

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.

Akreditovaná zkušební laboratoř č.1510 pro měření hluku v pracovním i mimopracovním prostředí, osvědčení o akreditaci č.651/2007 vydané ČIA dne 22.11.2007

Osoba autorizovaná podle zákona o ovzduší č. 86/2002 Sb., § 15 rozhodnutími MŽP ČR:

- ke zpracování rozptylových studií č.j. 2565/820/07/DK ze dne 19.6.2003 prodlouženého do 31.5.2011 rozhodnutím č.j. 2565/820/07/DK ze dne 12.7.2007,

- ke zpracování odborných posudků č.j. 2331/740/MS ze dne 8.7.2003 platným do 31.7.2008

- k měření emisí č.j. 4850/740/04 ze dne 20.12.2004 prodlouženého do 31.12.2008 rozhodnutím č.j. 3845/820/07/HI ze dne 19.11.2007

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. v platném znění, § 6,
v rozsahu dle přílohy č. 3

Záměr:

II/347 SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – D1 I.STAVBA – DOLNÍ MĚSTO - KEJŽLICE

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, březen 2008

| | |
|--|---------------|
| ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI | 4 |
| A.1. Obchodní firma | 4 |
| A.2. IČ | 4 |
| A.3. Sídlo | 4 |
| A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele | 4 |
| 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 | 7 |
| 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 | 7 |
| B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru | 8 |
| B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení | 9 |
| B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků | 9 |
| B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat..... | 10 |
| B.II. ÚDAJE O VSTUPECH | 11 |
| B.II.1. Půda | 11 |
| Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) | 11 |
| Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) | 11 |
| Vyhodnocení významnosti vlivů na les | 11 |
| B.II.2. Voda..... | 11 |
| B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje | 12 |
| B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu..... | 12 |
| B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH | 13 |
| B.III.1. O vzduší..... | 13 |
| Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší..... | 14 |
| B.III.2. Odpadní vody | 14 |
| B.III.3. Odpady | 14 |
| B.III.4. Ostatní..... | 15 |
| ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ | 18 |
| C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území | 18 |
| C.1.1 Biota | 18 |
| Biogeografická charakteristika území..... | 18 |
| Územní systém ekologické stability | 19 |
| C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny | 21 |
| C.2.1. O vzduší..... | 21 |
| C.2.2. Voda | 22 |
| Povrchové vody | 23 |
| Podzemní vody | 26 |
| C.2.3. Půda | 29 |
| Bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ) | 29 |
| C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje | 30 |
| C.2.5. Charakteristika stavu hlukové zátěže..... | 31 |

| | |
|---|-----------|
| ČÁST D – ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 32 |
| D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti..... | 32 |
| D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů..... | 32 |
| Vyhodnocení významnosti vlivů na zdraví..... | 32 |
| D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima..... | 32 |
| Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší..... | 33 |
| D.1.3 Vlivy na vodu..... | 33 |
| Vliv na první zvodně..... | 35 |
| Vliv na hlubší zvodně..... | 35 |
| Vliv na hromadné zdroje zásobování..... | 35 |
| Vliv na individuální zdroje zásobování..... | 35 |
| Vyhodnocení významnosti vlivů na vodu..... | 36 |
| D.1.4 Vlivy na půdu..... | 37 |
| D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje..... | 37 |
| Vlivy na horninové prostředí..... | 37 |
| D.1.6 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy..... | 38 |
| Vlivy v období výstavby..... | 39 |
| D.1.7 Vlivy na krajinný ráz..... | 39 |
| D.1.8 Vlivy spojené s havarijními stavy..... | 39 |
| D.1.9 Ostatní vlivy..... | 40 |
| Hluk..... | 40 |
| Ustanovení platných právních předpisů..... | 40 |
| Doporučení hygienických limitů hluku..... | 42 |
| Vyhodnocení předpokládaných vlivů hluku..... | 42 |
| Vyhodnocení významnosti fyzikálních vlivů (hluk)..... | 42 |
| D.1.10 Souhrnné hodnocení možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti..... | 43 |
| D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci | 43 |
| D.3. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů | 43 |
| Podmínky pro fázi přípravy stavby | 44 |
| Podmínky pro fázi realizaci stavby | 44 |
| D.4. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů | 44 |
| ČÁST F – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE | 45 |
| F. Mapové přílohy zájmového území | 45 |
| F.1 Situace..... | 46 |
| F.2 Podélný řez..... | 47 |
| F.3 Příčný řez..... | 48 |
| F.4 Vlivy na geofaktory a vodu..... | 49 |
| F.5 Vlivy na biotu..... | 50 |
| ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU | 51 |
| ČÁST H – PŘÍLOHA..... | 53 |
| Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace..... | 53 |
| Stanovisko orgánu ochrany přírody..... | 54 |
| ZÁVĚR | 55 |

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/347 Světlá nad Sázavou-D1, I.stavba – Dolní Město-Kejžlice. PROfi Jihlava spol. s r.o., 12/2007*
- (2) *Dokument "Páteřní silniční síť kraje Vysočina", schválený usnesením Zastupitelstva kraje Vysočina č. 0214/03/2006 ze dne 16.5.2006*
- (3) *Územně plánovací podklady*
- (4) *Posouzení vlivů rekonstrukce silnice II/347 I.stavba – úsek Dolní Město - Kejžlice na vodu a horninové prostředí. EKOHYDRO s.r.o., únor 2008*
- (5) *Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb - VÚPS Praha 1985.*
- (6) *Stavební fyzika. Akustika stavebních konstrukcí.- ČVUT Praha 1997.*
- (7) *Hluk a vibrace. Měření a hodnocení. - Sdělovací technika, Praha 1998.*
- (8) *Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.*
- (9) *Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.*
- (10) *Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*
- (11) *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

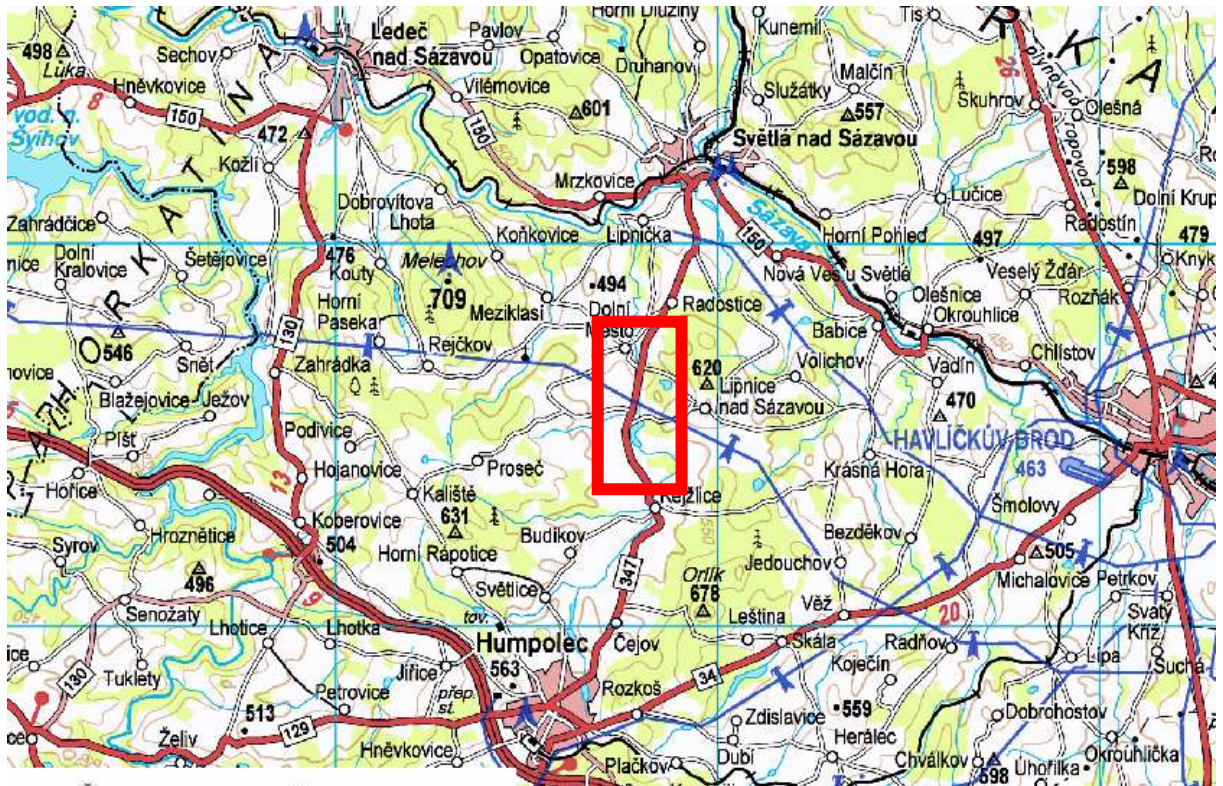
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

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 předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a stanovení podmínek pro minimalizaci negativních účinků. Záměrem je realizace stavebních úprav stávající silnice 2.třídy č. II/347 dálnice D1 - Světlá nad Sázavou v úseku Dolní Město - Kejžlice dle projektu (1), o celkové délce 5 km, na životní prostředí (dále DM-Kejžlice).



Obr. 1 - Širší situace území měř. 1:20000 s vyznačením **zájmového území** posuzovaného záměru
Silnice II/347 DM-Kejžlice

Stavební úpravy DM-Kejžlice budou realizovány v trase stávající komunikace, rekonstrukce se bude týkat šířkového uspořádání na kategorii S 7,5/60 (rozšíření stávající silnice až o 1 m), úpravy směrových oblouků (zvětšení poloměrů) a vyčištění a doplnění silničních příkopů. Budou rovněž rekonstruovány a opraveny 2 mosty a silniční propustky.

Staničení rekonstruovaného úseku je ve směru od Světlé n.S. (od Dolního Města ke Kejžlicím). Začátek stavby je cca v km 15,749 provozního staničení silnice II/347, za křižovatkou se silnicí III/34736 (směr Dolní Město). Rekonstruovaná silnice vede v trase stávající silnice II/347 kromě úseku mezi cca 4,2 až 4,6 km, kde je cca 400 m úsek veden při levém okraji stávající vozovky. Konec stavby je cca v km 20,749 provozního staničení silnice II/347, před obcí Kejžlice (vedení trasy viz příloha F.1).

Silnice II/347 v rekonstruovaném úseku vede mírně zvlněným terénem Českomoravské vrchoviny s relativním převýšením 35 m (podélný řez viz příloha F.2). Nejnížší bod trasy 436,40 m n.m. je v km. 1,648 (most přes Pstružný potok), nejvyšší bod je kóta 471,18 m n.m. před obcí Kejžlice. Rekonstruovaná část komunikace II/347 vede převážně po povrchu stávajícího terénu, na nízkých násypch (maximální výška 1,14 m ve staničení 4,500 km) a v mělkých zářezech (maximální hloubka 0,80 m ve staničení 4,680 km).

Silnice v uvedeném úseku prochází zemědělsky obdělávanou krajinou, s převahou orné půdy nad úseky luk a pastvin.

B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Název záměru

Silnice II/347 Světlá nad Sázavou-D1, I.stavba – Dolní Město-Kejžlice

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 záměrt 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)*".

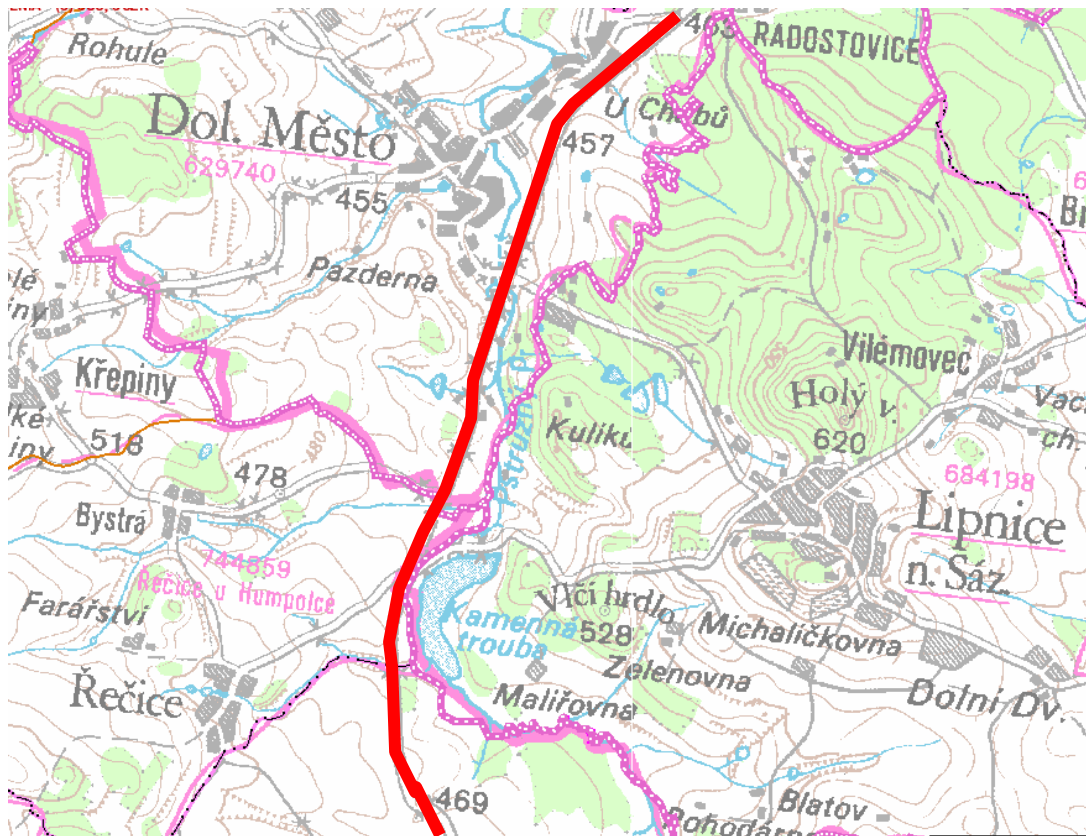
Záměr **podléhá zjišťovacímu řízení**. Příslušným správním úřadem, který vede zjišťovací řízení, je Krajský úřad kraje Vysočina.

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/347 je 5 km. Stavební úpravy budou realizovány v trase stávající komunikace, rekonstrukce se bude týkat šířkového uspořádání na kategorii S 7,5/60 (rozšíření stávající silnice až o 1 m), úpravy směrových oblouků (zvětšení poloměrů) a vyčištění a doplnění silničních příkopů. Budou rovněž rekonstruovány a opraveny 2 mosty a silniční propustky.

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

Kraj: Vysočina
CZ-NUTS: CZ0631 Havlíčkův Brod (Dolní Město, Lipnice n.S.),
 CZ 0366 Pelhřimov (Řečice, Kejžlice)
Obce, k.ú.: 629 740 Dolní Město, 684 198 Lipnice nad Sázavou,
 744859 Řečice u Humpolce, 664731 Kejžlice



Obr. 2 – Situace měř. 1:25000 s vyznačením s vyznačením **posuzovaného záměru** a **hranic k.ú.**

Jak vyplývá z výše uvedené situace, trasa záměru prochází územím s působností tří stavebních úřadů (Světlá nad Sázavou, Havlíčkův Brod a Humpolec), příslušným stavebním úřadem (SÚ) k vedení řízení a vydání rozhodnutí byl ustanoven SÚ ve Světlé nad Sázavou.

Umístění záměru je v souladu s územním plánem (viz příloha H tohoto oznámení EIA). Navrhovaná stavba vychází z platné územně plánovací dokumentace a je v souladu s konceptem řešení územního plánu VÚC Jihlava a schváleným dokumentem *Páteří silniční síť kraje Vysočina (2)*:



Dne 16. května 2006 přijalo zastupitelstvo kraje Vysočina usnesení, ve kterém schvaluje Páteří silniční síť kraje Vysočina. Tato páteří silniční síť je tvořena dálnicí D1, silnicemi I. tříd ve vlastnictví ČR a vybranými silnicemi II. a III. tříd ve vlastnictví kraje (tzv. I. vrstva). Páteří silniční síť kraje Vysočina tvoří základní a rozhodující komunikační spojení významných center osídlení regionu a zabezpečuje propojení mezi okresy a sousedními kraji. Tato síť tvoří prioritní osu dopravního spojení, spojuje všechny obce kraje s počtem obyvatel nad 3 000 (mimo obec Svatka v okrese Žďár nad Sázavou) a zabezpečuje dopravní spojení pro téměř 63 % obyvatelstva kraje. Významnými kritérii pro zpracování návrhu byly údaje o sídelní struktuře, lokalizaci průmyslových center, výsledky sčítání dopravy, údaje ze Silniční databanky, údaje z výsledků Sledování stavů povrchů na silniční síti kraje Vysočina, zdravotnických a vzdělávacích zařízení, turistických destinací apod. Cílem kraje Vysočina je postupná modernizace a rekonstrukce páteří silniční sítě ve vlastnictví a dosažení stanovených stavebních a technických parametrů pro takto určené komunikace a mosty pod těmito komunikacemi.

Obr. 3 – Výřez silnice č. II/347 z dokumentu *Páteří silniční síť kraje Vysočina* s vyznačením **posuzovaného záměru**

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

Posuzovaný záměr DM-Kejžlice je liniovou dopravní stavbou, která řeší odstranění bodových závad a stavebně-technických problémových míst ve stávající trase silnice II/347 vedené mezi obcemi Dolní Město a Kejžlice.

Silnice je v celé délce 5 km vedena mimo obytnou zástavbu, prochází zemědělsky obdělávanou krajinou, s převahou orné půdy nad úseky luk a pastvin. Zemědělské zájmy budou dotčeny dílčím zábohem orné půdy, k přerušení stávajících dopravních cest nedojde.

Vzhledem k zachování stávající trasy silnice 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.

V okolí nejsou žádné jiné významnější dopravní stavby.

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 projednala na svém 12. zasedání v r. 2006 návrh materiálu *Páteří 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. 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.

Posuzovaný záměr je součástí prioritní modernizace páteřní silniční sítě kraje Vysočina (2). Silnice II/347 tvoří dopravní spojnici mezi dálnicí D1, Humpolcem a městem Světlá nad Sázavou, představuje významný regionální dopravní spoj, jehož parametry podmiňují hospodářský rozvoj území. Význam zmíněné silnice spočívá v přímém napojení této silnice na dálnici D1.

Realizace stavebních úprav silnice II/347 je potřebná s ohledem na její nevyhovující stavební stav a parametry. Předmětný úsek silnice vykazuje četné dopravní závady, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení prohlubují:

- 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 dotčených obcích a bezpečnosti dopravy.

Hlavním důvodem realizace záměru je především:

- zlepšení dopravní obslužnosti území,
- zajištění dostatečného jízdního komfortu,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- odstranění negativních vlivů z dopravy na obyvatele obcí
- snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí (hluk, exhalace, emise),
- dopravně ekonomická hlediska

Rekonstrukce je navržena ve stávající trase, s ohledem na minimalizaci střetů v území, respekt k zájmům ochrany životního prostředí a s ohledem na minimalizaci záboru lesního půdního fondu.

Přehled zvažovaných variant

Předmětem řešení dle projektu (I) je zachování stávající trasy, variantní vedení trasy není v uvedeném úseku reálné.

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

Pro zpracování rekonstrukce silnice II/347 byla dána kategorie komunikace resp. její technické parametry a to jak šířkového uspořádání, tak výškového a směrového vedení trasy. Silnice je řešena jako směrově nerozdělená silnice s neomezeným přístupem v kategorii S 7,5/60 se dvěma jízdními pruhy o šířce 3,00 m (příčný řez viz příloha F.3).

Návrhová rychlost 60 km/hod umožňuje vedení podélného sklonu do 7,0 %. 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*.

Křižovatky na trase jsou řešeny jako úroňové dle ČSN 73 6102 *Projektování křižovatek na silničních komunikacích*.

Budou rekonstruovány rovněž 2 mosty, a to pro zatěžovací třídu A dle ČSN 73 6203.

Účelové komunikace či sjezdy jsou na upravovanou silnici II/347 napojeny přímo.

Dopravní vazby

Záměr zahrnuje i úpravy stávajících 4 křižovatek se silnicemi:

- III/34740 Dolní Město-Lipnice nad Sázavou,
- III/34761 Bystrá,
- III/34763 Lipnice nad Sázavou,
- III/34764 Řečice

Navrhované členění stavby na objekty dle projektu (I):

OBJEKTY ŘADY 000 - PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

- 001 Příprava území - odhumusování, odlesnění
- 002 Náhradní rekultivace
- 051 Rekultivace úseku stávající silnice II/347
- 052 Rekultivace účelových a provizorních komunikací

OBJEKTY ŘADY 100 - POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 101 Stavební úpravy silnice II/347
- 102 Stavební úpravy stávajících křižovatek
- 141 Dopravní značení provizorní
- 142 Dopravní značení definitivní

OBJEKTY ŘADY 200 - MOSTY

- 201 Most 347-010 v km 1.68552
- 202 Most 347-011 v km 2.83895

OBJEKTY ŘADY 300 - VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

OBJEKTY ŘADY 400 - ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

OBJEKTY ŘADY 600 - OPLOCENÍ

OBJEKTY ŘADY 800 - VEGETACE

- 801 Vegetační úpravy

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

S realizací záměru je uvažováno v průběhu let 2008-10.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Zájmové území záměru DM-Kejžlice se nachází v kraji Vysočina a zasahuje do dvou okresů – Havlíčkův Brod a Pelhřimov.

Začátek stavby v celkové délce 5 km je za křižovatkou se silnicí III/34736 (směr Dolní Město). Rekonstruovaná silnice vede v trase stávající silnice II/347 kromě úseku mezi cca 4,2 až 4,6 km, kde je cca 400 m úsek veden při levém okraji stávající vozovky. Konec stavby je před obcí Kejžlice. Na začátku i na konci řešeného úseku je zabezpečeno plynulé navázání trasy na stávající vedení silnice II/347 a to jak směrově, tak výškově.

Dotčenými územně samosprávnými celky jsou obce Dolní Město, Lipnice nad Sázavou, Řečice a Kejžlice.

Posuzovaný záměr DM-Kejžlice je liniovou dopravní stavbou. Vzhledem k poloze trasy mimo zastavěné území a intenzitám silniční dopravy v řešeném úseku, jsou reálně očekávány možné nepříznivé vlivy z provozu silniční dopravy pouze v blízkém okolí. 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 silnice.

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.

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 ve Světlé nad Sázavou – odbor stavebního úřadu a územního plánování).

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 posuzovaného záměru se v části od km 4,3 odklání od stávající silnice vlevo až o 15 m, na stávající trasu navazuje v km 4,6. Realizace této změny směru bude tedy představovat trvalý zábor zemědělského půdního fondu o rozloze cca 0,5 ha. Skutečný rozsah záboru ZPF není v projektu (I) stanoven. 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.

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 nedotkne pozemků určených k plnění funkcí lesa a nebude vyžadovat jejich zábor.

IDENTIFIKACE VLIVU: zábor PUPFL

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- záměr nepředstavuje trvalý zábor PUPFL

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

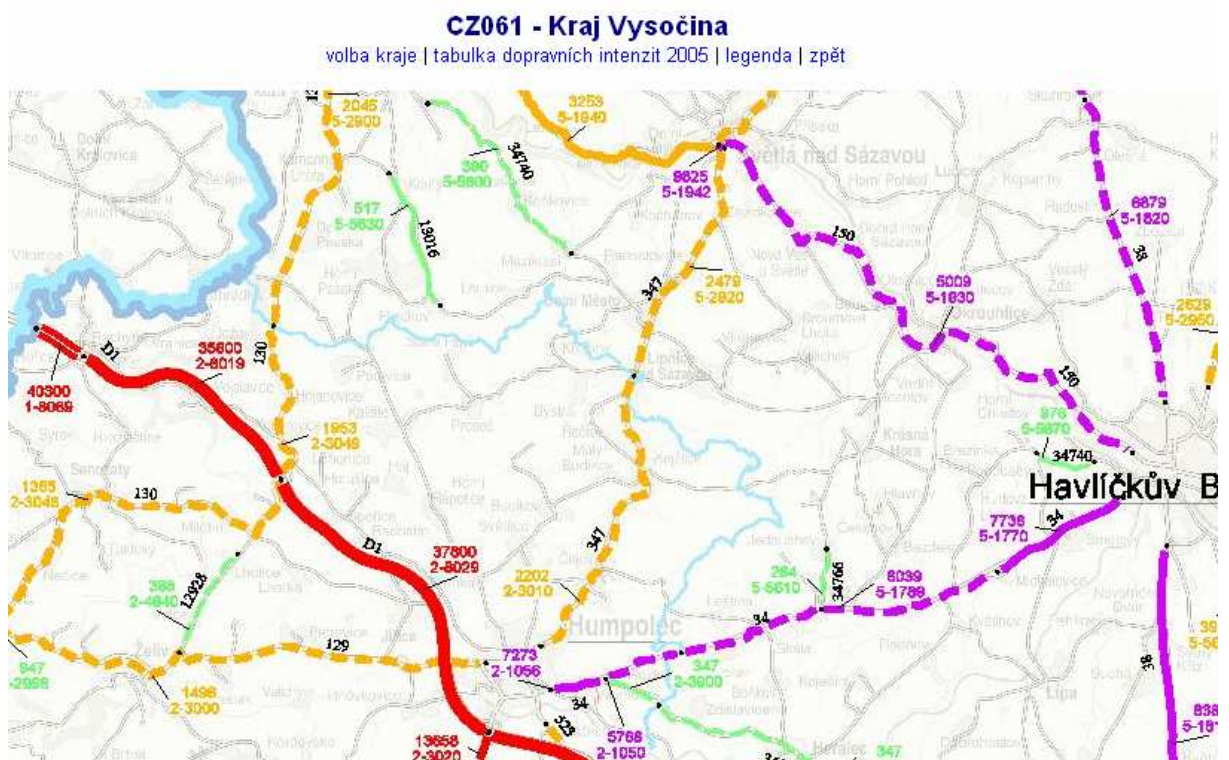
Provozování vlastní stavby posuzovaného záměru nebude mít žádné nároky na spotřebu energií nebo paliv. Veřejné osvětlení úseku nebude zřizováno.

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

Rekonstruovaná část komunikace II/347 vede převážně po povrchu stávajícího terénu, na nízkých násypch (maximální výška 1,14 m ve staničení 4,500 km) a v mělkých zářezech (maximální hloubka 0,80 m ve staničení 4,680 km). Celková bilance zemních prací bude vyrovnaná.

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

Stanovení intenzit dopravy na řešeném úseku trasy silnice II/347 bylo provedeno pro rok 2005, což je rok pravidelného sčítání dopravy prováděného ŘSD ČR. Hodnoty uvedené na přiložené mapě a v tabulce odpovídají průměrným intenzitám dopravy za 24 h ve sčítacích úsecích 5-2920 a 2-3010 a převzaty jsou z databáze ŘSD ČR.



CZ031 - INTENZITA DOPRAVY - stav v roce 2005

| č. silnice | sčítací úsek | T | O | M | S | Začátek úseku | konec úseku |
|------------|--------------|-----|------|----|------|------------------------------------|------------------------------|
| 347 | 5-2920 | 732 | 1721 | 26 | 2479 | zaús. do 150, Světlá n.S. | hr. okr. Havl.Brod-Pelhřimov |
| 347 | 2-3010 | 381 | 1794 | 27 | 2202 | hr.okr. Havlíčkův Brod - Pelhřimov | Humpolec - z.z |

Realizace stavby záměru DM-Kejžlice nebude mít žádný vliv na nárůst intenzit dopravy. Zvýšení intenzit dopravy pro výhledový rok 2030 proto bylo stanoveno přepočtovými koeficienty (průběh km/rok):

| Intenzity dopravy – výhledový rok 2030 | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------|-----------|--------|
| | | Druh dopravy | | | |
| Č.silnice | Sčítací úsek | Těžká | Osobní | Motocykly | Celkem |
| II/347 | 5-2920 | 834 | 2014 | 26 | 2874 |
| II/347 | 2-3010 | 434 | 2099 | 27 | 2560 |

Během výstavby dojde k částečnému omezení dopravy pohybem stavebních strojů. Při realizaci stavebních prací bude postupováno po úsecích, objížďky budou vedeny po stávajících komunikacích.

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 cca 0,5 ha.

Jiné významnější nároky, z hlediska požadovaných vstupů (energie, paliva, voda apod.), realizace výstavby ani vlastní provozování posuzovaného záměru nebude vyžadovat. Po dobu výstavby bude doprava částečně omezena.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Stacionární zdroje

Posuzovaný záměr tyto druhy zdrojů znečišťování ovzduší nebude obsahovat.

Plošné zdroje

Tyto zdroje znečišťování ovzduší posuzovaný záměr rovněž nebude obsahovat. Vozovka silnice 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 znečištěním způsobeným mobilními zdroji však upravují zvláštní předpisy, např. technického zaměření pro výrobce vozidel apod.

Z hlediska produkce emisí bude silnice II/347 stávajícím liniovým zdrojem znečišťování ovzduší, jehož parametry se realizací záměru nezmění.

Produkované 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 vyvolání žádných změn. Rovněž nedojde k přemístění stávající polohy komunikace vůči obytné zástavbě.

Období výstavby

Zdroji znečišťování 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 znečišťování 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):

- realizace záměru nevyvolá žádné změny znečištění ovzduší oproti stávajícímu stavu

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. Množství těchto vod bude závislé na intenzitě srážek.

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

Na vozovku projektované silnice s celkovou plochou 37,5 tis. m² dopadne při ročním průměrném srážkovém úhrnu 675 mm celkem 24,4 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 cca 17 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 k odstranění stávající silnice a k technické rekultivaci těchto ploch. V těchto úsecích rovněž dojde ke kácení dřevin v části stromořadí stávající komunikace.

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 |
|------------------|-----------------|--------|-------------------|--------------------------|
| 170302 | Asfaltové směsi | kat. O | Stávající silnice | Recyklace nebo skládka |
| 170504 | Zemina a kamení | kat. O | Výkopové práce | Mezideponie nebo skládka |

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 (samostatná funkčně vybavená odpočinková zařízení 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 0,2 |
| 200140 | Kovy | kat. O | Opravy zařízení komunikací | Sběr surovin | cca 0,1 |
| 200303 | Uliční smetky | kat. O | Údržba ploch komunikací | Spalovna nebo skládka | cca 0,4 |

B.III.4. Ostatní**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 trase řešeného úseku silnice II/347.

Z hlediska produkce hlukových emisí bude řešený úsek silnice II/347 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 přepočtení ve výhledovém roce 2030 je provedeno výpočtové stanovení hlukové zátěže venkovního prostoru v okolí trasy řešeného úseku.

Deskriptorem pro hodnocení předpokládaných hlukových vlivů z provozu silniční dopravy je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$, ve které se vyjadřuje i hygienický limit hluku a je stanoven pro celou denní dobu (16 h – 6:00 až 22:00 h) a pro celou noční dobu (8 h – 22:00 až 6:00).

Poznámka: 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 – od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Jak je uvedeno v popisu trasy řešeného úseku, není silnice II/347 v tomto úseku vedena přes souvislou zástavbu obcí a pozemky v jejím okolí jsou využívány pro zemědělské účely (ZPF – hlukově nechráněný venkovní prostor). Vzhledem k této skutečnosti jsou očekávané hlukové vlivy z provozu silniční dopravy výpočtově vyhodnoceny ve vzdálenosti silničního ochranného pásma.

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:

| ROK 2005 | Druh vozidel | 24 hodin | 16 hodin - den | 8 hodin - noc |
|-------------|---------------|----------|----------------|---------------|
| Úsek 5-2920 | Osobní + mot. | 1747 | 1625 | 122 |
| | Těžká | 732 | 681 | 51 |
| | Celkem | 2479 | 2306 | 173 |
| Úsek 2-3010 | Osobní + mot. | 1821 | 1694 | 127 |
| | Těžká | 381 | 354 | 27 |
| | Celkem | 2202 | 2048 | 154 |

| ROK 2030 | Druh vozidel | 24 hodin | 16 hodin - den | 8 hodin - noc |
|-------------|---------------|----------|----------------|---------------|
| Úsek 5-2920 | Osobní + mot. | 2040 | 1897 | 143 |
| | Těžká | 834 | 776 | 58 |
| | Celkem | 2874 | 2673 | 201 |
| Úsek 2-3010 | Osobní + mot. | 2126 | 1977 | 149 |
| | Těžká | 434 | 404 | 30 |
| | Celkem | 2560 | 2381 | 179 |

- Uvažován je pohltivý povrch terénu okolí, výpočtový bod je ve výšce +3,0 m nad terénem.
- Výpočtová rychlost vozidel je uvažována 60 km.h⁻¹ pro osobní i nákladní vozidla.
- Zadán je podélný sklon vozovky 2,5 %.
- Povrch vozovky - mikrokoberec se zrnitostí 8 mm.
- Jiné výpočtové korekce nejsou použity.
- Odhad nejistoty pro výpočet šíření hluku ze silniční dopravy $\varepsilon = \pm 2,0$ dB

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 $L_{Aeq 16h}$:

| | | | |
|-------------|---------------|----------------|----------------|
| Úsek 5-2920 | Druh vozidel | 16 hodin - den | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2005 | Osobní + mot. | 1625 | 61,68 |
| | Těžká | 681 | |
| | Celkem | 2306 | |
| Úsek 5-2920 | Druh vozidel | 16 hodin - den | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2030 | Osobní + mot. | 1897 | 62,27 |
| | Těžká | 776 | |
| | Celkem | 2673 | |

| | | | |
|-------------|---------------|----------------|----------------|
| Úsek 2-3010 | Druh vozidel | 16 hodin - den | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2005 | Osobní + mot. | 1694 | 59,73 |
| | Těžká | 354 | |
| | Celkem | 2048 | |
| Úsek 2-3010 | Druh vozidel | 16 hodin - den | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2030 | Osobní + mot. | 1977 | 60,33 |
| | Těžká | 404 | |
| | Celkem | 2381 | |

Noční doba $L_{Aeq 8h}$:

| | | | |
|-------------|---------------|---------------|----------------|
| Úsek 5-2920 | Druh vozidel | 8 hodin - noc | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2005 | Osobní + mot. | 122 | 53,45 |
| | Těžká | 51 | |
| | Celkem | 173 | |
| Úsek 5-2920 | Druh vozidel | 8 hodin - noc | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2030 | Osobní + mot. | 143 | 54,05 |
| | Těžká | 58 | |
| | Celkem | 201 | |

| Úsek 2-3010 | Druh vozidel | 8 hodin - noc | Hodnota Y (dB) |
|-------------|---------------|---------------|----------------|
| Rok 2005 | Osobní + mot. | 127 | 51,55 |
| | Těžká | 27 | |
| | Celkem | 154 | |
| Úsek 2-3010 | Druh vozidel | 8 hodin - noc | Hodnota Y (dB) |
| Rok 2030 | Osobní + mot. | 149 | 52,11 |
| | Těžká | 30 | |
| | Celkem | 179 | |

V následujících tabulkách jsou vypočteny očekávané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A (v dB) hluku z dopravy ve vzdálenosti 15 m (hranice silničního ochranného pásma):

Denní doba $L_{Aeq\ 16h}$ (dB):

| Úsek 5-2920 | Hodnota Y | 15 m (SOP) |
|-------------|-----------|-----------------|
| 2005 | 61,68 dB | 58,10 dB |
| 2030 | 62,27 dB | 58,69 dB |

| Úsek 2-3010 | Hodnota Y | 15 m (SOP) |
|-------------|-----------|-----------------|
| 2005 | 59,73 dB | 56,14 dB |
| 2030 | 60,33 dB | 56,75 dB |

Noční doba $L_{Aeq\ 8h}$ (dB):

| Úsek 5-2920 | Hodnota Y | 15 m (SOP) |
|-------------|-----------|-----------------|
| 2005 | 53,45 dB | 49,87 dB |
| 2030 | 54,05 dB | 50,47 dB |

| Úsek 2-3010 | Hodnota Y | 15 m (SOP) |
|-------------|-----------|-----------------|
| 2005 | 51,55 dB | 47,96 dB |
| 2030 | 52,11 dB | 48,53 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.

- Realizace záměru nevyvolá žádné změny zatížení nejbližšího chráněného území – obytné zástavby emisemi látek, znečišťujících ovzduší.

- Dešťové vody z vozovek záměru i okolních pozemků budou odváděny povrchovou kanalizací a požadovaných parametrech

- Vyhodnocené vlivy hluku z poměrně nízké dopravy budou již ve vzdálenosti silničního ochranného pásma nižší než doporučené hygienické limity hluku pro hluk z dopravy a vzhledem k poloze trasy řešeného úseku není předpoklad, že bude docházet 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/347 v délce 5 km.

Kumulace jeho vlivů s vlivy jiných záměrů – komunikace je vedena ve stávající trase, přes nezastavěné pozemky, které jsou převážně využívány pro zemědělské účely. 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 v délce cca 300 m vyvolá výstavba nároky na trvalý zábor ZPF.. 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.

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 ve výběžku Havlíčkobrodského bioregionu (republikový kód 1.48) do bioregionu Pelhřimovského (republikový kód 1.46), 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, který je součástí fyto geografického obvodu Českomoravské mezofytikum.

Původní vegetaci tvořily především bikové bučiny (Luzulo – Fagion), ve vlhčích polohách (podél toků a na podmáčených lokalitách) olšiny.

FLÓRA

Cílem posuzovaného záměru je rekonstrukce silnice II/347 v km 15,749 - 20,749. S výjimkou cca 400m úseku (mezi km 4,2 - 4,6 úpravy) je rekonstrukce prováděna ve stávající stopě.

V okolí upravovaného úseku převažují zemědělsky obhospodařované pozemky, využívané především jako orná půda, na níž jsou zastoupeny krátkověké agrocenózy kulturních rostlin.

Podél silnice jsou různě široké pásy ruderalizované travinné vegetace, místy se stromořadími různých druhů dřevin. V uvedených travinných porostech jsou zastoupeny běžné druhy bylin.

Jižně od Dolního Města přetíná trasa silnice údolí, kterým protéká Pstružný potok, tvořený v tomto úseku dvěma rameny. V údolí, podél Pstružného potoka jsou trvalé travní porosty. Na březích obou ramen Pstružného potoka jsou břehové a doprovodné porosty dřevin, ve kterých je významně zastoupena olše.

FAUNA

V území, kterým rekonstruovaný usek silnice II/347 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 hnízdících 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*). 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). V přírodní rezervaci Kamenná trouba je uváděn výskyt několika druhů obojživelníků a plazů. Je pravděpodobné, že se tyto druhy budou přechodně zdržovat i v blízkosti přilehlého úseku rekonstruované silnice (při migraci, lovu apod.).

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 sítí.

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, krajinotvornou, 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.

Jediným místem, kde dochází k významnějšímu střetu ÚSES a rekonstruovaného úseku silnice II/347, je údolí Pstružného potoka, na kterém je vymezen lokální biokoridor. Stávající mosty, kterými silnice překonává vodní tok budou rekonstruovány. U jednoho mostu se předpokládá výměna mostovky, takže bude zachována prostupnost tělesa komunikace a funkčnost ÚSES. V případě druhého mostu je navrženo jeho zrušení a nahrazení konstrukcí IS Tubosider. Toto řešení je nevhodné, neboť neumožňuje migraci organismů skrz těleso silnice. I v tomto případě je nutné provést rekonstrukci stávajícího mostního objektu.

CHRÁNĚNÉ ČÁSTI PŘÍRODY A KRAJINY

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Stávající silnice II/347 prochází kolem přírodní rezervace Kamenná trouba. Zvláště chráněné území nebude rekonstrukcí silnice významně negativně zasaženo.

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.

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.

Do kategorie významný krajinný prvek dle § 3 písm. b) zákona spadají v širším zájmovém území les, vodní toky, rybník a údolní niva. Podle §6 zákona nebyl v širším území zaregistrován VKP.

Nejohroženějšími VKP jsou vodní toky. V případě, že by nebyly zachovány parametry stávajících mostů a trubních propustí, mohlo by dojít ke snížení jejich ekologickostabilizační funkce. V případě, že budou tyto parametry zachovány nebudou VKP ze zákona stavbou.

PAMÁTNÉ STROMY

V zájmovém území nebyly ve smyslu § 46 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vyhlášeny památné stromy.

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. Nejbližším přírodním parkem je Meločov, nacházející se cca 3 km západně od řešeného území.

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 úsek silnice II/347 se nachází na zvlněné plošině, kde se významně uplatňuje údolí Pstružného potoka, které tvoří výrazný krajinný segment. Rekonstruovaný úsek silnice prochází plochami zemědělsky obhospodařované půdy, ve které jsou rozptýleny různě velké polní lesíky. V krajině se významně uplatňují liniové prvky (vodní toky, silnice, polní cesty) a drobné výchozy podloží, zejména pokud jsou doplněny dřevinnou vegetací.

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

C.2.1. Ovzduší

Posuzovaný záměr nevyvolá žádné negativní vlivy na ovzduší a klima, dále jsou uvedeny základní údaje pro zájmové území.

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 na rozhraní mírně teplých klimatických oblastí MT7 na severu a MT 3 na jihu:

| Klimatická charakteristika oblastí | MT 7 | MT 3 |
|--|-----------|-----------|
| Počet letních dnů | 30 - 40 | 20 - 30 |
| Počet dnů s průměrnou teplotou nad 10 ⁰ C | 140 – 160 | 120 – 140 |
| Počet mrazových dnů | 110 - 130 | 130 - 160 |
| Počet ledových dnů | 40 - 50 | 40 - 50 |
| Průměrná teplota v lednu | -2 až -3 | -3 až -4 |
| Průměrná teplota v červenci | 16 až 17 | 16 až 17 |
| Průměrná teplota v dubnu | 6 až 7 | 6 až 7 |
| Průměrná teplota v říjnu | 7 až 8 | 6 až 7 |
| Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm | 100 – 120 | 110 – 120 |
| Srážkový úhrn ve vegetačním období | 400 – 450 | 350 – 450 |
| Srážkový úhrn v zimním období | 250 – 300 | 250 – 300 |
| Počet dnů se sněhovou pokrývkou | 60 – 80 | 60 – 100 |
| Počet dnů zamračených | 120 – 150 | 120 – 150 |
| Počet dnů jasných | 40 – 50 | 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 emisních 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

Klimatické poměry

Z klimatických prvků jsou pro přirozený režim vod určující atmosférické srážky, teplota vzduchu a výpar ze zemského povrchu. Ostatní činitele, především půdní poměry, vegetace, vlhkost a vítr v přízemní vrstvě, pak rozhodují jaké množství infiltrovaných srážek se dostane až k hladině podzemní vody (základní odtok).

Průměrný roční úhrn srážek (podle dlouhodobého normálu za období 1961 až 2000) je v hodnocené oblasti kolem 675 mm. Během letního půlroku spadne 425 mm, tj. cca 63 % ročního úhrnu srážek. Během zimního půlroku 250 mm, tj. cca 37 % ročního úhrnu srážek. Rozdělení srážek během roku je značně nerovnoměrné a z hydrogeologického hlediska nepříznivé pro doplňování zvodní z infiltrovaných místních srážek v blízkosti stavby. Značná část srážek spadne v období vysokého výparu (cca 2/3) a srážky většinou nepokrývají evapotranspiraci. Pro dotace podzemních vod je rozhodující chladnější půlrok, kdy nižší evapotranspirace dovoluje hlubší zasakování infiltrovaných atmosférických srážek do horninového prostředí. V tomto období spadne však jen cca 1/3 ročního úhrnu srážek. Přibližně 480 mm připadá na evapotranspiraci¹, tj. cca 71 % ročního úhrnu srážek.

¹ J.Tomlain (1980) : Výpar z povrchu půdy a jeho rozložení na území ČSSR. Vodohospodářský časopis, 28, strana 170-205. Bratislava.

V posledních letech dochází k výrazným výkyvům počasí. Projevují se buď dlouhou, chladnou a na sněhové srážky bohatou zimou nebo naopak (i spíše) teplou a na sněhové a dešťové srážky chudou zimou. Letní období s častými přívalovými dešti nemá podstatný význam pro hlubší zasakování vod do horninového prostředí.

Povrchové vody

Zájmová lokalita je podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č.292/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů² zařazena do oblasti IV. a povodí 1-09-01 Sázava po Želivku.

Podle členění vodních toků Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka náleží dílčímu povodí s názvem Pstružný potok s číslem hydrologického pořadí 1-09-01-1200 (hydrologické povodí 4.řádu).

Ve smyslu ustanovení § 66 zákona č.254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů³ (dále vodní zákon) patří území při Pstružném potoku do záplavového území. Ve smyslu ustanovení § 33 vodního zákona patří oblast při Pstružném potoku v katastru Kejžlic do zranitelné oblasti.

Na přímý odtok, tj. povrchový odtok (část vody, která odtéká po zemském povrchu) a hypodermický odtok (část vody, která odeče v bezprostřední vrstvě pod povrchem do vodních toků, aniž dosáhne hladiny podzemní vody) připadá v zájmové lokalitě cca 116 mm, tj. cca 17 % ročního ú-hrnu srážek. Projektovaný rekonstruovaný úsek silnice II/347 protíná několik drobných vodních toků a jeden významný vodní tok..

Všechny drobné toky jsou trvalé. Jde o pravostranný bezejmenný přítok Pstružného potoku protékající pod silnicí trubním propustkem ve staničení km 0,44700, levostranné bezejmenné přítoky protékající pod silnicí trubními propustky ve staničení km 2,21170 a km 3,70170 a levostranný přítok s názvem Bystrý potok protékající pod silnicí, pod mostem s ev. č.347-011 ve staničení km 2,83895. Toky spravuje Zemědělská vodohospodářská správa – Oblast povodí Vltavy.

Podle vyhlášky č.470/2001 Sb.⁴, ve znění pozdějších předpisů je Pstružný potok významným vodním tokem. Pstružný potok protéká pod silnicí, pod mostem s ev. č.347-010 (viz obrázek 1) ve staničení km 1,68552. Tok spravuje Povodí Vltavy, státní podnik.

² vyhláška Ministerstva zemědělství o oblastech povodí, ve znění pozdějších předpisů

³ zákon o vodách, ve znění pozdějších předpisů

⁴ vyhláška Ministerstva zemědělství, kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činnosti souvisejících se správou vodních toků, ve znění pozdějších předpisů

Obrázek 1 Levá strana mostu ev. č.347-010 s recipientem Pstružného potoku

Hydrologická služba Českého hydrometeorologického ústavu nemá ani na jednom z toků hlásný profil.

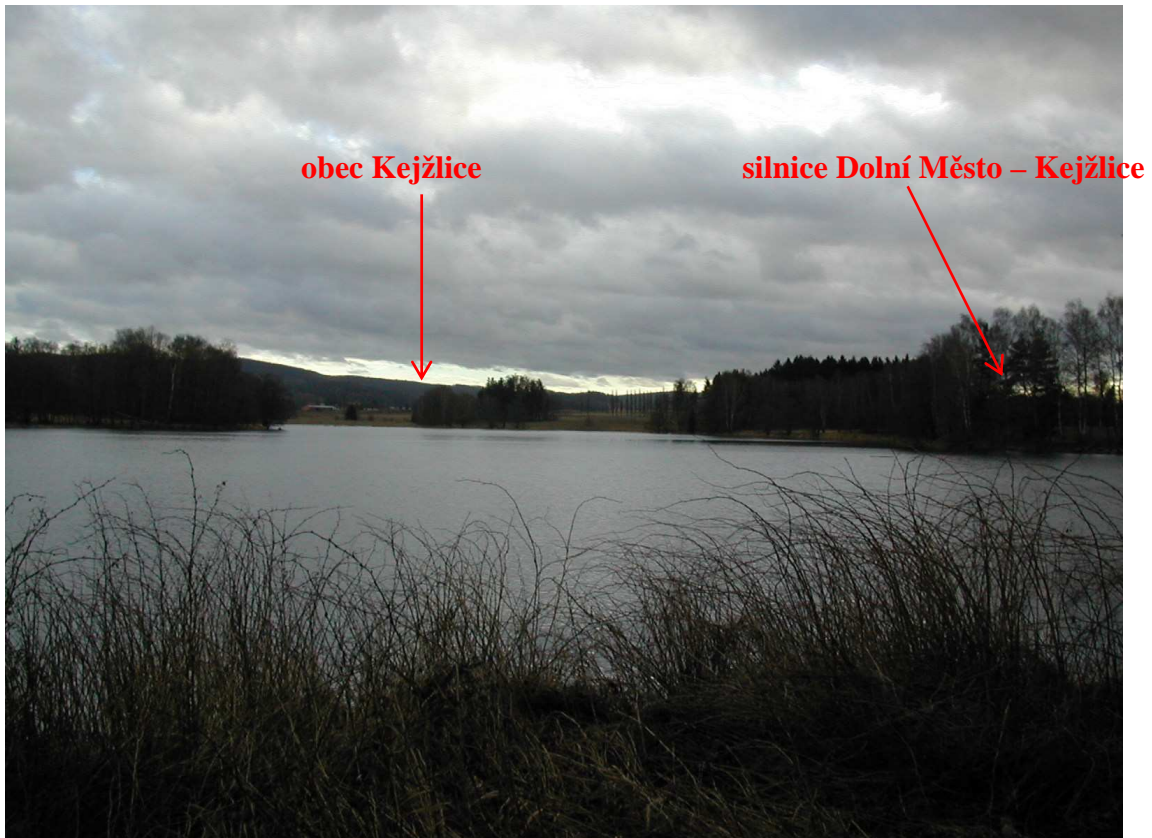
Dále pod hodnoceným úsekem komunikace vede celá řada trubních propustků, kterými jsou z okolních svahů svedeny prostřednictvím údolních zářezů přívalové srážky do koryta Pstružného potoku. Vyloučeno není ani odvedení vod protékající melioračními systémy těmito propustky ze zemědělsky intenzívně obhospodařovaných půd (viz následující kapitola).

Rekonstruovaný úsek silnice II/347 vede ve staničení km cca 3,2 až 3,35 v bezprostřední blízkosti západního okraje nádrže Kamenná trouba (viz obrázek 2). Tato vodní plocha je spolu s okolím zahrnuta do stejnojmenné přírodní rezervace. Předmětem ochrany jsou luční biotopy při Pstružném potoku. Podle příslušné vyhlášky o jejím zřízení je ochranným pásmem území do vzdálenosti 50 m od hranice přírodní rezervace.

Blízkou vodní plochou je i nádrž Babí (viz obrázek 3), jejíž hráz je vzdálena cca 170 m západně od vozovky ve staničení km cca 2,2 až 2,3.

Obě nádrže jsou ve vlastnictví firmy ELDORET, s.r.o. Praha a slouží k intenzivnímu rybníkářství.

Obrázek 2 Nádrž Kamenná trouba (foto ze SZ okraje, při křižovatce silnice II/347 se silnicemi III/34764 do Řečice a III/34763 do Lipnice nad Sázavou)



Obrázek 3 Vypuštěná nádrž Babí (foto z hráze, východní okraj rybníku)



Kvalita vody v povrchových tocích je mimo splachů ze zemědělsky využívaných pozemků, ze splachů z povrchu vozovek a z antropogenní činnosti v zástavbě negativně ovlivňována i vypouštěním splaškových vod.

Jde o vypouštění splaškových vod 14-ti volnými výustěmi z obce Kejžlice, výustěmi z obce Lip-nice nad Sázavou a z kořenové čistírny odpadních vod z obce Dolní Město do koryta Pstružného potoku.

Podzemní vody

Podle hydrogeologické rajonizace⁵ vede projektovaný rekonstruovaný úsek silnice hydrogeologickým rajonem 6520 Krystalinikum v povodí Sázavy. Krystalinikum je v prostoru mezi Dolním Městem a Kejžlicemi tvořeno jemnozrnnými až středně zrnitými muskovit-biotitickými a biotit-muskovitickými granity.

Tyto horniny krystalinika jsou hydrogeologickým masívem s hloubkově omezeným puklinovým oběhem podzemní vody. Aktivní oběh podzemní vody probíhá konformně s reliéfem povrchu k nejbližší erozivní základně (dno údolí Pstružného potoku). První plošnou akumulací podzemní vody pod povrchem je zvodeň zvětralinových pokryvů skalních hornin (zvodeň *a*). Hladina podzemní vody je volná. K infiltraci dochází v celé ploše rozšíření hornin krystalinika, v závislosti na míře propustnosti kvartérního pokryvu a zvětralinového pláště.

Druhou zónou zvodnění (zvodeň *b*) je pásmo podpovrchového rozpojení ploch diskontinuity skalních hornin (pukliny a zlomy v oxidační zóně, zóně zvětrávacích procesů). Tato druhá zvodeň často splývá s první zvodní ve zvodeň se společným skrytým odvodňováním do recipientu prostřednictvím sedimentárních výplní údolních sníženin.

Podle klasifikace hornin podle transmisivity J.Krásného (1986, 1990) jde o hydrogeologické prostředí s nízkou transmisivitou s využitím pro menší odběry s přibližnou vydatností od 0,05 do 0,5 l.s⁻¹ při snížení hladiny cca 5 m. Území je charakterizováno individuální ochranou zdrojů podzemní vody.

Podle výseku příslušného listu hydrogeologické mapy mohou mít podzemní vody hodnocené lokality zhoršenou kvalitu. Kritickou složkou, která zhoršuje plošně vymezenou kvalitu vody, je železo. Jeho navýšení je přirozeného původu.

Podle mapy základního odtoku⁶ připadá pro hlubší přirozené zasakování (odtok z pásma nasycení) v zájmové lokalitě 2 až 3 l.s⁻¹.km⁻², tj. cca 63 až 95 mm (cca 9 až 14 % ročního úhrnu srážek).

Český hydrometeorologický ústav nemá v blízkém ani širším okolí předmětného úseku silnice II/347 pozorovací vrt pro režimní sledování hladin a jakosti podzemních vod.

Hloubka oběhu podzemní vody v okolí stavby rekonstrukce silnice mezi Dolním Městem a Kejžlicemi je dána úrovní místní erozní báze. Mocnost zvětralinového pláště v blízkosti rekonstruované silnice mohla být při terénním šetření ověřena jen prostřednictvím studní individuálního zásobování vodou.

Přítomnost domovních studní byla zjištěna při severovýchodním okraji zástavby Dolního Města (staničení km cca 0,25 až 0,55), v jižním extravilánu této obce, v lokalitě Kulíkův Mlýn (staničení km cca 2,35) a při severním okraji zástavby Kejžlic (při staničení km 5,0).

První hladiny podzemní vody byly zastiženy v těchto lokalitách v hloubkách zhruba 0,4 m, 4,1 m a 2,8 m pod terénem.

⁵ M.Olmer-Z.Hermann-R.Kadlecová-H.Prchalová et al. (2006) : Hydrogeologická rajonizace České republiky. Sbor-ník geologických věd 23. Česká geologická služba Praha.

⁶ J.Krásný a kol. (1982) : Odtok podzemní vody na území Československa. Český hydrometeorologický ústav Praha.

Předpokládaný směr proudění podzemní vody v první zvodni je od projektované rekonstruované trasy silnice do údolních sníženin povrchových toků, tj. k drobným tokům, jejichž dna jsou místní erozní bází. Dno Pstružnému potoku je regionální odvodňovací bází pro podzemní vody mělkého i hlubšího oběhu.

Pomineme-li kolektory údolních niv lze rajony budované horninami krystalinika považovat z vodárenského hlediska za deficitní. Zdroje podzemních vod jsou v těchto oblastech zajišťovány většinou kopanými studnami a jímacími zářezy, vázanými na zvodně mělkých podzemních vod kvartérního pokryvu a zvětralinového pláště krystalinika. Tyto zdroje mají většinou malou vydatnost, vyšší rozkolísanost a snadnější antropogenní zranitelnost.

Vyšší vydatnosti s kvalitou vod pitných mají jen podchycené pramenní vývěry, hlubší puklinové zvodně vázané na zlomové pásma (zde SZ – JV směru a mimo kvantitativní či kvalitativní vliv komunikace).

Podle příslušného výseku vodohospodářské mapy a údajů Českého hydrometeorologického ústa-vu se při linii posuzovaného úseku silnice Dolní Město – Kejžlice nenachází evidované či pozorované prameny.

Podle příslušného výseku vodohospodářské mapy, údajů Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka a terénního šetření neprotíná linie (ani se jí neblíží) rekonstruované silnice o-chranné pásmo vodního zdroje.

Obyvatelé obcí Dolní Město a Kejžlice jsou zásobováni z veřejného vodovodu. Ojedinelé odběry vody z vlastních studní slouží většinou jen k užitkovým účelům, zalévání apod. Především mezi pravou stranou posuzovaného úseku silnice a zástavbou Dolního Města i mezi levou stranou této silnice zástavbou Kejžlic je situováno několik domovních, příp. neveřejných studní.

Nejblíže, cca 8 m od vozovky (viz obrázek 4 a objekt St 2 v příloze F.3.), je situována neveřejná studna Vodovodního družstva Ves Dolní Město (při levé straně vozovky, cca 300 m před křižovatkou Dolní Město – Lipnice nad Sázavou ve směru od Světlé nad Sázavou). Objekt byl nepřístupný (umístěný v oplocení s uzamčeným vchodem), ale podle informací odboru životního prostředí Městského úřadu Světlá nad Sázavou jde o historický objekt, jímž je podchycen vyvěrající pramen. Voda slouží k užitkovým účelům, záливce.

Nejbližší individuálním zdrojem zásobování užitkovou vodou pro zálivku situovaným při koncovém staničení posuzovaného úseku silnice v Kejžlicích je domovní studna při rodinném domě Ke Světlé 106, Kejžlice (viz objekt St 4 v příloze F.4). Jedná se o kopanou studnu. Hladina podzemní vody byla v době terénního šetření dne 6.2.2008 v úrovni cca 2,84 m a dno v úrovni cca 5,26 m pod úrovní terénu. Studnou je podchycena zvodeň ve zvětralinovém plášti podložních skalních hornin.

Některé studny v souvislé zástavbě a na samotách slouží i pro zásobování pitnou vodou. K nim patří i dva zdroje v Dolním Městě. Jde o objekty situované nejblíže silnici Dolní Město – Kejžlice.

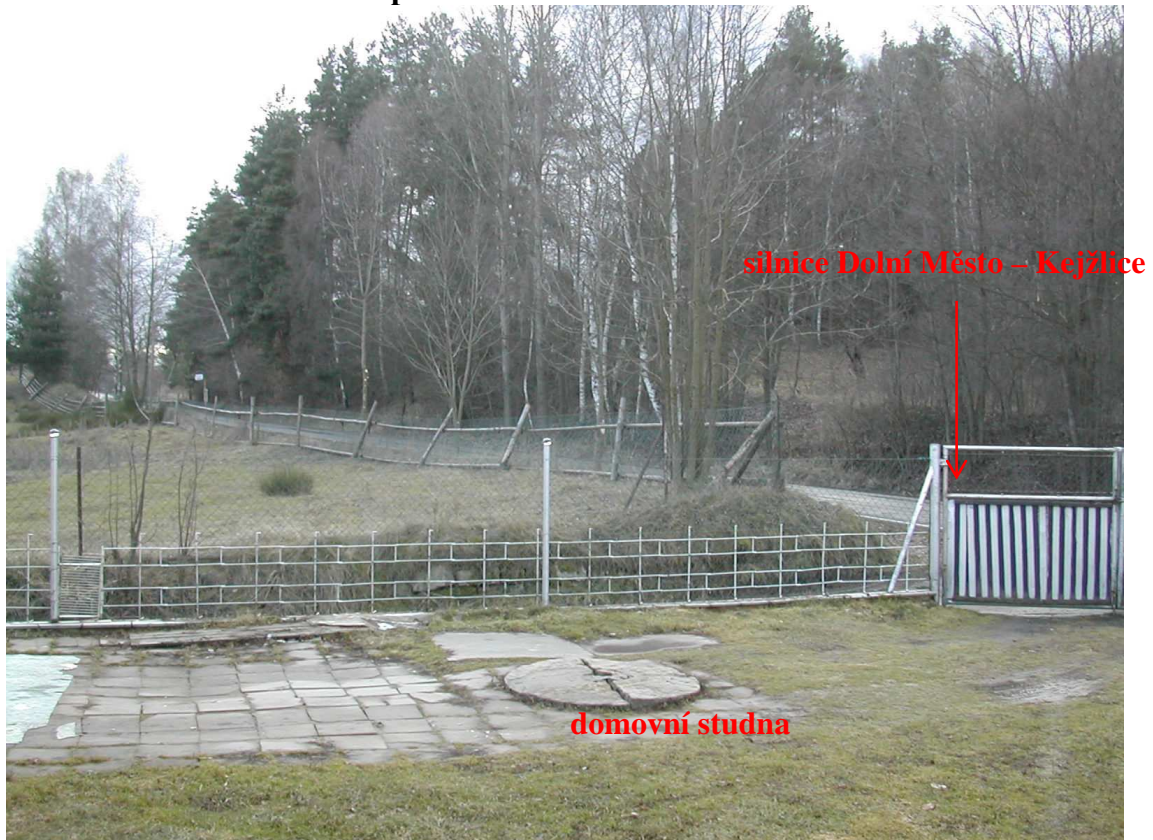
První je domovní studnou zásobující rodinný dům Dolní Město 176 Františka a Marie Douškových pitnou a užitkovou vodou. Situována je na zahradě, cca 15 m pod násypem silnice (viz obrázek 5 a objekt St 1 v příloze F.3.). Jde o kopanou studnu. Hladina podzemní vody byla v době terénního šetření dne 6.2.2008 v úrovni cca 0,15 m a dno v úrovni cca 1,8 m pod úrovní terénu. Do studny je údajně sveden pramen vyvěrající pod tělesem silnice.

Obrázek 4 Neveřejná studna Vodovodního družstva Ves Dolní Město**Obrázek 5 Domovní studna při RD Dolní Město 176**

Druhou je domovní studna zásobující rodinný dům Dolní Město 228 Miroslava Kopeckého pitnou a užitkovou vodu. Situována je na nádvoří, cca 10 m od silnice (viz obrázek 6 a objekt St 3 v příloze F.3.). Jde o kopanou studnu. Hladina podzemní vody byla v době terénního

šetření dne 6.2.2008 v úrovni cca 4,10 m a dno v úrovni cca 8,15 m pod úrovní terénu. Studnou je podchycena zvodeň ve zvětralinovém plášti podložních skalních hornin.

Obrázek 6 Domovní studna při RD Dolní Město 228



Podle informací pracovníků příslušných pracovišť Zemědělské vodohospodářské správy – Oblasti povodí Vltavy je část pozemků v blízkosti vodních toků zmeliorována. Podrobná odvodňovací zařízení odvádějící podzemní vodu prostřednictvím drenážních systémů především do toku Pstružného potoku jsou v majetku vlastníků pozemků.

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 rekonstruovaný úsek silnice, leží na rozhraní mezi klimatickým regionem MT3 a MT7.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci silnice ve stávající stopě, budou dopady na zemědělskou půdu minimální.

C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Podle regionálního členění reliéfu⁷ vede předmětná trasa komunikace celkem Křemešnická vrchovina a podcelkem Humpolecká vrchovina.

Podle typologického členění reliéfu (T.Czudek a kol., 1972) jde zde o hranici kotliny erozně denudačního původu a ploché vrchoviny s kernou a hrást'ovou stavbou vrásno-zlomových struktur a hlubinných vyvřelin České vysočiny.

Nadmořská výška terénu se podle dodaného podélného profilu vozovky přeložky pohybuje v rozmezí od cca 436,4 m (staničení km kolem 1,66) do cca 471,9 m (staničení km kolem 4,68).

Podle regionálněgeologického členění⁸ budují zájmovou lokalitu hercynské plutonity (moldanu-bický pluton) českého moldanubika.

Jde o jednu ze dvou větví, a to větev směru SSV vystupující v ose antiklinoria Českomoravské vrchoviny nazývaní se centrální masív.

V zájmové lokalitě jde o nejmladší člen moldanubického plutonu, dvojslídny granit einsgarnský (mrákotínský, zde lipnický typ) paleozoického stáří, který tvoří podstatnou část centrálního masívu.

Skalní horniny jsou překryty převážně zvětralínami žul. Jde u ulehle horniny šterčíkového charakteru. Místy jsou žuly v trase předmětné části silnice a blízkém okolí překryty deluviálními (svahovými) písčítými a kamenitými hlínami, deluviofluviálními (splachovými) písčítými hlínami se šterkem a fluviálními povodňovými hlínami kvartérního stáří.

Jak je patrné z jejich označení podle geneze můžeme očekávat tyto pokryvné útvary na svazích a při jejich patách, při korytech a v údolích drobných toků a při korytě Pstružného potoka a rybníku Kamenná trouba.

Rekonstruovaný úsek silnice Dolní Město – Kejžlice vede při staničení km cca 1,1 až 1,5 při Chráněném ložiskovém území Dolní Město. Surovinou je kámen, žula, pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu. Nejbližší okraj tohoto chráněného území je vzdálený cca 180 m od před-mětné vozovky (viz obrázek 7).

⁷ T.Czudek a kol. (1972) : Geomorfologické členění ČSR. Studia geographica 48. Geografický ústav ČSAV Brno.

⁸ Z.Mísař a kolektiv (1983) : Geologie ČSSR I. Český masív. Státní pedagogické nakladatelství Praha.

Obrázek 7 Západní okraj dobývacího prostoru ložiska žuly Dolní Město (Březek)

Součástí chráněného ložiskového území jsou netěžený dobývací prostor ložiska Dolní Město (Březek) s ukončenou likvidací (tj. stavem využití) a těžený dobývací prostor ložiska Dolní Město – Březek se současnou povrchovou těžbou organizací Granit Lipnice, s.r.o. Dolní Město. Součástí výroby je i drť žuly, netříděný materiál frakce do 63 mm.

Cca 1,1 a 1,6 km východně od posuzovaného úseku silnice při obci Dolní Město se nachází ne-těžené dobývací prostory ložisek žuly Lipnice I (Pětka) a Lipnice Trojka s dřívější povrchovou a v současnosti zastavenou těžbou žuly organizací Filip Vítek, Praha 4 (?) a RES OPPIDUM, s.r.o. Černošice.

C.2.5. 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.

Řešený úsek trasy silnice II/347 je veden přes zemědělské pozemky. Venkovní prostor těchto pozemků není definován jako chráněný ostatní venkovní prostor, hygienické limity hluku se pro tuto území nestanovují a vlivy hluku zde nejsou hodnoceny.

Trasa je vedena územím, které je mimo dosah jiných významných zdrojů hluku z dopravy nebo případných stacionárních zdrojů v zástavbě obcí.

Z toho důvodu lze reálně předpokládat, že venkovní prostor nad plochou dotčeného území výstavbou záměru, ležící mimo dosah hluku z provozu silniční dopravy na trase II/347, 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 A (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).

ČÁST 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 záměru znamená ve svých důsledcích rekonstrukci stávající komunikace s pozitivními dopady v oblasti životního prostředí:

- rekonstrukce povrchu – snížení hluku,
- rekonstrukce silničních příkopů - technická opatření k zajištění požadavků na odvod srážkových vod a ochraně vodních zdrojů.

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).

Řešený úsek trasy silnice II/347 v délce cca 5 km je veden mimo souvislou zástavbu obcí a podle provedených výpočtů budou hlukové vlivy z převáděné silniční dopravy již ve vzdálenosti hranice silničního ochranného pásma (15 m) nižší než doporučené hygienické limity hluku pro tuto kategorii pozemní komunikace. Za těchto podmínek není předpokládána realizace kompenzačních opatření pro ochranu chráněného venkovního prostoru před hlukovými imisemi z dopravy a zjištěnou míru velikosti vlivů stavby záměru na znečištění ovzduší i z hlediska působení hluku lze posoudit jako podlimitní a nevýznamnou.

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:

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

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 ng·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 situaci, kdy sledovaná silniční doprava projíždí po stávající trase silnice II/347, která zůstane zachována.

Vyhodnocení významnosti vlivů na ovzduší

IDENTIFIKACE VLIVU:

změny v čistotě ovzduší

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- realizace záměru nevyvolá žádné změny znečišťování ovzduší oproti stávajícímu stavu

D.1.3 Vlivy na vodu

Pro posouzení rizika rekonstrukce (a provozu) na podzemní vodu je možné jednotlivým litologickým typům přiřadit řádové hodnoty koeficientu filtrace a označit typ propustnosti. Ve smyslu klasifikace hornin podle koeficientu filtrace J.Jetele (1982⁹) jsou deluviální a deluviofluviální sedimenty horniny s dosti slabou až slabou ($k=1\cdot 10^{-5}$ až $1\cdot 10^{-7}$ m·s⁻¹), povodňové hlíny se slabou ($k=1\cdot 10^{-6}$ až $1\cdot 10^{-7}$ m·s⁻¹) a zvětraliny detritického pláště s mírnou až dosti slabou ($k=1\cdot 10^{-4}$ až $1\cdot 10^{-6}$ m·s⁻¹, propustnost se snižuje s hloubkou) průlinovou propustností.

Při stavbě rekonstrukce silnice II/347 budou zemní práce probíhat především v navážkách stávající komunikace a ve zvětralém skalním podkladu, ojediněle ve fluviodeluviálních a deluviálních uloženinách

Půjde o činnosti v nesaturované zóně, nad hladinou podzemní vody. Podle výše uvedených hydrofyzikálních vlastností bude mít horninové prostředí zvýšenou (navážky a detrit), resp. relativně nízkou propustnost (ostatní zeminy).

Pro běžný provoz na komunikacích (příp. stavby rekonstrukcí komunikací) je možné předpokládat především nahodilé úniky ropných látek (resp. nepolární extrahovatelné látky), polycyklických aromatických uhlovodíků, monocyklických aromatických uhlovodíků (benzen, toluen, xylen), chloridů a příp. olova do povrchových a podzemních vod (i do horninového prostředí).

Pod pojmem ropné látky rozumíme velmi širokou a různorodou směs látek nepolárního i polárního charakteru. Kromě organických sloučenin obsahují ropné látky i anorganické sloučeniny. Takto široce pojaté ropné látky nelze sumárně analyzovat. Užším pojmem jsou proto ropné uhlovodíky, které lze analyticky stanovit jako tzv. nepolární extrahovatelné látky. K znečišťování může během stavby (rekonstrukce) a provozu na komunikaci docházet

⁹ J.Jetel (1982) : Určování hydraulických parametrů hornin hydrodynamickými zkouškami ve vrtech. Interní publikace. ČGÚ Praha.

v důsledku neopatrného zacházení, havárií, technických závad a úkapům (pohonné hmoty, maziva). Jejich okamžitá likvidace vyžaduje podrobné havarijní plány.

Polycyklické aromatické uhlovodíky jsou obsaženy v těžkých frakcích ropných látek (výroba asfaltů, živičných směsí apod.). Vznikají při spalování odpadů za nízkých teplot a v souvislosti s naším hodnocením jsou i ve výfukových plynech motorových vozidel. Jedná se o málo rozpustné uhlovodíky s omezenou schopností migrace.

Monocyklické aromatické uhlovodíky jsou významnými součástmi benzínu a nafty a jsou důležitým ukazatelem kontaminace podzemní vody ropnými produkty.

Kontaminace chloridy je spojená se solením silnic během zimního období. Aplikovaný rozmrazovač je většinou NaCl. Chloridy jsou konzervativní kontaminant (neadsorbují se a nevysráží se) a tak se šíří na značné vzdálenosti.

Průnik kontaminace do povrchového toku u komunikace má pulsační charakter. V období tání a vysokých dešťových srážek, tj. při vysokých průtocích v korytě toku, dochází k ředění zátěží srážkovou vodou. V období mrazů, nízkých dešťových srážek a sucha, tj. při nízkých průtocích v korytě, dochází ke zvýšení koncentrací škodlivin zbytkovými zátěžemi prostřednictvím odtoku podzemní vody korytem vodoteče. Jednoduše řečeno, rizikové zhoršení kvality vody v povrchovém toku je možné prakticky jen při nízkých průtocích v recipientu.

Průnik kontaminace do kolektoru u komunikace má také pulsační charakter. V období tání a vysokých dešťových srážek dochází k infiltraci vody s vysokou koncentrací chloridů a po zbytek roku pak k průniku chloridů dochází méně.

Nejvýznamnějším toxickým stopovým prvkem uvolňovaným do životního prostředí dopravní činností je olovo, které je (dnes již spíše bylo) součástí běžných benzinů. Ukazuje se však, že riziko migrace do podzemních vod (i horninového prostředí) bylo přeceňováno. S růstem počtu vozidel vybavených katalyzátory a používáním bezolovnatých benzinů se toto riziko významně snižuje.

Vzhledem k situaci, že hodnotíme stavbu rekonstrukce silnice, na které již dlouhodobě probíhá provoz a zimní údržba, jsou prakticky jediným možným zdrojem kontaminace vod a horninové-ho prostředí nahodilé úniky nepolárních extrahovatelných látek z pohonných hmot ze stavebních strojů a nákladních vozidel použitých při úpravě vozovky.

Vliv na povrchové vody

Z hlediska ovlivnění množství povrchových vod představuje všeobecně silniční těleso se svými odvodňovacími prvky orografickou rozvodnici, která vymezuje odtokovou plochu pro přímý (tj. povrchový a hypodermický) odtok k místu křížení silnice s vodotečí nebo k jinému prostupu (na-př. propustku).

Na zpevněné ploše předmětného úseku silnice mezi Dolním Městem a Kežlicemi je dnes přirozený povrchový odtok a vsak do půdy nahrazen odváděním sběrnými příkopy podél komunikace a propustky do recipientů v rámci příslušného povodí.

Pomineme-li evapotranspiraci je z plochy vozovky ročně odváděno cca :

$675 \text{ l}\cdot\text{m}^{-2}$ (množství srážek) \times $32\,500 \text{ m}^2$ (plocha vozovky) \times $0,7$ (součinitel odtoku ve smyslu ČSN 75 6101¹⁰) = $15,4 \text{ tis. m}^3$ vody.

Rozšířením stávající vozovky o cca 1 m bude z plochy vozovky ročně odváděno cca :

$675 \text{ l}\cdot\text{m}^{-2}$ (množství srážek) \times $37\,500 \text{ m}^2$ (plocha vozovky) \times $0,7$ (součinitel odtoku ve smyslu ČSN 75 6101) = $17,7 \text{ tis. m}^3$ vody.

Podle výše uvedených výpočtů jde o navýšení oproti stávajícímu stavu o cca $2,3 \text{ tis. m}^3$ vody. S touto situací je nutné počítat při stavbě či rekonstrukci silničních příkopů.

¹⁰ Stokové sítě a kanalizační přípojky

K vyloučení negativního vlivu na povrchové vody bude nutné při rekonstrukčních pracích zachovat funkčnost stávajících propustků pod komunikací.

Na nepropustné ploše vozovky dochází k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu nezastavěnému území, ale vzhledem k malému plošnému rozšíření vozovky (o cca 0,005 km²) v porovnání s orografickou plochou povodí (tj. 26,943 km²) je tento vliv zanedbatelný.

Vliv na první zvodně

Pro úseky stavby nad přirozeným reliéfem povrchu (na terénu nebo v násypch) nelze předpokládat negativní vlivy rozšíření liniové stavby na režim tvorby a pohybu podzemní vody v 1.zvodni pod povrchem.

Tělesa násypů snižují (přitížením) propustnost nesaturované zóny a mohou změnit povrchové i hypodermické odvodňování srážkových vod. Pro vlastní tělesa navážek je možné předpokládat relativně vyšší propustnost než pro jejich podloží. Nelze tak lokálně vyloučit tvorbu přechodné zvodně při bázi navážek s kontaminovanou podzemní vodou.

Tyto úseky stavby bude potřebné opatřit novými či rekonstruovanými odvodňovacími příkopy s dostatečným průtočným profilem i pro přívalové srážkové vody. Hypodermický odtok musí být snížen zatravněním svahů nebo jiným vhodným vegetačním porostem.

Ovlivnění přirozeného režimu podzemních vod nepředpokládáme ani v místech projektovaných zářezů. Podle poskytnutých podkladů půjde o mělké zářezy do hloubky maximálně 0,8 m a nad hladinou podzemní vody v první zvodni. Tento relativně nejhlubší zářez je situován mimo zástavbu.

Ovlivnění tvorby podzemních vod z infiltrace z běžných atmosférických srážek stavbou rekonstrukce vozovky vylučuje i velikost rozšířené plochy vozovky vzhledem k ploše povodí (viz výše).

Při stavbě rekonstrukce silnice je nutné nepoškodit stávající odvodňovací zařízení odvádějící vodu prostřednictvím drenážních systémů. Porušením jejich funkčnosti může dojít ke vzniku přechodných mělkých zvodní s možností podmáčení okolních pozemků.

Stavba rekonstrukce může ohrozit pouze kvalitu podzemní vody v 1.zvodni. Minimalizovat toto riziko lze pouze zabezpečením stavebních mechanismů před úkapy pohonných hmot a olejů, zákazem oprav stavebních mechanismů a skladováním látek ohrožujících kvalitu vod při stavbě rekonstrukce.

Vliv na hlubší zvodně

Vliv posuzované stavby rekonstrukce na tyto hlubší zvodně nelze předpokládat.

Vliv na hromadné zdroje zásobování

Rekonstrukce silnice II/347 mezi Dolním Městem a Kejžlicemi neovlivní zdroje hromadného zásobování vodou. V širším okolí posuzované vozovky se nenachází zdroj hromadného zásobování vodou s dotacemi z infiltrovaných srážek v prostoru stavby rekonstrukce silnice.

Vliv na individuální zdroje zásobování

Rekonstrukce silnice II/347 v úseku Dolní Město – Kejžlice spolu s navrhovanými zářezy neovlivní kvantitativně individuální zdroje zásobování užitkovou a pitnou vodou.

Rekonstruovaná vozovka při zástavbě Dolního Města s nedalekými stávajícími místními vodními zdroji ve staničení cca 0,25 až 0,55 km je vedena maximálně 0,12 m nad a 0,05 m pod stávající niveletou.

Obdobná situace je i při vodním zdroji, podchyceném pramenním vývěru Vodovodního družstva Ves Dolní Město. Rekonstruovaná vozovka vede ve staničení cca 1,2 až 1,3 km při nebo mírně (maximálně 0,09 m) nad stávající niveletou.

Při místním vodním zdroji na samotě v lokalitě Kulíkův Mlýn vede rekonstruovaná vozovka ve staničení kolem cca 2,35 km v zářezu s maximální hloubkou 0,41 m pod stávající niveletou.

Pro riziko kvalitativního ohrožení individuálních zdrojů platí stejné podmínky jako pro riziko potencionálního ohrožení první zvodně.

Z důvodu prokazování možného vlivu stavby rekonstrukce silnice Dolní Město – Kejžlice na mělkou zvodně a individuální zdroje zásobování vodou doporučujeme před zahájením stavebních prací odebrat vzorky podzemní vody z nejbližších zdrojů místního zásobování užitkovou a pitnou vodou.

Půjde o odběry vzorků vody ze čtyř výše uvedených šachtových studní (viz objekty St 1 až St 4 v příloze F.3.) v rozsahu minimálně na stanovení nepolárních extrahovatelných látek, polycyklic-kých aromatických uhlovodíků, monocyklických aromatických uhlovodíků (benzen, toluen, xylen), olova a pro fyzikálněchemický (obecně, obsahuje analýzu majoritních a některých minoritních anorganických iontů určujících základní chemismus vody) rozbor.

Tyto práce navrhujeme realizovat těsně před zahájením zemních prací. Výsledky rozborů tak budou specifikovat vstupní kvalitu podzemní vody ve směru přirozeného odvodňování liniové stavby k recipientu Pstružného potoku i k zástavbě obce Dolní Město s individuálními zdroji užitkové a pitné vody místního významu. Pozice vybraných bodů je zvolena tak, že dovoluje jak pro vlastní realizaci rekonstrukce, tak případně i pro její provozování monitorovat vliv stavby na kvalitu vody.

V průběhu zemních prací doporučujeme provádět monitoring stavů hladin podzemní vody (příp. vydatnosti pramene) ve studních St 1 až St 4 v měsíčním intervalu a odběr vzorků vody pro stanovení nepolárních extrahovatelných látek ve čtvrtletním intervalu.

Výsledky monitoringu budou po ukončení rekonstrukce korelovány s měsíčními úhrny srážek v nejbližší srážkoměrné stanici (Světlá nad Sázavou). Tímto vyhodnocením lze dokumentovat a zhodnotit projevy rekonstrukce silnice na režim podzemních vod.

Vyhodnocení významnosti vlivů na vodu

IDENTIFIKACE VLIVU:

změna kvality povrchových vod realizací záměru

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- realizace záměru neovlivní limitní hodnoty pro vodárenské respektive ostatní povrchové vody

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:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- záměr nenarušuje bilanci povrchových vod ve specifikovaném území
- záměr nevyžaduje likvidaci ani překládání vodoteče

IDENTIFIKACE VLIVU:

ovlivnění režimu podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

nevýznamný až nulový vliv (0):

- záměr nemůže vyvolat ovlivnění režimu podzemních vod
- záměr neovlivní vydatnost zdrojů podzemní vody
- záměr nezpůsobí změny hladiny podzemní vody

D.1.4 Vlivy na půdu

Posuzovaným záměrem je rekonstrukce úseku silnice II/347 mezi Dolním Městem a Kejžlicemi. Tato rekonstrukce nevyvolá významnější zábor zemědělského půdního fondu (ZPF). Stávající trasa silnice bude upravována pouze v cca 400 m dlouhém úseku, kde je nutné upravit parametry oblouku. Přesný rozsah tohoto záboru bude znám až v dalším stupni projektové dokumentace. Plocha záboru by neměla překročit 0,5 ha.

Trasa přeložky DM-Kejžlice 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.

D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy na horninové prostředí

Stavba rekonstrukce nebude mít výraznější vliv na horninové prostředí. K nejvýznamnějšímu možnému poškození horninového prostředí může dojít vlivem solení komunikace při zimní údržbě vozovky.

Podle informací pracovníků cestmistrovství Leděč nad Sázavou, provozu Havlíčkův Brod a cestmistrovství Humpolec, provozu Pelhřimov Krajské správy a údržby silnic Vysočiny příspěvková organizace je sjízdnost komunikace II/347 mezi Dolním Městem a Kejžlicemi během zimního období zajišťována následovně :

- úsek Dolní Město – hranice okresů Havlíčkův Brod a Pelhřimov pomocí zdrsňujícího (inertního) posypového materiálu;
- úsek hranice okresů Havlíčkův Brod a Pelhřimov – Kejžlice pomocí chemického rozmrazovacího materiálu, chloridu sodného.

I když rozšířením stávající silnice pouze o cca 1 m dojde k zanedbatelnému nárůstu potřebného množství chloridu sodného k zajištění sjízdnosti příslušné části komunikace mezi hranicemi okresů a Kejžlicemi uvádíme v následujícím textu informace o poškození půdy vlivem solení. Informace jsou převzaty ze zprávy Dr.Ing.Milana Sáňky a Mgr.Jakuba Hofmana, PhD. (2004¹¹).

Negativní vlivy solení na kvalitu půdy a na vegetaci jsou spojeny s pohybem solí v půdě. Dále obsah solí poškozuje vlastnosti půdy jako takové, a to nejen z pohledu agrochemického a ekologického, ale i z pohledu stability krajnic. Infiltrace solí do půdy závisí na mnoha faktorech specifických podle lokality. V normálních podmínkách jsou nejvyšší obsahy solí v půdě nacházeny v materiálu krajnic (Road Salt Impacts on the Environment, 2004, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004). Při vyšších srážkách závisí vzdálenost transportu na místních podmínkách, jako je sklon svahu, směr a typ drenážního systému, půdní typ, vegetační kryt, přítomnost sněhu a ledu, intenzita srážek (Road Salt Impacts on the Environment, 2004, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004).

Poškození půdy se projevuje jako důsledek změn pH půdy, které vznikají penetrací sodíkových iontů půdním horizontem. Ionty Na⁺ vytěsňují ionty Ca²⁺, K⁺ a Mg²⁺ ale i ionty H⁺ a Al³⁺ ze sorpčního komplexu a pH půd se zvyšuje. Důsledkem je též narušení půdní

¹¹ M.Sáňka, J.Hofman (2004) : Vliv zimní údržby komunikací na lesní půdu na pozemcích KRNAP. Subdodávka pro EVERNIA Liberec. Brno.

struktury, zhutnění, omezené provzdušnění a propustnost pro vodu (I.Suchara, 1986, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004). Změny fyzikálních a chemických vlastností půd jsou patrné do vzdálenosti 2 m až 10 m od okraje vozovky, přičemž jejich intenzita se vzdáleností významně klesá (H.G.Brod, 1984, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004).

Půdy s vyšší sorpční kapacitou (těžší půdy) ovlivněné solením mohou poutat 10x až 20x více sodíkových iontů a 2x až 8x více chloridových iontů než obsahují nepoškozené půdy. Ionty Cl⁻ jsou z půdy snadněji vymývány protože mají negativní náboj stejně jako koloidní částice jílu. Sodíkové ionty, které jsou pozitivně nabitě podstupují iontovou výměnu s ostatními pozitivně nabitými částicemi půdy, což má za následek snížení rychlosti translokace sodíku v půdním profilu.

Lehké půdy mají nižší schopnost vazby iontů (M.Soldini et al., 1974, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004). Hlavním činitelem nepříznivého působení poškozených půd na rostliny je změna osmotického potenciálu mezi půdními částicemi a kořenovým systémem rostlin. Rostliny obtížně získávají vodu, je ztíženo kořenové dýchání. Dále může nepříznivě působit nedostatek živin v důsledku vyplavování draslíku, vápníku a hořčíku z půdního sorpčního komplexu. Alkalické podmínky navíc snižují přístupnost některých dalších živin (Mn, Fe, Zn, B, P, Cu).

V literatuře je dokumentován negativní vliv chloridu sodného na půdní strukturu. Zejména akumulace sodíku může kromě zvýšení pH způsobovat též snížení propustnosti půdy. Dalším důsledkem je zvýšená utuženost těžších půd (Jones et al., 1986, in M.Sáňka, J.Hofman, 2004). Chloridy jsou pro půdy obecně považovány za méně škodlivé než sodík.

Pro minimalizaci rizika nárůstu negativního ovlivnění kvalitativních vlastností horninového prostředí platí stejné omezující podmínky, které byly uvedeny v kapitole o vodě.

Stavba rekonstrukce vede při hranici zvláště chráněného území ve smyslu § 14, odstavce 2 zákona č.114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů¹². Jde o přírodní rezervaci Kamenná trouba zřízenou vyhláškami Okresního úřadu Pelhřimov ze dne 25.5.1993 a Okresního úřadu Havlíčkův Brod ze dne 1.6.1994..

Posuzovaná rekonstrukce silnice Dolní Město – Kejžlice nepovede přes ani v bezprostřední blízkosti zdrojů nerostných surovin. Hranice nejbližšího chráněného ložiskového území a dobývacího prostoru ložiska žuly Dolní Město (Březek) je vzdálená cca 180 m.

Komunikace zároveň nepovede přes nebo v bezprostřední blízkosti sesuvu, hlavního důlního díla, haldy (deponie) nebo poddolovaného území.

Velikost vlivu: 0 (-1)

Používání posypových solí k zimní údržbě komunikace bude i nadále používáno pouze v jižním úseku, procházejícím okresem Pelhřimov, v okrese Havlíčkův brod je a bude i nadále posyp realizován pouze inertními materiály.

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

D.1.6 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy

VLIVY NA CHRÁNĚNÉ ČÁSTI PŘÍRODY

Zvláště chráněná území - PR Kamenná trouba nebude rekonstrukcí silnice II/347 negativně dotčena. Území soustavy Natura 2000, přírodní parky a památné stromy se v dosahu možných vlivů nenacházejí.

Vlivy v období výstavby

V rámci rekonstrukce dotčeného úseku silnice II/347 budou rekonstruovány i dva mosty přes Pstružný potok a několik trubních propustků. tím dojde k dočasnému ovlivnění VKP ze zákona. Rozsah těchto vlivů bude dán rozsahem prací a tím i dotčeného území. Při šetrném provádění rekonstrukce a minimalizaci plošného rozsahu prací, bude ovlivnění VKP malé a nedojde k narušení ekologickostabilizačních funkcí VKP. Pro zachování těchto funkcí je ale

¹² zákon o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

nezbytně nutné zachovat stávající prostupnost a parametry těchto objektů (světlost, lavice podél toku apod.)

Vlivy provozu

Jelikož se stávající trasa silnice téměř nemění, nedojde k rozšíření negativních vlivů mimo stávající zasažené území. S ohledem na rekonstrukci povrchu silnice lze předpokládat k mírnému snížení hluku působeného projíždějícími vozidly.

VLIVY NA FLÓRU A FAUNU

Vlivy v období výstavby

V rámci rekonstrukce bude nutné v některých místech odstranit stávající doprovodnou vegetaci silnice, případně jejího nejbližšího okolí. Plošný rozsah tohoto zásahu není příliš významný a s ohledem na fakt, že se jedná pouze o bezprostřední okolí stávající silnice, budou zasažena povětšinou ruderalizovaná travinná společenstva tvořící její doprovod.

Zásadní negativní vliv by ovšem mělo uvažované budování náspu napříč části údolí Pstružného potoka. Navržený mostní objekt z trouby z vlnitého plechu (IS Tubosider) bude významnou překážkou bránící migraci větších živočichů. Je proto nutné provést rekonstrukci stávajícího mostního objektu se zachováním jeho stávajících parametrů.

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 doporučujeme obnovit zlikvidovanou doprovodnou vegetaci - provést osetí náspových a výkopových svahů a doplnit dřeviny (především autochtonní druhy).

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. S ohledem na rekonstrukci povrchu silnice lze předpokládat k mírnému snížení hluku působeného projíždějícími vozidly.

VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Vlivy v období výstavby

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

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice s minimálními prostorovými změnami, nedojde k ovlivnění krajinného rázu.

D.1.8 Vlivy spojené s havarijními stavy

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

Nelze však vyloučit potencionální 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 komunikace, 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 záchrannými složkami. S ohledem na posuzovaný záměr (lepší dopravně-technické řešení a přehlednost) bude realizace záměru znamenat jednoznačně snížení míry rizika dopravních nehod i 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 podnájemem 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

vztažené na hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro chráněný venkovní prostor následovně:

§ 11, odst. (1) Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsem 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 nejhlučnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 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 chráněného 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

Řešený úsek trasy silnice II/347 je veden přes nezastavěné pozemky využívané pro zemědělské účely a trasa 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.

Z hlediska citovaných ustanovení platných právních předpisů je pro chráněný venkovní prostor v možném dosahu hlukových imisí z dopravy na silnici II. třídy hygienický limit hluku doporučen následovně:

Hygienický limit hluku pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích (dálnice, silnice I. a II. třídy) v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích (v ekvivalentní hladině akustického tlaku A + korekce³) dle části A přílohy č. 3):

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor (korekce³) +10 dB, pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB).

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

$$22.00 \text{ až } 6.00 \text{ h} \quad L_{Aeq \ 8h} = 50 \text{ dB} - \text{ostatní stavby}$$

$$L_{Aeq \ 8h} = 60 \text{ dB} - \text{ostatní venkovní prostor}^*$$

***Výklad HH ČR z 22.3.2006, zn.: OVZ-32.1.6-25.1.06/4562:** „Protože zákon o ochraně veřejného zdraví výslovně vylučuje zemědělské pozemky, tedy i zahrady, pokud jsou takto zapsány v katastru nemovitostí, z definičního vymezení chráněného venkovního prostoru, nelze je za chráněný venkovní prostor z titulu jejich užívání k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce považovat. Tento znak užívání pozemku je možné vztahovat pouze k těm pozemkům, které nejsou z ochrany před hlukem zákonem již primárně vyloučeny, tedy např. ostatní plochy, jsou-li užívány k účelu podle §30 odst. 3 zákona.“

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

Vyhodnocení předpokládaných vlivů hluku

V posuzovaném případě se jedná o pozemní komunikaci zařazenou do kategorie silnice II. třídy, jejíž trasa je vedena přes nezastavěné zemědělské pozemky se SOP (mimo souvisle zastavěné území obcí) ve vzdálenosti 15 m.

V koridoru SOP řešeného úseku se nepředpokládá výskyt pozemků ani staveb, které podle způsobu využití území nebo funkčního zařazení jsou druhem hlukově chráněného ostatního venkovního prostoru nebo chráněného venkovního prostoru ostatních staveb.

Podle provedených výpočtů budou hlukové imise ze silniční dopravy za hranicemi SOP komunikace nižší než doporučené hygienické limity hluku. S řešením protihlukových opatření u řešeného úseku trasy silnice II/347 není nutné uvažovat. Na základě provedeného výpočtového ověření očekávaných podlimitních vlivů hluku z dopravy, lze realizaci stavby navržené rekonstrukce silnice II/347 doporučit, bez dalších podmínek.

Vyhodnocení významnosti fyzikálních vlivů (hluk)

IDENTIFIKACE VLIVU:

fyzikální vlivy (hluk)

KRITERIUM VÝZNAMNOSTI DLE VELIKOSTI:

Nevýznamný až nulový vliv (0):

- realizace záměru nevyvolá žádnou kvantitativní změnu hlukové zátěže okolního venkovního prostoru

příznivý vliv (+1):

- realizací nového povrchu silnice II/347 je reálný předpoklad částečného snížení hluku způsobeného odvalováním pneumatik 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 | záběr ZPF | -1 | Ne |
| 2 | vlivy na čistotu půd | 0 | Ano |
| 3 | zásah do horninového prostředí | 0 | Ne |
| 4 | záběr PUPFL | 0 | Ne |
| 5 | změna kvality povrchových vod | 0 | Ne |
| 6 | změna kvality podzemních vod | 0 | Ne |
| 7 | vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě | 0 | Ne |
| 8 | ovlivnění režimu podzemních vod | 0 | Ne |
| 9 | likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů | 0 | Ano |
| 10 | likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les | 0 | 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 | 0 | Ne |
| 14 | vlivy na krajinný ráz | 0 | Ano |
| 15 | změny v čistotě ovzduší | 0 | Ne |
| 16 | fyzikální vlivy (hluk) | 0 | Ne |
| 17 | vlivy na zdraví | 0 | 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 žádné významné vlivy na životní prostředí.

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 rozprostření ornice a zúrodnění schopné zeminy.
- 2) 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.).
- 3) 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 ruderních 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.
- 4) Vypracovat projekt zeleně a plán údržby zeleně, projekt zeleně projednat s orgánem ochrany přírody a krajiny.

Podmínky pro fázi realizaci stavby

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

- 5) Případné mezideponie zemin budou udržovány v bezplevelném stavu.
- 6) Využít humusem obohacené a nekontaminované zeminy ke konečným úpravám terénu na místech určených k výsadbě zeleně.
- 7) Pro dovážené zeminy, určené pro hutněné násypy, doložit atest o jejich nezávadnosti.
- 8) Údržbu stavebních strojů a manipulaci s látkami nebezpečnými vodám lze provádět pouze na zabezpečených plochách, ne na venkovní volné ploše areálu.
- 9) Látky škodlivé vodám budou jímány.
- 10) 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.
- 11) 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).
- 12) Nezpevněné plochy budou ihned po ukončení terénních úprav ozeleněny pro zabránění šíření plevelů, nově vysazené zeleni věnovat péči, včetně zajištění závlah.

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

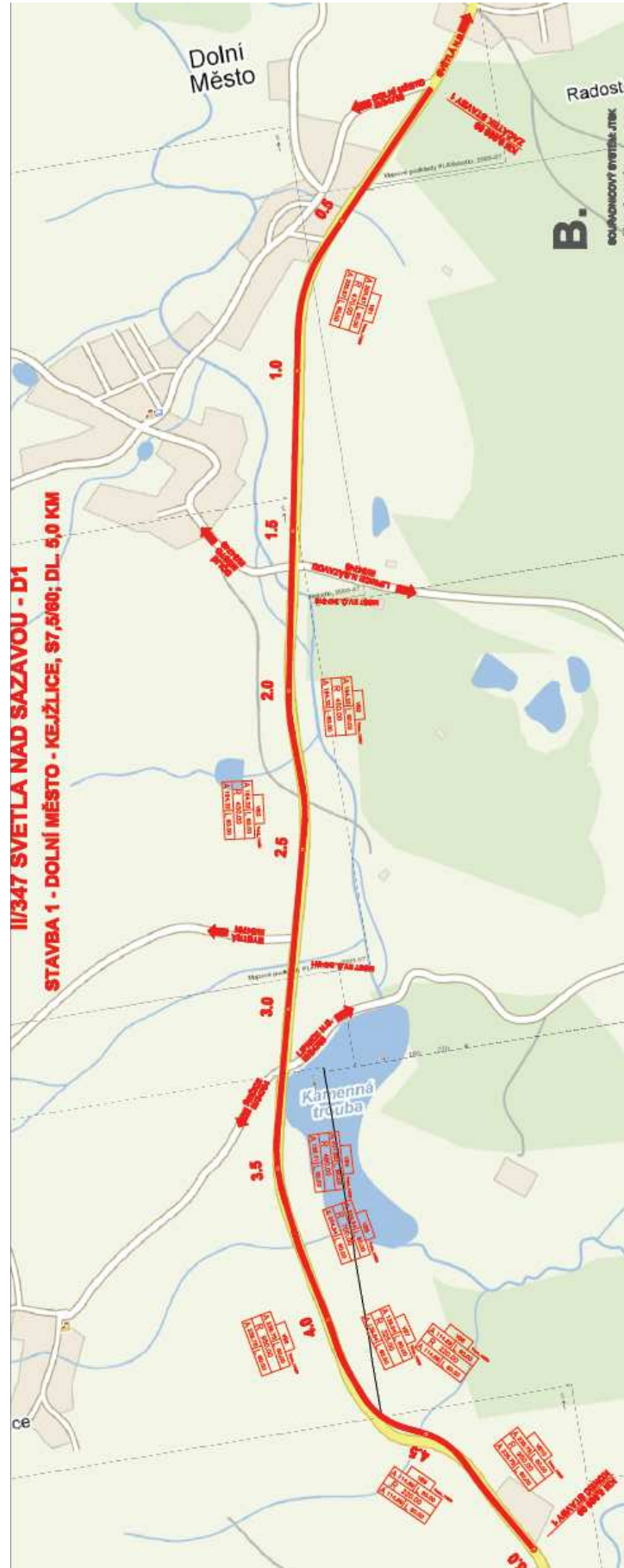
F.2 Podélný řez

F.3 Příčný řez

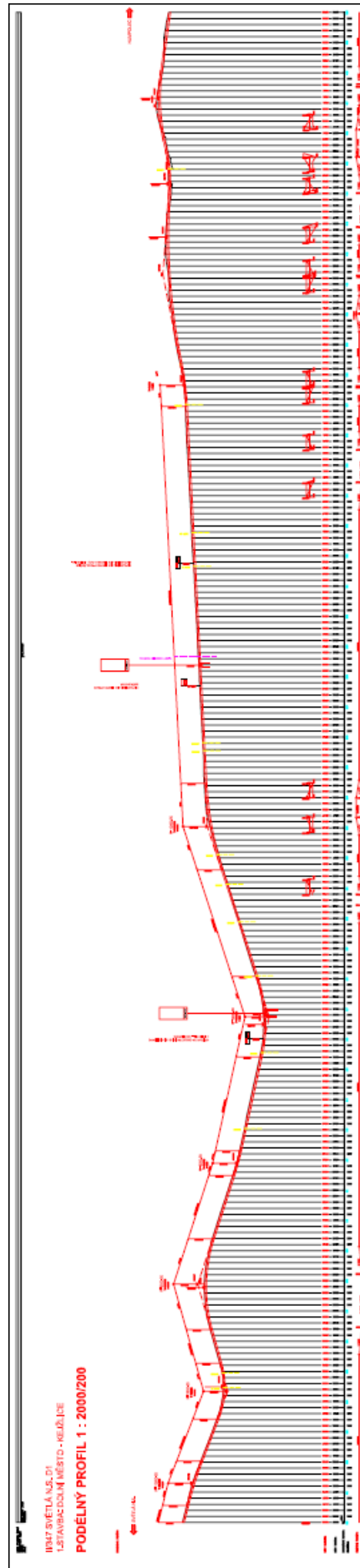
F.4 Vlivy na geofaktory a vodu

F.5 Vlivy na biotu

F.1 Situace







F.2 Podélný řez



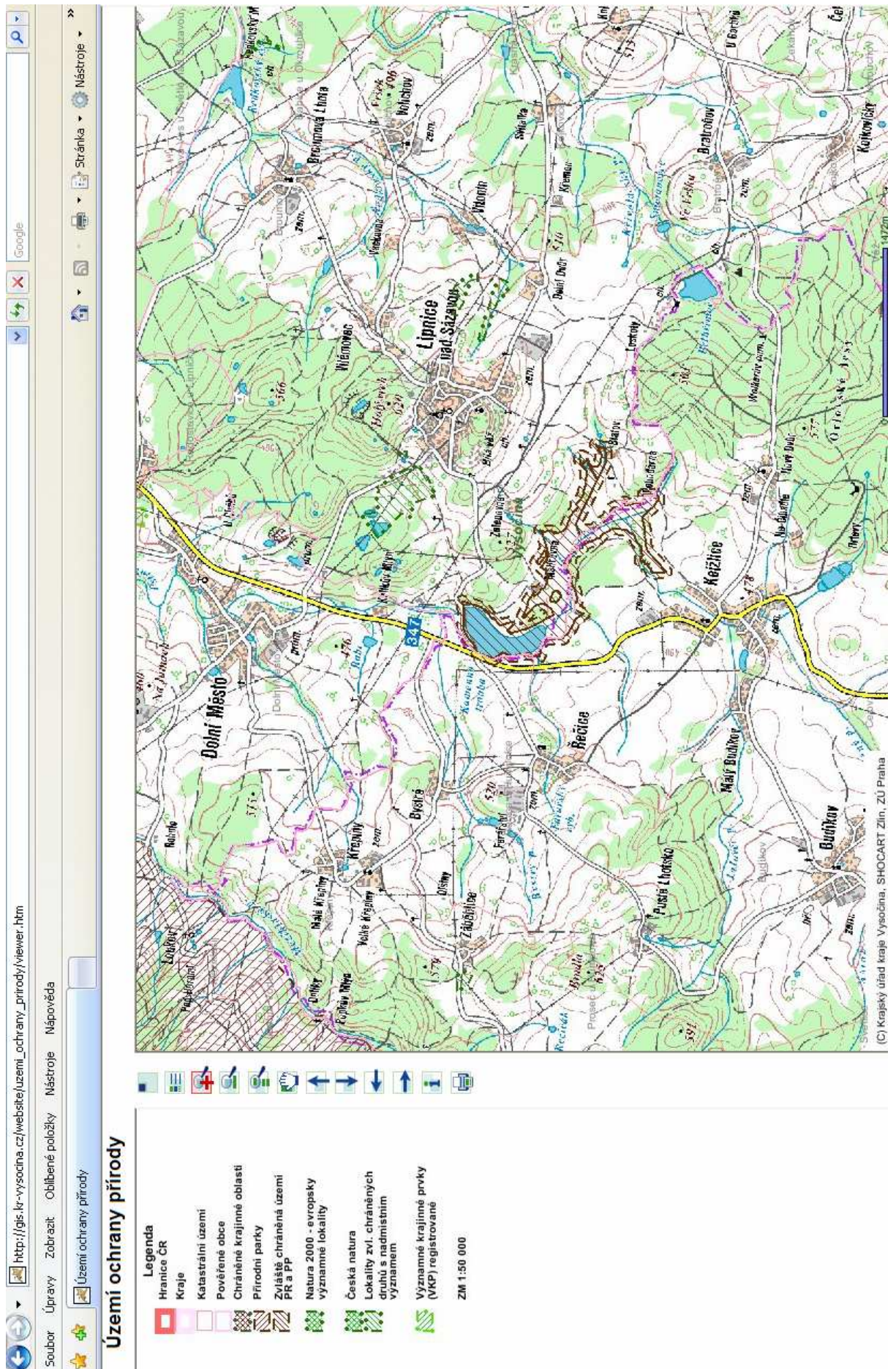
F.4 Vlivy na geofaktory a vodu

Vysvětlivky :

-  trasa rekonstruované silnice II/347 Dolní Město – Kejžlice s kilometráží
-  chráněné ložiskové území Dolní Město
-  přírodní rezervace Kamenná trouba
-  St 1 zdroj individuálního zásobování vodou a místa navrženého monitoringu



F.5 Vlivy na biotu



ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Údaje o záměru

Předmětem oznámení EIA je vyhodnocení záměru rekonstrukce stávající silnice 2.třídy č. II/347 Dálnice D1 – Světlá nad Sázavou dle projektu (*PROfi Jihlava, 2008*), v úseku Dolní Město - Kejžlice o celkové délce 5 km, na životní prostředí a stanovení podmínek pro minimalizaci negativních účinků záměru na životní prostředí (dále DM-Kejžlice).

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.

Silnice II/347 tvoří dopravní spojnicu mezi městy Humpolec a Světlá nad Sázavou, představuje významný regionální dopravní spoj, jehož parametry podmiňují hospodářský rozvoj území. Význam zmíněné silnice spočívá nejen v zajištění dopravního spojení dvou významných center osídlení, ale i v přímém napojení této silnice na dálnici D1. Potřeba rekonstrukce silnice II/347 ve stávající trase je dána jejími nevyhovujícími parametry. Předmětný úsek silnice vykazuje četné dopravní závady, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení prohlubují:

- 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

Začátek stavby v celkové délce 5 km je za křižovatkou se silnicí III/34736 (směr Dolní Město). Rekonstruovaná silnice vede v trase stávající silnice II/347 kromě úseku mezi cca 4,2 až 4,6 km, kde je cca 400 m úsek veden při levém okraji stávající vozovky. Konec stavby je před obcí Kejžlice. Na začátku i na konci řešeného úseku je zabezpečeno plynulé navázání trasy na stávající vedení silnice II/347 a to jak směrově, tak výškově.

Pro zpracování rekonstrukce silnice II/347 byla dána kategorie komunikace resp. její technické parametry a to jak šířkového uspořádání, tak výškového a směrového vedení trasy. Silnice je řešena jako směrově nerozdělená silnice s neomezeným přístupem v kategorii S 7,5/60 se dvěma jízdními pruhy o šířce 3 m. Návrhová rychlost 60 km/hod umožňuje vedení podélného sklonu do 7,0 %. 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%. Budou rekonstruovány rovněž 2 stávající mosty.

Účelové komunikace či sjezdy jsou na upravované silnici II/347 napojeny přímo.

Záměr zahrnuje i úpravy stávajících 4 křižovatek se silnicemi:

- III/34740 Dolní Město-Lipnice nad Sázavou,
- III/34761 Bystrá,
- III/34763 Lipnice nad Sázavou,
- III/34764 Řečice

Během výstavby dojde k částečnému omezení dopravy, při realizaci stavebních prací bude postupováno po úsecích, objížďky budou vedeny po stávajících komunikacích.

Přímé vlivy posuzovaného záměru na okolí

Zájmové území záměru DM-Kejžlice se nachází v kraji Vysočina a zasahuje do dvou okresů – Havlíčkův Brod a Pelhřimov. Dotčenými územně samosprávnými celky jsou obce Dolní Město, Lipnice nad Sázavou, Řečice u Humpolce a Kejžlice. 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.

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

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 a půdu.

Realizace záměru znamená ve svých důsledcích rekonstrukci stávající komunikace s pozitivními dopady v oblasti životního prostředí:

- rekonstrukce povrchu – snížení hluku,
- rekonstrukce silničních příkopů - technická opatření k zajištění požadavků na odvod srážkových vod a ochraně vodních zdrojů.

Vlivy na obyvatelstvo

Realizace záměru nebude mít žádný negativní dopad.

Realizace záměru nebude mít žádné negativní dopady na horninové prostředí a přírodní zdroje, povrchové a podzemní vody.

Vlivy na půdu

Realizace záměru vyvolá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) o rozloze cca 0,5 ha. Trasa přeložky DM-Kejžlice 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 záborem 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 - PR Kamenná trouba nebude rekonstrukcí silnice II/347 negativně dotčena. Území soustavy Natura 2000, přírodní parky a památné stromy se v dosahu možných vlivů nenacházejí.

Vliv na krajinný ráz

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice s minimálními prostorovými změnami, nedojde k ovlivnění krajinného rázu.

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 Světlá nad Sázavou
odbor stavebního úřadu a územního plánování
náměstí Trčků z Lípy 18, 582 91 Světlá nad Sázavou

Čj.: 5747/2008/OSÚ
Dne: 5.3.2008

Vyřizuje: Ing. Blanka Gadlinová
Telefon: 569 496 653, 722 575 380
E-mail: gadlinova@svetlans.cz

Věc : vyjádření k projektové dokumentaci rekonstrukce silnice II/347 Světlá nad Sázavou – D1, 1.stavba – Dolní Město – Kejžlice

Městský úřad Světlá nad Sázavou, odbor stavebního úřadu a územního plánování, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen "stavební zákon") je dle § 21 stavebního zákona poskytovatelem územně plánovacích informací.

Územní plán obce Dolní Město byl schválen v roce 2005. V roce 2006 byly schváleny jeho změny č. I a II.

Plán rekonstrukce silnice II/347 Světlá nad Sázavou – D1, 1.stavba – Dolní Město – Kejžlice není v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací obce Dolní Město

Městský úřad
Odbor stavebního úřadu
a územního plánování
582 91 Světlá nad Sázavou
1

Ing. Blanka Gadlinová
referent odboru stavebního úřadu
a územního plánování

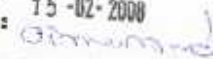
Počet listů: 1

Stanovisko orgánu ochrany přírody

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

IS engineering
s.r.o.

Došlo: 15-02-2008

Podpis: 

Doporučeně:

IS engineering s.r.o.
8. března 4812/2a
586 01 Jihlava

Váš dopis značkovýze dne

Číslo jednací
KUJI 12232/2008
OZP 16/2008 La/185

Vyřizuje/telefon
Kristýna Látalová
564 602 508

V Jitlavě dne
13. února 2008

**Stanovisko k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí
(Natura 2000)**

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

„II/347 Světla nad Sázavou – D1; I. stavba – Dolní Město – Kežlice“,

podaného dne 13. února 2008 společností IS engineering s.r.o., se sídlem Dvorek 401, 582 22 Příbyslav, která zastupuje investora kraj Vysočina, se sídlem 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
(Natura 2000).**

Odůvodnění:

Výše uvedený záměr řeší provedení rekonstrukce komunikace v celkové délce 5 km z důvodu nevyhovujících parametrů a stavebního stavu komunikace. Komunikace bude zrekonstruována od obce Dolní Město po obec Kežlice. Vzhledem k charakteru projektu a vzdálenosti a předmětům ochrany nejbližších EVL lze vyloučit vliv na tyto lokality.

Toto stanovisko není vydáváno ve správním řízení (§ 90 odst. 1 zákona) a nelze proti němu podat odvolání. Toto stanovisko, vztahující se k výše jmenovanému konkrétnímu záměru, má neomezenou platnost.

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



Ing. Kristýna Látalová
úředník odboru životního prostředí

ZÁVĚR

Zpracovatel oznámení záměru

„Silnice II/347 Světlá nad Sázavou-D1, I.stavba – Dolní Město-Kejžlice“

navrženého dle projektu (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.

Navrhuji 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:

5.3.2008

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. Zdeněk Krčmář, EKOHYDRO s.r.o.,
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP č. 1888/2004, Oprávnění k provádění
průzkumných a diagnostických prací souvisejících s výstavbou, opravami,
údržbou a správou ministerstva dopravy č.158/23005 Sb.

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:


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

Ing. Ladislav Vondráček