměrně znečištěné NO_2 , NO_x ani prachem - PM_{10} . Příspěvek dopravy po obchvatu ke stávajícímu znečištění ovzduší bude nízký a nepovede ke koncentracím překračujícím imisní limity.

Z hlediska vlivu na půdu, je nutný trvalý zábor ZPF a LPF při realizaci aktivní varianty.

Z hlediska vlivů na vodu, dojde díky odtékajícím vodám z povrchu komunikace ke snížení infiltrace srážkových vod do horninového prostředí. V zájmovém území se nenacházejí vodní zdroje pro hromadné zásobování pitnou vodou.

Navržená varianta vykazuje negativní vliv na flóru a faunu, z důvodu výstavby komunikace dojde ke kácení lesní i mimolesní zeleně. Pokud bude obchvat ve staničení 0,000 – 1,500 km realizován přesně dle předložené dokumentace, nebude ohrožen PRP. V intervalu 0,000 – 1,500 km bude obchvat postižen NRP. Tyto procesy budou velmi dlouhodobé. Výraznější deformace povrchu nenastanou dříve jak za sto let, spíše podstatně později. Limitních hodnot dle ČSN 730039 bude dosaženo nejdříve za sto let.

Obchvat města Příbrami bezesporu ovlivní dopravní situaci v celém městě i v jeho bezprostředním okolí a to snížením emise hluku z tranzitní dopravy a snížením emisí látek znečišťujících ovzduší.

Z celkového orientačního hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vyplývá, že v porovnání se současným a výhledovým stavem bez obchvatu Příbrami se předmětný záměr jeví jako přijatelný.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

1. Situace širších vztahů M 1:20 000
2. Situace faktorů životního prostředí M 1:10 000
3. Zákres BPEJ dotčeného území M 1:5 000

F.II. Další podstatné informace oznamovatele

V rámci zpracování tohoto oznámení nebyly oznamovatelem doloženy jiné podstatné informace, než jsou informace výše uvedené.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je investiční záměr týkající jihovýchodního obchvatu Příbrami:

- I. úsek – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v kategorii S 11,5/70 v délce 4,0km.

První úsek výstavby jihovýchodního obchvatu Příbrami silnice I/18 je veden od stykové křižovatky – se zřízením odbočovacích pruhů vlevo na obou komunikacích - s komunikací I/66 levostranným obloukem o $R = 600$ m, pomocí pravostranného oblouku o $R = 650$ m prochází mezi poddolovaným územím v okolí jámy č. 6, dále pokračuje nadjezdem v km 1,52079 přes III/11812 a levostranným obloukem o $R = 2\,400$ m ke křižovatce se silnicí II/118 v km 2,82295. Křižovatka II/118 a I/18 je navržena jako průsečná, s odbočovacími pruhy vlevo na hlavní komunikaci (I/18). Komunikace I/18 dále v přímé pokračuje až k Nové Hospodě, kde se v km 3,39287 na I/18 připojuje místní komunikace (MK) - styková křižovatka. Na hlavní komunikaci I/18 nejsou zřízeny odbočovací pruhy, nepředpokládá se totiž, že by v tomto místě byl silnější proud odbočujících vozidel. Za křižovatkou je I/18 pomocí dalšího levostranného oblouku o $R = 820$ m vedena okolo čtvrti Nová Hospoda, kde se v km cca 3,9 pravostranným obloukem o $R = 350$ m napojuje na stávající komunikaci a v její stopě je I/18 vedena až do křižovatky. Na tento oblouk navazuje oblouk o poloměru $R = 150$ m, který ústí do křižovatky. Konec prvního úseku výstavby je v místě staničení km 4,071 31. Úsek stávající komunikace - která je ve stejné stopě, jako I/18 - bude zrušen, nahradí ji komunikace obchvatu I/18, potřebné rozšíření pro I/18 bude provedeno vlevo, odbočovací pruh vlevo (do centra) bude taktéž posunut doleva od osy. V tomto úseku, kde jsou navrženy směrové oblouky o $R = 350$ m a $R = 150$ m se rovněž doporučuje snížit návrhovou a jízdní rychlost, aby nebyl překročen max. příčný sklon komunikace.

Celková délka komunikace I. úseku výstavby je 4 071,305 m.

zahájení stavby 2013
konec stavby 2015

Lokalizace stavby nevyvolá zásadní střety zájmů z hlediska ochrany obyvatel před nepříznivými dopady provozu, z hlediska ochrany životního prostředí.

V oznámení je hodnocen charakter a rozsah vlivů na obyvatelstvo, ovzduší, povrchové a podzemní vody, půdu, rostlinná a živočišná společenstva, hlukovou situaci a horninové prostředí. Analýza možných vlivů vychází ze stávající situace těchto složek a faktorů životního prostředí, jejich stručný popis je uveden v části C tohoto oznámení.

Jako možné zdroje negativního ovlivnění zdraví obyvatelstva a životního prostředí jsou uvažovány:

- znečištění ovzduší
- ovlivnění kvality vody a půdy
- vlivy na faunu a floru
- hluková zátěž

Vlivy na zdraví v důsledku kontaminace vody a půdy za běžného provozu jsou prakticky vyloučeny.

Přímé sociální dopady stavby lze hodnotit jako málo významné.

Pro výstavbu jihovýchodního obchvatu Příbrami byly v rozptylové studii posuzovány vlivy emisí NO₂, NO_x, prachu - PM10 a benzenu. Všechny vypočtené koncentrace zůstávají pod příslušnými imisními limity, krátkodobé koncentrace dokonce i za nepříznivých rozptylových podmínek.

Významné vlivy na povrchové vody nejsou předpokládány.

Podzemní vody nebudou ovlivněny.

Realizací stavby bude dotčen zemědělský a lesní půdní fond nutnými zábory, negativní vlivy na kvalitu půdy nejsou očekávány.

Nedojde k vyhubení žádného rostlinného ani živočišného druhu.

Vlivy hluku jsou omezeny protihlukovými opatřeními.

Plánovaný obchvat se nalézá v oblasti uranového ložiska Příbram, proto byl zpracován znalecký posudek Posouzení vlivu poddolování na stabilitu plánované silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat. Pod částí plánovaného obchvatu (staničení 0,500 – 1,500 km) byly provedeny, při dobývání uranového ložiska Příbram, v podzemí intenzivní exploatační práce. Pokud bude obchvat ve staničení 0,000 – 1,500 km realizován přesně dle předložené dokumentace, nebude ohrožen PRP. V intervalu 0,000 – 1,500 km bude obchvat postižen NRP. Tyto procesy budou velmi dlouhodobé. Výraznější deformace povrchu nenastanou dříve jak za sto let, spíše podstatně později. Limitních hodnot dle ČSN 730039 bude dosaženo nejdříve za sto let. Při provádění zemních prací se doporučuje zajistit geotechnický dozor, a to firmou, která má prokazatelně s problematikou tzv. starých důlních děl a jejich sanací dlouhodobé zkušenosti. Doporučené monitorovací vrty řeší případy možného anomálního skluzu přímých rozvolňovacích procesů. Pokud PRP budou postupovat standardním způsobem, nebude trasa obchvatu ohrožena.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách oznámení lze prověřovaný záměr označit pro dané území za únosný a přijatelný. Území z hlediska ochrany živých složek přírody nepoživá významnější ochrany.

H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

- 1 Vyjádření MŽP ze dne 23.11.2005
- 2 Vyjádření Městského úřad Příbram ze dne 16.1.2006
- 3 Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti ze dne 12.1.2006
- 4 Fotodokumentace

Textové přílohy

2. Hluková studie, F. Kohlíček, SUDOP Praha a.s., březen 2006
3. Rozptylová studie pro emise znečišťujících látek z dopravy, Jihovýchodní obchvat Příbrami, RNDr. Jan Maňák, EKOAIR – Služby čistotě ovzduší, únor 2006-03-20
4. Znalecký posudek, Posouzení vlivu poddolování na stabilitu plánované silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat, Ing. Jan Růžička, CSc., únor 2006

Datum zpracování oznámení: 31.3.2006

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

Ing. Kateřina Hladká Ph.D.
SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1A
130 00 Praha 3
267094115
č.osvědčení 10606/ENV/06

Podpis zpracovatele oznámení:


.....

Spolupráce:	Ing. Tereza Nehasilová	vliv na flóru
	Ing. Jitka Tobolová	vliv na ZPF
	Ing. Miloš Štolba	odpady
	RNDr. Petr Vitásek	geologické poměry

Použité zkratky

AKM	asfaltový koberec střednězrný
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
HPJ	hlavní půdní jednotka
KSC	kamenivo zpevněné cementem
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LPF	lesní půdní fond
MK	mimoúrovňová křižovatka
MZ	mechanicky zpevněná zemina
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NEL	nepolární extrahovatelné látky
NN	nízké napětí
NPR	nepřímé rozvolňovací procesy
OKS	obalované kamenivo
PHM	pohonné hmoty
PHS	protihluková stěna
PRP	přímé rozvolňovací procesy
PUFL	pozemky plnicí funkci lesa
R	poloměr
TP	technické podmínky
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VVN	velmi vysoké napětí
VÚMOP	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
ZPF	zemědělský půdní fond

Podklady

Bauer P., Kolbabová J., mapování NATURA 2000, 09/2003, 09/2004

Biogeografické členění České republiky, Martin Culek a kolektiv, Enigma, Praha 1996

Václav Cílek a kolektiv, Střední Brdy, Příbram 2005

Culek M., et al.: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha. 1996

Guth J.: Metodika mapování biotopů soustavy NATURA 2000 a Smaragd. AOPK ČR. Praha. 2002

Ing. Václav Hlaváč, RNDr. Petr Anděl CSc., Metodická příručka k zajišťování průchodnosti pro volně žijící živočichy AOPK 2001

<http://heis.vuv.cz/>

<http://map.env.cz/mapmaker/cenia/portal/>

<http://monumnet.npu.cz/>

Chytrý M., Kučera T., Kočí M. (eds.): Katalog biotopů České republiky. AOPK ČR. Praha. 2001

Kubát K. (ed.): Klíč ke květeně České republiky. Academia. Praha. 2002

Vl. Marek, M. Štěpán : Závěrečná zpráva o inženýrskogeologickém průzkumu trasy přeložky a mostních objektů silnice I/18 Příbram – obchvat, Stavební geologie Praha, 1973 (GF V070476)

Ivan Plicko studio, Územní plán města Příbram, září 2002

SUDOP Praha a.s., Studie – Dopravní model, 2006

Technická studie Silnice I/18, Příbram – jihovýchodní obchvat, SUDOP Praha a.s. 11/2003

Základní geologická mapa České republiky v měřítku 1 : 25 000, list 22-211 Příbram, ČGS 2004

Zákres zdrojů radioaktivity v mapě 1:50 000, listy 1234, 2212, 2221, J. Krištiak pro ČGÚ a OkÚ Příbram

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo dne:	29-11-2005
Č.j.:	9389
Obor:	11. 202

SUDOP PRAHA, a.s.
Středisko silnic a dálnic
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Váš dopis značky:
202/1176/05

Naše značka:
9279/ENV/710/05

Vyřizuje:
Ing. Karásek /I. 2074

PRAHA:
23. 11. 2005

Věc: „Silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat“ - vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Dopisem ze dne 2. 11. 2005 jste se na nás obrátili se žádostí o sdělení, zda je nutný záměr „Silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat“ posoudit z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Jihovýchodní obchvat Příbrami je navržen v I. úseku – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v kategorii S 11,5/70 v délce 4,0 km. Ve II. úseku stavby představuje propojení od I/66 na stávající komunikaci I/18 před obcí Bohutín a je navržen v kategorii S 9,5/70 v délce 5,7 km.

Na základě výše uvedeného Vám sdělujeme, že záměr „Silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat“, resp. jeho I. úsek, naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m (záměry neuvedené v kategorii I) nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pružích delších než 500 m.) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., a je proto nutný záměr posoudit dle cit. zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Středočeského kraje.


Ing. Jarooslava HONOVÁ
ředitelka odboru

posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Na vědomí:

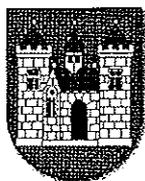
- Krajský úřad Středočeského kraje, OŽPaZ, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- MŽP OVSS I, Podskalská 19, 128 25 Praha 2

tel.
267 121 111

ČNB Praha I
č.ú. 7628-001/0710

IČO:
164 801

fax:
267 310 443



Městský úřad PŘÍBRAM
stavební úřad
Tyršova 108, 261 19 Příbram 1

2

Č.j: 436/2006/SÚ/Ks

Příbram, dne: 16.1.2006

Vyřizuje úředně oprávněná osoba: Helena Kortusová
e-mail: stavebni.urad@pribram-city.cz
Tel.: 318 402208

Adresát:

SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1001
130 80 PRAHA 3

SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo dne:	202/45/06 19-01-2006
č.j.:	593
Obdržel:	16.1.2006

Vyjádření k I. úseku silnice I/18 - jihovýchodní obchvat – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v délce 4 km

Stavební úřad obdržel dne 3.1.2006 Vaši žádost o vyjádření ke stavbě k I. úseku silnice I/18 - jihovýchodní obchvat – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v délce 4 km z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací.

Pro správní území města je schválena územně plánovací dokumentace, a to územní plán města Příbram. Tento územní plán schválilo zastupitelstvo města dne 19.6.2002 pod usnesením č. 1374/2002/ZM.

Stavební úřad MěÚ Příbram sděluje, že navrhovaná stavba I. úseku silnice I/18 - jihovýchodní obchvat – spojení křižovatky Nová Hospoda s komunikací I/66 v délce 4 km dle Vámi předložené situace není v rozporu s územním plánem města Příbram.

Toto vyjádření se vydává pro potřebu posouzení stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (EIA).

MĚSTSKÝ ÚŘAD
PŘÍBRAM
- 80 -

Helena Kortusová
referent stavebního úřadu

Krajský úřad Středočeského kraje
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo dne:	20-01-2006 202/174/06
Č.j.:	642
Obdržel:	Šim. 202

V Praze dne: 17.1.2006
Číslo jednací: 914/2006/OŽP-6278/06-Rj
Vyřizuje: Ing. Květoslava Rejlová /linka 656
Váš dopis: Č.j. 202/27/06 ze dne 12.1.2006

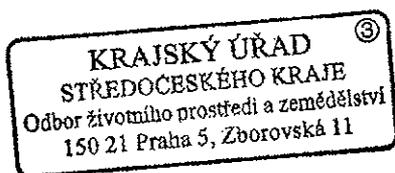
SUDOP PRAHA a. s.
202 – Středisko silnic a dálnic
Olšanská 1 a
130 80 Praha 3

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Krajský úřad Středočeského kraje, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3, písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů obdržel dne 13.1.2006 Vaši žádost o stanovisko k vlivu záměru „**Silnice Příbram I/18 – jihovýchodní obchvat**“ na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

V souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., vám sdělujeme, že lze vyloučit významný vliv předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.

RNDr. Jaroslav O b e r m a j e r
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství



v.z. Ing. Zdeňka Šimová
vedoucí oddělení
ochrany přírody a krajiny

4. Fotodokumentace



Pohled na stávající komunikaci I/66, kde se bude napojovat jihovýchodní obchvat Příbrami u Brodu.



Pohled na stávající komunikaci v km 1,8 podél haldy.



V km 2,500 – 2,700 trasa částečně zasahuje do lesního okraje a zčásti vede lesním průsekem pro vedení vysokého napětí.



Trasa prochází průsekem pod vedením VN a dále podél silnice, na kterou se napojuje přibližně v km 3,900.



Napojení navržené trasy u Nové Hospody v km 3,5-4,0.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 Praha 10 - Vršovice, Vršovická 65

Vážená paní
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
Na Cihelně 1331
282 01 Český Brod

Č.j.:
10606/ENV/06

Vyřizuje/telefon:
Eva Lexová / 267 122 802.

V Praze dne:
6. 2. 2006

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 8. 3. 2006

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí podle § 19 odst. 10 a § 21 písm. i) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb., vyhovuje žádosti fyzické osoby Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D., narozené 28. 7. 1974 ve Velkém Meziříčí, bytem Na Cihelně 1331, 282 01 Český Brod a po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví

uděluje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Oprávnění ke zpracovávání dokumentace a posudku vzniká dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., uděluje na dobu 5 let.

O d ů v o d n ě n í

Fyzická osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., narozená 28. 7. 1974 ve Velkém Meziříčí, bytem Na Cihelně 1331, 282 01 Český Brod požádala o udělení autorizace a splnila podmínky pro udělení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s ustanoveními v příloze č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

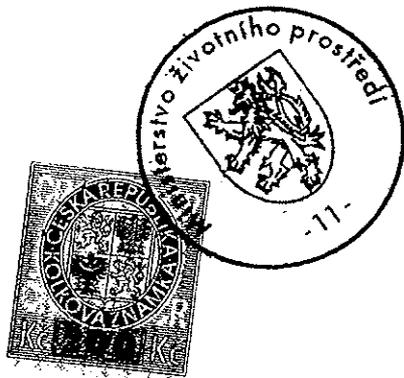
Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo doloženo diplomem a osvědčením o státní závěrečné zkoušce. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla doložena osvědčením 9620/ENV/710/05 ze dne 11. 1. 2006. Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů ze dne 13. 1. 2006.

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou splněny všechny podmínky pro udělení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 200 Kč (položka 22 písm. b) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

P o u č e n í o o d v o l á n í

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministroví životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.




Ing. Jaroslava HONOVÁ
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) Žadatel - Ing. Kateřina Hladká, Ph.D - účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci
orgán příslušný k evidenci - odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Ministerstva životního prostředí