

Organizace oprávněná k provozování živnosti Posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě Živnostenského listu vydaného Mm Brna č.j. 10039/03 ze dne 13.1.2003.

Organizace autorizovaná k výkonu úředního měření hluku v pracovním a mimopracovním prostředí, akustického výkonu a stavební akustiky, rozhodnutím ÚNMZ pod č.j. 740/01/20 ze dne 14. září 2001.

Organizace autorizovaná podle § 15 zákona č. 86/2002 Sb. o ovzduší, k zpracování rozptylových studií a odborných posudků podle § 17 zákona – rozhodnutí MŽP ČR č.j. 2452/740/02 ze dne 19.6.2003 a č.j. 2331/740/03/MS ze dne 8.7.2003.

Společnost Enving s.r.o. má zaveden a používá systém managementu jakosti, který odpovídá ČSN EN ISO 9001:2001.

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a zákona č. 163/2006 Sb., § 6, v rozsahu dle přílohy č. 3

Záměr:

**Změna vedení trasy stávající silnice 2. třídy č. II/353
Jihlava – Žďár nad Sázavou,
v úseku dálnice D1 – Rytířsko - Jamné**

Oznamovatel:

kraj Vysočina,

Žižkova 57, 587 33 Jihlava

Odbor majetkový – investiční oddělení

Zpracovatel oznámení:

Ing. Ladislav Vondráček

*držitel autorizace podle zákona č. 100/2001 Sb., §19 a § 24 (osvědčení MŽP ČR o odborné způsobilosti k hodnocení vlivu staveb a činností na životní prostředí č.j. 8391/1317/OPV/93),
prodloužené rozhodnutím MŽP ČR č.j. 34807/ENV/06 ze dne 6.6.2006 do 28.6.2011*

Brno, červen 2007

ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	5
A.1. Obchodní firma	5
A.2. IČ	5
A.3. Sídlo	5
A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	5
ČÁST B – ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	6
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	6
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	6
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	6
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	8
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	9
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	12
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	13
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	13
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	14
B.II.1. Půda	14
Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF)	14
Vyhodnocení záboru ZPF	14
Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)	14
Vyhodnocení významnosti vlivů na les	14
B.II.2. Voda.....	15
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	15
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	15
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	16
B.III.1. O vzduší.....	16
Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší.....	18
B.III.2. Odpadní vody	18
B.III.3. Odpady	18
B.III.4. Ostatní.....	19
ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	21
C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	22
C.1.1 Biota	22
Biogeografická charakteristika území.....	22
Územní systém ekologické stability	24
C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	26
C.2.1. O vzduší.....	26
C.2.2. Voda	27
Povrchové vody	27
Podzemní vody	29
C.2.3. Půda	30
Bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ)	30
Všeobecné údaje o lesích v řešeném území	31
C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje	31
C.2.4. Charakteristika stavu hlukové zátěže.....	33
D – ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	33

D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	33
D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	33
Vyhodnocení významnosti vlivů na zdraví.....	34
D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima.....	34
Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší.....	35
D.1.3 Vlivy na vodu.....	35
Vlivy na charakter odvodnění území.....	35
Vlivy na pramenné oblasti.....	36
Znečištění povrchových vodních toků splachy z vozovek.....	36
Změny hydrogeologických charakteristik území.....	37
Hladiny podzemních vod.....	37
Průtoky podzemních vod.....	38
Vlivy na jakost vod a ovlivnění vodních zdrojů.....	38
Vyhodnocení významnosti vlivů na vodu.....	39
D.1.4 Vlivy na půdu.....	39
D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	40
Vlivy na horninové prostředí.....	40
Vlivy na zdroje nerostných surovin.....	41
Vlivy na čistotu půd.....	41
D.1.6 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy.....	42
Vlivy v období výstavby.....	44
D.1.7 Vlivy na krajinný ráz.....	44
D.1.8 Vlivy spojené s havarijními stavy.....	44
D.1.9 Ostatní vlivy.....	45
Hluk.....	45
Ustanovení platných právních předpisů.....	45
Doporučení hygienických limitů hluku.....	46
Vyhodnocení předpokládaných vlivů hluku.....	47
Vyhodnocení významnosti fyzikálních vlivů (hluk).....	48
D.1.10 Souhrnné hodnocení možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	49
D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	49
D.3. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	49
Podmínky pro fázi přípravy stavby.....	50
Podmínky pro fázi realizaci stavby.....	50
Podmínky pro fázi provozování stavby.....	51
D.4. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	51
ČÁST F – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	51
F. Mapové přílohy zájmového území.....	51
F.1 Situace.....	52
F.2 Podélný řez.....	53
F.3 Vlivy na geofaktory a vodu.....	54
F.4 Vlivy na biotu.....	55
ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	56
ČÁST H – PŘÍLOHA.....	62
Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace.....	62
Stanovisko orgánu ochrany přírody.....	63
ZÁVĚR.....	64

ÚVOD

Oznámení (dále oznámení EIA) je zpracováno podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 100/2001 Sb. § 6, v rozsahu dle přílohy č. 3 a dle *Metodického pokynu odboru posuzování vlivů na životní prostředí MŽP (Věstník MŽP částka 2, únor 2002)*.

Výchozí podklady

- (1) *Silnice II/353 Dálnice D1 – Rytířsko – Jamné. Studie přeložky silnice PROfi Jihlava spol. s r.o., 2006*
- (2) *Návrh na "Pátevní silniční síť kraje Vysočina", č.j. RK-12-2006-24, 12. zasedání Rady kraje Vysočina, 2006*
- (3) *Územně plánovací podklady:*
 - *Návrh ÚP VÚC Vysočina*
 - *Urbanistická studie obce Jamné, zpracovatel KUBUS v r.2000*
 - *Průzkumy a rozborů pro zpracování územního plánu obce Jamné, zpracovatel Urbanistické středisko Jihlava v r.2006*
- (4) *Březina St.(2006) Dálnice D1 – Rytířsko – Jamné. Předběžná zpráva geologického průzkumu. RNDr. Stanislav Březina, Jihlava.*
- (5) *Michlíček E. a kol.(1986): Hydrogeologické rajóny ČSR. MS Geotest Brno.*
- (6) *Hašek J.(2006): Územní plán obce Jamné – návrh. Urbanistické středisko Jihlava.*
- (7) *Mapové podklady*
 - Geologická mapa 1:50.000, list 23 – 24 Polná*
 - Mapa ložisek nerostných surovin 1:50.000, list 23 – 24 Polná*
 - Základní vodohospodářská mapa 1:50.000, list 23 – 24 Polná*
- (8) *Ostatní podklady – výsledky šetření na správních úřadech a obcích:*
 - Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí*
 - Obecní úřad Jamné*
 - Zemědělská vodohospodářská správa, pracoviště Jihlava*
 - Vodárenská a.s. Brno, divize Jihlava*
 - Zemědělská společnost, a.s. Zhoř*
- (9) *Culek, M. a kol.: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 1996.*
- (10) *Botanický ústav ČSAV: Regionálně fyto geografické členění ČSR. Academia, Praha, 1987*
- (11) *Podklady poskytnuté odborem ochrany přírody Magistrátu města Jihlavy a odborem výstavby a životního prostředí Městského úřadu Polná.*
- (12) *Zákon o ovzduší č. 86/2002 Sb. ve znění zák.č. 472/2005 Sb.*
- (13) *Nářízení vlády č. 597/2006 Sb.*
- (14) *Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb - VÚPS Praha 1985.*
- (15) *Stavební fyzika. Akustika stavebních konstrukcí.- ČVUT Praha 1997.*
- (16) *Hluk a vibrace. Měření a hodnocení. - Sdělovací technika, Praha 1998.*
- (17) *Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.*
- (18) *Nářízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.*
- (19) *Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*
- (20) *ČSN 73 0532 Akustika – Ochrana proti hluku v budovách a související akustické vlastnosti stavebních výrobků – Požadavky.*

ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

Kraj Vysočina

A.2. IČ

IČ: 70890749

DIČ: CZ 70890749

A.3. Sídlo

Žižkova 57, 587 33 Jihlava

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

Oprávněný zástupce oznamovatele: Ing. Hana Strnadová, odbor majetkový - investiční odd.

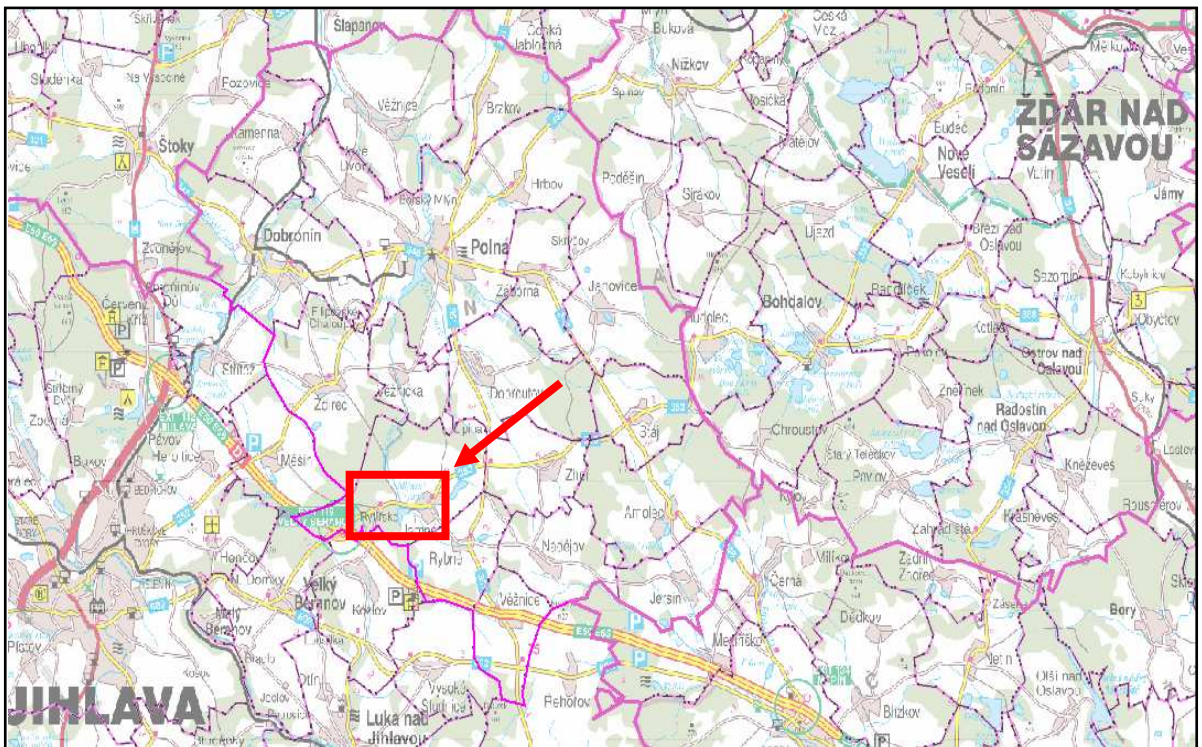
Bydliště - zaměstnání: Žižkova 57, 587 33 Jihlava

Telefon do zaměstnání: 564 602 216

e-mail: Strnadova.H@kr-vysocina.cz

ČÁST B – ÚDAJE O ZÁMĚRU

Předmětem oznámení EIA je vyhodnocení záměru změny vedení trasy stávající silnice 2.třídy č. II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou dle studie (1), v úseku dálnice D1 – Rytířsko - Jamné o celkové délce 2,910 km, na životní prostředí a stanovení podmínek pro minimalizaci negativních účinků záměru na životní prostředí (dále Jamné-obchvat).



Obr. 1 - Širší situace území s vyznačením **zájmového území** posuzovaného záměru
Silnice II/353 dálnice D1 – Rytířsko - Jamné

Trasa přeložky silnice II/353 vede mírně zvlněným terénem Českomoravské vrchoviny s relativním převýšením 48 m. Prochází dvěma elevacemi a depresí uprostřed stavby. Terén od dálnice D1 stoupá z nadm. výšky 540 m na 553 m na náhorní plošinu s osadou Rytířsko, odkud klesá do údolí Jamenského potoka k nejnižšímu bodu 512 m n.m. Z údolí vystupuje k místu napojení na stávající silnici II/353 v nadm. výšce 560 m. Podélný profil navrhované stavby sleduje v maximální míře výškové poměry terénu a niveleta vede převážně těsně nad

jeho úrovni. Pouze na přechodu Jamenského potoka mostem je navržena významnější úprava terénu násypem o výšce 14 m.



Obr. 2 - Situace měř. 1 : 20 000 s vyznačením posuzovaného záměru
Silnice II/353 dálnice D1 – Rytířsko - Jamné

B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název záměru

Změna vedení trasy stávající silnice 2.třídy č. II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou, v úseku dálnice D1 – Rytířsko - Jamné

Kategorizace záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 100/2001 Sb. ve znění zák. č. 93/2004 Sb. a zák.č. 163/2006 Sb., § 4:

Jedná se o záměr uvedený v příloze zákona č.1, kategorii II, bod. 9.1 " *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*".

Záměr **podléhá zjišťovacímu řízení**. Příslušným správním úřadem, který vede zjišťovací řízení, je Krajský úřad kraje Vysočina.

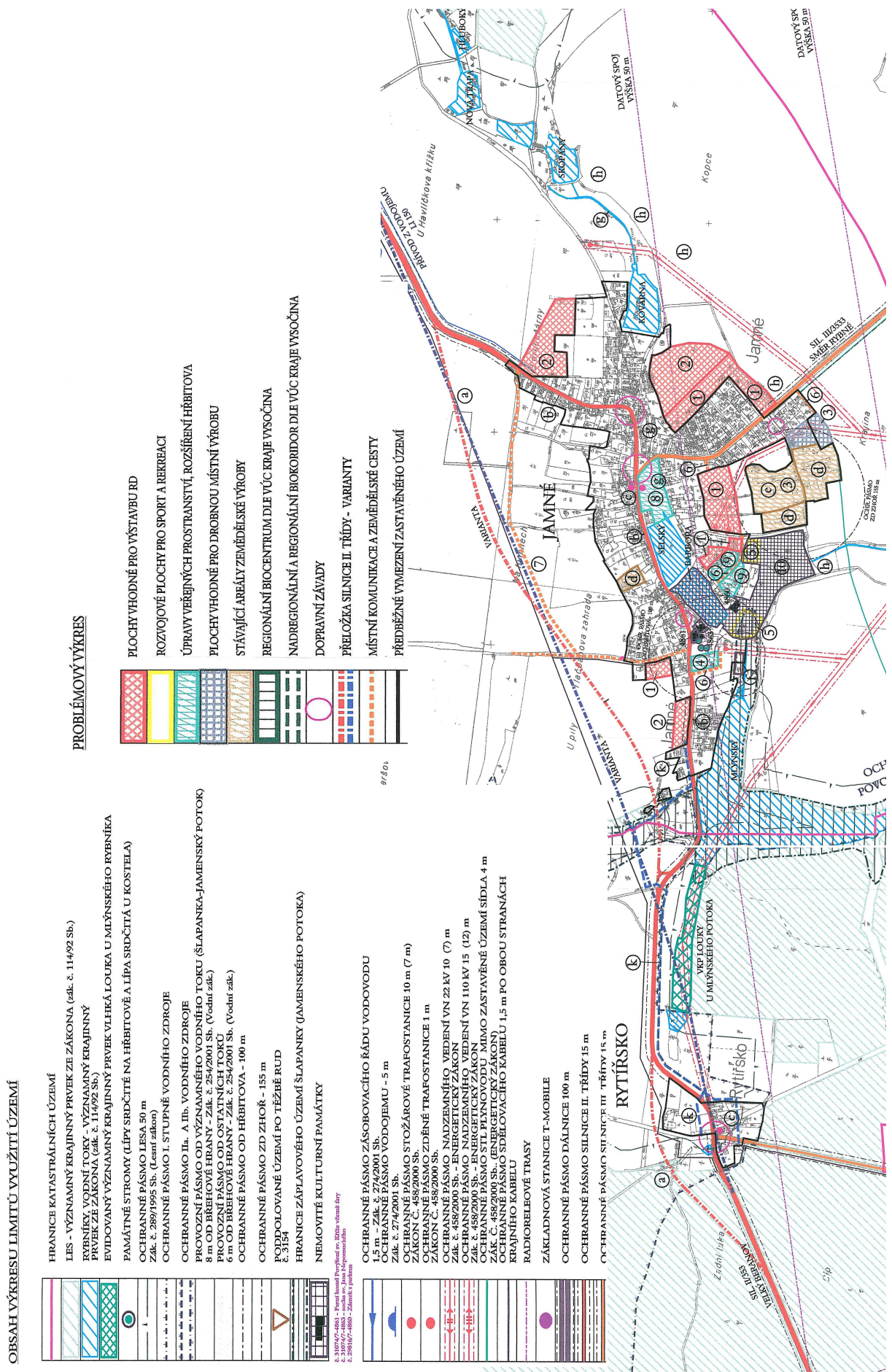
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Trasa projektované přeložky silnice II/353 začíná u dálnice D1, odkud vede směrem na osadu Rytířsko a končí za obcí Jamné. Nová komunikace zčásti využívá stávající silnice II/353 a v nově navržené trase obchází zástavbu osady Rytířsko a obce Jamné.

B.1.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Vysočina
CZ-NUTS: CZ0612 Jihlava
Obec, k.ú.: 5877241 Jamné, k.ú. 656615 Jamné u Jihlavy

Umístění záměru je v souladu s územním plánem (viz příloha H tohoto oznámení EIA). Navrhovaná stavba vychází z platné územně plánovací dokumentace obce Jamné.



PROBLÉMOVÝ VÝKRES

- PLOCHY VHODNÉ PRO VÝSTAVBU RD
- ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO SPORT A REKREACI
- ÚPRAVY VĚRNĚJŠÍCH PROSTRANSTVÍ, ROZŠÍŘENÍ HRÁBITOVA
- PLOCHY VHODNÉ PRO DROBNOU MÍSTNÍ VÝROBU
- STÁVAJÍCÍ AREÁLY ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY
- REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM DLE VÚC KRAJE VYSOČINA
- NADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR DLE VÚC KRAJE VYSOČINA
- DOPRAVNÍ ZÁVADY
- PŘELOŽKA SILNICE II. TŘÍDY - VARIANTY
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE A ZEMĚDĚLSKÉ CESTY
- PŘEDBĚŽNÉ VYMEZENÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

OBSAH VÝKRESU LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
- LES - VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVK ZK. č. 114/92 Sb.
- RVNĚNÍKY, VODNÍ TOKY - VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVK ZK. č. 114/92 Sb.
- EVIDOVANÝ VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVK VLHKÁ LOUKA U MLÝNSKÉHO RYBNÍKA
- PAMÁTNÉ STROMY (LÚPY SRDČITÉ NA HRÁBITOVĚ A LÍPA SRDČITÁ U KOSTELA)
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO LESA 50 m
- Zák. č. 289/1995 Sb. (Lesní zákon)
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO I. STUPNĚ VODNÍHO ZDROJE
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO II. A III. VODNÍHO ZDROJE
- PROVOZNÍ PÁSMO OD VÝZNAMNÉHO VODNÍHO TOKU (ŠLAPANKA-JAMENSKÝ POTOK)
- PŘEDBĚŽNÉ PÁSMO OD VÝZNAMNÉHO VODNÍHO TOKU (Vodní zák. č. 254/2001 Sb.)
- 6 m OD HRÁBITOVĚ HRANÝ - Zák. č. 254/2001 Sb. (Vodní zák.)
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO OD HRÁBITOVA - 100 m
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO ZD ZHOŘ - 155 m
- PODDOLOVANÉ ÚZEMÍ PO TĚŽBĚ RUD
- č. 3154
- HRANICE ZÁPLAVOVÉHO ÚZEMÍ ŠLAPANKY (JAMENSKÉHO POTOKA)
- NEMOVITĚ KULTURNÍ PAMÁTKY

- OGCHRANĚNÉ PÁSMO ZÁSOBOVACÍHO ŘÁDU VODOVODU 1,5 m - Zák. č. 274/2001 Sb.
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO VODOJEMU - 5 m
- Zák. č. 274/2001 Sb.
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO ŠTOŽAROVÉ TRAFOSTANICE 10 m (7 m)
- ZÁKON Č. 458/2000 Sb.
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO ZDĚNÉ TRAFOSTANICE 1 m
- ZÁKON Č. 458/2000 Sb.
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO NADZEMNÍHO VEDENÍ VN 22 kV 10 (7) m
- Zák. č. 458/2000 Sb. - ENERGETICKÝ ZÁKON
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO NADZEMNÍHO VEDENÍ VN 110 kV 15 (12) m
- ZÁKON Č. 458/2000 Sb.
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO STLE PLYNOVODU MIMO ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ SÍDLA 4 m
- ZÁK. č. 458/2000 Sb. (ENERGETICKÝ ZÁKON)
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO SDELOVACÍHO KABELU 1,5 m PO OBOU STRANÁCH KRAJNÍHO KABELU
- RÁDIOTELEOVÉ TRASY
- ZÁKLADNOVÁ STANICE T-MOBILE
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO SILNICE 100 m
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO SILNICE II. TŘÍDY 15 m
- OGCHRANĚNÉ PÁSMO SILNICE III. TŘÍDY 15 m

Obr. 3 – Územní plán obce Jamné s vyznačením předběžných variant záměru - červená a modrá trasa přeložky (3)

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

Posuzovaný záměr Jamné - obchvat je novou liniovou dopravní stavbou, která řeší odstranění bodových závad a stavebně-technických problémových míst na stávající trase silnice II/353 vedené přes zástavbu obce Jamné a osady Rytířsko

Navržená trasa posuzovaného záměru je v celé délce 2,910 km vedena mimo zástavbu, přes nezastavěné pozemky.

V úseku km 0,0 - 0,7 a v km 1,50 - 1,57 prochází navrhovaný obchvat lesními porosty, zhruba v km 0,90 - 1,30 je trasa obchvatu situována ve stopě stávající silnice II/353, zbylá část nové trasy je vedena převážně po zemědělsky využívaných pozemcích. V prostoru pod Mlýnským rybníkem nová trasa silnice překonává neobdělávanou zamokřenou aluviální nivu Jamenského potoka.

V okolí navržené trasy obchvatu nejsou žádné jiné významnější dopravní stavby.

Trasa nového obchvatu bude převádět stávající tranzitní dopravu silnice II/353 mimo prostor intravilánu obce Jamné a osady Rytířsko. Součástí stavby obchvatu jsou 3 křižovatky pro dopravní napojení na stávající komunikace.

Vzhledem ke stávajícímu způsobu využívání pozemků v trase obchvatu a předpokládaným dopadům na sledované složky životního prostředí z provozu převáděné silniční dopravy, je možnost kumulace vlivů posuzovaného záměru ve sledovaných složkách životního prostředí s jinými záměry prakticky vyloučena.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Rada kraje Vysočina projednávala na svém 12. zasedání v r. 2006 návrh materiálu *Pátevní silniční síť kraje Vysočina*, která by měla v budoucnosti tvořit základní a rozhodující spojení významných center v kraji i zajistit dopravní napojení na sousední kraje. Pátevní síť kraje Vysočina tvoří celkem 719 km silnic II. a III. třídy s napojením na silnice I. třídy, které spravuje stát. Projednávaný materiál určil také základní technické parametry, které musí komunikace v pátevní silniční síti splňovat (kategorie S9,5, tj. šíře vozovky 9,5 m mezi sloupky nebo svodidly). Kraj bude cíleně věnovat pozornost zajištění větší bezpečnosti na uvedené síti silnic a počítá s vyčleněním finančních prostředků pro potřebné úpravy. Pro opravy stávajících komunikací však finanční prostředky kraje nemohou stačit a proto se kraj bude snažit získat na rekonstrukce zbývající finance i z jiných zdrojů např. prostředky EU. Zlepšení technického stavu silnic zahrnutých v pátevní síti je rozvrženo v časovém horizontu 15ti let.

Posuzovaný záměr je součástí prioritní modernizace pátevní silniční sítě kraje Vysočina (2). Silnice II/353 tvoří dopravní spojnici mezi krajským městem Jihlava a okresním městem Žďár nad Sázavou, představuje významný regionální dopravní spoj, jehož parametry podmiňují hospodářský rozvoj území. Význam zmíněné silnice spočívá nejen v zajišťování dopravního spojení dvou významných center osídlení, ale i v přímém napojení této silnice na dálnici D1. Potřeba vypracování přeložky silnice II/353 v obchvatu obce Jamné a Rytířsko je dána jejími nevyhovujícími parametry v průtahu obcí. Předmětný úsek silnice vykazuje četné dopravní závady, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení prohlubují.

Na hlavní dopravní závadu, kterou je průtah silnice obcí navazují další:

- nevyhovující směrové a výškové vedení trasy s ohledem na návrhovou rychlost a dopravní zátěž
- nedostatečné šířkové uspořádání nevyhovující požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu, stávajícím a výhledovým intenzitám dopravy

Zmíněné dopravní závady jsou příčinou zhoršujících se životních podmínek v přilehlé zástavbě obce Jamné, Rytířsko.

Vzhledem k tomu, že stávající trasa je vedena v těsné blízkosti navazující zástavby nelze realizovat účinná opatření, která by odstranila negativní dopady z dopravy.

Hlavním důvodem řešit trasu silnice v dotčeném území přeložkou bylo především:

- návrh trasy silnice II/353, tak aby byl zajištěn dostatečně vysoký jízdní komfort na trase
- odstranění negativních vlivů z dopravy na obyvatele obce
- snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí (hluk, exhalace, emise)

Zpracovaná studie (1) navrhovanou trasu přeložky silnice II/353 v předmětném úseku podrobněji směrově a výškově začleňuje do vymezeného území s ohledem na koordinaci dopravní sítě v místních a regionálních vztazích. Nová trasa silnice II/353 byla navržena jako směrově nerozdělená silnice s neomezeným přístupem v kategorii S 9,5/70 se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,50 m. Návrh trasy vychází z terénní konfigurace v okolí sídelních útvarů Rytířsko, Jamné, jež je pro průchod daným územím limitující a jež navrhovaná trasa obchází severozápadně. Trasa je navržena s ohledem na potřeby budoucího rozvoje infrastruktury těchto sídel a je vedena se snahou o minimalizaci střetů jak se stávajícím komunikačním systémem, tak se systémem energetických sítí a podzemních vedení.

Respekt k zájmům ochrany životního prostředí upravuje vedení trasy mimo chráněné oblasti a s ohledem na minimalizaci záboru lesního půdního fondu.

Přehled zvažovaných variant

V územně plánovacích podkladech byly zahrnuty 2 předběžné varianty (viz Obr.3):

- modrá, představující nejkratší možnou linii přeložky silnice II/353,
- červená, respektující další vztahy v zájmovém území.

Z hlediska reálnosti provedení se ukázala modrá varianta jako příliš „tvrdá“, při zohlednění požadavků (2), konfigurace terénu, polohy stávající zástavby apod. byla navržena k realizaci červená varianta trasy obchvatu, pro kterou bylo zadáno zpracování studie (1). Vypracovaná studie (1) v část D účinky stavby obsahuje i vyhodnocení předpokládaných environmentálních vlivů záměru.

Tato studie navrhovanou trasu přeložky silnice II/353 v předmětném úseku podrobněji směrově a výškově začleňuje do vymezeného území s ohledem na koordinaci dopravní sítě v místních a regionálních vztazích a další vazby v zájmovém území.

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

Pro zpracování návrhu přeložky silnice II/353 byla dána kategorie komunikace resp. její technické parametry a to jak šířkového uspořádání, tak výškového a směrového vedení trasy. Silnice II/353 byla navržena jako směrově nerozdělená silnice s neomezeným přístupem v kategorii S 9,5/70 se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,50 m. Návrhová rychlost 70 km/hod umožňuje vedení podélného sklonu do 6,0 %. Pro směrovou změnu osy silniční komunikace byly použity kružnicové oblouky s oboustrannými klotoidními přechodnicemi. Základní příčný sklon jízdních pruhů v přímé a obloucích (pokud nevyžadovaly sklon větší) byl dodržen 2,5%. Tyto hodnoty byly převzaty z ČSN 73 6110 – Projektování silnic a dálnic. Překládané komunikace III. třídy byly navrženy v kategorii S 7,5/50.

Přeložky polních cest jsou navrženy v kategorii P4/30.

Navržené křižovatky na trase jsou navrženy jako úrovně dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“.

Mostní objekty budou navrženy v souladu s požadavky ČSN 73 6201. Zatěžovací třída A dle ČSN 73 62 03.

Situační řešení

Navrhované řešení představuje výstavbu nové komunikace v obchvatu dotčených sídel, přičemž stávající silnice v průtahu těmito sídly zůstane zachována pro zabezpečení obsluhy přílehlých nemovitostí. Situace je v příloze F.1 tohoto oznámení.

Začátek trasy přeložky je situován cca 500m od mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 v místě zúžení stávající vozovky. Začátek trasy navazuje na směrové a výškové vedení stávající silnice II/353 v dotčeném úseku a pokračuje přímou o délce 65,495m ve stávající trase silnice od níž se odklání levostranným obloukem o poloměru $R= 500$ m se symetrickými přechodnicemi délky $L= 120,0$ m. V inflexním bodu v km 0,415 62 přechází trasa do pravostranného oblouku s poloměrem $R= 375$ m s přechodnicemi o délce $L= 105,0$ m. Navržená trasa přeložky silnice II/353 tak severozápadně obchází zástavbu osady Rytířsko, od km 0,865 91 je silnice vedena v přímé délce 326,97 m, v tomto úseku se vrací do stopy stávající silnice, aby se pak v km 1,192 88 odklonila levostranným obloukem o poloměru $R= 600,0$ m se symetrickými přechodnicemi délky $L= 120,0$ m a překonala tak údolí Jamenského potoka. Navržená přeložka silnice II/353 pak pokračuje severozápadně od obce Jamné v přímé délce 299,50 m, za níž následují dva protisměrné oblouky o poloměru $R= 1.250,0$ m s asymetrickými přechodnicemi délek $L= 180,0$ m a $L= 160,0$ m. Od km 2,862 je trasa přeložky vedena v přímé o délce 47,923 m až do konce řešeného úseku a navazuje na stávající trasu silnice II/353 severovýchodně od obce Jamné.

Celková délka řešené přeložky hlavní trasy silnice II/353 činí 2,910 km.

Výškové řešení

Podélný profil komunikace sleduje v maximální míře stávající výškové poměry terénu, tj. převažuje vedení nivelety těsně nad terénem.

Zářezy nepřesahují hloubku 3 metrů, násypové partie nepřesahují výšku 1,30, pouze v údolí Jamenského potoka dosahuje výška násypu 14,0 metrů. Podélný řez je v příloze F.1 tohoto oznámení.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je dáno kategorizací navrhované přeložky silnice II/353, dle ČSN 73 6101 a pro směrově nerozdělenou silnici s neomezeným přístupem $S9,5/70$ je následující:

jízdní pruh	$2 \times 3,50$ m =	7,00 m
vodící proužek	$2 \times 0,25$ m =	0,50 m
zpevněná krajnice	$2 \times 0,50$ m =	1,00 m
nezpevněná krajnice	$2 \times 0,50$ m =	1,00 m
<hr/>		
průjezdná (volná) šířka		9,50 m
celková šířka v koruně		10,00 m

Dopravní vazby

Navrhované křižovatky řeší propojení nové trasy silnice II/353 se sítí ostatních pozemních komunikací. Vzhledem ke kategorii navrhované silnice a intenzitám dopravy jsou křižovatky navrženy jako úrovňové. Vzájemné křížení komunikací respektuje požadavky ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“.

V trase přeložky silnice II/353 jsou navrženy celkem 3 úrovňové křižovatky ve tvaru „T“. Jedná se o křižovatku v km 0.794 s přeložkou silnice III/3532 ve směru na Kozlov, uvedená silnice III.třídy je napojena vpravo ve směru staničení. Další dvě křižovatky napojují obec Jamné a silnici III/3533 ve směru od obce Rybné. Obě křižovatky se nacházejí vpravo od přeložky silnice II/353. Křižovatka v km 1.366 je usměrněna vložím pravého odbočovacího pruhu ve směru od Jihlavy. Křižovatka v km 2.7512 je usměrněna vložím levého odbočovacího pruhu ve směru od Žďáru nad Sázavou.

Úpravy a doplnění stávající sítě komunikací

Budováním nové silnice bude narušena stávající organizace dopravní obsluhy území. Navrhované úpravy dopravní sítě proto musí splňovat jak požadavky na minimalizaci počtu přípojných bodů na nově budovanou komunikaci tak i potřeby zajištění místní dopravy. Veškeré stávající komunikace, dotčené výstavbou přeložky silnice II/353 proto budou v nezbytném rozsahu rekonstruovány a propojeny tak, aby zůstala zachována fungující dopravní síť. Nevyužívané úseky komunikací budou zrušeny a rekultivovány. Výstavbou přeložky silnice II/353 budou dotčeny následující pozemní komunikace:

Silnice III. třídy

Silnice III/3532 ve směru na obec Kozlov je v současné době napojena na silnici II/353 v zastavbě osady Rytířsko, vzhledem k navržené přeložce II/353 bude nutno provést i přeložku III/3532. Tato silnice bude prodloužena tak aby mohla být napojena na přeložku II/353 o 151 m a s ohledem na navazující zastavbu je navržena jako místní obslužná v kategorii MO2 8/30.

Silnice III/3533 navazuje na silnici II/353 ve středu obce Jamné. Po vybudování přeložky II/353 se předpokládá s přeřazením stávajícího úseku II/353 vedeného obcí západně směrem na Jihlavu na silnici III/353. V důsledku stavby obchvatu bude nutno řešit napojení této silnice III/3533, proto je navržena přeložka v délce 105 m v kategorii S 7,5/50. Předpokládá se, že úsek silnice II/353 vedený od stávající křižovatky se silnicí III/3533 bude převeden do místních komunikací obce Jamné a napojena severovýchodně od obce na přeložku II/353.

Účelové komunikace

Stávající systém účelových komunikací, zajišťujících přístup na pozemky bude výstavbou přeložky narušen. Rekonstrukce účelových komunikací, navrhované rámci přeložky umožňují přístup na jednotlivé pozemky, oddělené stavbou od dosavadních přístupových cest i když délka přístupových tras se v některých případech prodlouží. Rozsah přeložek účelových komunikací je však minimalizován.

1/ Úsek stávající silnice II/353 vedený severovýchodně obcí Jamné bude po výstavbě obchvatu zařazen do systému místních komunikací obce. Tento úsek bude napojen na trasu obchvatu v km 2.7512, z tohoto důvodu je navržena částečná přeložka v délce 90 m a v kategorii S 7,5/50.

2/ Systém zpevněných lesních cest směřujících k osadě Rytířsko bude trasou přeložky II/353 vážně narušen. Budou přerušeny celkem čtyři lesní cesty, proto bylo navrženo jejich propojení na navrženou účelovou komunikaci vedenou souběžně a na trasu obchvatu napojenou v km 0.686, lesní cesty byly navrženy v kategorii P4/30.

3/ Před údolím Jamenského potoka bude v km 1.366 z důvodu napojení na trasu přeložky II/353 provedena nezbytná směrová a výšková přeložka stávající cesty v délce 60 m, kategorie P 4/30.

4/ Trasou navrženého obchvatu přerušené cesta směřující k vodojemu bude v délce 98 m výškově přeložena tak aby mohla být na tento obchvat napojena a její funkčnost zachována, kategorie P 4/30.

5/ Zbývající účelové komunikace a hospodářské sjezdy budou na navržený obchvat silnice II/353 napojeny bez zásadnějších směrových a výškových úprav.

Objízdné trasy

Během stavby dojde k omezení dopravy. Při realizaci napojení na stávající silnici II/353 na začátku a konci obchvatu bude silnice uzavřena, objížďka bude vedena po stávajících státních silnicích.

Silniční provoz ve směru Jihlava – Žďár nad Sázavou bude převeden na silnici II/352 Jihlava-Polná-Žďár n.S. Doprava směřující do obce Jamné a přilehlých obcí bude vedena po silnici II/602 do obce Řehořov a odtud pak po silnici II/351 směrem k obci Jamné.

Navrhované členění stavby na objekty dle studie (1):

OBJEKTY ŘADY 000 - PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

- 001 Příprava území - odhumusování, odlesnění
- 002 Náhradní rekultivace
- 051 Rekultivace silnice II/353
- 052 Rekultivace účelových a provizorních komunikací
- 053 Rekultivace ploch zařízení stavenišť

OBJEKTY ŘADY 100 - POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 101 Přeložka silnice II/353
- 102 Přeložka silnice III/3532 v km 0.794 vpravo
- 103 Přeložka silnice III/3533 v km 1.366 vpravo
- 104 Přeložka místní komunikace v km 2.7512 vpravo
- 105 Propojení lesních cest (L.C.) v km 0.50-0.68 vlevo
- 106 Přeložka polní cesty (P.C.) v km 1.366 vlevo
- 107 Příjezdová cesta k odlučovači ropných látek v km 1.36-1.44 vlevo
- 108 Napojení L.C. na II/353 v km 0.104 vpravo
- 109 Napojení L.C. na II/353 v km 0.125 vlevo
- 110 Napojení L.C. na II/353 v km 0.686 vlevo
- 111 Napojení P.C. na II/353 v km 0.794 50 vlevo
- 112 Napojení P.C. na II/353 v km 1.961 50 oboustranně
- 113 Napojení P.C. na II/353 v km 2.900 80 vlevo
- 114 Autobusová zastávka v km 0.865 oboustranně
- 121 Úprava křižovatky silnice III/3533 s MK
- 141 Dopravní značení provizorní
- 142 Dopravní značení definitivní

OBJEKTY ŘADY 200 - MOSTY

- 201 Most v km 1.494 na silnici II/353 přes Jamenský potok

OBJEKTY ŘADY 300 - VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

- 301 Kanalizace silnice II/353 v km 1.39 - 1.57
- 302 Kanalizační odpad do Jamenského potoka v km 1.45
- 303 Lapač splavenin a odlučovač rop.látek v km 1.44 vlevo

OBJEKTY ŘADY 400 - ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

- 401 Přeložka sdělovacího vedení v km 1.87-2.54
- 405 Veřejné osvětlení pro autobusové zastávky

OBJEKTY ŘADY 700 - OBJEKTY POZEMNÍHO STAVITELSTVÍ

- 701 Protihluková zeď v km 0.7945-0.845 vpravo
- 702 Protihluková zeď v km 1.500-1.570 vpravo

OBJEKTY ŘADY 800 - VEGETACE

- 801 Vegetační úpravy

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

S realizací záměru je uvažováno v r. 2008-9

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Zájmové území záměru Jamné-obchvat se nachází v severovýchodní části okresu Jihlava, cca 12km od Jihlavy, v kraji Vysočina, na katastrálním území Jamné.

Začátek trasy přeložky je vzdálen cca 500m od mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 v místě zúžení stávající vozovky, navazuje na směrové a výškové vedení silnice II/353 úseku a obchází severozápadně zástavbu osady Rytířsko a obce Jamné. Přeložka uvedeného úseku silnice II/353 je ukončena napojením na stávající trasu silnice II/353 severovýchodně od obce Jamné. Na začátku i na konci řešeného úseku je zabezpečeno plynulé navázání trasy na stávající vedení silnice II/353 a to jak směrově, tak výškově.

Dotčeným územně samosprávným celkem je obec Jamné.

Posuzovaný záměr Jamné-obchvat je liniovou dopravní stavbou. Vzhledem k poloze trasy obchvatu mimo zastavěné území a intenzitám silniční dopravy v řešeném úseku, jsou reálně očekávány možné nepříznivé vlivy z provozu silniční dopravy pouze v blízkém okolí vlastní nové trasy obchvatu. Tyto možné nepříznivé vlivy lze charakterizovat jako vlivy lokálního významu, s malým dosahem do okolního území.

Na základě tohoto předpokladu je možné za dotčené území označit části ploch pozemků ležících v bezprostředním okolí navrhované trasy obchvatu.

Vzhledem k tomu, že jsou posuzovány vlivy z liniové stavby (pozemní komunikace a navazující úseky komunikací na úrovni terénu), lze za dostačující dotčené území považovat plochu území o šířce cca 200 m od osy liniové stavby na obě strany a délkově pokrývající celý úsek liniové stavby, včetně navrhovaných navazujících komunikací.

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

Další příprava posuzovaného záměru vyžaduje vydání navazující správní rozhodnutí: podle stavebního zákona č.183/2006 Sb. (dále SZ):

- *Územní řízení* – stavební úřad (Městský úřad v Polné – odbor výstavby a ŽP).

Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu – příslušný orgán ochrany ZPF podle zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění a souhlas k trvalému záboru půdy PUPFL podle zákona č. 289/1995 Sb. v platném znění.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF)

Trasa navrhovaného obchvatu je z části situována na zemědělský půdní fond. Realizace tohoto záměru bude tedy představovat trvalý zábor zemědělského půdního fondu. Na základě stávajících poznatků se předpokládá trvalý zábor 3 - 4 ha zemědělské půdy. Skutečný rozsah záboru ZPF bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace. Po jeho zpřesnění bude provedeno jeho přesné vyhodnocení a zpracovány podklady pro vynětí potřebných pozemků ze ZPF.

Vyhodnocení předpokládaných důsledků na zemědělský půdní fond se provádí dle vyhlášky MŽP č. 13/1993 Sb., v platném znění, kterou se upravují podrobnosti ochrany půdního fondu ve znění zákona č. 10/1993 Sb., § 3 a přílohy 3 této vyhlášky a Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších právních předpisů.

Vyhodnocení záboru ZPF

Výstavba obchvatu silnice II/353 bude vyžadovat zábor zemědělského půdního fondu. Jak bylo uvedeno výše, jeho vyhodnocení bude možné provést až po upřesnění vlastního záboru, tedy po stanovení rozsahu zemních prací (rozsahu výkopů a násypů) a vyhodnocení případného dočasného záboru ZPF (plochy zařízení stavenišť, dočasných komunikací).

IDENTIFIKACE VLIVU:

zábor ZPF

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nepříznivý vliv (-1):

- záměr představuje zábor ZPF o rozloze 0,3 - 10 ha
- z celkového záboru ZPF převažují pozemky s nejvyššími povolenými třídami ochrany

IDENTIFIKACE VLIVU: vlivy na čistotu půd

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- záměr nevytváří předpoklad pro kontaminaci zemědělské půdy a zemin

IDENTIFIKACE VLIVU: projevy půdní eroze

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- záměr nevytváří předpoklady pro projevy erozní činnosti

Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Vyhodnocení významnosti vlivů na les

- záměr se dotkne pozemků určených k plnění funkcí lesa a bude vyžadovat jejich zábor v rozsahu cca 1,4 ha

IDENTIFIKACE VLIVU: zábor PUPFL

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nepříznivý vliv (-1):

- záměr představuje trvalý zábor PUPFL pod 5 ha

B.II.2. Voda

Liniová dopravní stavba posuzovaného záměru nebude mít při provozování žádné nároky na stálý odběr a spotřebu vody, odběrová místa ani zdroje vody pro provozování záměru nebudou zřizována. Minimální potřeby vody, vázané na údržbu zeleně nebo úklid vozovky, bude zajišťovat příslušné středisko správy a údržby silnic dovozem v cisternách.

Rovněž v období výstavby nejsou nárokovány žádné významnější požadavky z hlediska odběru vody. Stabilní zařízení staveniště ani výrobní stavebních hmot nebudou zřizovány, požadavky na tyto materiály budou zajištěny jejich dovozem z okolních výroben. Malé množství pitné vody pro pokrytí hygienických a sociálních potřeb mobilního staveništního vybavení bude zajištěno dovozem balené vody.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Provozování vlastní stavby posuzovaného záměru nebude mít žádné nároky na spotřebu energií nebo paliv. Veřejné osvětlení úseku obchvatu nebude zřizováno.

Případné požadavky na odběr elektrické energie v období výstavby budou zajištěny z vlastních mobilních zdrojů stavebních organizací.

Objem násypových materiálů pro stavbu vyčíslil projektant na 47 tis. m³. Celková bilance zemních prací vykazuje mírný nedostatek násypového materiálu v objemu cca 4 tis. m³. Potřebná kubatura zemin bude zajištěna dovozem.

Vliv posypových solí, používaných běžně při zimní údržbě komunikací (převážně NaCl), se neprojeví. Vzhledem k průchodu prakticky celého úseku silnice II/353 od Rytířska za obec Jamné ochranným pásmem vodních zdrojů Jamenského potoka a Jamné, je v celém úseku stávající komunikace používání posypových solí vyloučeno. Tento zákaz bude nezbytné respektovat i v případě provozu na projektované přeložce.

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

Stanovení intenzit dopravy bylo provedeno pro rok 2005, což je rok pravidelného sčítání dopravy prováděného ŘSD ČR. Hodnoty uvedené v tabulkách byly získány na základě sčítání v profilu u obce Jamné a převzaty z databáze ŘSD ČR:



Intenzity dopravy pro výhledový rok 2030 byly stanoveny přepočtovými koeficienty:

Intenzita dopravy – stav v roce 2005					
		Druh dopravy			
Č.silnice	Sčítací úsek	Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
II/353	6-3330	646	2667	21	3334
Intenzita dopravy – stav v roce 2030					
II/353	6-3330	743	3360	15	4118

Část A, údaje o vstupech – shrnutí:

Nejvýznamnějším vlivem, z hlediska vyvolaných nároků posuzovaného záměru na vstupy, je požadavek na trvalý zábor půdy ZPF o výměře do 4 ha a půdy PUPFL o výměře cca 1,4 ha. Vlastní výstavba nové trasy obchvatu bude dále vyžadovat nároky na dovoz deficitní zeminy – cca 4 tis. m³ a potřebu dovozu stavebních materiálů a dílců pro přemostění Jamenského potoka. Vzhledem k tomu, že se bude jednat o jednorázovou a konečnou potřebu, která bude zajištěna dovozem z okolních dobývacích prostorů, mezideponií nebo výroben, nejsou tyto jednorázové nároky posouzeny jako významný vliv na sledované složky životního prostředí v dotčeném území. Jiné významnější nároky, z hlediska požadovaných vstupů (energie, paliva, voda apod.), realizace výstavby ani vlastní provozování posuzovaného záměru nebude vyžadovat. Dopravní uzavírku silnice II/353 si vyžádá pouze období nového dopravního napojení na stávající trasu na začátku a konci obchvatu, po dobu ostatní výstavby bude doprava pouze částečně omezena.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. O vzduší

Stacionární zdroje

Posuzovaný záměr tyto druhy zdrojů znečišťování ovzduší nebude obsahovat.

Plošné zdroje

Tyto zdroje znečišťování ovzduší posuzovaný záměr rovněž nebude obsahovat. Vozovka silnice obchvatu bude mít zpevněný a bezprašný povrch.

Mobilní zdroje

Zákonem č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, není upravena kategorizace ani zařazování mobilních zdrojů znečišťování ovzduší. Jsou zde tyto zdroje pouze definovány, podmínky ochrany ovzduší před znečišťováním způsobeným mobilními zdroji však upravují zvláštní předpisy, např. technického zaměření pro výrobce vozidel apod.

Z hlediska produkce emisí bude nový úsek obchvatu na silnici II/353 liniovým zdrojem znečišťování ovzduší.

Produkováno množství znečišťujících látek bude závislé na intenzitě a skladbě vozidel i dalších parametrech dopravního proudu, u kterého však není v souvislosti s realizací záměru předpoklad významných změn, dojde však k přemístění polohy komunikace mimo chráněné území – obytnou zástavbu obce Jamné a osady Rytířsko.

Pro intenzity dopravy posuzovaného záměru vycházející z údajů sčítání dopravy v roce 2005 a pro odhad ve výhledovém roce 2030 je provedeno výpočtové stanovení ročních množství emitovaných nejvýznamnějších znečišťujících látek ze silniční dopravy. V souladu se Sdělením odboru ochrany ovzduší č. 36, Věstník MŽP, částka 10 - říjen 2002 jsou uvažovány emisní faktory (v g.km⁻¹ na 1 vozidlo) vypočtené pomocí programu MEFA v.02. Vzhledem k statisticky uváděnému průměrnému stáří vozového parku je použita pro rok 2005 emisní úroveň EURO 2 a pro výhledový rok 2030 emisní úroveň EURO 4.

Délka úseku obchvatu 2,910 km, průměrná rychlost osobních a dodávkových vozidel 80 km.h⁻¹, průměrná rychlost nákladních vozidel 70 km.h⁻¹, sklon 6 %.
Celkové roční produkce emisí ze silniční dopravy (Jamné-obchvat):

Zdroj Doprava	Intenzity dopravy	Tuhé látky PM ₁₀ (kg.r ⁻¹)	Oxid dusičitý (kg.r ⁻¹)	Benzen (kg.r ⁻¹)	Benzo(a)pyren (kg.r ⁻¹)
Emise (EURO 2)	Rok 2005	6,17	17,9	0,247	0,0188
Emise (EURO 4)	Výhled	1,19	2,35	0,120	0,0236

Lze předpokládat, že přes uvažovaný nárůst dopravy (celkový počet vozidel o cca 23,5%) bude roční produkce emisí s výjimkou bezno(a)pyrenu (kde dojde k odpovídajícímu nárůstu) u všech dalších polutantů nižší. Toto je dáno lepšími emisními parametry vozidel. Z výpočtově stanovených hodnot produkcí emisí z mobilních zdrojů silniční dopravy řešeného úseku nové trasy obchvatu na silnici II/353 je zřejmé, tento liniový zdroj znečištění ovzduší lze z hlediska možných vlivů na znečištění ovzduší dotčeného území hodnotit jako málo podstatný a bez předpokladu způsobení významného zhoršení stávajícího stavu. Podle výpočtových modelování znečištění ovzduší zpracovaných pro obdobně dopravně zatěžené komunikace lze reálně předpokládat, že příspěvkové imisní koncentrace z mobilních zdrojů silniční dopravy řešeného úseku silnice II/353 nepřesáhnou v blízkém okolí komunikace hodnoty na úrovni cca 10 % z hodnot imisních limitů vyhlášených nařízením vlády č. 597/2006 Sb. pro ochranu zdraví lidí nebo ekosystémů u všech znečišťujících látek.

Na základě těchto reálných předpokladů je posuzovaný záměr hodnocen jako výrazně podlimitní zdroj znečištění ovzduší a vlastní příspěvky z provozu silniční dopravy do znečištění ovzduší na území v okolí komunikace lze považovat za minimální, bez předpokladu překročení vyhlášených imisních limitů pro ochranu zdraví lidí nebo ekosystémů. Z hlediska možného vzniku podmínek vyvolávajících riziko ohrožení lidského zdraví je vliv posuzovaného záměru hodnocen jako bezvýznamný.

Positivním jevem realizace posuzovaného záměru bude přemístění tranzitní dopravy do prostoru mimo obytnou zástavbu obce Jamné a osady Rytířsko a tím snížení znečištění ovzduší z dopravy v chráněném území a to i při uvažovaném nárůstu dopravy.

Období výstavby

Zdroji znečištění ovzduší mohou být stavební a přípravné práce při úpravách terénu, zemních pracích, výstavbě tělesa komunikace a stavebních objektů, případně demolice krátkých úseků stávající silnice apod.

Z hlediska možného znečištění ovzduší se bude jednat o nahodilé zdroje krátkodobého charakteru, především tuhých znečišťujících látek (prach), vznikajících při uvedených stavebních činnostech. Množství produkovaného prachu z provádění těchto prací nelze přesně kvantifikovat, tyto nahodilé zdroje bude nutné eliminovat v závislosti na charakteru prací, na vlhkosti zpracovávaných substrátů, klimatických podmínkách atd. Při provádění těchto prací je nutné udržovat zeminu vazkou a v prostoru staveniště kropením povrchů zamezit vzniku sekundární prašnosti při pojezdu vozidel. Dalšími nepodstatnými zdroji znečištění ovzduší v období výstavby budou exhalace z provozu stavebních strojů, nákladních vozidel a dalších mechanismů. Rovněž tyto zdroje je nutné považovat za nahodilé a krátkodobé, bez možnosti přesnějšího stanovení produkce emisí. Produkci znečišťujících látek z období výstavby lze klasifikovat jako málo významnou a prakticky nesledovatelnou. Z hlediska kvality ovzduší lze hodnotit působení z období výstavby jako dočasné, krátkodobé, přesně nedefinovatelné a při dodržení zásad správně prováděných postupů prací i bez podstatných vlivů na dotčené území.

Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší**IDENTIFIKACE VLIVU:****změny v čistotě ovzduší****KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:****nevýznamný až nulový vliv (0):**

- imisní příspěvek zdroje je menší jak 20 % referenční hodnoty a není překročen imisní limit ve vztahu k průměrným ročním koncentracím

- imisní příspěvek zdroje představuje méně jak 20 % zákonného limitu

příznivý vliv (+1):

- imisní příspěvek hodnoceného zdroje v porovnání se stávajícím příspěvkem téhož zdroje bude znamenat zlepšení imisní situace v obci Jamné a osadě Rytířsko, pod hodnotami platných imisních limitů

B.III.2. Odpadní vody

Vzhledem k charakteru liniové stavby posuzovaného záměru bude při provozování docházet pouze k produkci srážkových vod, odváděných ze zpevněných ploch komunikace nové trasy obchvatu. Množství těchto vod bude závislé na intenzitě srážek.

Odvodnění nové trasy obchvatu je zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky a navrženým odvodňovacím zařízením.

Na vozovku projektované silnice s celkovou plochou 22 tis. m² dopadne při ročním srážkovém úhrnu 650 mm celkem 14,3 tis. m³ srážkových vod. Na zpevněné ploše komunikací bude přirozený vsak do půdy a povrchový odtok nahrazen zadržením srážkových vod na nepropustném povrchu vozovky a následným odváděním sběrnými příkopy podél komunikace do místních recipientů. Při koeficientu odtoku pro povrch asfaltových vozovek k = 0,7 bude z plochy komunikace ročně odváděno 10 tis. m³ vody. Dešťové vody budou odváděny pouze v rámci povodí. Převádění vod z povodí do povodí se nepředpokládá.

B.III.3. Odpady

Produkce odpadů (ve smyslu platného zákona č.185/2001 Sb. o odpadech, je odpad každá movitá věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 zákona) bude vzhledem k charakteru stavby i k funkčnímu využívání posuzovaného záměru velmi nízká, jak z hlediska množství tak i druhové skladby. Při dodržování předpisy stanovených požadavků není předpoklad, že u provozování posuzovaného záměru dojde k vzniku kolizí v oblasti odpadového hospodářství.

Období výstavby

V rámci výstavby dojde v krátkých úsecích na začátku i konci trasy obchvatu k odstranění stávající silnice a k technické rekultivaci těchto ploch. V těchto úsecích dojde ke kácení dřevin v části stromořadí stávající komunikace a dále dojde k mýcení lesních pozemků na lesních pozemcích. Vytěžené dřeviny budou využity jako suroviny (dříví, biomasa).

V první fázi výstavby dojde na plochách trvalých záborů půd ZPF k sejmutí vrstev ornice. S ornici bude naloženo dle podmínek určených v souhlasu s trvalým odnětím zemědělské půdy ze ZPF.

Zatřídění odpadů			Místo produkce	Doporučené zneškodnění	Orientační množství t.r ⁻¹
170302	Asfaltové směsi	kat. O	Stávající silnice	Recyklace nebo skládka	cca 75
170504	Zemina a kamení	kat. O	Výkopové práce	Mezideponie nebo skládka	cca 17 500

Vlastní výstavba bude provedena dodavatelským způsobem na základě výběrového řízení, specializovanou stavební firmou (generální dodavatel). Smlouva uzavřená s dodavatelem stavebních prací budou zahrnovat i požadavky na sledování a evidenci vznikajících odpadů z činností výstavby a na způsob jejich zneškodnění dodavatelem do ukončení prací.

Výkazy o množství a doklady o způsobu zneškodnění odpadů budou předávány oznamovateli záměru v termínu ukončení prací.

Období provozu

Předpokládá se vznik odpadů z úklidu zpevněných ploch komunikací řešeného úseku obchvatu (samostatná funkčně vybavená odpočinková zařízení u krátké trasy obchvatu nebudou zřizována), případně z oprav instalovaných zábran a dalšího vybavení komunikací, z čištění lapačů splavenin apod.:

Zatřídění odpadů			Místo produkce	Doporučené zneškodnění	Orientační množství t.r. ¹
190801	Shrabky z česlí	kat. O	Údržba lapačů splavenin	Spalovna nebo skládka	cca 0,1
200140	Kovy	kat. O	Opravy zařízení komunikací	Sběr surovin	cca 0,05
200303	Uliční smetky	kat. O	Údržba ploch komunikací	Spalovna nebo skládka	cca 0,2

B.III.4. Ostatní

Hluk

Stacionární zdroje hluku:

Technická zařízení, jejichž provoz může tvořit stacionární zdroje hluku pro okolní venkovní prostor se u posuzovaného záměru nebudou vyskytovat.

Mobilní (dopravní) zdroje hluku:

Mobilní zdroje hluku, související s provozováním posuzovaného záměru budou tvořit průjezdy vozidel běžné silniční dopravy po nové trase obchvatu.

Z hlediska produkce hlukových emisí bude úsek nové trasy obchvatu liniovým zdrojem a hlukové zatížení okolního venkovního prostoru bude závislé především na intenzitě a skladbě vozidel dopravního proudu.

Pro intenzity dopravy posuzovaného záměru vycházející z údajů sčítání dopravy v roce 2005 a pro odhad ve výhledovém roce 2030 je provedeno výpočtové stanovení hlukové zátěže venkovního prostoru v okolí trasy obchvatu.

Deskriptorem pro hodnocení předpokládaných hlukových vlivů z provozu silniční dopravy je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. V případě, že je zjištěna podlimitní hodnota $L_{Aeq,T}$ v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb, lze reálně předpokládat i splnění hodnoty $L_{Aeq,T}$ požadované pro chráněné vnitřní prostory ostatních staveb.

Z uvedených ustanovení platných právních předpisů v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky vlivy hluku a dle silničního zákona je zřejmé, že za vlivy hluku ze silniční dopravy po pozemních komunikacích nese zodpovědnost stát (kraj, obec).

V hodnoceném případě se bude jednat o silnici II. třídy (kraj) a pro ochranu silnice a provozu na ní (lze rovněž vztáhnout k hlukovým imisím z dopravy) slouží, mimo souvisle zastavěné území obcí, silniční ochranné pásmo 15 m.

Pro shora uvedené lokality v okolí trasy přeložky II/353, jejichž pozemky mají jiný způsob využití než jsou nezastavěné zemědělské pozemky, nebo jsou zde umístěny ostatní stavby s chráněným venkovním prostorem (bytové, rodinné domy apod.) a kde dojde k největšímu přiblížení nové trasy přeložky a kde bude venkovní prostor nově zatěžován hlukem z provozu silniční dopravy, jsou orientačně výpočtově vyhodnoceny předpokládané hlukové vlivy z dopravy.

Výpočty jsou zpracovány podle postupů uvedených v „*Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy – příloha Zpravodaj MŽP č. 3 březen 1996*“ a vychází z následujících údajů:

- Rozdělení intenzit dopravy pro denní a noční dobu v roce 2005 a pro výhledový rok 2030:

Přeložka II/353	Druh vozidel	24 hodin	16 hodin - den	8 hodin - noc
Rok 2005	Osobní + motoc.	2688	2500	188
	Těžká	646	600	46
	Celkem	3334	3100	234

Přeložka II/353	Druh vozidel	24 hodin	16 hodin - den	8 hodin - noc
Rok 2030	Osobní + motoc.	3375	3139	236
	Těžká	743	691	52
	Celkem	4118	3830	288

- Uvažován je pohltivý povrch terénu okolí, výpočtový bod je ve výšce +3,0 m nad terénem.
- Výpočtová rychlost vozidel je uvažována 90 km.h⁻¹ osobní a 70 km.h⁻¹ nákladní vozidla.
- Zadán je podélný sklon vozovky cca 4 %.
- Povrch vozovky - mikrokoberec se zrnitostí 8 mm.
- Jiné výpočtové korekce nejsou použity.

Pro takto stanovené údaje a intenzity dopravy jsou vypočteny hodnoty pomocné veličiny Y, která vyjadřuje ekvivalentní hodnotu akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy přilehlého jízdniho pásu komunikace (v dB).

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$:

Intenzita dopravy	Druh vozidel	16 hodin - den	Hodnota Y (dB)
Rok 2005	Osobní + motoc.	2500	63,78
	Těžká	600	
	Celkem	3100	
Intenzita dopravy	Druh vozidel	16 hodin - den	Hodnota Y (dB)
Rok 2030	Osobní + motoc.	3139	64,59
	Těžká	691	
	Celkem	3830	

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$:

Intenzita dopravy	Druh vozidel	8 hodin - noc	Hodnota Y (dB)
Rok 2005	Osobní + motoc.	188	55,59
	Těžká	46	
	Celkem	234	
Intenzita dopravy	Druh vozidel	8 hodin - noc	Hodnota Y (dB)
Rok 2030	Osobní + motoc.	236	56,37
	Těžká	52	
	Celkem	288	

V následujících tabulkách jsou vypočteny předpokládané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A (v dB) hluku z dopravy ve vzdálenosti 15 m (hranice ochranného pásma), ve vzdálenosti 30 m (cca v km 0,800 severní okrajová ostatní stavba zástavby osady Rytířsko), ve vzdálenosti 80 m (cca km 1,580 hranice zemědělských pozemků, na kterých jsou umístěny chatové objekty) a ve vzdálenosti 120 m (cca km 2,730 severovýchodní okrajová ostatní stavba zástavby obce Jamné):

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$ (dB):

Výpočtový rok	Hodnota Y	15 m (OP)	30 m (km 0,800)	80 m (km 1,580)	120 m (km 2,730)
2005	63,78 dB	60,20 dB	55,33 dB	47,98 dB	44,90 dB
2030	64,59 dB	61,01 dB	56,14 dB	48,79 dB	45,71 dB

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$ (dB):

Výpočtový rok	Hodnota Y	15 m (OP)	30 m (km 0,800)	80 m (km 1,580)	120 m (km 2,730)
2005	55,59 dB	52,01 dB	47,14 dB	39,79 dB	36,71 dB

2030	56,37 dB	52,79 dB	47,92 dB	40,56 dB	37,48 dB
------	----------	----------	----------	----------	----------

Vibrace

Hodnocený posuzovaný záměr nebude obsahovat zařízení, která by způsobovala vibrace o hodnotách a ve frekvencích překračujících povolené hygienické limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost stavebních objektů.

ÚDAJE O VÝSTUPECH - shrnutí

Provozování posuzovaného záměru nevyvolá z hlediska jeho vyhodnocených výstupů, žádné významné zhoršující vlivy na sledované složky životního prostředí.

- *Produkce odpadů při výstavbě a provozu bude nevýznamná.*

- *Produkovaná množství emisí jsou podle zpracovaného vyhodnocení velmi nízká a jejich příspěvek negativně neovlivní stávající imisní situaci a kvalitu ovzduší, naopak lze předpokládat snížení stávající expozice u obytné zástavby.*

- *Dešťové vody z vozovek záměru i okolních pozemků budou odváděny povrchovou kanalizací a v požadovaných parametrech vypouštěny do řeky Bobruvky.*

- *Vyhodnocené vlivy hluku z poměrně nízké dopravy budou nevýznamné a vzhledem k poloze nové trasy obchvatu nedojde k nadlimitní hlukové zátěži chráněného venkovního prostoru nejbližší zástavby.*

- *S provozováním zařízení způsobujících vibrace, nebezpečné složky záření nebo jiných negativních faktorů není u posuzovaného záměru uvažováno.*

Všechny vyhodnocené provozní vlivy posuzovaného záměru lze označit z hlediska sledovaných složek životního prostředí a z hlediska ochrany veřejného zdraví za podlimitní a nevýznamné, bez nutnosti řešení doplňujících nebo speciálních ochranných opatření.

CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU

Velikost – posuzovaný záměr je liniovou dopravní stavbou malého rozsahu, která řeší odstranění dopravních závad na stávající silnici II/353 v délce 2,910 km.

Kumulace jeho vlivů s vlivy jiných záměrů – nová trasa obchvatu je vedena přes nezastavěné pozemky, které jsou převážně využívány pro zemědělské účely, část přeložky prochází lesem. Kumulace s vlivy jiných záměrů není v dotčeném území výstavbou předpokládána.

Využívání přírodních zdrojů – realizace posuzovaného záměru bude vyžadovat jednorázové nároky na stavební materiály, suroviny a dílce. Vzhledem k situování a vedení nové trasy obchvatu vyvolá výstavba nároky na trvalý zábor půd ZPF a PUPFL. Materiální nároky na výstavbu budou řešeny dovozem z okolních těžebních prostorů a výroben. Vlastní provozování posuzovaného záměru nebude mít žádné požadavky na využívání přírodních zdrojů.

Produkce odpadů – vzhledem k charakteru záměru není z provozování posuzovaného záměru očekávána žádná významnější produkce odpadů.

Znečištění životního prostředí a vlivy na veřejné zdraví – z hlediska těchto zjišťovaných negativních dopadů z provozu silniční dopravy nejsou vzhledem k poloze stavby reálné žádné významné vlivy negativní vlivy, realizaci obchvatu mimo intravilán obce je pozitivní.

Rizika havárií zejména vzhledem k navrženému použití látek a technologií – u typu stavby posuzovaného záměru nejsou rizika vzniku havarijních situací předpokládána.

ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V území se nenacházejí staré ekologické zátěže ani zde nejsou extrémní přírodní či jiné poměry. Z hlediska zátěže životního prostředí lze zájmové území považovat za nezatížené negativními vlivy.

S ohledem na charakter posuzovaného záměru jsou pro posouzení předpokládaného vlivu záměru na životní prostředí a rozhodující vlivy záměru na biotu (faunu, flóru a ekosystémy), krajinu a dále na znečištění ovzduší, vodu, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje a z hlediska vlivů na zdraví obyvatel hluk.

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1 Biota

Biogeografická charakteristika území

Charakter bioty (flóry a fauny) a tím i její hodnota z hlediska biodiverzity jsou podmíněny geografickou polohou, charakterem trvalých ekologických podmínek a v kulturní krajině i druhem a intenzitou vlivů činnosti člověka.

Zájmové území se dle Biogeografického členění České republiky (M. Culek, 1996) nachází v přechodné zóně mezi Velkomeziříčským (republikový kód 1.50) a Havlíčkobrodským bioregionem (republikový kód 1.50), které jsou součástí Hercynské podprovincie.

Z hlediska regionálně fyto geografické členění ČSR (Botanický ústav ČSAV, 1987) se nachází řešené území na pomezí okresu Českomoravská vrchovina a Hornosázavská pahorkatina (oba okresy náležejí do obvodu Českomoravské mezofytikum).

Původní vegetaci tvořily především acidofilní bučiny (Luzulo – Fagion), na živnějších substrátech doplněné květnatými bučinami. Podél toků a na podmáčených lokalitách byly původními společenstvy olšiny.

FLÓRA

Při hodnocení bylo vycházeno nejen z provedeného terénního průzkumu, ale i ze znalostí širšího území, zkušeností z obdobných akcí a podkladů poskytnutých pracovníky OŽP Magistrátu města Jihlava a odboru výstavby a ŽP MěÚ Polná.

Navrhovaný obchvat silnice II/353 je situován především na plochy zemědělského půdního fondu v kultuře orná a trvalý trvaní porost a na pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Na orné půdě jsou zastoupeny krátkověké agrocenózy kulturních rostlin.

Plochy trvalých travních porostů nejsou v širším území plošně rozsáhlé. Jsou soustředěny především do údolí vodních toků a prudké svahy. Trasa navrhovaného obchvatu prochází ve dvou úsecích přes trvalý travní porost - při místní části Rytířsko (cca km 0,7 - 0,8) a na svahu údolí Šlapanky (cca km 1,36 - 1,50). Jedná se o extenzivně využívané travinné porosty, které byly v době terénního průzkumu pokosené a nebylo tudíž možné zjistit jejich druhové složení. Ze znalosti širšího území a obdobných lokalit je možné konstatovat, že jsou v nich zastoupeny tyto druhy: psárka luční (*Alopecurus pratensis*), lipnice luční (*Poa pratensis*), srha laločnatá (*Dactylis glomerata*), bojínek luční (*Phleum pratense*), medyněk měkký (*Holcus mollis*), smetánka lékařská (*Taraxacum officinale*), rozrazil rezekvítek (*Veronica chamaedris*), jetel luční (*Trifolium pratense*), kohoutek luční (*Lychnis flos-cuculi*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), kontryhel (*Alchemilla sp.*).

V nivě Šlapanky nejsou travinné porosty obhospodařovány a jejich charakter se od výše popsáných travinných porostů liší. Tok Šlapanky je v prostoru kde dojde ke křížení s obchvatem upravený a má vypřímené koryto. V těsné blízkosti toku je porost dřevin, ve kterém dominuje olše lepkavá (*Alnus glutinosa*). Dále je zde zastoupen smrk ztepilý (*Picea abies*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*), javor mléč a klen (*Acer platanoides a pseudoplatanus*), vrby (*Salix sp.*) a bez černý (*Sambucus nigra*). Na porost dřevin navazuje neudržovaný trvalý travní porost v němž se významně uplatňuje kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), tužebník jilmový (*Filipendula ulmaria*), chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*). Dále je zastoupena netýkavka malokvětá a velkokvětá (*Impatiens parviflora a noli-tangere*), krtičník hlíznatý (*Scrophularia nodosa*), bršlice kozí nohy (*Aegopodium podagraria*), srha

laločnatá (*Dactylis glomerata*), bojínek luční (*Phleum pratense*), vrbka (*Epilobium sp.*), pcháč zelinný (*Cirsium oleraceum*), skřípina lesní (*Scirpus sylvatica*), ostružiník (*Rubus sp.*). Navrhovaný obchvat silnice II/353 prochází na dvou místech lesními porosty. V km 0,00 - 0,70 prochází smrkovou kmenovinou s vtroušeným modřínem a ojediněle i borovicí. Podrost je v lesní porostu ojedinělý. Souvisleji pokrývá půdu v drobných světlinách a kolem melioračního kanálu. Z druhů je zastoupen šťavel kyselý (*Oxalis acetosella*), brusnice borůvka (*Vaccinium myrtillus*), kaprad' osténkatá (*Dryopteris carthusiana*), starček fuchsův (*Senecio fuchsii*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), metlička křivolaká (*Avenella flexuosa*), přeslička lesní (*Equisetum sylvaticum*) a mechorosty. V místě, kde navržená trasa opouští zmiňovaný lesní porost (při SV okraji Rytířska) je stromové patro prořídlé, což umožnilo vytvoření souvislejšího bylinného patra, ve kterém je zastoupena metlička křivolaká (*Avenella flexuosa*), třtina křovištní (*Calamagrostis epigeios*), maliník (*Rubus idaeus*), kaprad', šťavel kyselý (*Oxalis acetosella*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), starček fuchsův (*Senecio fuchsii*), čistic lesní (*Stachys sylvatica*), jahodník obecný (*Fragaria vesca*) a nálet jeřábu ptačího.

Do lesního porostu zasáhne navrhovaný obchvat dále v km 1,50 - 1,57, kde se na prudkém svahu na Šlapankou nachází smrková monokultura. V podrostu je vytvořeno souvislé keřové patro bezu černého (*Sambucus nigra*). Z bylin je v podrostu zastoupena metlička křivolaká (*Avenella flexuosa*), starček fuchsův (*Senecio fuchsii*), kaprad' osténkatá (*Dryopteris carthusiana*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*).

Významnou součástí flóry v dotčeném území je doprovodná vegetace komunikací - stromořadí. Ta je tvořena pásy travinné, většinou ruderalizované vegetace a dřevinami. Navrhovaný obchvat zasahuje do tohoto typu vegetace na několika místech. Při severním okraji Rytířska přetíná navrhovaný obchvat silnice polní cestu podél které je oboustranné lipové stromořadí.

Mezi Rytířskem a Jamným je u silnice II/353 oboustranné, místy mezernaté stromořadí s převahou lip. V tomto úseku bude navrhovaný obchvat veden ve stopě stávající komunikace. Její rekonstrukce si vynutí zásah do stromořadí.

Při severovýchodní okraji Jamného kříží navrhovaná trasa obchvatu zpevněnou polní cestu k vodojemu, podél které je mezernaté stromořadí euroamerických topolů černých. Dále je zde zastoupena bříza bělokorá, vrba jíva a švestka.

Posledním místem kde dojde k zásahu do doprovodné vegetace komunikace je místo, kde dojde k napojení obchvatu zpět na stávající silnici II/353 (severně od Jamného). I v tomto úseku je při silnici oboustranné lipové stromořadí.

FAUNA

Jak bylo uvedeno výše, probíhalo zpracování dokumentace na konci letního období, kdy již nelze zachytit celé spektrum organismů žijících v daném území. Při popisu fauny proto vycházíme také ze znalostí širšího území, zkušeností z obdobných akcí a konzultace s pracovníky OŽP Magistrátu města Jihlava a odboru výstavby a ŽP MěÚ Polná.

V území, kterým navržený obchvat silnice II/353 prochází, je běžná fauna zemědělsko lesní krajiny. Z ptáků je v zemědělské krajině zastoupen především bažant obecný (*Phasianus colchicus*) a skřivan polní (*Alauda arvensis*). Jako potravní základna slouží pole především běžným druhům dravců, zaletujících sem z hnízdišť buď v sousedících lesích - káně lesní (*Buteo buteo*) nebo hnízdicích i na soliterních stromech nebo ve skupinách stromů - poštolka obecná (*Falco tinnunculus*). Neudržované trvalé travní porosty skýtají potravní příležitosti semenožravým druhům ptáků jako jsou strnad obecný (*Emberiza citrinella*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), vrabec polní (*Passer montanus*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), konopka obecná (*Carduelis cannabina*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*). Z menších savců tu lze předpokládat výskyt zejména zajíce polního (*Lepus europaeus*), ježka východního (*Erinaceus roumanicus*), hraboše polního (*Microtus arvalis*), příp. dalších hlodavců, v blízkosti toků pak i hryzce vodního (*Arvicolla terrestris*). V těchto biotopech se rovněž

vyskytují kunovité šelmy. Z velkých savců se zde vyskytuje srnec obecný (*Carpeolus carpeolus*).

Mezi druhy ptáků běžně se vyskytujících v lesním komplexu patří sýkora koňadra a uhelníček (*Parus major a ater*), brhlík lesní (*Sitta europaea*), drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), strakapoud velký (*Dendrocopos major*) a sojka obecná (*Garrulus glandarius*). Ze savců může být příkladem nejpočetnější lesní hlodavec norník rudý (*Clethrionomys glareolus*), z šelem jezevec lesní (*Meles meles*) nebo liška obecná (*Vulpes vulpes*) a kunovité šelmy. Z velkých savců se zde vyskytuje srnec obecný (*Carpeolus carpeolus*) a prase divoké (*Sus scrofa*). V údolí Šlapanky od je možné předpokládat výskyt cvrčilky říční (*Locustella fluviatilis*), rákosníka zpěvného (*Acrocephalus palustris*). Nelze vyloučit výsky různých druhů obojživelníků.

V řešeném území je prokázán výskyt vydry říční (*Lutra lutra*). Tento druh je zařazen mezi druhy zvláště chráněné, do kategorie silně ohrožený druh (viz příloha č. III vyhl. č. 395/1992 Sb., v platném znění).

Územní systém ekologické stability

Koncepce územního zajištění ekologické stability krajiny vychází z teze, že je třeba od sebe oddělit jednotlivé ekologicky relativně labilní části krajiny soustavou stabilních a stabilizujících ekosystémů, a naopak, že pro uchování přirozeného genofondu krajiny je třeba vzájemně propojit izolovaná přirozená stanoviště rostlinných společenstev (a na ně vázaných druhů živočichů) pro území charakteristických. Těmto požadavkům odpovídá metoda vytváření územních systémů ekologické stability krajiny - ÚSES.

V zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je územní systém ekologické stability krajiny definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou - biocentrum, biokoridor, interakční prvek.

Biocentrum je definováno prováděcí vyhláškou č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. jako biotop nebo soubor biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je definován rovněž prováděcí vyhláškou č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. jako území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter sít'.

Interakční prvek je krajinný segment, který na lokální úrovni zprostředkovává příznivé působení ostatních ekologicky významných částí ÚSES (biocenter a biokoridorů) na okolní méně stabilní krajinu do větší vzdálenosti. Jde o lokality zabezpečující dílčí, avšak základní funkce organismů. Často plní v krajině i další funkce (protierozní, krajinnotvornou, estetickou).

Podle významu jednotlivých prvků skládajících systém, dělíme ÚSES na nadregionální, regionální a lokální. Platí zásada, že součástí ÚSES "nižší" hierarchické úrovně se stávají v daném území všechny prvky ÚSES "vyšší" úrovně, a to jako jejich opěrné body a východiskové linie.

Pro území obce Jamné byla v roce 2000 zpracována projekční kancelář KUBUS urbanistická studie. V současné době je zpracovávána Urbanistickým střediskem Jihlava nová územně plánovací dokumentace.

Urbanistická studie zpracovaná projekční kancelář KUBUS řešila pouze zastavěné území obce a jeho bezprostřední okolí. V této dokumentaci byl vymezen pouze lokální biokoridor na Šlapance. Nově zpracovávaná územně plánovací dokumentace je zatím ve stádiu průzkumů a rozborů a územní systém ekologické stability zatím nebyl navržen. Ze znalosti území je však

možné říci, že i v nově zpracovávané územně plánovací dokumentaci bude lokálního biokoridoru na Šlapance vymezen, neboť se jedná o významnou migrační trasu.

Přesnější vymezení dalších prvků ÚSES není v tuto chvíli možné, neboť vyžaduje detailnější terénní průzkumy a vyhodnocení návazností na širší území.

Z předložené projektové dokumentace je patrné, že dojde k významnému střetu lokálního biokoridoru na Šlapance a navržené trasy obchvatu silnice II/353. Navržené řešení, jednopolový přesýpaný most z ocelové trouby z vlnitého plechu, je z hlediska fungování ÚSES zcela nevhodné, jelikož vytvoří pro významnou část organismů neprostupnou překážku. Pro zachování funkce lokálního biokoridoru navrhuje změnit stávající koncepci a údolí s tokem Šlapanky překlenout klasickým mostním objektem.

CHRÁNĚNÉ ČÁSTI PŘÍRODY A KRAJINY ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

V řešeném území a jeho blízkém okolí není ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, vyhlášeno žádné zvláště chráněné území.

NATURA 2000

Natura 2000 je dle § 3, odst. 1, písm. p) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu (§ 39 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území (§ 14 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění).

V zájmovém území a jeho blízkém okolí není ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, vyhlášeno žádné území soustavy Natura 2000.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

V rámci obecné ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, mají zvláštní postavení významné krajinné prvky (VKP) - ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability (§ 3 písm. b). Významnými krajinnými prvky jsou obecně lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a dále jiné části krajiny, které příslušný orgán ochrany přírody zaregistruje podle § 6 zákona.

Do kategorie významný krajinný prvek dle § 3 písm. b) zákona spadají v zájmovém území lesy, vodní tok a údolní niva.

V území byl podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. zaregistrován jeden významný krajinný prvek - VKP Louky u Mlýnského potoka. Tento významný krajinný prvek chrání trvalé travní porosty při Mlýnském potoce (jižně od silnice II/353 mezi Rytířskem a Jamným).

Významné krajinné prvky jsou dle § 4 odst. 2 výše uvedeného zákona chráněny před poškozováním a ničením. Využívat je lze pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich ekostabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

PAMÁTNÉ STROMY

V zájmovém území byly ve smyslu § 46 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění vyhlášeny tři památné stromy - dvě lípy srdčité na hřbitově a jedna u kostela.

PŘÍRODNÍ PARKY

Do řešeného území nezasahuje žádný přírodní park ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

KRAJINNÝ RÁZ

Legislativně je dle zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, § 12, odst. 1 krajinný ráz definován takto: „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.“

Posuzované území je součástí členité, zemědělskolesní krajiny s rozptýlenými sídly vesnického charakteru.

Struktura krajiny je dána především přírodními podmínkami a uspořádáním jednotlivých krajinných struktur. Zejména se jedná o uspořádání zemědělsky obhospodařovaných pozemků a lesních porostů. Plochy těchto kultur mají různou velikost a tvar, což vytváří členitou mozaiku segmentů. Z přírodních podmínek se významně uplatňuje především členitý reliéf, který má charakter tektonicky zdvižené plošiny, která byla narušována erozní činností vody. Ta vytvořila hluboká údolí, úpady a plochá temena.

Hodnocený obchvat silnice II/353 je navržen na zvlněné plošině proříznuté v severojižním směru údolím s vodním tokem (Šlapanka). Jedná se o poměrně úzké údolí se strmými svahy. Navrhovaný obchvat začíná v rozsáhlém lesním komplexu, který je vystřídán pozemky s trvalým travním porostem a ornou půdou. Mezi Rytířskem a Jamným je obchvat navržen ve stopě stávající silnice ve svahu východní expozice klesajícího k nivě Šlapanky. Pravobřežní svah údolí je poměrně strmý a od navazující zvlněné plošiny oddělený výraznou terénní hranou. Zvlněný terén a úzké údolí neumožňují daleké pohledy. Nově navrhovaný obchvat tak bude viditelný pouze z blízkého okolí.

Častým prvkem dotvářejícím ráz krajiny v okolí navrhovaného obchvatu jsou stromořadí podél silnice a účelových komunikací. Aleje vytvářejí vertikální struktury členící krajinu na menší segmenty, čímž se dále snižuje přehlednost území. Jedno z nejvýznamnějších je podél polní cesty z Rytířska k severu, směrem k Hladovému rybníku. Značnou hodnotu má i stromořadí podél stávající silnice II/353.

C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.2.1. Ovzduší

Klimatické faktory

Zeměpisnou polohou, reliéfem krajiny a klimatickými faktory jsou určeny makroklimatické podmínky na řešeném území. Podle rajonizace klimatických oblastí (E. Quitt - Klimatické oblasti Československa 1973) je území v okolí připravovaného záměru zařazeno do mírně teplé klimatické oblasti MT 3:

Klimatická charakteristika oblasti	MT 3
Počet letních dnů	20 - 30
Počet dnů s průměrnou teplotou nad 10 ⁰ C	120 – 140
Počet mrazových dnů	130 - 160
Počet ledových dnů	40 - 50
Průměrná teplota v lednu	-3 až -4
Průměrná teplota v červenci	16 až 17
Průměrná teplota v dubnu	6 až 7
Průměrná teplota v říjnu	6 až 7

Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm	110 – 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 450
Srážkový úhrn v zimním období	250 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 – 100
Počet dnů zamračených	120 – 150
Počet dnů jasných	40 – 50

Kvalita ovzduší

Kvalitou ovzduší se rozumí úroveň znečištění volného ovzduší sledovanými škodlivinami. Za objektivní údaje o stávajícím stavu znečištění volného ovzduší (imisních koncentracích), lze považovat pouze výsledky z dlouhodobě prováděných měření a vyhodnocení sledovaných škodlivin přímo v posuzované lokalitě, splňující požadavky a podmínky z hlediska reprezentativnosti a platnosti jednotlivých imisních charakteristik. Pro tyto účely je na území ČR zřízena síť měrových stanic provozovaných různými organizacemi, které předávají výsledky do Informačního systému kvality ovzduší (ISKO) Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ), který je subsystémem Informačního systému o území ČR (ISU).

V zájmovém území není provozována stacionární stanice pro měření znečištění ovzduší, splňující výše uvedená kritéria. Dle *Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší – vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat za rok 2005 (Věstník MŽP č.3/2007)* není zájmové území vymezeno jako plocha se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Na základě výše uvedených údajů o imisním pozadí je stávající znečištění ovzduší v zájmovém území hodnoceno odborným odhadem. Pro hodnocení kvality ovzduší je použito klasifikace ČHMÚ Praha, s ohledem na míru znečištění je zájmové území hodnoceno stupněm I. podle stupnice:

I – čisté, téměř čisté ovzduší

II – mírně znečištěné ovzduší

III – znečištěné ovzduší

IV – silně znečištěné ovzduší

V – velmi silně znečištěné ovzduší

- I. stupeň znamená, že imisní hodnoty všech základních sledovaných znečišťujících látek (oxid siřičitý, prашný aerosol, oxidy dusíku) jsou menší než 0,5 IH_x,
- II. stupeň znamená, že imisní hodnota některé ze základních znečišťujících látek je větší než 0,5 IH_x, ale žádný limit není překročen.
- III. stupeň znamená, že imisní limit jedné látky je překročen, imisní hodnoty dalších znečišťujících látek jsou menší než 0,5 IH_x.
- IV. stupeň znamená, že imisní limit jedné látky je překročen, imisní hodnoty dalších znečišťujících látek jsou větší než 0,5 IH_x.
- V. stupeň znamená, že imisní limit více než jedné látky je překročen.

C.2.2. Voda

Povrchové vody

Klimatické poměry

Podle klimatické rajonizace (E. Quitt, 1971) leží území v mírně teplé klimatické oblasti MT 3, charakterizované krátkým létem, mírným až mírně chladným, suchým až mírně suchým, s mírným jarem a podzimem, normálně dlouhou zimou, mírnou až mírně chladnou, suchou až mírně suchou s normálním až krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota vzduchu je kolem 6,5° C, průměrný roční úhrn atmosférických srážek je 650 mm.

V posledních letech se projevují výrazné výkyvy počasí. V zimních měsících přicházejí silné vánice s tvorbou závějí, vystřídané náhlými oblevy. V letních měsících přicházejí po delších suchých obdobích přívalové deště, které působí rozvodnění povrchových toků.

Hydrologická charakteristika

Trasou posuzované přeložky silnice II/353 prochází hlavní evropské rozvodí, které rozděluje území do dvou rozdílných hydrografických jednotek:

Západní část projektované přeložky silnice II/353 od dálnice D1 až po osadu Rytířsko náleží povodí Černého moře. Je součástí povodí Jihlavy 4 – 16 – 01, při detailním členění drobného povodí Kozlovského potoka 4 – 16 – 01 – 054.

Východní část přeložky od Rytířska na konec úseku za Jamným náleží povodí Severního moře. Je součástí povodí Sázavy 1 – 09 – 01 s drobným povodím Jamenského potoka 1 – 09 0 01 – 044, na dolním toku označovaném jako říčka Šlapánka (viz příloha 1).

Průtoky jsou v průběhu roku nevyrovnané, zejména v posledních letech (viz předcházející odstavec Klimatické poměry).

Kozlovský potok protéká obcí Kozlov, kde se jeho tok stáčí k jihu a u Luk nad Jihlavou ústí do řeky Jihlavy.

V blízkosti počátku navrhované přeložky silnice II/353 pramení drobný **bezejmenný tok**, který protéká dvěma menšími rybníky a v obci Kozlov se vlévá z levé strany do Kozlovského potoka. Uvedený drobný tok bude recipientem dešťových vod z úseku přeložky II/353 v km 0,000 – 0,660.

Průtoky na Kozlovském potoce ani jeho drobných přítocích se podle sdělení správce ZVHS, pracoviště Jihlava, nesledují.

Jamenský potok má vymezené záplavové území, zahrnující celou nivu severně od stávající komunikace II/353. Jeho povodí je významným vodním tokem ve smyslu vyhlášky č.470/2001 Sb.

Průtok na Jamenském sleduje ČHMÚ Praha na vodočtu v obci Věžnička.

Jamenský potok bude recipientem dešťových vod z úseku přeložky II/353 v km 0,660 – 2,910. Projektovaná přeložka silnice přechází Jamenský potok v km 1,494. Koryto potoka bude překlenuto jednoplovným přesýpaným mostem z ocelové trouby z vlnitého plechu. Konstrukce bude uložena na vrstvách šterku a šterkopísku. Čela mostu budou obložena kamenem do betonu. Navržená světlost je 12 m, výška 8,6 m.

Meliorace

Existence melioračních zařízení nebyla zjištěna.

Správci toků:

Správce toku Jamenského potoka je Povodí Vltavy.

Kozlovský potok je ve správě ZVHS, pracoviště Jihlava.

Využití vodních ploch

V obci Jamné, jižně od stávající komunikace II/353, bylo na Rybenském potoce vybudováno několik rybníků, vesměs o rozloze do 1 ha. Výjimkou je Mlýnský rybník, zaujímající plochu cca 6 ha. Uživateli jednotlivých vodních ploch jsou soukromí vlastníci a obec Jamné:

Rybářství Růžička	Mlýnský rybník	, Barbora, Skopaný rybník, Horní Trouba
Soukromá farma	rybník u bývalého zemědělského družstva	
Obec Jamné	Selský rybník, Kovárna, Býčina	

Rybníky Rybářství Růžička jsou využívány k intenzivnímu rybochovnému hospodaření, obecní rybníky slouží k rekreačnímu rybaření.

Jakost povrchových vod

Jakost vody v Kozlovském potoce sleduje správce toku ZVHS, pracoviště Jihlava. Odběrný bod je před ústím Kozlovského potoka do řeky Jihlavy v Lukách nad Jihlavou. Na vyšší části toku a na drobných přítocích se jakost vody nesleduje.

Jakost vody povrchového toku Jamenského potoka sleduje správce vodního zdroje Vodárenská a.s. Brno na odběrném místě v Polné nad rybníkem Peklo, odkud je voda odváděna do úpravní a odtud vodovodním řadem ke spotřebitelům.

V obci Jamné byla vybudována čistírna odpadních vod pro občanskou vybavenost, ostatní obec napojena není.

Podzemní vody

Podle hydrogeologické rajonizace (E. Michlíček a kol., 1986) náleží západní část posuzovaného území (povodí 4 – 16 – 01) do hydrogeologického rajónu **655 Krystalinikum v povodí Jihlavy**. Východní část (povodí 1 – 09 0 01) spadá do hydrogeologického rajónu **652 Krystalinikum v povodí Sázavy**.

Hydrogeologické poměry území jsou závislé na jeho geologické stavbě, litologickém složení a klimatu. V uvedených rajónech lze vymezit svrchní zvrstvení, vázanou na kvartérní pokryv a zónu zvětvávání a spodní zvrstvení, vázanou na propustné tektonické zóny v hlubších částech krystalinika.

Mělký podpovrchový oběh podzemních vod svrchní zvrstvení má průlinovo-puklinový charakter. Hloubka oběhu je dána úrovní místní erozivní báze. Hladina podzemní vody je převážně volná a sleduje konformně terén. K infiltraci dochází na celé ploše rozšíření krystalinických hornin, v závislosti na míře propustnosti kvartérního pokryvu a zvětralinového pláště. Nejčastějším způsobem odvodnění mělkého oběhu podzemních vod je skrytý příron do uloženin údolních niv, příp. přímo do vodotečí. Průlinovo-puklinový oběh podzemních vod je rozkolísaný a nepravidelný v závislosti na petrografickém složení, tektonické predisponovanosti a charakteru pokryvných útvarů.

Živější oběh podzemních vod je vázán na aluvia užších údolních niv, kde jsou hladiny podzemních vod mělce pod povrchem terénu. Mělký oběh podzemních vod bývá vázán i na hrubě zrnitá eluvia zvětralinového pláště.

Hlubší oběh podzemních vod je vázán výhradně na puklinové systémy a poruchové zóny. Puklinové systémy do hloubky vyznívají a často bývají sekundárně vyplněny jílovitými minerály. Propustnosti jsou poměrně nízké.

Hladina podzemní vody v údolních depresích a erozních rýhách bývá zastižena mělce pod povrchem v hloubce do 2 m. V území mimo ně je hlouběji zakleslá a nachází se v hloubce více než 5 m pod povrchem terénu.

Předpokládaný směr proudění podzemních vod v zájmovém území je dán příslušností k povodí. Západní část směřuje k místní erozivní bázi Kozlovského potoka, východní do Jamenského potoka.

Zásobování vodou a ochranná pásma vodních zdrojů

Z vodárenského hlediska je hydrogeologický rajón krystalinika málo vhodný v důsledku antropogenního znečištění. Převážná většina podzemních vod náleží do II. kategorie. Pro zajištění zdrojů podzemní vody jsou nadějnější dna údolních depresí a erozních rýh, kde jsou využívány zvrstvené fluviální sedimenty, popř. hlubší puklinové vody. Výjimečně je využívána voda z povrchového toku.

Vodní zdroj Jamenský potok – povrchový tok (na dolním toku označovaný jako říčka Šlapánka) směřuje k severu a na jižním okraji Polné ústí do rybníka Peklo. Voda pro skupinový vodovod je odebírána z povrchového toku nad rybníkem Peklo a po úpravě využívána jako zdroj pitné vody pro obyvatelstvo Polné a okolních obcí.

Správcem vodního zdroje je Vodárenská a.s. Brno, pracoviště Jihlava.

Vodní zdroj má vymezené ochranné pásmo 2. stupně, přičemž OP 2a (vnitřní) vede po hranici nivy a na jihu zasahuje až ke stávající silnici II/353. OP 2 b (vnější) má podstatně větší rozsah. Prakticky celá stavba přeložky silnice II/353 s výjimkou počátečního úseku, spadajícího do povodí Kozlovského potoka, prochází ochranným pásmem 2. stupně (převážně OP 2b, na přechodu Jamenského potoka pak OP 2a – viz příloha 1).

Vodní zdroj Jamné využívá vodu ze tří hydrogeologických vrtů, vybudovaných v nivě Jamenského potoka, cca 1,3 km SZ od obce Jamné. Jímací objekty o hloubce 50 – 71 m využívají hlubší puklinové vody. Voda, čerpaná z vrtů, je vedena do čerpací stanice a odtud

výtlačkem do vodojemu s úpravnou, umístěnými 1 km SV od obce. Vodovodním řadem je rozváděna po obci (příloha 1).

Vodní zdroj byl vybudován obcí a zkolaudován v r.1990. Obec Jamné je jejím vlastníkem a provozovatelem. Jímací území má stanoveno ochranné pásmo 1. stupně, které je vymezeno oplocením. Ochranné pásmo 2. stupně nebylo samostatně stanoveno a je totožné s hranicemi OP 2a a 2b vodního zdroje Jamenského potoka (sdělení příslušného vodoprávního úřadu, odboru životního prostředí Magistrátu města Jihlavy).

Lokální zdroje v obci Jamné – v průběhu hydrogeologického mapování zjistil S. Březina (2006) 3 studny, nacházející se v blízkosti navrhované přeložky silnice II/353:

Označení studny	Druh studny	Hloubka studny	Hladina podzemní vody	Druh kolektoru	Katastr/vlastník
		metry pod stávajícím terénem			
St 1	vrtaná	25,00	nezjištěna	puklinový	Rytířsko / p.Hažmuková
St 2	kopaná	2,84	1,64	průlinový	Jamné / chata Havlíčkovi
St 3	kopaná	2,23	0,10	průlinový	Jamné / pole p. Hrada

Poznámka: St 3 v poli je podle RNDr. S. Březiny situována cca 50 m severně od trasy přeložky II/353. Podle vlastního terénního šetření se zdá, že je umístěna blíže k obytným domům jižně od projektované trasy. V každém případě se nachází v blízkosti navrhované stavby.

C.2.3. Půda

Bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ)

Výchozím podkladem při ochraně zemědělského půdního fondu při územně plánovací činnosti jsou bonitované půdně ekologické jednotky. Pětimístný kód půdně ekologických jednotek (dále jen BPEJ) definovaných vyhláškou Ministerstva zemědělství č. 327/1998 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyjadřuje:

1. místo - Klimatický region
2. a 3. místo - Hlavní půdní jednotka (HPJ) - je syntetická agronomická jednotka charakterizovaná půdním typem, subtypem, substrátem a zrnitostí včetně charakteru skeletovitosti, hloubky půdního profilu a vláhového režimu v půdě.
4. místo - Kód kombinace sklonitosti a expozice
5. místo - Kód kombinace skeletovitosti a hloubky půdy

Pomocí tohoto kódu se přiřazuje jednotlivým BPEJ třída ochrany zemědělské půdy (I. – V.) dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů.

Podle klimatického regionu a hlavní půdní jednotky je rovněž stanovena základní sazba odvodů při záboru zemědělské půdy ve smyslu přílohy A zákona ČNR č. 334/1992 Sb.

Území, kterým procházejí navrhované trasy silnic, leží v klimatickém regionu MT₄ (mírně teplý, vlhký, v kódu BPEJ označen číslicí 7).

V území, kterým procházejí navržené silnice, jsou zastoupeny tyto hlavní půdní jednotky:

- 20 - Pelozemě modální, vyluhované a melanické, regozemě pelické, kambizemě pelické i pararendziny pelické, vždy na velmi těžkých substrátech, jílech, slínech, flyši, tercierních sedimentech a podobné, půdy s malou vodopropustností, převážně bez skeletu, ale i středně skeletovité, často i slabě oglejené
- 29 - Kambizemě modální eubazické až mezobazické včetně slabě oglejených variet, na rulách, svorech, fylitech, popřípadě žulách, středně těžké až středně těžké lehčí, bez skeletu až středně skeletovité, s převažujícími dobrými vláhovými poměry
- 50 - Kambizemě oglejené a pseudogleje modální na žulách, rulách a jiných pevných horninách (které nejsou v HPJ 48,49), středně těžké lehčí až středně těžké, slabé až středně skeletovité, se sklonem k dočasnému zamokření
- 69 - Gleje akvické, gleje akvické zrašeliněné a gleje histické na nivních uloženinách nebo svahovinách, převážně těžké, výrazné zamokřené, půdy depresí a rovinných celků

V trase navrhovaného obchvatu silnice II/353 převažují půdy zařazené do první a třetí třídy ochrany (BPEJ 7.29.11 a 7.50.11), místy doplněné půdami zařazenými do čtvrté třídy a páté třídy ochrany. Zařazení jednotlivých BPEJ do tříd ochrany je patrné z následující tabulky.

BPEJ	třída ochrany
7.20.41	IV.
7.29.11	I.
7.29.41	IV.
7.50.11	III.
7.69.01	V.

Všeobecné údaje o lesích v řešeném území

Stávající silnice II/353 prochází v úseku mezi dálnicí D1 a místní částí Rytířsko rozsáhlým lesním komplexem. Trasa navrženého obchvatu silnice II/353 začíná přibližně 500 m před Rytířskem. Odbočuje od stávající silnice vlevo a směřuje lesním komplexem k severnímu okraji Rytířska (úsek km 0,0- 0,7). Na zvlněné plošině se nacházejí podmačené smrkové kmenoviny s vtroušenými modřínou a ojediněle i borovicemi.

Navrhovaná trasa obchvatu pro dále prochází plošně ne příliš rozsáhlým lesním porostem na pravém břehu Šlapanky (km 1,50 - 1,57). I v tomto případě se jedná o smrkovou kmenovinu.

C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavba silnice II/353 dálnice D1 – Rytířsko - Jamné zahrnuje výstavbu přeložky silnice II/353 v obchvatu obce Jamné a její osady Rytířsko v celkové délce 2,910 km. Trasa projektované přeložky silnice II/353 začíná u dálnice D1, odkud vede směrem na osadu Rytířsko a končí za obcí Jamné. Nová komunikace zčásti využívá stávající silnice II/353 a v nově navržené trase obchází zástavbu osady Rytířsko a obce Jamné.

Trasa přeložky silnice II/353 vede mírně zvlněným terénem Českomoravské vrchoviny s relativním převýšením 48 m. Prochází dvěma elevacemi a depresí uprostřed stavby. Terén od dálnice D1 stoupá z nadm. výšky 540 m na 553 m na náhorní plošině s osadou Rytířsko, odkud klesá do údolí Jamenského potoka k nejnižšímu bodu 512 m n.m. Z údolí vystupuje k místu napojení na stávající silnici II/353 v nadm. výšce 560 m. Podélný profil navrhované stavby sleduje v maximální míře výškové poměry terénu a niveleta vede převážně těsně nad jeho úrovní. Pouze na přechodu Jamenského potoka mostem je navržena významnější úprava terénu násypem o výšce 14 m.

Geomorfologické poměry

Geomorfologicky náleží zájmové území celku **Hornosázavské pahorkatiny**, v níž je vyčleněn samostatný podcelek **Jihlavské brázdy**.

Geologická charakteristika území a popis hornin jsou převzaty z předběžného geologického posudku S. Březiny (2006):

Geologická charakteristika území

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území součástí **moravského moldanubika**, které je v této části tvořeno převážně regionálně metamorfovanými horninami prekambriického stáří. Místy proráží mladší žilná tělesa magmatitů paleozoického stáří.

V trase navrhované přeložky silnice II/353 převládají regionálně metamorfované krystalické břidlice, zastoupené pararulami a migmatity. Místy se objevují žilná tělesa aplitů a žul.

Z petrografického hlediska se jedná převážně o **biotitické až sillimanit-biotitické pararuly**, většinou migmatitizované. Často se vyskytují pruhy **migmatitů**.

Z mladších hornin paleozoického stáří jsou zastoupeny **dvojslídne leukokratní žuly** a turmalinické aplity.

Tektonika a zvětrávání

Tektonické poruchy mají podobný průběh jako žilná tělesa, převážně ve směrech SSZ – JJV a SSV – JJZ. Tyto tektonické struktury jsou považovány za přípovrchový projev východního okraje hlubinné jihlavské brázdy, která zasahuje až do podkorových oblastí zemské kůry.

Odolnost vůči zvětrávání závisí na intenzitě zvětrávacích procesů, petrografickém složení skalních hornin a na morfologii terénu. Biotitické pararuly podléhají poměrně snadno zvětrávání za vzniku písčitojílovitého eluvia o mocnosti přesahující často několik metrů. Mocnější polohy zvětralin je možné očekávat v místech tektonického porušení hornin.

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty zastupují eolické sprašové sedimenty, deluviální svahové uložení a fluviální sedimenty niv vodních toků a rybníčních nánosů.

Eolické sedimenty, zastoupené sprašovými hlínami, jsou rozšířeny zejména na počátku trasy od dálnice D1 po osadu Rytířsko. Jejich mocnost se pohybuje od 1 do 2 m.

Deluviální uložení jsou tvořené hlinitopísčitymi a hlinitokamenitými zeminami, místy se soliflukčními balvany. Pokrývají prakticky celé území od osady Rytířsko až ke konci trasy za obcí Jamné, přičemž větších mocností dosahují při okrajích aluviálních niv potoků.

V obchvatu Rytířska lze v omezené míře očekávat redeponované terciérní uložení charakteru jílovitopísčitých zemin.

Fluviální sedimenty vyplňují aluviální nivu Jamenského potoka. Jedná se o souvrství hlinitopísčitých uloženin, místy s polohami jílu. Podle S. Březiny lze v centru nivy očekávat přítomnost povodňových až slatinných sedimentů s možným výskytem organických zemin, včetně proplástek a poloh rašeliny. Celková mocnost aluviálních sedimentů je odhadována na cca 5 m.

Nerostné zdroje

V trase projektované přeložky silnice II/353 ani její blízkosti není vymezeno žádné chráněné ložiskové území nebo dobývací prostor výhradního ložiska. Není evidováno ani žádné nevýhradní ložisko.

V blízkém okolí Jihlavy se nachází několik ložisek stavebního kamene. Nejbližší těžená ložiska, využitelná pro výstavbu navrhované přeložky II/353, se nacházejí ve vzdálenosti 5 – 15 km od začátku projektované trasy:

Velký Beranov	5 km JZ
Rančířov	15 km JZ
Bílý Kámen	15 km západně.

Seismicita

Tektonická linie starohorského zrudnění, probíhající S – J směrem 8 km západně od projektované přeložky II/353, je seismicky vodivou zónou pro přenos zemětřesení z alpské oblasti. Historické otřesy v okolí Jihlavy, zaznamenané v literatuře, měly zřejmě výše uvedený původ.

ČSN 73 0036 Seismická zatížení staveb řadí posuzované území do oblasti s otřesy do 6° M.C.S., kde není nutné zabezpečovat stavby před účinky seismických sil.

C.2.4. Charakteristika stavu hlukové zátěže

Hluková zátěž venkovního prostoru není na rozdíl od znečištění ovzduší na území ČR monitorována ani výpočtově modelována. V souladu s platnými právními předpisy v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku je ochrana vyžadována pouze pro definované venkovní prostory a rozsah ochrany před vlivy hluku je určen druhem chráněného prostoru a druhem ovlivňujícího zdroje hluku.

Nová trasa obchvatu na silnici III/3853 je v převážné délce vedena přes zemědělské pozemky a v krátké části protíná pozemek lesa.. Venkovní prostor těchto pozemků není definován jako chráněný ostatní venkovní prostor, hygienické limity hluku se pro toto území nestanovují a vlivy hluku nejsou hodnoceny.

Mimo krátkých úseků napojení obou konců obchvatu na stávající komunikace v území, bude jeho trasa vedena územím, které je mimo dosah mobilních zdrojů z dopravy nebo případných stacionárních zdrojů v zástavbě obce. Z toho důvodu lze reálně předpokládat, že venkovní prostor nad plochou dotčeného území výstavbou záměru bude mít z hlediska hlukové zátěže úroveň odpovídající přirozenému přírodnímu pozadí, v hodnotách nižších než jsou základní hodnoty hygienických limitů hluku pro definovaný chráněný venkovní prostor vyjádřených ekvivalentní hladinou akustického tlaku (Denní doba 06:00 až 22:00 $L_{Aeq T} = 50,0$ dB, noční doba 22:00 až 06:00 $L_{Aeq T} = 40,0$ dB).

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

Pro posouzení předpokládaného vlivu záměru na obyvatelstvo je rozhodující hluk z dopravy, z hlediska dalších vlivů na životní prostředí se jedná o předpokládané vlivy záměru na biotu (faunu, flóru a ekosystémy), krajinu a dále na znečištění ovzduší, vodu, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje.

D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

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

Realizace obchvatu znamená ve svých důsledcích odvedení stávající tranzitní dopravy z intravilánu obce Jamné a osady Rytířsko. Tímto dojde ke snížení přímých negativních vlivů dopravy, vedené po silnici II/353 na obyvatelstvo. Jedná se o cca 500 obyvatel, toho cca 18 v osadě Rytířsko.

Pro hodnocení míry přímých vlivů silniční dopravy mimo obytnou zástavbu je rozhodujícím parametrem hluk (vlivy na ovzduší mohou převažovat pouze v souvislé zástavbě – kaňonech městských ulic s nepřerušovanou vícepodlažní zástavbou).

Za podmínky realizace doporučeného kompenzačního opatření – protihlukové stěny pro ochranu chráněného venkovního prostoru ostatních staveb u osady Rytířsko před hlukovými imisemi z dopravy - z provedeného vyhodnocení předpokládané velikosti vlivů stavby na znečištění ovzduší a z hlediska hluku vyplývá, že předpokládaná míra těchto vlivů bude podlimitní a nevýznamná.

Z provedeného hodnocení předpokládané velikosti vlivů záměru na znečištění ovzduší a hluk, vyplývá, že předpokládaná míra těchto vlivů je nevýznamná a nevyžaduje další zpracování

Posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA), osobou odborně způsobilou (držitel autorizace HIA) podle zákona o ochraně veřejného zdraví č. 258/2000 Sb. v platném znění.

Vyhodnocení významnosti vlivů na zdraví

IDENTIFIKACE VLIVU:

vlivy na zdraví

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

Pro úsek 0,80 km (Rytířsko):

nevýznamný až nulový vliv (0):

- do obytných území v okolí budou pronikat nečetné fyzikální, chemické nebo biologické škodliviny, které spolu s pozadím (stavem při nulové variantě) zůstanou spolehlivě pod stanovenými limity

- případné negativní dopady na pohodu, kvalitu života a zájmy obyvatelstva budou malé

Pro intravilán obce Jamné a osady Rytířsko:

příznivý vliv (+1):

- realizace záměru významně oproti stávajícímu stavu omezí do obytné zástavby průnik fyzikálních, chemických nebo biologických škodlivin

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

V souladu s legislativou pro kvalitu ovzduší EU stanovuje česká legislativa imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, které jsou odvozené od doporučení WHO.

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a prováděcí předpisy specifikují znečišťující látky, které je třeba sledovat a hodnotit vzhledem k vyhlášeným limitům pro ochranu zdraví, jako látky s prokazatelně škodlivými účinky na zdraví.

Imisní limity a další kritéria uvádí nařízení vlády č. 597/2006 Sb.

Některé imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů:

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	Přípustná četnost překročení za kalendářní rok
PM ₁₀	24 hodin	50	35
	1 rok	40	
NO ₂	1 hodina	200	18
	1 rok	40	
Benzen	1 rok	5	
Benzo(a)pyren	1 rok	1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$	
Oxidy dusíku	1 rok (ekosystémy)	30	

Jak bylo dokumentováno výsledky z dlouhodobého sledování a hodnocení kvality ovzduší na území ČR, je stávající stav znečištění ovzduší na celém dotčeném území výstavby záměru významně nižší než imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, ekosystémů a vegetace u všech dokladovatelných znečišťujících látek se vztahem k emisím z dopravy. Tento vyhovující stav kvality ovzduší odpovídá stávající situaci, kdy sledovaná silniční doprava projíždí po staré trase silnice II/353 přes zástavbu obce Jamné.

Produkce emisí ze silniční dopravy, která odpovídá tomuto stavu je vyjádřena na úrovni emisních faktorů EURO 2 a u sledovaných znečišťujících látek je vyhodnocena v části B.III.1.

Vzhledem k soustavnému tlaku na snižování produkce emisí motorovými vozidly je předpokládána produkce emisí ze silniční dopravy pro výhledový stav vyjádřena na úrovni emisních faktorů EURO 4 a pro sledované znečišťující látky je vyhodnocena rovněž v části B.III.1. Ze srovnání obou stavů je zřejmý výrazný pokles produkovaných emisí vozidly silniční dopravy ve výhledovém roce proti stávajícímu stavu, úměrný pokles příspěvkového znečištění ze silniční dopravy lze předpokládat i v imisním zatížení ovzduší v okolí trasy obchvatu.

Pro realizaci posuzovaného záměru však bude prakticky celý objem tranzitní dopravy převáděné po silnici II/353 odkloněn mimo obytnou zástavbu, takže v inravilánu obce Jamné i osady Rytířsko dojde ještě k výraznému poklesu imisního zatížení ovzduší oproti stávajícímu stavu. Proto je možné z hlediska vlivů na znečištění ovzduší vyvodit následující závěry:

- stávající stav znečištění ovzduší dotčeného území je, včetně zahrnutí příspěvkového znečištění ze silniční dopravy, významně nižší než vyhlášené imisní limity pro ochranu zdraví lidí a bez prokazatelného vzniku situace ohrožující veřejné zdraví.
- při prognózovaném stavu bude ve výhledovém roce příspěvkové znečištění ze silniční dopravy významně nižší a jeho vliv bude odkloněn mimo zástavbu obce, proto nedojde k žádnému zhoršení vyhovující kvality ovzduší z hlediska ochrany zdraví lidí nad celým dotčeným územím.

Protože v obou hodnocených stavech na dotčeném území zůstává stav znečištění ovzduší vyhovující a hodnoty imisních koncentrací jsou vždy významně nižší než vyhlášené imisní limity pro ochranu zdraví lidí, je posuzovaný záměr hodnocen jako zdroj znečištění pouze místního významu, bez prokazatelného vlivu na zhoršení stávajícího vyhovujícího stavu imisního zatížení ovzduší a tím prokazatelně bez přímého zhoršujícího vlivu na veřejné zdraví.

Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší

IDENTIFIKACE VLIVU:

změny v čistotě ovzduší

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- imisní příspěvek zdroje je menší jak 20 % referenční hodnoty a není překročen imisní limit ve vztahu k průměrným ročním koncentracím
- imisní příspěvek zdroje představuje méně jak 20 % zákonného limitu

příznivý vliv (+1):

- imisní příspěvek hodnoceného zdroje v porovnání se stávajícím příspěvkem téhož zdroje bude znamenat zlepšení imisní situace pod hodnotami platných imisních limitů

D.1.3 Vlivy na vodu

Vlivy na charakter odvodnění území

Na vozovku projektované silnice s celkovou plochou 22 tis. m² dopadne při ročním srážkovém úhrnu 650 mm celkem 14,3 tis. m³ srážkových vod. Na zpevněné ploše komunikací bude přirozený vsak do půdy a povrchový odtok nahrazen zadržením srážkových vod na nepropustném povrchu vozovky a následným odváděním sběrnými příkopy podél komunikace do místních recipientů. Při koeficientu odtoku pro povrch asfaltových vozovek $k = 0,7$ bude z plochy komunikace ročně odváděno 10 tis. m³ vody. Dešťové vody budou odváděny pouze v rámci povodí. Převádění vod z povodí do povodí se nepředpokládá.

Odvodňované úseky

Úsek č.1 - km 0,000 – 0,660:

Úsek bude odvodněn oboustrannými příkopy, zaústěnými do stávajících podélných příkopů, vedoucích do bezejmenného přítoku Kozlovského potoka.

Úsek 2 - km 0,660 – 2,910:

Celý úsek se nachází v ochranném pásmu 2. stupně (2a, 2 b) vodních zdrojů Jamenského potoka a Jamné, kde bude nutné realizovat technická opatření na jejich trvalou ochranu před znečištěním z komunikace.

Srážková voda z povrchu komunikace bude podchycena oboustrannými silničními příkopy. Příkopy budou svedeny v km 1,440 do lapače splavenin, za kterými bude osazen odlučovač ropných látek. Těsně před vyústěním do Jamenského potoka bude na příkopě osazena stabilní norná stěna na zachycení znečištěné vody v případě dopravní havárie.

Úsek 2a – km 1,390 – 1,570 (přechod údolí Jamenského potoka):

Srážková voda z povrchu komunikace bude podchycena silniční kanalizací DN 300, která se v km 1,440 spojí s příkopy, které budou zaústěny do lapače splavenin. Po průchodu odlučovačem ropných látek bude odvedena do Jamenského potoka.

Upozornění:

Poněvadž odlučovače ropných látek a lapače splavenin nezachytí rozpuštěné posypové soli, bude nutné vyloučit jejich používání v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (vnitřní i vnější) a v úseku Rytířsko – konec přeložky používat při zimní údržbě pouze inertní posyp.

Úpravy toků

V místě křížení s navrhovanou přeložkou silnice II/353 bude provedena úprava koryta Jamenského potoka odlážděním lomovým kamenem. Koryto toku mimo křížení s komunikací bude ponecháno bez úpravy.

Přeložky vodních toků nejsou projektovány.

Ovlivnění průtoků ve vodotečích

Recipient	Plocha m ²	Přítok do recipientu m ³ /rok	Zvýšení průtoků v recipientu	
			Roční průměr l/s	Přívalový dešť l/s
Bezejmenný tok (4-16-01-054)	4.990	2.270	0,07	68
Jamenský potok (1-09-01-044)	17.010	7.730	0,24	231

Z tabulky je patrné, že průměrné roční průtoky v jednotlivých vodotečích se navýší o 0,07 – 0,24 l/s. Orientační výpočet přívalového deště ukazuje, že za dobu 15-ti minutové srážky se může průtok v recipientech zvýšit o 68 - 231 l/s.

Kozlovský potok: Podle orientačního výpočtu bude prostřednictvím bezejmenného přítoku navýšen průtok v Kozlovském potoce při přívalovém dešti o 68 l/s (na soutoku v obci Kozlov). Skutečné množství vody bude nižší, poněvadž bezejmenný tok protéká před zaústěním do Kozlovského potoka dvěma rybníky, které budou schopny díky své retenční schopnosti část vod zadržet.

Jamenský potok: Celé území nivy Jamenského potoka je vymezeno jako záplavové území. Projekt stavby tuto skutečnost zohledňuje. Most nad údolím Jamenského potoka má podstatně vyšší parametry než most na stávající komunikaci II/353. Navržená světlost 12 m a výška 8,6 m vytváří příznivější podmínky pro převádění vysokých průtoků.

Souhlas k odvádění dešťových vod z komunikace do povrchového toku a případné podmínky stanoví příslušný vodoprávní úřad. Souhlas je nutné vyžádat též od správce toku Povodí Vltavy a správce a provozovatele vodních zdrojů, tj. Vodárenské a.s. Brno a obce Jamné.

Velikost vlivu: -1

Vliv na povrchový odtok bude při normálních vodních stavech málo významný. Záměr nenaruší bilanci vod ve vymezených dílčích povodích.

Přívalové srážky navýší nárazově průtoky v recipientech. V bezejmenném přítoku Kozlovského potoka se příznivě projeví retenční schopnost dvou rybníků, kterými protéká. Průchod velkých vod v záplavovém území Jamenského potoka umožní navržená konstrukce mostu se zvýšenou světlostí a výškou.

Vlivy na pramenné oblasti

V trase projektovaných komunikací se nenacházejí žádné prameny.

Znečištění povrchových vodních toků splachy z vozovek

V průběhu výstavby i provozu je nezbytné respektovat skutečnost, že prakticky celá stavba se nachází v ochranném pásmu vodních zdrojů Jamenského potoka (povrchový tok) a Jamné (jímací vrty v nivě Jamenského potoka).

V průběhu výstavby - v místech přechodu trasy aluviální nivou je zvýšená možnost znečištění vodního toku v důsledku úkapů ropných látek ze stavebních mechanismů. Toto riziko bude nutné minimalizovat vhodnými technickými opatřeními (kontrola technického stavu mechanismů, vyloučení manipulace s látkami, ohrožujícími jakost vod, neodstavováním mechanismů v tomto prostoru) a umístěním zařízení staveniště mimo území nivy.

V průběhu provozu je nutné zabránit znečištění vodních toků splavováním znečišťujících látek z komunikace a zajistit trvalou ochranu vodních zdrojů Jamenského potoka a Jamné.

V případě provozu na silniční komunikaci se jedná o

- ropné látky (NEL)
- splaveniny (NL) - nerozpuštěné látky
- chloridy (Cl⁻), používané při zimní údržbě komunikací.

Ochranu vodních zdrojů před znečištěním z komunikace bude nutné zajistit v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně vnitřní (2 a) i vnější (2 b), t.zn. v celém úseku od osady Rytířsko až na konec projektovaného úseku.

Ropné látky a splaveniny: Ochranu vodních zdrojů před znečištěním ropnými látkami a splaveninami zajistí návrh technického řešení odvodnění komunikace (B. Kotlán, 2006). Srážková voda z povrchu komunikace bude podchycena oboustrannými silničními příkopy (na přechodu údolí Jamenského potoka silniční kanalizací DN 300), vedenými do lapače splavenin, za kterými bude osazen odlučovač ropných látek. Těsně před vyústěním do Jamenského potoka bude na příkopě osazena stabilní normá stěna na zachycení znečištěné vody v případě dopravní havárie.

Chloridy: Poněvadž odlučovače ropných látek a lapače splavenin nezachytí rozpuštěné posypové soli, bude nutné vyloučit jejich používání v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (vnitřní i vnější) a v úseku Rytířsko – konec přeložky používat při zimní údržbě pouze inertní posyp.

Velikost vlivu: -1 (při realizaci navržených opatření)

V celém úseku přeložky, procházející ochranným pásmem vodních zdrojů 2. stupně (2a, 2b), je nutné zajistit trvalou ochranu před znečištěním, a to v průběhu výstavby i provozu.

Období výstavby: Ochranu vodních zdrojů v průběhu výstavby bude nutné zajistit organizačně technickými opatřeními.

Období provozu: Navrhované technické řešení odvodnění komunikace je schopné zajistit ochranu vodních zdrojů před znečištěním ropnými látkami a splaveninami. Ochranu vod před zasolením bude nutné zajistit organizačně zákazem používání posypových solí v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (2a, 2b).

Změny hydrogeologických charakteristik území

Hladiny podzemních vod

Zářezy

Při hloubení zářezů nebude pravděpodobně zastižena stálá hladina podzemní vody. U zářezu v km 1,570 – 1,900, zasahujícího do hloubky 3 m, se pravděpodobně projeví průsaky podzemních vod. Mělká studna na poli v blízkosti trasy má podle měření S. Březiny (2006) hladinu podzemní vody těsně pod povrchem terénu.

Násypy

Souvislá hladina mělké podzemní vody se udržuje v údolní nivě Jamenského potoka. Podle S. Březiny (2006) do 2 m pod úrovní terénu. Výška hladiny ani směr proudění podzemní vody nebudou v důsledku stavebních prací ani provozem na komunikaci ovlivněny.

Velikost vlivu: -1

Při hloubení zářezu se mohou objevit průsaky podzemních vod. Nepředpokládá se ovlivnění výšky hladiny ani směr proudění podzemních vod.

Průtoky podzemních vod

V průběhu výstavby se nepředpokládá čerpání, které by mohlo ovlivnit průtoky podzemních vod.

Provoz na silnici neovlivní průtoky podzemních vod.

Z hlediska vodního režimu nivy je vliv nulový.

Velikost vlivu: 0

Bez vlivu.

Vlivy na jakost vod a ovlivnění vodních zdrojů

Vodní zdroj Jamenského potoka (povrchový tok): Navržené technické řešení odvodnění komunikace je schopné zajistit ochranu zdroje před znečištěním ropnými látkami a splaveninami v průběhu provozu na komunikaci. Ochranu vodního toku před zasolením bude nutné zajistit zákazem používání chemického posypu při zimní údržbě v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (2a, 2b).

Realizací nezbytných opatření bude nutné zajistit ochranu vodního zdroje i v průběhu výstavby. Zejména se jedná o umístění staveniště mimo území nivy Jamenského potoka a dodržení zásad na ochranu vod při nakládání s ropnými látkami.

Vydatnost vodního zdroje v průběhu výstavby a provozu není ohrožena. Nepředpokládá se čerpání nebo odběr vody, které by mohly snížit průtok v Jamenském potoce.

Vodní zdroj Jamné (podzemní puklinová voda): Jímací vrty jsou situovány ve vzdálenosti cca 1,3 km od navrhované přeložky II/353. Ohrožení jakosti puklinových podzemních vod je menší, než u povrchového toku. Při realizaci opatření, navržených na ochranu vodního zdroje Jamenského potoka, je ochrana vodního zdroje Jamné dostatečně zajištěna.

Vliv výstavby a provozu na vydatnost vodního zdroje je nulová.

Lokální zdroje (studny St 1 – St 3) v blízkosti připravované stavby přeložky II/353, využívané soukromými vlastníky pro osobní spotřebu:

St 1 Rytířsko (pí. Hažmuková)

Vrtaná studna do hloubky 25 m, jímaný obzor puklinový. Trasa přeložky vede na povrchu terénu, studna nebude ovlivněna.

St 2 Jamné (Havlíčkoví)

Mělká kopaná studna do hloubky 2,85 m, jímaný obzor průlinový v nivě Jamenského potoka. V blízkosti (cca 20 m) bude budován násyp o výšce 14 m s mostem nad Jamenským potokem. Studna je umístěna proti směru toku „nad násypem“ a její vydatnost nebo jakost vody není výstavbou ohrožena. Při stavebních pracích bude postupováno tak, aby vlastní objekt studny byl chráněn.

St 3 Jamné (p. Hrada)

Mělká kopaná studna do hloubky 2,25 m, jímaný obzor průlinový. Studna se nachází v blízkosti trasy přeložky II/353, vedené v tomto úseku v mělkém zářezu. Poněvadž studna není geodeticky zaměřena a její situace není přesně vyznačena, nelze vyloučit ovlivnění zdroje „stažením vody“ při budování zářezu nebo dokonce přímý střet se stavbou.

Pokud při stavební činnosti dojde k přímé likvidaci zdroje nebo „stažení vody“, bude v rámci výstavby vybudován náhradní zdroj.

Velikost vlivu: (-1)

Riziko ohrožení jakosti vodních zdrojů hromadného zásobování obyvatelstva pitnou vodou, tj. povrchového toku Jamenského potoka a puklinových vod Jamné lze snížit na minimum realizací navržených technických a organizačních opatření v průběhu výstavby a provozu na komunikaci.

V případě narušení lokálního vodního zdroje (St 3) bude v rámci výstavby přeložky II/353 vybudován náhradní zdroj.

Vyhodnocení významnosti vlivů na vodu*IDENTIFIKACE VLIVU:***změna kvality povrchových vod realizací záměru***KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:***nepříznivý vliv (-1):**

- realizace záměru neovlivní limitní hodnoty pro vodárenské respektive ostatní povrchové vody, ochrana vod před zasolením bude zajištěna zákazem používání posypových solí v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně

*IDENTIFIKACE VLIVU:***změna kvality podzemních vod realizací záměru***KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:***nevýznamný až nulový vliv (0):**

- záměr nepředstavuje riziko ohrožení kvality podzemních vod (nedochází ke změně přirozeného pozadí)
- záměr produkuje pouze srážkové odpadní vody
- záměr neprodukuje odpadní vody

*IDENTIFIKACE VLIVU:***vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě***KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:***nepříznivý vliv (-1):**

- Přívalové srážky navýší nárazově průtoky v recipientech

*IDENTIFIKACE VLIVU:***ovlivnění režimu podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody***KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:***nepříznivý vliv (-1 až 0):**

- při hloubení zářezů může dojít k lokální změně proudění podzemních vod, projevující se „stažením vody“ směrem k tělesu zářezu
- v případě narušení lokálního vodního zdroje (St 3) bude v rámci výstavby přeložky II/353 vybudován náhradní zdroj

D.1.4 Vlivy na půdu

Realizace záměru vyvolá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) o rozloze pod 4 ha. Posuzovaná trasa silnice prochází částečně půdami chráněných bonit, zařazených do I. třídy ochrany. Tento fakt vyplývá z logiky vyhledávání trasy silnice, která dává přednost mimolesním rovinatým pozemkům, kdy se snižuje potřeba zářezů, násypů a mostů a tím se zároveň minimalizují negativní vlivy na ekologickou stabilitu krajiny.

Dle *Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j.*

OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších právních předpisů je však možné takové půdy odejímat zemědělskému půdnímu fondu mj. pro liniové stavby zásadního významu, za což lze posuzovaný záměr považovat.

Trasa přeložky Jamné-obchvat je zpracována do platné územně-plánovací dokumentace . Posuzovaná stavba tedy z hlediska ochrany ZPF neodporuje záměru územního plánu pro stavební využití daných pozemků.

Nebyly zjištěny žádné další faktory životního prostředí, které by byly negativně ovlivněny odnětím půdy ze ZPF pro posuzovaný záměr.

- Pro eliminaci negativních vlivů vyvolaných trvalým zábořem ZPF budou stanoveny podmínky v rámci řízení o vydání souhlasu k odnětí půdy ze ZPF, a to včetně výše finančního odvodu za odnětí půdy.

D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy na horninové prostředí

K dosažení požadované úrovně nivelety budou výškové rozdíly na trasách překonány zářezy do 3 m hloubky a násypy o výšce do 1,7 m. Pouze v úseku přechodu trasy údolím Jamenského potoka bude po obou stranách mostu navrženo těleso násypu o výšce 14 m.

Výkopové práce nepředstavují výrazný zásah do horninového prostředí. Budou zasaženy povrchové partie horninového prostředí s vytěžením 43 tis. m³ horninového materiálu. Podzemní díla (tunely, štoly) nebo jiné práce, které by mohly výrazně narušit stabilitu horninového masivu, nejsou projektovány.

Budování násypů na převážné části trasy nepředstavuje významný technický problém. Pozornost bude nutné věnovat úseku na přechodu údolí Jamenského potoka. Vzhledem k vysokému zatížení podloží tělesem násypu a očekávané nižší únosnosti zemin bude třeba v další fázi projektové přípravy provést podrobný inženýrskogeologický průzkum, který detailně ověří geologickou stavbu území a geomechanické vlastnosti zemin v podloží. Podle zjištěných vlastností základové půdy bude třeba navrhnout vhodná technická opatření (stabilizace, odstranění nevhodných zemin).

Objem násypových materiálů pro stavbu vyčíslil projektant na 47 tis. m³.

Celková bilance zemních prací vykazuje mírný nedostatek násypového materiálu v celkovém objemu 4 tis. m³. Potřebná kubatura zemin bude zajištěna dovozem.

Velikost vlivu: -1

Nevýznamný plošný a hloubkový zásah do horninového prostředí, pravděpodobně bez nutnosti použití trhacích prací k rozpojování skalních hornin.

Složité základové poměry pro budování násypu na přechodu údolí Jamenského potoka. Vysoké zatížení tělesem násypu a očekávaná snížená únosnost zemin v podloží vyžaduje podrobný inženýrskogeologický průzkum a po vyhodnocení geotechnických vlastností základové půdy přijetí vhodných technických opatření.

Charakteristika hornin v úsecích zářezů

Navrhovaná stavba přeložky silnice II/353 prochází mírně zvlněným terénem s relativním převýšením 48 m. Podélný profil navrhované stavby sleduje v maximální míře výškové poměry terénu a niveleta vede převážně těsně nad jeho úrovní. Zářezy na trase jsou mělké a zasahují do hloubky max. 3 m.

km 0,300 – 0,700 - trasa přeložky II/353 prochází mělkým zářezem, zasahujícím do hloubky max. 1,3 m. Po odstranění vrstvy lesního humusu budou zastiženy povrchové partie horninového prostředí, na začátku úseku deluviofluvialní sedimenty bezejmenného přítoku Kozlovského potoka, v další části převážně eolické, popř. deluvioeolické sprašové sedimenty.

km 1,570 – 1,900 - po přechodu údolí Jamenského potoka násypem s mostem vede trasa v zářezu, zasahujícím do hloubky 3 m. Zářez je veden tělesem biotitické ruly, místy migmatitizované. Vzhledem k hloubce zářezu budou zastiženy povrchové partie horninového masivu, které mohou mít charakter navětralé horniny až hlinitopísčitého eluvia, zejména na průchodu tektonickou poruchou v km 1,7.

km 2,110 – 2,300 - v mělkém zářezu do 0,8 m hloubky bude zřejmě zastiženo eluvium biotitické ruly.

km 2,45 – 2,70 - v zářezu před koncem trasy, zasahujícím do hloubky 1,6 m, bude zastiženo eluvium biotitické ruly. V km 2,500 a 2,700 není vyloučen průchod tělesem leukokratiní žuly, odolnější ke zvětrávání.

Charakteristika hornin v úsecích násypů

S výjimkou přechodu údolí Jamenského potoka násypem o výšce 14 m, dosahují ostatní násypová tělesa max. výšky 1,7 m.

km 0,100 – 0,300 - mělká terénní deprese na přechodu erozní rýhy na počátku přeložky bude vyrovnána násypem o výšce 1,7 m. Podloží násypového tělesa budou deluviofluviální sedimenty charakteru jílovitopísčitých zemín s příměsí šterku.

km 1,390 – 1,570 - významné terénní úpravy vyžaduje přechod nového úseku silnice II/353 nivou Jamenského potoka, kde bude navrženo násypové těleso o výšce 14 m se zabudovaným mostem. Nivní sedimenty, zastoupené fluviálními uloženinami s nepříznivými geomechanickými vlastnostmi, neposkytují vhodné podloží pro těleso násypu. Vzhledem k vysokému zatížení podloží tělesem násypu a očekávané nižší únosnosti zemín bude nezbytný podrobný inženýrskogeologický průzkum na ověření základových poměrů a geomechanických vlastností základové půdy. Všechny nestabilní zeminy bude třeba odstranit a nahradit vhodným dostatečně únosným materiálem.

km 1,900 – 2,050 a 2,300 – 2,400 - násypy o výšce do 1 m. Podloží, zastoupené zvětralinou biotitické ruly a migmatitu, bude dostatečně únosné a založení násypů nezpůsobí významný problém.

Mírný nedostatek násypového materiálu při výstavbě posuzovaného úseku silnice II/353 bude nutné řešit dovozem.

Stabilita stavebních objektů v blízkosti trasy

V km 0,800 je v blízkosti úrovně křižovatky s napojením silnice III/3532 do Kozlova umístěn stavební objekt. Nachází se ve vzdálenosti 30 m od nového úseku silnice II/353 a 20 m od nového napojení silnice III/3532 do Kozlova. Niveleta v tomto prostoru vede prakticky v úrovni terénu a významné zemní práce, ohrožující stabilitu objektu (hloubení zářezů, trhací práce, budování násypů apod.), nebudou prováděny. Vzhledem k blízkosti provádění stavebních prací však doporučujeme před zahájením stavby provést posouzení statického stavu objektu jako doklad pro případné budoucí vymáhání škod, způsobených výstavbou.

Vlivy na zdroje nerostných surovin

V mapových podkladech (Mapy ložiskové ochrany, Registr ložisek nerostných surovin) bylo ověřeno, že trasa připravované stavby neprochází žádným evidovaným chráněným ložiskovým územím nebo dobývacím prostorem. Není evidováno ani žádné nevýhradní ložisko.

Materiál, který bude vytěžen při realizaci zářezů, nelze považovat za nerostný zdroj, poněvadž nebude možné jej průmyslově využít. Lze očekávat, že vytěžené zeminy budou vhodné do těles násypů, pouze určité procento (málo únosné zeminy s organickou příměsí v nivě Jamenského potoka) bude nutné odstranit a nahradit vhodným materiálem.

Do konstrukční vrstvy vozovky nebude výkopová zemina použitelná a vhodný materiál bude nutné zajistit dovozem. Nejbližší zdroje se nacházejí ve vzdálenosti 5 - 15 km.

Trasa připravované stavby nevede žádným poddolovaným územím. Nejbližší poddolované území po těžbě rud (evid. číslo 3154) se nachází 300 m SV od konce trasy přeložky na severním okraji k.ú. Jamné.

Velikost vlivu: 0 až -1

V trase posuzované stavby není vymezeno žádné ložisko nerostných surovin. Mírný nedostatek násypového materiálu a vhodné kamenivo do konstrukční vrstvy vozovky bude nutné zajistit dovozem.

Sřet projektované stavby silnice s poddolovaným územím se nepředpokládá.

Vlivy na čistotu půd

a) období výstavby

Pro období výstavby je rozhodující umístění zařízení staveniště mimo území nivy Jamenského potoka. Při provádění stavebních prací bude třeba dbát na dodržování opatření na

ochranu půdy před znečištěním ropnými látkami. Jedná se především o kontrolu technického stavu používané techniky, skladování ropných látek a nakládání s odpady.

b) období provozu

Provoz na silničních komunikacích patří mezi liniové zdroje znečištění půdy. Doprava způsobuje kontaminaci do vzdálenosti několika metrů až 100 m – podle intenzity provozu a lokálních podmínek. Mimo úkapy ropných látek se jedná o polyaromatické uhlovodíky a stopové toxické kovy, uvolňující se při spalovacích procesech, obušování pneumatik, vozovky ad. V bezprostřední blízkosti vozovky byl prokázán negativní vliv emisí z dopravy na půdu při intenzitách dopravy nad 10.000 vozidel/24 hod. U obou polutantů se jedná o látky, které nemají tendenci k migraci, takže nejvíce bývá zasažena svrchní vrstva půdy do 5 cm na vzdálenost max. 10 m od okraje komunikace.

Podle výsledků pravidelného sčítání dopravy, prováděného ŘSD ČR, činí celková intenzita dopravy na příslušném sčítacím úseku silnice II/353 pro rok 2005 celkem 3.334 vozidel/24 h. Tato hodnota představuje 30 % intenzit, při nichž je vliv na kontaminaci půdy prokazatelný. Posuzovaná stavba je vedena v zářezích a po násypch, jejichž svahy budou upraveny do bezpečného sklonu a chráněny vegetačními úpravami proti erozi. Do vzdálenosti 10 m od komunikace nebude půda zemědělsky využívána a vstup rizikových prvků do potravního řetězce je tak prakticky vyloučen.

Vliv posypových solí, používaných při zimní údržbě komunikací (převážně NaCl), se neprojeví. Vzhledem k průchodu prakticky celého úseku silnice II/353 od Rytířska za obec Jamné ochranným pásmem vodních zdrojů Jamenského potoka a Jamné, je v celém úseku stávající komunikace používání posypových solí vyloučeno. Tento zákaz bude nezbytné respektovat i v případě provozu na projektované přeložce.

Problému znečišťování vod v okolí komunikací je věnována bližší pozornost v odstavci A.2.4 Znečištění povrchových vodních toků splachy z vozovek.

Velikost vlivu: 0 (-1)

Znečištění půdy s možností vstupu rizikových prvků do potravního řetězce není pravděpodobné.

Používání posypových solí k zimní údržbě komunikace bude zakázáno, poněvadž celý úsek přeložky silnice II/353 od Rytířska prochází ochrannými pásmy 2. stupně (2a a 2b) vodních zdrojů Jamenského potoka a Jamné. K zasolení půdy nebude docházet.

D.1.6 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy

VLIVY NA CHRÁNĚNÉ ČÁSTI PŘÍRODY

Zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000, přírodní parky a památné stromy se v dosahu možných vlivů nenacházejí.

Vlivy v období výstavby

Stavbou zamýšleného obchvatu silnice II/353 dojde k zásahu do VKP ze zákona – les, vodní tok a niva. V úseku km 0,0 - 0,7 prochází navrhovaný obchvat smrkovou kmenovinou, což bude vyžadovat vykáčení pruhu v lesním porostu. Zásah je nutné provést velmi citlivě a v co nejmenším rozsahu (co nejužší pás), neboť v porostu vznikne nová porostní stěna vystavená převládajícímu směru větru. To by mohlo vést k ohrožení zbylé části porostu (mezi obchvatem a stávající silnicí) větrem a ke vzniku polomů. Po rozvrácení této části porostu by pak byly ohroženy po větru ležící lesní porosty. Nebezpečí poškození porostů je navíc umocněno charakterem stanoviště - podmáčení.

Lesním porostem prochází trasa navrhovaného obchvatu i v km 1,50 - 1,57. Jedná se smrkovou monokulturu na prudkém svahu v pravobřežní části údolí Šlapanky. V případě realizace bude smýcena jižní část porostu. Při realizaci je nutné minimalizovat poškození půdního povrchu mimo stopu obchvatu, aby nedošlo k rozvoji eroze a poškození půdního povrchu v přilehlé části lesního porostu.

V úseku km 1,48 - 1,52 kříží navrhovaný obchvat údolní nivu a vodní tok. Navržené řešení křížení (jednopolový přesýpaný most z ocelové trouby z vlnitého plechu) znehodnotí oba

VKP ze zákona a významný způsoben omezí jejich ekostabilizační funkci. Proto doporučujeme překlenutí údolí, nebo alespoň podstatné části, klasickým mostním objektem Zhruba v km 0,90 -1,30 je trasa obchvatu situována ve stopě stávající silnice II/353, která v těchto místech jde v souběhu s registrovaným VKP Louky u Mlýnského potoka. V případě, že v tomto úseku nebudou prováděny stavební práce, nebude mít realizace obchvatu na tento významný krajinný prvek žádný negativní vliv. V opačném případě bude možné posoudit vliv stavby až po upřesnění rozsahu a charakteru stavebních prací.

Vlivy provozu

Vlivem provozu na navrhovaném obchvatu dojde k přesunu imisního a hlukového zatížení do jiného prostoru, nikoli však k jeho zvýšení. Významnější negativní vlivu nelze předpokládat.

VLIVY NA FLÓRU A FAUNU

Vlivy v období výstavby

Do této kategorie spadají vlivy způsobené trvalými i dočasnými zábory ploch ekologicky hodnotnějších částí krajiny, jež jsou využity pro vlastní těleso komunikace a přilehlé plochy nutné pro její výstavbu (zařízení stavenišť). K těmto vlivům řadíme také ty, které budou vyvolány přeložkami či úpravami navazujících komunikací. Vhodnou organizací stavby je možné tyto zásahy do trvalé vegetace minimalizovat na nezbytně nutnou míru. Plochy dočasných záborů je nutné následně vhodným způsobem rekultivovat. Hodnocení těchto vlivů je možné provést, s ohledem na současný stav projektové dokumentace, pouze v hlavních rysech, bez hodnocení detailů a konkrétních ploch (zařízení stavenišť, dočasně využívané plochy).

V řešeném území dojde v průběhu výstavby k likvidaci či narušení několika různě rozsáhlých ploch s trvalou vegetací – menších ploch trvalých travních porostů a stromořadí podél silnic a polních cest.

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, dojde v souvislosti s výstavbou obchvatu ve dvou úsecích k zásahu do lesních porostů. Rozsah těchto negativních zásahů není z hlediska populací rostlin a živočichů zásadní a neohrožuje jejich existenci a zachování.

Při severozápadním okraji Rytířska a v údolí Šlapanky dojde v souvislosti s budováním obchvatu k likvidaci trvalých travních porostů. Plošný rozsah tohoto zásahu není příliš významný a s ohledem na fakt, že se jedná o obhospodařované louky je možné považovat likvidaci trvalých travních porostů za únosné. Zásadní negativní vliv by ovšem mělo uvažované budování náspu napříč údolím. Navržený mostní objekt z trouby z vlnitého plechu bude významnou překážkou bránící migraci větších živočichů.

Za poměrně významný zásah je možné je možné považovat i zásahy do stávajících stromořadí. Navrhovaná trasa obchvatu kříží při severozápadním okraji Rytířska významné lipové stromořadí. Při budování bude nutné pokácen několik stromů v blízkosti zástavby. Mezi Rytířskem a Jamným je podél stávající silnice II/353 lipové stromořadí. Případná rekonstrukce tohoto úseku silnice by mohla vést k likvidaci stávajícího stromořadí. V případě, že nebudou stavební úpravy tohoto úseku prováděny, bude likvidováno stromořadí v místě napojení obchvatu na tento úsek. Další stromořadí, které bude stavbou dotčeno je severně od Jamného, při zpevněné polní cestě k vodojemu. Jedná se o jednostranné stromořadí euroamerických topolů černých. Posledním místem, kde dojde k zásahu do stromořadí je konec obchvatu, tzn. místo napojení zpět na stávající silnici II/353.

Míra dopadu stavby na faunu území souvisí do značné míry s termíny provádění stavebních prací a vlastní organizací stavební činnosti. Budou-li voleny termíny prací vhodně (kácení dřevin mimo období hnízdění ptáků, zemní práce mimo období, kdy by mohlo dojít k usmrcení v půdě přezimujících živočichů), dopady na faunu budou zmenšeny – v zásadě dojde pouze k likvidaci edafonu (organismů trvale žijících v půdě) při zemních pracích. Ostatní živočichové území zasažené stavebními pracemi opustí.

V rámci procesu dokončování výstavby budou podél komunikace vznikat i nové plochy zeleně – svahy násypů a zářezů. Rozšíření významnějších druhů flóry a fauny do těchto ploch ovšem nelze předpokládat.

Nepříznivými, byť pouze dočasnými vlivy, jsou i hlukové a imisní zatížení způsobené realizací komunikace nejen v prostoru vlastní výstavby, ale i v místech transportu stavebního materiálu, zeminy, zařízení staveniště i vlastní techniky nutné pro výstavbu.

Vlivy provozu

Oproti současnosti nedojde ke zvýšení negativních vlivů na flóru a faunu spojených se silničním provozem, ale k jejich přemístění. Nelze však předpokládat, že by se negativní vlivy nějak významně projevíly.

VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Vlivy v období výstavby

V průběhu výstavby dojde k likvidaci či narušení několika ploch trvalé vegetace (viz kapitola „Vlivy na flóru a faunu“). Nejvýznamnějším zásahem bude protnutí lesního komplexu v km 0,0 - 0,7. Zásadnímu negativnímu zásahu dojde i v případě vybudování uvažovaného násypu napříč údolím Šlapanky.

K významnějšímu dotčení ekosystémů, zejména vodních toků, může dojít pouze v případě obtížně předvídatelných událostí (znečištění vody vlivem havárií, technologických pochybení aj.).

Vlivy provozu

Po zprovoznění posuzovaného záměru nelze předpokládat významnější zvýšení ovlivnění stávajících ekosystémů (viz též kapitola „Vlivy na flóru a faunu“).

D.1.7 Vlivy na krajinný ráz

Pro zhodnocení zásahu plánované výstavby do krajinného rázu jsme provedli terénní šetření, které mělo za cíl mimo zhodnocení současné struktury řešené krajiny také vizuální (pohledovou) exponovanost zamýšlené stavby. Při šetření jsme vycházeli ze Základní mapy měřítka 1 : 10 000 se zákresem tras navrhovaného obchvatu.

Z výsledků terénního šetření vyplývá, že stavba jako celek nebude v území příliš patrná. Je to dáno především značnou členitostí terénu a jednak jejím umístěním vůči stávajícímu terénu (převažuje situování komunikace do zářezu nebo na terén). K určitému zviditelnění dojde v úsecích, kde bude nutné provést odstranění existujících stromořadí. Tím dojde k odstranění pohledových dominant, které opticky člení prostor. Naprosto zásadním a negativním zásahem je vybudování násypu napříč údolím Šlapanky. Údolí bude přehrazeno cizorodým, objemově významným prvkem. Z toho důvodu by bylo vhodné ho nahradit klasickým mostním objektem.

D.1.8 Vlivy spojené s havarijními stavy

Rizika vzniku havárii způsobená vlastní stavbou posuzovaného záměru nejsou reálná ani pravděpodobná.

Nelze však vyloučit potenciaální riziko možné havárie způsobené dopravní nehodou vozidel, např. přepravujících nebezpečné látky vodám apod. Jedná se zejména o ropné produkty a následné znečištění vody i půdy v okolí trasy obchvatu, po úniku těchto látek z havarovaného přepravního vozidla. Pravděpodobnost tohoto rizika je však obdobná jako na všech ostatních komunikacích a následky takto vzniklé havárie musí být řešeny vyškolenými záchranými složkami. S ohledem na posuzovaný záměr (vedení komunikace mimo obytnou zástavbu, lepší dopravně-technické řešení a přehlednost bude realizace přeložky znamenat jednoznačně snížení míry rizika dopravních nehod a míry jejich následků.

D.1.9 Ostatní vlivy

Hluk

Ustanovení platných právních předpisů

Oblast ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku (z provozu stacionárních technických zařízení nebo z dopravy pozemních komunikací, které jsou zdroji hluku) a stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru upravují následující platné právní předpisy.

- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 471/2005 Sb. (úplné znění), definuje povinnosti provozovatelů zdrojů hluku a chráněný venkovní prostor následovně:

§ 30, odst. (1) Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště³¹⁾, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace³²⁾, vlastník dráhy^{32a)} a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

§ 30, odst. (2) Hlukem se rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.

§ 30, odst. (3) Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků^{32b)} a venkovních pracovišť. 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. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí obytné a pobytové místnosti¹⁵⁾, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

¹⁵⁾ Vyhláška č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu.

³¹⁾ Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, v platném znění.

³²⁾ Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v platném znění.

^{32a)} Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění.

^{32b)} Zákon č. 344/1992 Sb. o katastru nemovitostí ČR, v platném znění.

§ 34, odst. (1) Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení.

§ 34, odst. (2) Noční dobou se pro účely kontroly dodržení povinností v ochraně před hlukem a vibracemi rozumí doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou.

- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které je prováděcím předpisem k zákonu č. 258/2000 Sb., stanovuje hygienické limity hluku vztahované na hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro chráněný venkovní prostor následovně:

§ 11, odst. (1) Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou

účelových komunikací, a drahách, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$). § 11, odst. (4) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se připočte další korekce -12 dB. Obsahuje-li hluk tónové složky nebo má-li výrazně informační charakter, jako například řeč, přičte se další korekce -5 dB.

Poznámka:

Pro vyjádření vlivu na zdraví se při vyjadřování akustického tlaku, expozice zvuku a jejich hladin používá frekvenční vážení filtry A a C.

Příloha č. 3. k nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Druh chráněn. prostoru: Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor.

Korekce v dB: ²⁾ +5 – Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.

Korekce v dB: ³⁾ +10 – Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy. (*Hlavní pozemní komunikace jsou dálnice, silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy*).

Poznámka: Uvedené korekce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Zodpovědnost za hlukové působení z dopravy na pozemních komunikacích je určena vlastnickým vztahem ke komunikaci a stanovení hygienických limitů hluku pro druh chráněného venkovního prostoru je závislé na kategorii komunikace.

V hodnoceném případě se jedná o hluk ze silniční dopravy na pozemní komunikaci II. třídy, kde vlastnické vztahy a ochrana komunikací jsou určeny platnými právními předpisy následovně.

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, definuje vlastnictví komunikací následovně:

§ 9, odst. (1) Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

§ 30, odst. (1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma (SOP). Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

§ 30, odst. (2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Doporučení hygienických limitů hluku

Trasa přeložky komunikace II/353 se v km 0,000 před osadou Rytířsko odklání k severu od původní komunikace a je vedena přes nezastavěné pozemky ležící na sever od stávající

zástavby osady Rytířsko a obce Jamné, do původní trasy komunikace se přeložka vrací v km 2,910 za obcí Jamné. Pozemky přímo navazující na trasu nové komunikace jsou využívány pro zemědělské účely (pole) a navržená trasa přeložky je řešena v souladu s územně plánovací dokumentací. Venkovní prostor zemědělských pozemků není z hlediska platných právních předpisů definován jako hlukově chráněný venkovní prostor a hygienické limity hluku se pro tento druh a způsob využití území nestanovují.

Trasa přeložky silnice II/353 se cca v km 0,800 přiblíží na vzdálenost cca 30 m od severní okrajové ostatní stavby zástavby osady Rytířsko, v cca km 1,580 (v místě v přechodu náspelem přes Šlapanský potok do zářezu) projde ve vzdálenosti cca 80 m od hranice zemědělských pozemků, na kterých jsou umístěny chatové objekty a v cca km 2,730 (na konci mělkého zářezu, před napojením do původní trasy) se přiblíží na vzdálenost cca 120 m od severovýchodní okrajové ostatní stavby zástavby obce Jamné.

Pro uvedené lokality v okolí trasy přeložky II/353, jejichž pozemky mají jiný způsob využití než jsou nezastavěné zemědělské pozemky, nebo jsou zde umístěny ostatní stavby s chráněným venkovním prostorem (bytové, rodinné domy apod.) a kde dojde k největšímu přiblížení nové trasy přeložky a kde bude venkovní prostor nově zatěžován hlukem z provozu silniční dopravy, lze doporučit hygienické limity hluku následovně:

a) Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory ležící v koridoru silničního ochranného pásma.

Hygienický limit hluku (v ekvivalentní hladině akustického tlaku A – korekce³⁾):

6.00 až 22.00 h	$L_{Aeq\ 16h} = 60\text{ dB}$
22.00 až 6.00 h	$L_{Aeq\ 8h} = 50\text{ dB}$

b) Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory ležící mimo koridor silničního ochranného pásma.

Hygienický limit hluku (v ekvivalentní hladině akustického tlaku A – korekce²⁾):

6.00 až 22.00 h	$L_{Aeq\ 16h} = 55\text{ dB}$
22.00 až 6.00 h	$L_{Aeq\ 8h} = 45\text{ dB}$

Poznámka: Závazné stanovení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory je oprávněn provádět příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

Vyhodnocení předpokládaných vlivů hluku

V posuzovaném případě se bude jednat o pozemní komunikaci zařazenou do kategorie silnice II. třídy, jejíž trasa přeložky je v celé délce vedena přes nezastavěné zemědělské pozemky a s OP (mimo souvisle zastavěné území obcí) do vzdálenosti 15 m.

V koridoru OP navržené trasy přeložky se nenachází žádné plochy ani stavby, která podle způsobu využití území nebo funkčního zařazení jsou druhem hlukově chráněného venkovního prostoru nebo chráněného venkovního prostoru ostatních staveb.

Zástavba obou sídel (Rytířsko a Jamné), které bude trasa přeložky silnice II/353 obcházet ze severní strany jsou za hranicí OP (silnice II. třídy).

Podle výsledků provedených výpočtů předpokládaných hlukových vlivů z provozu silniční dopravy ve třech profilech trasy přeložky (místa kde dojde k největšímu přiblížení trasy přeložky k okrajovým ostatním stavbám sídel Rytířsko a Jamné) a jejich srovnáním s doporučenými hygienickými limity hluku, lze konstatovat:

Zástavba obce Jamné (km 1,580 a 2,730) – je ve vzdálenosti mimo dosah nadlimitního hlukového ovlivnění chráněného venkovního prostoru ostatních staveb v denní i noční době. S řešením protihlukových opatření u trasy přeložky silnice II/353 v tomto úseku není nutné uvažovat.

Zástavba osady Rytířsko (km 0,800) – chráněný venkovní prostor severní okrajové ostatní stavby osady bude nadlimitně zatěžován hlukem z dopravy po trase přeložky silnice II/353 v denní i noční době.

Na základě provedeného výpočtového ověření nadlimitních vlivů hluku z dopravy, lze pro realizaci stavby přeložky silnice II/353 doporučit:

- V dalším stupni projektu, podle upřesněných podkladů, ověřit hlukovou studii působení hluku ze silniční dopravy na chráněný venkovní prostor této ostatní stavby.
- V případě potvrzení nadlimitního hlukového působení navrhnout rozměrové parametry protihlukové stěny podél jižního okraje vozovky přeložky, pro zajištění požadované ochrany chráněného venkovního prostoru této ostatní okrajové stavby osady Rytířsko.

Vyhodnocení významnosti fyzikálních vlivů (hluk)

IDENTIFIKACE VLIVU:

fyzikální vlivy (hluk)

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

významný nepříznivý vliv (-2):

Osada Rytířsko, bez realizace protihlukového opatření

- *příspěvek fyzikálního vlivu je bez realizace opatření v severní okrajové části osady Rytířsko nad limitními hodnotami*

nepříznivý vliv (-1):

Osada Rytířsko, po realizaci protihlukového opatření, obec Jamné.

- *příspěvek fyzikálního vlivu je pod limitními hodnotami, ale jedná se o novou hlukovou zátěž*

příznivý vliv (+1):

Intravilán osady Rytířsko a obce Jamné.

- *realizací přeložky silnice II/353 dojde k odklonu stávající tranzitní dopravy mimo intravilány sídel a dojde k významnému zlepšení fyzikálního vlivu oproti stávajícímu stavu*

D.1.10 Souhrnné hodnocení možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Předmětem hodnocení jsou vlivy na ekologické a funkční hodnoty území a vlivy na obyvatelstvo. Vyhodnocení možných vlivů na životní prostředí je zpracováno s přihlédnutím k metodice:

Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na životní prostředí. RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol. Výstup projektu PPŽP/480/1/9.

Hodnotícím kritériem významnosti vlivu je velikost předpokládaného vlivu, proto je provedeno zhodnocení významnosti vlivů dle velikosti:

významný nepříznivý vliv (-2)

nepříznivý vliv (-1)

nevýznamný až nulový vliv (0)

příznivý vliv (+1)

položka	Hodnocený vliv	Velikost vlivu	Potřeba opatření k eliminaci nebo kompenzaci vlivu
1	zábor ZPF	-1	Ne
2	vlivy na čistotu půd	-1 až 0	Ano
3	zásah do horninového prostředí	-1	Ne
4	zábor PUPFL	-1	Ne
5	změna kvality povrchových vod	-1	Ano
6	změna kvality podzemních vod	0	Ne
7	vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	-1	Ne
8	ovlivnění režimu podzemních vod	-1 až 0	Ne
9	likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	0	Ne
10	likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les	-2	Ano
11	likvidace, zásah do prvků ÚSES a významných krajinných prvků	-1	Ano
12	vlivy na další významná společenstva	0	Ne
13	změny reliéfu krajiny	-2 až -1	Ano
14	vlivy na krajinný ráz	-2	Ano
15	změny v čistotě ovzduší	0 až +1	Ne
16	fyzikální vlivy (hluk)	-1 až +1	Ano
17	vlivy na zdraví	0 až +1	Ne

D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Z provedeného hodnocení předpokládaných vlivů záměru na okolí a zdraví obyvatel vyplývá, že realizace záměru nevyvolá významné vlivy přesahující hranice stávajícího areálu ROMOTOP.

Není předpoklad vyvolání žádných vlivů, přesahujících státní hranice.

D.3. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

S přihlédnutím k charakteru posuzovaného záměru, je navrženo, pro zajištění požadavků ochrany životního prostředí, postupovat v souladu s dále uvedenými podmínkami.

Podmínky jsou specifikovány pro fáze přípravy, realizace a provozování záměru

Poznámka:

Dále je uvedeno shrnutí všech podmínek a doporučení, specifikovaných v průběhu zpracování oznámení i vyplývajících z platných právních předpisů. Při návrhu těchto opatření a podmínek zpracovatel oznámení vycházel rovněž z předchozích poznatků o přípravě, realizaci a provozu staveb obdobného charakteru.

Cílem je upozornit oznamovatele na podmínky, které mohou snížit vlivy posuzované činnosti na životní prostředí.

Podmínky pro fázi přípravy stavby

- 1) Při sejmutí ornice a podorničí je třeba postupovat podle zásad ochrany ZPF, zejména:
 - skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy a zúrodnění schopné zeminy,
 - zabránit zaplevelení mezideponií skrývek,
 - požádat orgán ochrany ZPF o stanovení lokalit pro následné rozproštění ornice a zúrodnění schopné zeminy.
- 2) Pro dovážené zeminy a další materiály, určené pro hutněné násypy, je třeba doložit atest o jejich nezávadnosti.
- 3) Do projektu organizace výstavby zahrnout opatření na zajištění ochrany půdy a vod před znečištěním ze stavební činnosti (úkapy ropných látek ze stavebních mechanismů, přechodné skladování odpadů na staveništi apod.).
- 4) Poněvadž odlučovače ropných látek a lapače splavenin nezachytí rozpuštěné posypové soli, bude nutné vyloučit jejich používání v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (vnitřní i vnější) a v úseku Rytířsko – konec přeložky používat při zimní údržbě pouze inertní posyp.
- 5) Další fázi projektové přípravy projednat se správcem toků.
- 6) Navrhnout vhodné ozelenění, včetně osázení dřevinami. Z hlediska ochrany rostlinných společenstev v okolí zamýšlené stavby je nutno zajistit především založení porostů z domácích stanovištně odpovídajících bylin a dřevin a zabránit šíření ruderálních druhů. Pro výsadby dřevin navrhnout geograficky původní dřeviny, přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu). Návrh výsadeb by měl být zpracován patřičně kvalifikovaným odborníkem.
- 7) Vypracovat projekt zeleně a plán údržby zeleně, projekt zeleně projednat s orgánem ochrany přírody a krajiny.
- 8) V dalším stupni přípravy projektu ověřit hlukovou studii působení hluku ze silniční dopravy na chráněný venkovní prostor ostatních staveb osady Rytířsko.
- 9) Na místech, kde dojde k maximálnímu přiblížení trasy přeložky silnice II/353 k zástavbě osady Rytířsko a nadlimitnímu hlukovému působení, řešit realizaci protihlukových opatření – protihlukové stěny.

Podmínky pro fázi realizaci stavby

V rámci stavebního dozoru dbát na dodržování všech dále uvedených podmínek:

- 10) Případné mezideponie zemin budou udržovány v bezplevelném stavu.
- 11) Využít humusem obohacené a nekontaminované zeminy ke konečným úpravám terénu na místech určených k výsadbě zeleně.
- 12) Pro dovážené zeminy, určené pro hutněné násypy, doložit atest o jejich nezávadnosti.
- 13) Údržbu stavebních strojů a manipulaci s látkami nebezpečnými vodám lze provádět pouze na zabezpečených plochách, ne na venkovní volné ploše areálu.
- 14) Látky škodlivé vodám budou jímány.
- 15) Vhodně zvolenými termíny prací (kácení dřevin mimo období hnízdění ptáků, zemní práce mimo období, kdy by mohlo dojít k usmrcení v půdě přezimujících živočichů) snížit negativní vlivy výstavby na faunu.
- 16) Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, stromy, které by mohly být při výstavbě poškozeny, je nutno mechanicky ochránit, je nutno dodržovat ustanovení příslušné normy (ČSN DIN 18 920).
- 17) Nezpevněné plochy budou ihned po ukončení terénních úprav ozeleněny pro zabránění šíření plevelů, nově vysazené zeleni věnovat péči, včetně zajištění závlah.

Podmínky pro fázi provozování stavby

18) Verifikovat kontrolním měřením zajištění podlimitního vlivu hluku z dopravy po přeložce silnice II/353 na chráněný venkovní prostor osady Rytířsko

D.4. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Neurčitosti jsou vesměs technického charakteru a jejich vyřešení v další fázi přípravy záměru a výstavby je požadováno v návrhu opatření. Nemají vliv na formulaci závěrů hodnocení vlivů na životní prostředí.

ČÁST F – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**F. Mapové přílohy zájmového území**

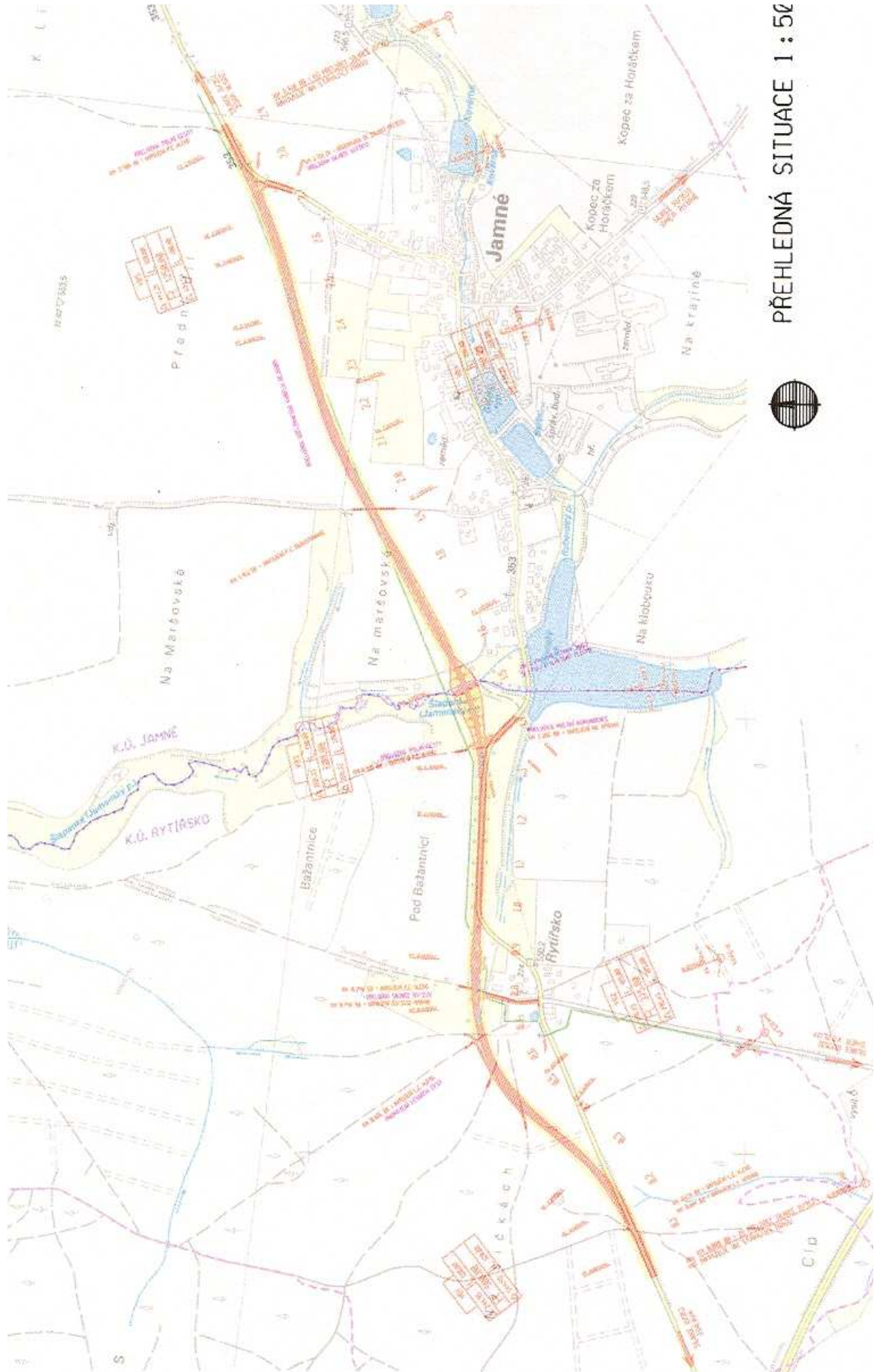
F.1 Situace

F.2 Podélný řez

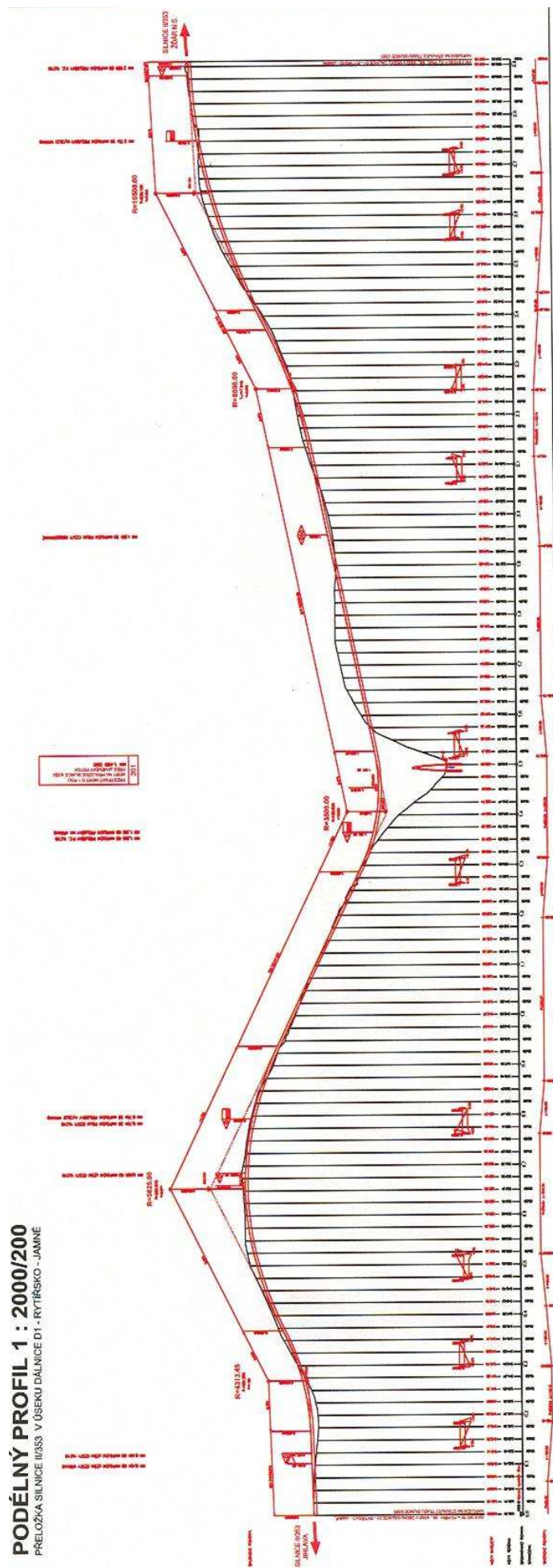
F.3 Vlivy na geofaktory a vodu

F.4 Vlivy na biotu

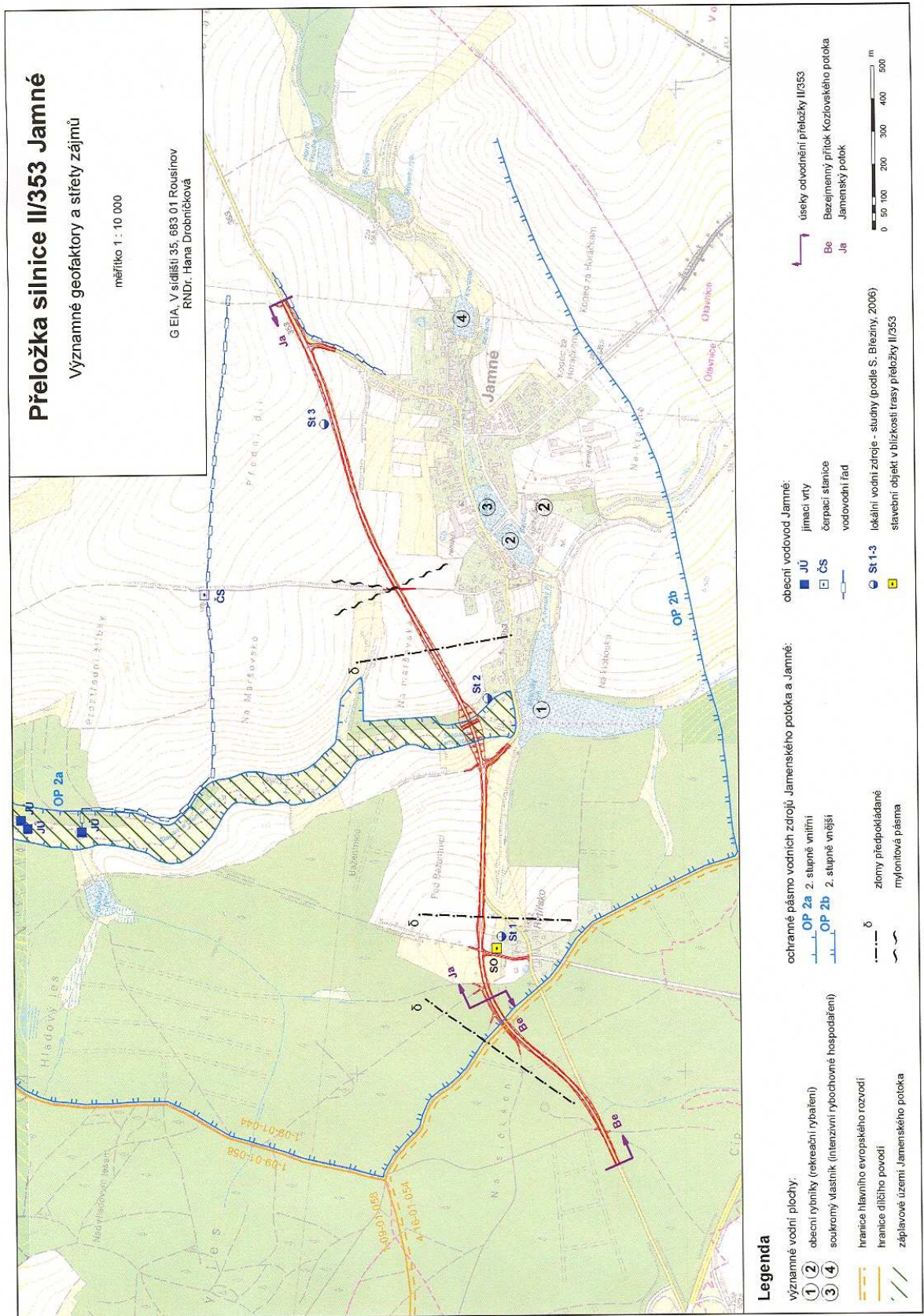
F.1 Situace



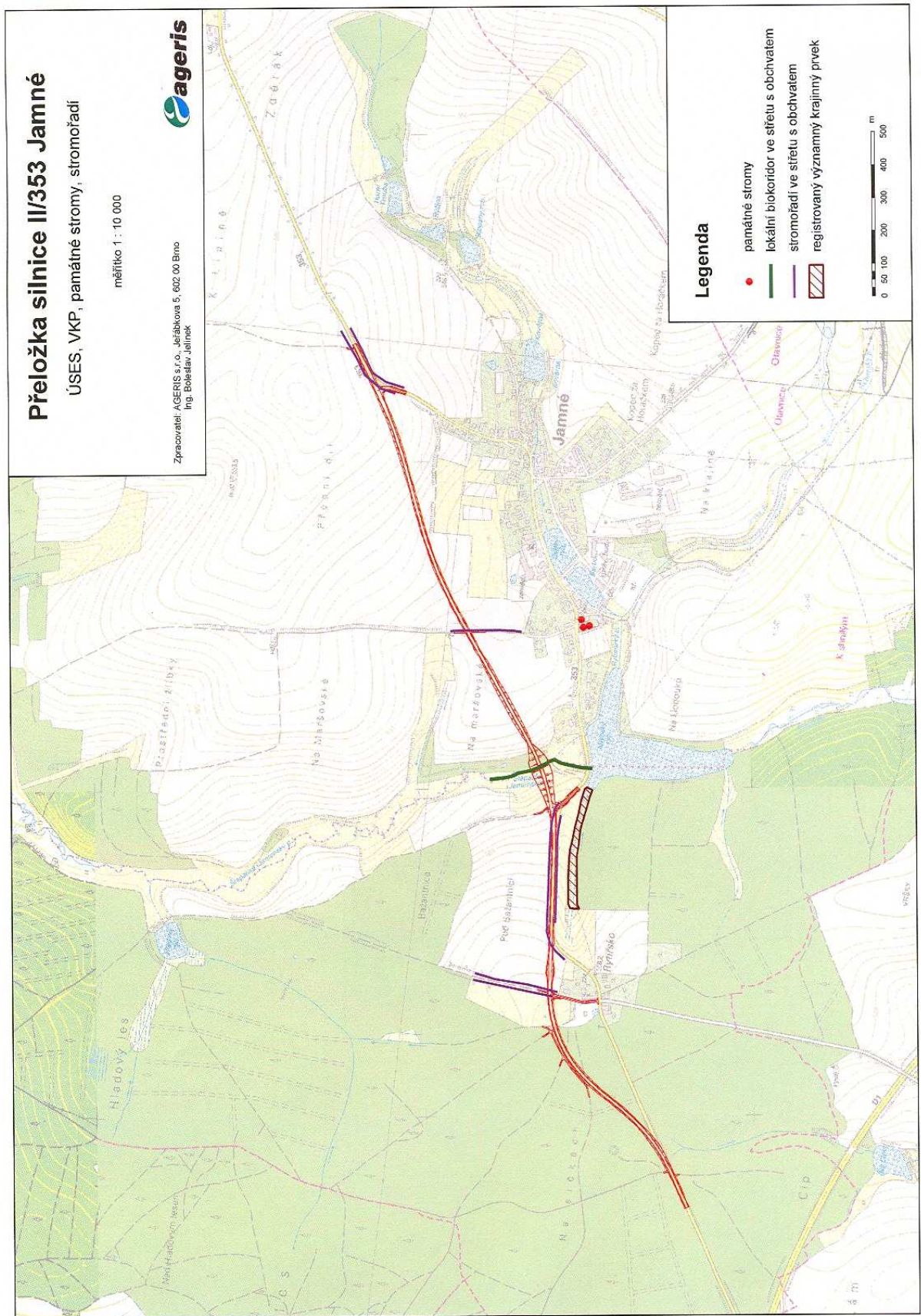
F.2 Podélný řez



F.3 Vlivy na geofaktory a vodu



F.4 Vlivy na biotu



ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Údaje o záměru

Předmětem oznámení EIA je vyhodnocení záměru změny vedení trasy stávající silnice 2.třídy č. II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou dle studie (*PROfi Jihlava, 2006*), v úseku dálnice D1 – Rytířsko - Jamné o celkové délce 2,910 km, na životní prostředí a stanovení podmínek pro minimalizaci negativních účinků záměru na životní prostředí (dále Jamné-obchvat).

Posuzovaný záměr je součástí prioritní modernizace páteřní silniční sítě kraje Vysočina. Rada kraje Vysočina projednala na svém 12. zasedání v r. 2006 návrh materiálu *Páteřní silniční síť kraje Vysočina*, která by měla v budoucnosti tvořit základní a rozhodující spojení významných center v kraji i zajistit dopravní napojení na sousední kraje. Páteřní síť kraje Vysočina tvoří celkem 719 km silnic II. a III. třídy s napojením na silnice I. třídy, které spravuje stát. Projednávaný materiál určil také základní technické parametry, které musí komunikace v páteřní silniční síti splňovat (kategorie S9,5, tj. šíře vozovky 9,5 m mezi sloupky nebo svodidly). Kraj bude cíleně věnovat pozornost zajištění větší bezpečnosti na uvedené síti silnic a počítá s vyčleněním finančních prostředků pro potřebné úpravy. Pro opravy stávajících komunikací však finanční prostředky kraje nemohou stačit a proto se kraj bude snažit získat na rekonstrukce zbývající finance i z jiných zdrojů např. prostředky EU. Zlepšení technického stavu silnic zahrnutých v páteřní síti je rozvrženo v časovém horizontu 15ti let.

Silnice II/353 tvoří dopravní spojnicu mezi krajským městem Jihlava a okresním městem Žďár nad Sázavou, představuje významný regionální dopravní spoj, jehož parametry podmiňují hospodářský rozvoj území. Význam zmíněné silnice spočívá nejen v zajišťování dopravního spojení dvou významných center osídlení, ale i v přímém napojení této silnice na dálnici D1. Potřeba vypracování přeložky silnice II/353 v obvodu obce Jamné a Rytířsko je dána jejími nevyhovujícími parametry v průtahu obcí. Předmětný úsek silnice vykazuje četné dopravní závady, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení prohlubují.

Na hlavní dopravní závadu, kterou je průtah silnice obcí navazují další:

- nevyhovující směrové a výškové vedení trasy s ohledem na návrhovou rychlost a dopravní zátěž
- nedostatečné šířkové uspořádání nevyhovující požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu, stávajícím a výhledovým intenzitám dopravy

Zmíněné dopravní závady jsou příčinou zhoršujících se životních podmínek v přilehlé zástavbě obce Jamné, Rytířsko.

Vzhledem k tomu, že stávající trasa je vedena v těsné blízkosti navazující zástavby nelze realizovat účinná opatření, která by odstranila negativní dopady z dopravy.

Hlavním důvodem řešit trasu silnice v dotčeném území přeložkou bylo především:

- návrh trasy silnice II/353, tak aby byl zajištěn dostatečně vysoký jízdní komfort na trase
- odstranění negativních vlivů z dopravy na obyvatele obce
- snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí (hluk, exhalace, emise)

Zpracovaná studie (*PROfi Jihlava, 2006*) navrhovanou trasu přeložky silnice II/353 v předmětném úseku podrobněji směrově a výškově začleňuje do vymezeného území s ohledem na koordinaci dopravní sítě v místních a regionálních vztazích. Nová trasa silnice II/353 byla navržena jako směrově nerozdělená silnice s neomezeným přístupem v kategorii S 9,5/70 se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,50 m. Návrh trasy vychází z terénní konfigurace v okolí sídelních útvarů Rytířsko, Jamné, jež je pro průchod daným územím limitující a jež navrhovaná trasa obchází severozápadně. Trasa je navržena s ohledem na potřeby budoucího rozvoje infrastruktury těchto sídel a je vedena se snahou o minimalizaci střetů jak se

stávajícím komunikačním systémem, tak se systémem energetických sítí a podzemních vedení.

Respekt k zájmům ochrany životního prostředí upravuje vedení trasy mimo chráněné oblasti a s ohledem na minimalizaci záboru lesního půdního fondu.

Trasa projektované přeložky silnice II/353 začíná u dálnice D1, odkud vede směrem na osadu Rytířsko a končí za obcí Jamné. Nová komunikace zčásti využívá stávající silnice II/353 a v nově navržené trase obchází zástavbu osady Rytířsko a obce Jamné. Umístění záměru je v souladu s územním plánem (viz příloha H tohoto oznámení EIA), navrhovaná stavba vychází z platné územně plánovací dokumentace obce Jamné.

Trasa přeložky silnice II/353 vede mírně zvlněným terénem Českomoravské vrchoviny s relativním převýšením 48 m. Prochází dvěma elevacemi a depresí uprostřed stavby. Terén od dálnice D1 stoupá z nadm. výšky 540 m na 553 m na náhorní plošinu s osadou Rytířsko, odkud klesá do údolí Jamenského potoka k nejnižšímu bodu 512 m n.m. Z údolí vystupuje k místu napojení na stávající silnici II/353 v nadm. výšce 560 m. Podélný profil navrhované stavby sleduje v maximální míře výškové poměry terénu a niveleta vede převážně těsně nad jeho úrovní. Pouze na přechodu Jamenského potoka mostem je navržena významnější úprava terénu násypem o výšce 14 m.

Situační řešení

Navrhované řešení představuje výstavbu nové komunikace v obchvatu dotčených sídel, přičemž stávající silnice v průtahu těmito sídly zůstane zachována pro zabezpečení obsluhy přílehlých nemovitostí.

Začátek trasy přeložky je situován cca 500m od mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 v místě zúžení stávající vozovky. Navržená trasa přeložky silnice II/353 severozápadně obchází zástavbu osady Rytířsko, od km 0,865 91 je silnice vedena v přímé délce 326,97 m, v tomto úseku se vrací do stopy stávající silnice, aby se pak v km 1,192 88 odklonila a překonala tak údolí Jamenského potoka. Navržená přeložka silnice II/353 pak pokračuje severozápadně od obce a navazuje na stávající trasu silnice II/353 severovýchodně od obce Jamné.

Celková délka řešené přeložky hlavní trasy silnice II/353 činí 2,910 km.

Výškové řešení

Podélný profil komunikace sleduje v maximální míře stávající výškové poměry terénu, tj. převažuje vedení nivelety těsně nad terénem.

Zářezy nepřesahují hloubku 3 metrů, násypové partie nepřesahují výšku 1,30, pouze v údolí Jamenského potoka dosahuje výška násypu 14,0 metrů.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je dáno kategorizací navrhované přeložky silnice II/353, dle ČSN 73 6101 a pro směrově nerozdělenou silnici s neomezeným přístupem S9,5/70, celková šířka komunikace je 10 m, průjezdná volná šířka 9,5 m.

Dopravní vazby

Navrhované křižovatky řeší propojení nové trasy silnice II/353 se sítí ostatních pozemních komunikací. V trase přeložky silnice II/353 jsou navrženy celkem 3 úrovňové křižovatky ve tvaru „T“. Jedná se o křižovatku v km 0.794 s přeložkou silnice III/3532 ve směru na Kozlov, uvedená silnice III.třídy je napojena vpravo ve směru staničení. Další dvě křižovatky napojují obec Jamné a silnici III/3533 ve směru od obce Rybné. Obě křižovatky se nacházejí vpravo od přeložky silnice II/353. Křižovatka v km 1.366 je usměrněna vložением pravého odbočovacího pruhu ve směru od Jihlavy. Křižovatka v km 2.7512 je usměrněna vložением levého odbočovacího pruhu ve směru od Žďáru nad Sázavou.

Budováním nové silnice bude narušena stávající organizace dopravní obsluhy území. Navrhované úpravy dopravní sítě proto musí splňovat jak požadavky na minimalizaci počtu přípojných bodů na nově budovanou komunikaci tak i potřeby zajištění místní dopravy. Veškeré stávající komunikace, dotčené výstavbou přeložky silnice II/353 proto budou v nezbytném rozsahu rekonstruovány a propojeny tak, aby zůstala zachována fungující dopravní síť. Nevyužívané úseky komunikací budou zrušeny a rekultivovány.

Výstavbou přeložky silnice II/353 budou dotčeny následující pozemní komunikace:

Silnice III. třídy

Silnice III/3532 ve směru na obec Kozlov je v současné době napojena na silnici II/353 v zástavbě osady Rytířsko, vzhledem k navržené přeložce II/353 bude nutno provést i přeložku III/3532. Tato silnice bude prodloužena tak aby mohla být napojena na přeložku II/353 o 151 m a s ohledem na navazující zástavbu je navržena jako místní obslužná komunikace.

Silnice III/3533 navazuje na silnici II/353 ve středu obce Jamné. Po vybudování přeložky II/353 se předpokládá s přeřazením stávajícího úseku II/353 vedeného obcí západně směrem na Jihlavu na silnici III/353. V důsledku stavby obchvatu bude nutno řešit napojení této silnice III/3533, proto je navržena přeložka v délce 105 m. Předpokládá se, že úsek silnice II/353 vedený od stávající křižovatky se silnicí III/3533 bude převeden do místních komunikací obce Jamné a napojena severovýchodně od obce na přeložku II/353.

Účelové komunikace

Stávající systém účelových komunikací, zajišťujících přístup na pozemky bude výstavbou přeložky narušen. Rekonstrukce účelových komunikací, navrhované rámci přeložky umožňují přístup na jednotlivé pozemky, oddělené stavbou od dosavadních přístupových cest i když délka přístupových tras se v některých případech prodlouží. Rozsah přeložek účelových komunikací je však minimalizován.

1/ Úsek stávající silnice II/353 vedený severovýchodně obcí Jamné bude po výstavbě obchvatu zařazen do systému místních komunikací obce. Tento úsek bude napojen na trasu obchvatu v km 2.7512, z tohoto důvodu je navržena částečná přeložka v délce 90 m .

2/ Systém zpevněných lesních cest směřující k osadě Rytířsko bude trasou přeložky II/353 vážně narušen. Budou přerušeny celkem čtyři lesní cesty, proto bylo navrženo jejich propojení na navrženou účelovou komunikaci vedenou souběžně a na trasu obchvatu napojenou v km 0.686.

3/ Před údolím Jamenského potoka bude v km 1.366 z důvodu napojení na trasu přeložky II/353 provedena nezbytná směrová a výšková přeložka stávající cesty v délce 60 m.

4/ Trasou navrženého obchvatu přerušené cesta směřující k vodojemu bude v délce 98 m výškově přeložena tak aby mohla být na tento obchvat napojena a její funkčnost zachována.

Všechny zbývající účelové komunikace a hospodářské sjezdy budou na navržený obchvat silnice II/353 napojeny bez zásadnějších směrových a výškových úprav.

Objízdné trasy

Během stavby dojde k omezení dopravy. Při realizaci napojení na stávající silnici II/353 na začátku a konci obchvatu bude silnice uzavřena, objíždka bude vedena po stávajících státních silnicích.

Přímé vlivy posuzovaného záměru na okolí

Dotčeným územně samosprávným celkem je obec Jamné.

Posuzovaný záměr Jamné-obchvat je liniovou dopravní stavbou. Vzhledem k poloze trasy obchvatu mimo zastavěné území a intenzitám silniční dopravy v řešeném úseku, jsou reálně očekávány možné nepříznivé vlivy z provozu silniční dopravy pouze v blízkém okolí vlastní nové trasy obchvatu. Tyto možné nepříznivé vlivy lze charakterizovat jako vlivy lokálního významu, s malým dosahem do okolního území.

Na základě tohoto předpokladu je možné za dotčené území označit části ploch pozemků ležících v bezprostředním okolí navrhované trasy obchvatu.

Vzhledem k tomu, že jsou posuzovány vlivy z liniové stavby (pozemní komunikace a navazující úseky komunikací na úrovni terénu), lze za dostačující dotčené území považovat plochu území o šířce cca 200 m od osy liniové stavby na obě strany a délkově pokrývající celý úsek liniové stavby, včetně navrhovaných navazujících komunikací.

Pro posouzení předpokládaného vlivu záměru na obyvatelstvo je rozhodující hluk z dopravy, z hlediska dalších vlivů na životní prostředí se jedná o předpokládané vlivy záměru na biotu (faunu, flóru a ekosystémy), krajinu a dále na znečištění ovzduší, vodu, půdu a půdu. Realizace záměru nebude mít žádný dopad na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na obyvatelstvo

Realizace obchvatu znamená ve svých důsledcích odvedení stávající tranzitní dopravy z intravilánu obce Jamné a osady Rytířsko. Tímto dojde ke snížení přímých negativních vlivů dopravy, vedené po silnici II/353 na obyvatelstvo. Jedná se o cca 500 obyvatel, toho cca 18 v osadě Rytířsko.

Pro hodnocení míry přímých vlivů silniční dopravy mimo obytnou zástavbu je rozhodujícím parametrem hluk (vlivy na ovzduší mohou převažovat pouze v souvislé zástavbě – kaňonech městských ulic s nepřerušovanou vícepodlažní zástavbou).

Hluk

Za podmínky realizace doporučeného kompenzačního opatření – protihlukové stěny pro ochranu chráněného venkovního prostoru ostatních staveb u osady Rytířsko před hlukovými imisemi z dopravy – z provedeného vyhodnocení předpokládané velikosti vlivů stavby na znečištění ovzduší a z hlediska hluku vyplývá, že předpokládaná míra těchto vlivů bude podlimitní a nevýznamná.

Znečištění ovzduší

Lze předpokládat, že přes uvažovaný nárůst dopravy (celkový počet vozidel o cca 23,5%) bude roční produkce emisí škodlivin do ovzduší s výjimkou bezno(a)pyrenu (kde dojde k odpovídajícímu nárůstu) u všech dalších polutantů nižší. Toto je dáno lepšími emisními parametry vozidel.

Z výpočtově stanovených hodnot produkcí emisí z mobilních zdrojů silniční dopravy řešeného úseku nové trasy obchvatu na silnici II/353 je zřejmé, tento liniový zdroj znečišťování ovzduší lze z hlediska možných imisních vlivů na znečišťování ovzduší dotčeného území hodnotit jako málo podstatný a bez předpokladu způsobení zhoršení stávajícího stavu. Podle výpočtových modelování znečištění ovzduší zpracovaných pro obdobně dopravně zatěžené komunikace lze reálně předpokládat, že příspěvkové imisní koncentrace z mobilních zdrojů silniční dopravy řešeného úseku silnice II/353 nepřesáhnou v blízkém okolí komunikace hodnoty na úrovni cca 10 % z hodnot imisních limitů vyhlášených nařízením vlády

č. 597/2006 Sb. pro ochranu zdraví lidí nebo ekosystémů u všech znečišťujících látek.

Vlivy na vodu

Vliv na povrchový odtok bude při normálních vodních stavech málo významný. Záměr nenaruší bilanci vod ve vymezených dílčích povodích.

Přivalové srážky navýší nárazově průtoky v recipientech. V bezejmenném přítoku Kozlovského potoka se příznivě projeví retenční schopnost dvou rybníků, kterými protéká. Průchod velkých vod v záplavovém území Jamenského potoka umožní navržená konstrukce mostu se zvýšenou světlostí a výškou.

V celém úseku přeložky, procházející ochranným pásmem vodních zdrojů 2. stupně (2a, 2b), bude zajištěna trvalá ochrana před znečištěním, a to v průběhu výstavby i provozu.

Období výstavby: Ochranu vodních zdrojů v průběhu výstavby bude nutné zajistit organizačně technickými opatřeními.

Období provozu: Navrhované technické řešení odvodnění komunikace je schopné zajistit ochranu vodních zdrojů před znečištěním ropnými látkami a splaveninami. Ochranu vod před

zasolením bude nutné zajistit organizačně zákazem používání posypových solí v celém rozsahu ochranného pásma 2. stupně (2a, 2b).

Riziko ohrožení jakosti vodních zdrojů hromadného zásobování obyvatelstva pitnou vodou, tj. povrchového toku Jamenského potoka a puklinových vod Jamné bude sníženo na minimum realizací navržených technických a organizačních opatření v průběhu výstavby a provozu na komunikaci.

V případě narušení lokálního vodního zdroje (St 3) bude v rámci výstavby přeložky II/353 vybudován náhradní zdroj.

Vlivy na půdu

Realizace záměru vyvolá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) o rozloze pod 4 ha. Trasa přeložky Jamné-obchvat je zapracována do platné územně-plánovací dokumentace. Posuzovaná stavba tedy z hlediska ochrany ZPF neodporuje záměru územního plánu pro stavební využití daných pozemků.

Nebyly zjištěny žádné další faktory životního prostředí, které by byly negativně ovlivněny odnětím půdy ze ZPF pro posuzovaný záměr.

- Pro eliminaci negativních vlivů vyvolaných trvalým zábořem ZPF budou stanoveny podmínky v rámci řízení o vydání souhlasu k odnětí půdy ze ZPF, a to včetně výše finančního odvodu za odnětí půdy.

Vlivy na přírodu (flóra, fauna, krajina)

Zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000, přírodní parky a památné stromy se v dosahu možných vlivů nenacházejí.

Stavbou zamýšleného obchvatu silnice II/353 dojde k zásahu do významných krajinných prvků (VKP) definovaných platným zákonem na ochranu přírody – les, vodní tok a niva. V úseku km 0,0 - 0,7 prochází navrhovaný obchvat smrkovou kmenovinou, což bude vyžadovat vykácení pruhu v lesním porostu. Zásah je nutné provést velmi citlivě a v co nejmenším rozsahu (co nejužší pás), neboť v porostu vznikne nová porostní stěna vystavená převládajícímu směru větru. To by mohlo vést k ohrožení zbylé části porostu (mezi obchvatem a stávající silnicí) větrem a ke vzniku polomů. Po rozvrácení této části porostu by pak byly ohroženy po větru ležící lesní porosty. Nebezpečí poškození porostů je navíc umocněno charakterem stanoviště - podmáčení.

Lesním porostem prochází trasa navrhovaného obchvatu i v km 1,50 - 1,57. Jedná se smrkovou monokulturu na prudkém svahu v pravobřežní části údolí Šlapanky. V případě realizace bude smýčena jižní část porostu. Při realizaci je nutné minimalizovat poškození půdního povrchu mimo stopu obchvatu, aby nedošlo k rozvoji eroze a poškození půdního povrchu v přilehlé části lesního porostu.

Rozsah obou zásahů do lesních porostů není z hlediska populací rostlin a živočichů zásadní a neohrožuje jejich existenci a zachování.

V úseku km 1,48 - 1,52 kříží navrhovaný obchvat údolní nivu a vodní tok. Pro minimalizaci negativních dopadů je doporučeno překlenutí údolí, nebo alespoň podstatné části, klasickým mostním objektem.

Zhruba v km 0,90 - 1,30 je trasa obchvatu situována ve stopě stávající silnice II/353, která v těchto místech jde v souběhu s registrovaným VKP Louky u Mlýnského potoka. V případě, že v tomto úseku nebudou prováděny stavební práce, nebude mít realizace obchvatu na tento významný krajinný prvek žádný negativní vliv. V opačném případě bude možné posoudit vliv stavby až po upřesnění rozsahu a charakteru stavebních prací.

Za poměrně významný zásah je možné považovat zásahy do stávajících stromořadí.

Navrhovaná trasa obchvatu kříží při severozápadním okraji Rytířska významné lipové stromořadí. Při budování bude nutné pokácet několik stromů v blízkosti zástavby. Mezi Rytířskem a Jamným je podél stávající silnice II/353 lipové stromořadí. Případná rekonstrukce tohoto úseku silnice by mohla vést k likvidaci stávajícího stromořadí. V případě, že nebudou stavební úpravy tohoto úseku prováděny, bude likvidováno stromořadí v místě

nápojení obchvatu na tento úsek. Další stromořadí, které bude stavbou dotčeno je severně od Jamného, při zpevněné polní cestě k vodojemu. Jedná se o jednostranné stromořadí euroamerických topolů černých. Posledním místem, kde dojde k zásahu do stromořadí je konec obchvatu, tzn. místo napojení zpět na stávající silnici II/353.

Vliv na krajinný ráz

Z výsledků terénního šetření vyplývá, že stavba jako celek nebude v území příliš patrná. Je to dáno především značnou členitostí terénu a jednak jejím umístěním vůči stávajícímu terénu (převažuje situování komunikace do zářezu nebo na terén). K určitému zviditelnění dojde v úsecích, kde bude nutné provést odstranění existujících stromořadí. Tím dojde k odstranění pohledových dominant, které opticky člení prostor.

Posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí

Zpracovatel oznámení záměru došel k závěru, že s ohledem na charakter záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí je realizace posuzovaného záměru je z hlediska předpokládaného vlivu na životní prostředí únosná, za předpokladu realizace podmínek a opatření, uvedených v kapitole D.3 tohoto oznámení. Jak vyplývá z výše uvedených podmínek, žádná z podmínek nepřesahuje rámec běžných povinností, vyplývajících z platné právní úpravy pro jednotlivé oblasti životního prostředí.

Na základě to je navrženo, aby příslušný úřad proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., § 7, odst. (1) ukončil ve zjišťovacím řízení.

ČÁST H – PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Městský úřad v Polné, odbor výstavby a ŽP

**Husovo náměstí 39
588 13 Polná**

**tel.: 567559251, fax: 567559249
E-mail: vystavba@mu-polna.cz**

Krajský úřad kraje Vysočina
majetkový odbor
Žižkova 57
586 01 JIHLAVA

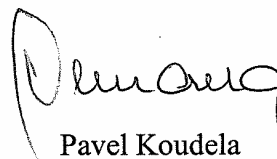
V Polné dne 6.6.2007

Věc

Vyjádření ke změně trasy

MěÚ Polná, odbor výstavby a ŽP souhlasí se změnou vedení trasy stávající silnice II/353 v úseku D1 – Rytířsko – Jamné. Změna trasy je v souladu s návrhem územně plánovací dokumentace obce Jamné.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
odbor výstavby a ŽP
588 13 POLNÁ



Pavel Koudela

vedoucí odboru výstavby a ŽP

Stanovisko orgánu ochrany přírody

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
 Odbor životního prostředí
 Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika
 Pracoviště: Seifertova 24, Jihlava

Kraj Vysočina
 Odbor majetkový
 Žižkova 57
 587 33 JIHLAVA

Váš dopis značky/ze dne

Číslo jednací
 KUJI 35114/2007
 OZP 47/2007 Vac

Vyřizuje/telefon
 Mgr. Vacková
 564 602 508

V Jihlavě dne
 25. 5. 2007

Stanovisko k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Krajský úřad kraje Vysočina, odbor životního prostředí, jako příslušný orgán vykonávající v přenesené působnosti státní správu ochrany přírody a krajiny podle ustanovení § 77a odst. 3 písm. w) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) po posouzení záměru změny vedení trasy silnice

„II/353 D1 – Rytířsko - Jamné“,

žadatele, kterým je kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava,

vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

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

Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních předpisů. Toto stanovisko, vztahující se k výše jmenovanému konkrétnímu záměru, má neomezenou platnost.

Krajský úřad
 kraje Vysočina
 odbor životního prostředí
 Žižkova 57, 587 33 Jihlava



Mgr. Dana Vacková
 úředník odboru životního prostředí

ZÁVĚR

Zpracovatel oznámení záměru

„Změna vedení trasy stávající silnice 2.třídy č. II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou, v úseku dálnice D1 – Rytířsko - Jamné“

navrženého dle studie přeložky silnice (I)

s ohledem na

- charakter záměru
- umístění záměru
- charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

došel k závěru, že realizace posuzovaného záměru je z hlediska předpokládaného vlivu na životní prostředí únosná, za předpokladu realizace podmínek a opatření, uvedených v kapitole D.3 tohoto oznámení.

Jak vyplývá z výše uvedených podmínek, žádná z podmínek nepřesahuje rámec běžných povinností, vyplývajících z platné právní úpravy pro jednotlivé oblasti životního prostředí.

Navrhují proto, aby příslušný úřad proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., § 7, odst. (1) ukončil ve zjišťovacím řízení.

Datum zpracování oznámení:

11.6.2007

Na zpracování oznámení se dále podílely osoby:

Hluk:

*Ing. Miroslav Lepka, ENVING s.r.o., Brno,
držitel osvědčení MŽP ČR o odborné způsobilosti k hodnocení vlivu staveb
a činností na životní prostředí č.j. 4448/729/OPV/93*

Hydrogeologie:

*RNDr. Hana Drobníčková, GEIA Rousínov,
osoba odborně způsobilá k projektování a provádění geologických prací*

Biota:

*Ing. Boleslav Jelínek, AGERIS s.r.o., Brno
autorizovaný projektant územních systémů ekologické stability, zapsaný
v seznamu ČKA pod č. 02828, držitel autorizace k provádění biologického
hodnocení ve smyslu § 67 a posouzení podle § 45 i zákona o ochraně
přírody a krajiny č. 114/2002 Sb., č.j. OEKL/1749/05 ze dne 14.6.2005*

Podpis zpracovatele oznámení:



enving s.r.o.
Staňkova 557/18, 602 00 BRNO
DIČ: C746903003
tel./fax: 549 210 356
541 240 857

Ing. Ladislav Vondráček