

**OZNÁMENÍ**  
**záměru pro zjišťovací řízení**

**MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA VČ. AUTOBUSOVÉHO  
TERMINÁLU**

**k.ú. CHOTĚBOŘ**

**zpracované v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí  
v platném znění**

prosinec 2008

OBSAH:

ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....	4
ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....	4
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb., v platném znění .....	4
B.I.2. Rozsah záměru .....	4
B.I.3. Umístění záměru .....	5
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	6
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění , včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí ...	6
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru.....	7
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	21
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	21
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	21
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH .....	22
B.II.1. Půda .....	22
B.II.2. Odběr a spotřeba vody .....	26
B. II.3. Surovinové a energetické zdroje .....	27
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu .....	28
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	30
B.III.1. O vzduší .....	30
B.III.2. Odpadní vody .....	33
B.III.3. Odpady .....	34
B.III.4. Hluk a vibrace .....	36
B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	38
ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....	40
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	40
C.II. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY .....	41
C.II.1. O vzduší a klima .....	41
C.II.2. Voda .....	43
C.II.3. Půda – geologické poměry .....	43
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje .....	45
C.II.5. Flóra, fauna .....	46
C.II.6. Krajina .....	49
C.II.7. Osídlení, kulturní památky .....	50
ČÁST D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVU ZÁMĚRU INVESTORA NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	51
D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU A ..	51
ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI .....	51
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....	58
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE .....	58

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ,.....	58
SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVU .....	58
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ .....	59
Část E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....	60
Část F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	61
ČÁST G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....	64
H. Příloha :.....	70

## **ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

<b>A.1 OZNAMOVATEL</b>		<b>Město Chotěboř</b>
<b>A.2</b>	<b>IČO</b>	00267538
<b>A.3</b>	<b>Sídlo</b>	Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř

## **ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU**

### **B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

#### **B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb., v platném znění**

**„Městská hromadná doprava včetně autobusového terminálu Chotěboř“**

zařazení podle přílohy č. 1:

**Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) -**

**Bod 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I), Sloupec B,** kdy příslušným úřadem pro posuzování je podle § 7 zákona Krajský úřad Vysočina, odbor životního prostředí v Jihlavě.

#### **B.I.2 Rozsah záměru**

Město Chotěboř hodlá obnovit městskou hromadnou dopravu a rozšířit ji po celém městě s výhledovým napojením místních částí.

Kromě toho v souladu s územním plánem města připravuje vybudování autobusového terminálu s návazností na MHD a vytěsnění autobusového nádraží z náměstí T.G. Masaryka.

Akce je rozdělena na 2 stavby následovně:

1. stavba – Autobusový terminál
2. stavba – Zastávky MHD

Vybudováním této stavby dojde k uvolnění části náměstí od autobusové dopravy.

Základní parametry stavby:

1. Stavba

- Přeložka silnice II/345, kategorie M 9/50
- Příčné uspořádání: vozovka 2 x 3,5 m, vod proužek 2 x 0,25 m, odvodňovací proužek 2 x 0,25 m
- Délka přeložky: 306,10 m
- Okružní křižovatka, vnější průměr 36 m
- Autobusový terminál
  - 6 stání nástupních a přestupních
  - 2 stání výstupní (současně MHD)
  - 2 stání odstavná
  - Odbavovací budova (informace, čekárna, WC)
- Parkoviště pro 31 osobních aut
- Chodníky 2010 m<sup>2</sup>
- Zeleň 2766 m<sup>2</sup>
- Úprava místních komunikací 2657 m<sup>2</sup>

2. Stavba

- Nástupní a výstupní zastávky 33 ks
- Nové nástupní chodníky 427 m<sup>2</sup>

**B.I.3 Umístění záměru**

Kraj : Vysočina  
Obec : Chotěboř  
Katastrální území: Chotěboř

## 1. Stavba

Navržené staveniště odpovídá rezervě určené územním plánem. Autobusový terminál se bude nacházet v těsné blízkosti náměstí, což umožní výbornou dostupnost města.

Tím, že bude uvolněna část náměstí od autobusových zastávek, bude možné zvětšit kapacitu parkovacích míst v centru města.

Navržená částečná přeložka silnice II/345 je v souladu se studií přeložky silnice II/345 v Chotěboři.

V dřívější době se nacházel v celé ploše staveniště terminálu rybník, který byl po roce 1960 zasypán. Po bývalé hrázi je vedena komunikace a na části plochy je nadzemní požární nádrž, která bude zrušena.

## 2. Stavba

Jednotlivé navržené zastávky MHD jsou umístěny na stávajících vozovkách a většina z nich má nástup ze stávajících chodníků. Tam, kde chodníky nejsou, budou zřízeny nástupní chodníky.

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

U tohoto záměru se bude jednat o charakteristickou novostavbu .

Kumulace záměru s jinými záměry se nepředpokládá.

### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění , včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Stavba autobusového terminálu je umístěna v souladu s územním plánem města mimo zastavěné území. Přemístění autobusových stání z hlavního náměstí výrazně zlepší prostředí na náměstí. Stávající plocha, na které bude stavba postavena, je v současné době neupravena a jedná se o bývalý rybník, který byl kolem roku 1960 zasypán. Stavba si nevyžádá kácení vzrostlé zeleně, pouze náletových dřevin.

Výstavba terminálu bude prováděna převážně bez omezení provozu. Pouze při napojování komunikací a inženýrských sítí dojde k omezení provozu.

Provoz autobusového terminálu zajistí kulturní prostředí pro cestující s možností informací, čekání v případě nepříznivého počasí, možnost využití WC apod. Pro cestující bude využívání terminálu bezpečnější, protože odpadne nutnost pohybu mezi ostatní dopravou tak, jak je to nyní na náměstí.

Provoz MHD zajistí lepší napojení celého města na centrum, autobusové i vlakové nádraží. To je přínosné hlavně pro osoby starší a nemocné a částečně též pro snížení počtu osobních aut vjíždějících do centra.

Terminál je navržen tak, aby umožnil vybudování podzemní retenční nádrže pro zachycování velké vody.

Součástí výstavby terminálu jsou i vegetační úpravy, které vhodným způsobem ozelení celý areál a přispějí ke zkulturnění území.

Vybudováním této stavby dojde k uvolnění části náměstí od autobusové dopravy. Zároveň bude vybudována 1. část přeložky silnice II/345, která v současné době prochází přes náměstí a celé centrum města. Po jejím kompletním dobudování dojde k částečnému zklidnění dopravy ve městě.

Co se týče variantního řešení, záměr je zpracován pouze v jedné variantě.

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

### Členění stavby na objekty

#### 1. stavba

- SO 001 Příprava území
- SO 101 Silnice II/345 – větev „A“
- SO 102 Okružní křižovatka
- SO 103 Úpravy místních komunikací
- SO 104 Chodníky
- SO 105 Autobusové nádraží
- SO 106 Parkoviště
- SO 107 Dopravně inženýrská opatření
- SO 301 Kanalizace dešťová
- SO 311 Vodovod
- SO 401 Přeložka distribučních vedení ČEZ
- SO 402 Veřejné osvětlení
- SO 403 Přeložka sdělovacích kabelů
- SO 501 Přeložka plynovodu NTL
- SO 701 Výpravní budova
- SO 702 Přístřešky
- SO 801 Vegetační úpravy
- SO 802 Rekultivace zbytkových ploch

#### 2. Stavba

- SO 111 Nástupní chodníky
- SO 711 Přístřešky

## Popis jednotlivých stavebních objektů

### 1. Stavba

#### **SO 001 Příprava území**

Objekt zahrnuje sejmutí ornice, kácení náletové zeleně, bourání nadzemní nádrže, odstranění pařezů, přehutnění zásypu rybníku.

#### **SO 101 Silnice II/345 – větev „A“**

- Komunikace tvoří část budoucí přeložky II/321 od křižovatky od ulice západní po MOK.
- Komunikace je navržena v kategorii M 8, tj. 7,0 m mezi obrubníky se střídavým jednostranným chodníkem šířky 2,0 m.
- V prostoru terminálu budou oboustranné zastávky.
- Komunikace bude mít v přímce střešovité sklon 2,5 %, v oblouku jednostranný.
- Komunikace bude ohraničena obrubníky, v místě přechodů s bezbariérovou úpravou.
- Konstrukce vozovky je předběžně navržena na třídu dopravního zatížení III. a návrhovou úroveň porušení D 1 následovně:

• asfaltový beton ABS I	40 mm
• spoj. postřik asfalt. emulzí 0,2 kg/m <sup>2</sup>	
• asf. beton hrubý ABH I	60 mm
• spoj. postřik asfalt. emulzí 0,2 kg/m <sup>2</sup>	
• obalované kamenivo OK I	50 mm
• štěrk částečně vyplněný cem. maltou ŠCM	170 mm
• <u>štěrkodrt' ŠD</u>	<u>250 mm</u>
celkem	570 mm

při únosnosti pláně 45 MPa.
- Podélný profil je přizpůsoben stávající zástavbě a terénu.
- Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované se spadištěm a přípojkami PVC DN 200mm
- Délka komunikace 306,10 m, plocha 2100 m<sup>2</sup>

#### **SO 102 Okružní křižovatka**

- Vnější průměr křižovatky 36 m



- Šířka jízdniho pruhu 6 m
- Šířka prstence 2 m
- Počet připojených větví 5
- Střední plocha zvýšená s vegetační úpravou
- Obrubníky betonové
- Konstrukce vozovky obdobná jako u SO 101
- Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované se spadištěm a přípojkami PVC DN 200mm
- Plocha okružní křižovatky je 1018 m<sup>2</sup>

### **SO 103 Úpravy místních komunikací**

- Objekt zahrnuje větev „B“ – úprava ulice Buttulova,  
větev „C“ – úprava ulice Za Vlasárnou  
větev „D“ - úprava ulice Na Hlavaticích  
větev „E“ – úprava ulice Slavíčková  
úpravu křižovatky II/345, ulice Lazební, ulice Hromádky  
z Jistebnice a ulice Majora Fomina  
úpravu křižovatky II/345 a ulice Obolecké
- Větev „B“, „C“ a „D“ bude částečně úprava stávající vozovky a částečně přeložka.
- Větev „C“ bude v místě křižovatky a vjezdu na parkoviště vozovka, dále pak pojížděný chodník.
- Úpravy křižovatek jsou patrné ze situace.
- Komunikace „B“, „C“ a „D“ budou navrženy v kategorii M 8/50, tj. 7,0 m mezi zvýšenými obrubníky.
- Komunikace „E“ bude v kategorii M 4/30.
- Příčný sklon jednostranný 2,5 %.
- Komunikace budou ohraničeny obrubníky betonovými.
- V místech pro přecházení bude provedena bezbariérová úprava.
- Konstrukce vozovky „B“, „C“ a „D“ je navržena na třídu dopravního zatížení IV s návrhovou úrovní porušení D 1 následovně:
  - asfaltový beton ABS II 40 mm
  - obalované kamenivo OKS I 70 mm
  - kamenivo zpev. cementem KSC I 140 mm

• štěrkostrž ŠD	200 mm
celkem	450 mm

- Konstrukce vozovky „E“ je navržena na třídu dopravního zatížení VI s návrhovou úrovní porušení D 1 následovně:

• asfaltový beton ABS II	40 mm
• obalované kamenivo OKS I	50 mm
• kamenivo zpev. cementem KSC I	120 mm
• štěrkostrž ŠD	150 mm
celkem	360 mm

při únosnosti pláňe 45 MPa.

- Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované se spadištěm a přípojkami PVC DN 200mm
- Délka úprav komunikací je následující  
větev „B“ – úprava ulice Buttulova 110,65 m, plocha 690 m<sup>2</sup>  
větev „C“ – úprava ulice Za Vlasárnou 84,10 m, plocha 428 m<sup>2</sup>  
větev „D“ - úprava ulice Na Hlavaticích 46,70 m, plocha 250 m<sup>2</sup>  
větev „E“ – úprava ulice Slavičkova - komunikace 18,00 m, plocha 109 m<sup>2</sup>, pojižděný chodník 110,20 m, plocha 450 m<sup>2</sup>  
úpravu křižovatky II/345, ulice Lazební, ulice Hromádky z Jistebnice a ulice Majora Fomina plocha 504 m<sup>2</sup>  
úpravu křižovatky II/345 a ulice Obolecké plocha 620 m<sup>2</sup>

### SO 104 Chodníky

- Chodníky jsou navrženy v prostoru okružní křižovatky a kolem komunikací.
- Šířka chodníků bude 2,0 m s ukončením záhonovými obrubníky.
- Příčný sklon 2,5 %.
- Konstrukce chodníku bude provedena následovně:

• betonová zámková dlažba	60 mm
• lože z drti 2-5 mm	40 mm
• štěrkostrž ŠD	150 mm
celkem	250 mm
- Plocha chodníků je 1070,0 m<sup>2</sup>.

## SO 105 Autobusové nádraží

- Na nádraží je navržen jednosměrný provoz se samostatným vjezdem a výjezdem.
- Stání polotěsné, 3 autobusy za sebou a 2 nástupiště.
- Šířka stání je 3,25m, šířka vozovky 5,0 m, tj. šířka mezi obrubníky 8,25 m.
- Délka stání je 18,0 m.
- Šířka nástupiště je 4,0 m.
- Příčný sklon vozovky bude jednostranný 2,0 %, příčný sklon nástupiště rovněž jednostranný 2,0-2,5 %.
- Nástupiště budou ohraničena betonovými obrubníky a budou na nich umístěny přístřešky (viz. SO 702).
- V místech přechodů budou bezbariérové úpravy.
- Konstrukce vozovky bude následující:

### Autobusová stání

• žulová dlažba	120 mm
• ukládací vrstva	40 mm
• kamenivo zpev. cementem KSC I	210 mm
• štěrkořť ŠD	200 mm
celkem	570 mm

### Komunikace – viz. SO 101

• asfaltový beton ABS I	40 mm
• spoj. postřik asfalt. emulzí 0,2 kg/m <sup>2</sup>	
• asf. beton hrubý ABH I	60 mm
• spoj. postřik asfalt. emulzí 0,2 kg/m <sup>2</sup>	
• obalované kamenivo OK I	50 mm
• štěrk částečně vyplněný cem. maltou ŠCM	170 mm
• štěrkořť ŠD	250 mm
celkem	570 mm

při únosnosti pláň 45 MPa.

### Nástupiště

• zámková dlažba	60 mm
• ukládací vrstva	40 mm
• štěrkořť ŠD	150 mm
celkem	250 mm

při únosnosti pláň 30 MPa.

- Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované se spadištěm a přípojkami PVC DN 200mm

- Plocha vozovek je 1431,0 m<sup>2</sup>, autobusových stání 476 m<sup>2</sup> a nástupišť 487,0 m<sup>2</sup>.

### **SO 106 Parkoviště**

- Parkoviště pro 31 osobních aut.
- Je navržen jednostranný podélný sklon 2,5 %
- Parkoviště bude mít šířku 32,4 m a bude ohraničeno betonovými obrubníky.
- Na parkovišti budou vytvořena 2 místa pro postižené osoby.
- Parkoviště bude odvodněno do dešťové kanalizace.
- Konstrukce bude následující:

#### Vozovka

• asfaltový beton ABS II		50 mm
• obalované kamenivo OKS I		70 mm
• kamenivo zpev. cementem KSC I		120 mm
• štěrkodrt' ŠD		150 mm
celkem		390 mm

při únosnosti pláň 45 MPa.

- Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované se spadištěm a přípojkami PVC DN 200mm
- Plocha parkoviště je 770 m<sup>2</sup>.

Vybudování parkoviště u terminálu je závislé na postavení podzemní retenční nádrže v prostoru tohoto parkoviště. Jeho realizaci zajišťuje VaK Havlíčkův Brod.

### **SO 107 Dopravně inženýrská opatření**

Tento objekt bude řešit provizorní dopravní opatření při výstavbě okružní křižovatky, a úprav ulic Buttulova, Za Vlasárnou, Na Hlavaticích, Lazební, ulice Hromádky z Jistebnice a Majora Fomina

### **SO 301 Kanalizace dešťová**

Řeší odvodnění všech zpevněných ploch do dešťové stoky. Dešťová kanalizace je navržena z potrubí PVC DN 300mm o celkové délce 105+30=135m. Potrubí bude zaústěno do stávající kanalizační sítě.

## SO 311 Vodovod

Tento objekt řeší přeložku stávajících vodovodních řádů, procházejících pod navrženou komunikací, novou vodovodní přípojkou.

Nutné přeložky vodovodních řádů o celkové délce 65+75=140m z potrubí PVC DN 80mm. Součástí je zrušení stávající vodovodní přípojky z požární nádrže a zkrácení přípojky k objektu

U plochy parkoviště je navržen nadzemní hydrant a k němu je navržena nová přípojka z DN 80mm délky 40m

Výpravní budova je připojena přípojkou PE DN5/4' délky 24,0m

## SO 401 Přeložka distribučních vedení ČEZ

### SO 401.1 Přeložky kabelů vn

#### **Popis stávajícího stavu:**

V prostoru výstavby kruhové křižovatky se nachází kabelové vedení vn 35 kV provedené kabelem ANKOYPV 3x120 mm<sup>2</sup>. Trasa vedení je situována z rozvodny vn ulicí Oboleckou, přes křižovatku komunikací pokračuje ulicí Za Vlasárnou a končí trafostanicí TS 372 Chotěboř interiér I.

#### **Zdůvodnění:**

V prostoru křižovatky ulic Obolecká a Za Vlasárnou bude vybudován nový kruhový objezd. Kabelové vedení vn prochází místem, kde bude umístěna nová kruhová křižovatka. Z tohoto důvodu je nutné provést přeložení kabelů vn.

#### **Popis navrženého řešení:**

Přeložení kabelu 35 kV začne v ulici Obolecká ve vzdálenosti přibližně 25 m před navrženým přechodem pro chodce ve směru příjezdu ke kruhové křižovatce. V těchto místech se nachází na stávajícím kabelu spojka. Před místem spojky bude stávající kabel ANKOYPV 3x120 mm<sup>2</sup> přerušen a naspojován přechodovou spojkou na tři jednožilové kabely 35-AXEKVCE 1x120/16mm<sup>2</sup>. Trasa překládaného kabelu povede k místu navrženého přechodu pro chodce v trase původní. V místě přechodu pro chodce bude kabel křížit ulici Oboleckou a povede k ulici Za Vlasárnou, kde bude naspojován přechodovou spojkou na stávající kabel ANKOYPV 3x120 mm<sup>2</sup>. Délka trasy překládaného vedení je 55m. Kabel bude uložen v chodníku a ve volném terénu v betonových žlabech. V místě křížení komunikace bude kabel uložen v trubce. Hloubka uložení kabelu je 1m.

#### **Rozvodná síť: 3 AC 50Hz 35 kV / TN – IT**

Ochrana před nebezpečným dotykem živých a neživých částí podle PNE 33 0000-1:

Živých částí: kryty nebo přepážkami čl. 3.2.2.3, izolací čl. 3.2.2.4

Neživých částí: zemněním s rychlým vypnutím v sítích IT(r) ve kterých není střed přímo uzemněn čl. 3.4.3.3.

## SO 401.2 Přeložky kabelů nn

### **Popis stávajícího stavu:**

V prostoru výstavby kruhové křižovatky se nacházejí čtyři kabelová vedení nn.

Kabelové vedení nn provedené kabelem AYKY 3x120+70 mm<sup>2</sup>. Trasa vedení je situována z rozpojovací skříně SR4 v ulici Obolecká, přes křižovatku komunikací pokračuje do ulice Za Vlasárnou.

Kabelové vedení nn provedené kabelem AYKY 3x95+70 mm<sup>2</sup>. Trasa vedení je situována z rozpojovací skříně SR4 v ulici Obolecká, přes křižovatku komunikací pokračuje do ulice Buttulova, kde končí v rozpojovací skříně SR5.

Dvojité kabelové vedení nn provedené dvěma kabely AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup>. Trasa vedení je situována z trafostanice TR289 Chotěboř Fominova, přes křižovatku komunikací pokračuje do ulice Buttulova, kde končí v rozpojovací skříně SR5.

Dvojité kabelové vedení nn provedené dvěma kabely AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup> z rozpojovací skříně SR5 v ulici Buttulova které pokračuje dál krajem této ulice a bude po vybudování kruhové křižovatky křížit novou trasu komunikace v místě napojení ulice Buttulova na kruhový objezd.

### **Zdůvodnění:**

V prostoru křižovatky ulic Obolecká a Za Vlasárnou bude vybudován nový kruhový objezd. Místem, kde bude umístěna nová kruhová křižovatka, procházejí čtyři kabelová vedení nn. Z tohoto důvodu je nutné provést přeložení těchto kabelů nn.

### **Popis navrženého řešení:**

Přeložka kabelového vedení nn z rozpojovací skříně SR4 v ulici Obolecká do ulice Za Vlasárnou bude provedena kabelem AYKY 3x120+70 mm<sup>2</sup>. Trasa vedení začne v rozpojovací skříně SR4 v ulici Obolecká a bude pokračovat ve směru příjezdu ke kruhové křižovatce k místu navrženého přechodu pro chodce v trase původní. V místě přechodu pro chodce bude kabel křížit ulici Oboleckou a povede k ulici Za Vlasárnou, kde bude naspojován, na stávající kabel AYKY 3x120+70 mm<sup>2</sup>. Délka překládaného úseku je 50m.

Přeložka kabelového vedení nn z rozpojovací skříně SR4 v ulici Obolecká do rozpojovací skříně SR5 v ulici Buttulova bude provedena v celé délce trasy kabelem AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup>. Trasa přeložky povede kolem kruhového objezdu přes ulici Na Hlavaticích, novou komunikací k ulici Fominova do kabelové skříně SR5 v ulici Buttulova. Stávající kabelová skříně SR5 bude nahrazena novou kabelovou skříní stejné velikosti umístěnou v plastovém pilíři. Délka překládaného úseku je 130m.

Přeložka dvojitého kabelového vedení nn z trafostanice TR289 Chotěboř Fominova do kabelové skříně SR5 v ulici Buttulova bude provedena v úseku dlouhém 35m před rozpojovací skříně SR5. V těchto místech nemá stávající kabel dostatečnou hloubku uložení. Ve vzdálenosti 35m před kabelovou skříně SR5 budou oba kabely přerušeny a naspojovány na nové kabely AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup>. Překládaný úsek vede souběžně s výše jmenovaným překládaným kabelem do skříně SR5.

Přeložka dvojitého kabelového vedení nn provedeného dvěma kabely AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup> z rozpojovací skříně SR5 v ulici Buttulova měrem dále do ulice Buttulova bude provedena v úseku dlouhém 55m od skříně SR5. Přeložka bude provedena dvěma kabely AYKY 3x240+120 mm<sup>2</sup>. Přeložka začíná ve skříni SR5 a ve vzdálenosti cca 55m od této skříně budou oba kabely naspojovány na kabely stávající.

**Rozvodná síť:** 3 PEN AC 50Hz 230/400V/TN–C

Ochrana před nebezpečným dotykem živých a neživých částí podle PNE 33 0000-1:

živých částí podle čl.3.2.2.4 - izolací

čl.3.2.2.1. - polohou

čl.3.2.2.3 - krytím nebo překážkami

neživých částí podle čl. 3.3.2.7- samočinným odpojením od zdroje

nadproudovými jistícími prvky

čl.3.3.2.1 – polohou

čl. 3.3.2.1 – izolací

### SO 401.3 Přeložky venkovního vedení nn

#### **Popis stávajícího stavu:**

V místě vjezdu na parkoviště v ulici Hromádky z Jistebnice se nachází betonový sloup umístěný v místě navržené komunikace. Umístění dalších částí venkovního vedení nn se nachází mimo komunikaci.

#### **Zdůvodnění:**

Betonový sloup umístěný v místě vjezdu na parkoviště v ulici Hromádky z Jistebnice se nachází v navržené trase nové komunikace. Tento sloup je třeba přeložit mimo komunikaci.

#### **Demontáže:**

Bude provedena demontáž jednoho betonového sloupu v ulici Hromádky z Jistebnice, dvojitého venkovního vedení nn v polích po obou stranách demontovaného sloupu a v dalších dvou polích směrem do ulice V Drážkách. Délka trasy demontovaného vedení je 95m. Demontována bude jedna přípojka z demontovaného sloupu provedená závěsným kabelem v délce 17m.

#### **Popis navrženého řešení:**

Stávající betonový sloup J9/3 umístěný v trase navržené nové komunikace bude demontován a ve vzdálenosti 3m od původního sloupu bude umístěn nový betonový sloup J9/6. Z důvodu demontáže stávajícího sloupu bude demontováno i dvojité venkovního vedení nn provedené vodiči AIFe 4x70 v polích po obou stranách demontovaného sloupu a jednoduché vedení v dalších dvou polích směrem do ulice V Drážkách. Délka trasy demontovaného vedení je 95m. Demontována bude jedna přípojka z demontovaného sloupu provedená závěsným kabelem v délce 17m. V trase od dvojitého betonového sloupu v ulici Hromádky z Jistebnice přes nový sloup na stávající betonový sloup u křižovatky ulic Hromádky

z Jistebnice a V Drážkách bude namontováno nové venkovní vedení provedené vodičem AES 4x70 mm<sup>2</sup>. Ve stejné trase bude namontováno ještě druhé vedení provedené vodičem AES 4x70 mm<sup>2</sup>, které bude pokračovat přes další stávající betonový sloup na stávající koncový betonový sloup v ulici V Drážkách. Tím bude nahrazeno původní demontované venkovní vedení. Z nového betonového sloupu bude realizována nová přípojka provedená závěsným kabelem AYKY 4x16 mm<sup>2</sup> na dva stávající objekty na druhé straně komunikace. Tato přípojka nahradí přípojku demontovanou z důvodu přeložení betonového sloupu.

**Rozvodná síť:** 3 PEN AC 50Hz 230/400V/TN–C

Ochrana před nebezpečným dotykem živých a neživých částí podle PNE 33 0000-1:

živých částí podle čl.3.2.2.4 - izolací

čl.3.2.2.1. - polohou

čl.3.2.2.3 - krytím nebo překážkami

neživých částí podle čl. 3.3.2.7- samočinným odpojením od zdroje nadproudovými jisticími prvky

čl.3.3.2.1 – polohou

čl. 3.3.2.1 – izolací

## SO 402 Veřejné osvětlení

### 1. Rozvodná soustava.

Napájení světelných bodů: VO1+PEN 230/400 V AC, 50Hz, TN-C

### 1.2. Energetická rozvaha

Nově instalovaný příkon 5,5kW soudobost 1,0 cosφ = 0,83

Jištění v rozvodnici RVO.

### 1.3. Ochrana před úrazem el. Proudem ČSN 33 2000-4-41

Ochrana živých částí: (při běžném provozu)

Soustava TN-C: Izolací ( ČSN 33 2000-4-41 čl.412.1)

Krytím ( ČSN 33 2000-4-41 čl.412.2 )

Ochrana neživých částí : ( při poruše)

Soustava TN-C: samočinným odpojením od zdroje (ČSN 33 2000-4-41 čl.413.1)

Ochrana živých a neživých částí: (při běžném provozu a při poruše)

Soustava IT-SELV: není uvažováno

### 1.4. Zemnicí systém, hlavní pospojování, doplňková ochrana pospojováním

#### 2.4.1 Zemnicí systém



Vodivé části konstrukcí (stožáry) budou vzájemně spojeny ocelovým pozinkovaným páskem FeZn 30x4 mm, uloženým mezi stožáry, pod napájecím kabelem. Jednotlivé stožáry budou k zemnicímu pásku připojeny svorkami SZ. Hodnota zemního odporu nesmí přesáhnout 2 Ω.

K zemnicímu systému budou připojeny následující vodivé části:

- ochranný vodič
- uzemňovací přívod
- vodivé konstrukce (stožáry)
- přípojnice PEN v hlavním rozvaděči

2.Světelné body:

Světelný bod 9 : 4 x 100 W / výška stožáru 9 m

Světelné body 1,2,3,4,6,7,11,12,22,23,27,28 : světelný komplet pro osv. přechodu pro chodce Excentric – 1 x 250 W / výška 5 m

Světelné body 5,8,10,13,20,21,26,29 : 1 x 150 W / výška 9 m

Světelné body 24,25 : 2 x 150 W / výška 9 m

Světelné body 14,15,16,17,18,19 : 1 x 50 W / výška 4,5 m

### **SO 403 Přeložka sdělovacích kabelů**

#### Základní údaje

Projekt řeší přeložku vedení Telefónica O2 Czech Republic, a.s. v obci Chotěboř.

#### Technické řešení a popis

V souvislosti s výstavbou autobusového terminálu v Chotěboři bude provedena přeložka kabelového vedení Telefónica O2 Czech Republic, a.s.

#### ÚSEK A – B

V bodech „A“ a „B“ budou stávající vedení přerušena. Nová vedení budou uložena do nové trasy a v bodech „A“ a „B“ naspojována na stávající vedení. Nová trasa bude vedena budoucím chodníkem a zeleným prostranstvím. Pod komunikacemi budou vedení uložena do PVC chrániček.

#### ÚSEK C – D

V bodech „C“ a „D“ budou stávající vedení přerušena. Nová vedení budou uložena do nové trasy a v bodech „C“ a „D“ naspojována na stávající

vedení. Nová trasa bude vedena budoucím chodníkem a zeleným prostranstvím. Pod komunikacemi budou vedení uložena do PVC chrániček.

#### ÚSEK E – F

Mezi body „E“ a „F“ budou stávající vedení šetrně ručně odkopána a bez jeho přerušení a pod komunikací ochráněna půlenými chráničkami.

Po ukončené montáži bude provedeno kompletní stejnosměrné a střídavé měření. Celá trasa bude geodeticky zaměřena.

#### Zemní práce

Před zahájením zemních prací bude provedeno vytýčení veškerých podzemních inženýrských sítí. V případě křížení s jinými podzemními inženýrskými sítěmi budou provedeny ručně kopané sondy.

Vyjádření o existenci ostatních inž. sítí si samostatně zajišťuje investor akce. Zemní práce budou prováděny takovým způsobem, aby byla zkrácena na minimum doba, po kterou bude výkop otevřen. Výkopek bude použit k opětovnému zásypu výkopu, ornice a podloží bude odděleno.

V místech, kde trasa výkopu příp. kříží trasy chodců, budou přes otevřený výkop umístěny přechodové lávky. Trasa výkopu bude ohraničena po celou dobu výstavby červenobílou výstražnou páskou a v době snížené viditelnosti bude výkop označen výstražným světlem.

Kabely budou ukládány vedle sebe do kabelového lože z jemného písku s krytím podle ČSN pro podzemní sdělovací vedení. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie (nová) s nápisem Telefonica. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi bude kabel uložen do bet. žlabů TK1.

Nejmenší dovolené krytí kabelů: komunikace – 0,9m (DOK – 1,2m), volný terén v obci - 0,6m (DOK – 1,0m), chodník - 0,4m (DOK – 0,5m).

Pokládka kabelů bude provedena v souladu s normou ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení a ČSN 73 3050 - Zemní práce.

Realizace musí být v dostatečném předstihu projednána s příslušnými pracovníky Telefonica O2 Czech Republic, a.s. jako majitele a provozovatele zemního a nadzemního vedení .

Při provádění veškerých prací je nutné dodržovat Zákon o elektronických komunikacích č.127/2005 Sb. Při výstavbě je třeba respektovat vyjádření dotčených organizací – viz. stavební část projektové dokumentace, podmínky stavebního povolení a řídit se příslušnými technickými předpisy a normami, které mají vztah k tomuto typu výstavby. Zvláště pak ČSN 33 2000-4-41, ČSN 73 6005, 73 3050 a předpisy českého úřadu bezpečnosti práce a českého báňského úřadu o bezpečnosti práce – vyhláška č.324/1990 Sb..

## **SO 501 Přeložka plynovodu NTL**

Stavba silnice II/345 si vyžádá přeložku NTL plynovodu v tomto rozsahu:

NTL plynovod DN 200mm 56m

NTL plynovod DN 150mm 18m

NTL plynovod PE DN 90mm 106m

## **SO 701 Výpravní budova**

Objekt je klasické konstrukce, jednopodlažní o půdorysných rozměrech cca 16,50 x 8,00 m, světlé výšce 3,0 m a celkové výšce 6,10 m.

Založení objektu je na základových pasech z prostého betonu betonovaných do výkopu. Svislé obvodové konstrukce jsou navrženy z keramických bloků tl. 400 mm, nadpraží okenních a dveřních otvorů z keramických typových překladů. Vnitřní dělicí příčky jsou navrženy z keramických příčkovek. Zastřešení objektu je dřevěnými sbíjenými vazníky s laťováním na kontra latě a krytinou z pálených tašek. Stropní konstrukce je navržena z podhledových minerálních kazet na nosné konstrukci z plech. profilů. Podlahová konstrukce je betonová s nášlapnou vrstvou z keramické slinuté dlažby. Vnitřní omítky jsou vápenné štukové, na sanitárních zařízeních je navržen keramický obklad výšky 2,0 m. Vnější omítky jsou stěrkové jemnozrnné, vstupní část a sokl jsou opatřeny keramickým páskovým obkladem. Okenní konstrukce a vstupní dveře jsou navrženy z PVC profilů se zasklením dvojsklem. Vytápění bude řešeno v dalším stupni PD, počítá se s elektrickým nebo plynovým vytápěním.

## **SO 702 Přístřešky**

U každého zastávkového stání bude navržen přístřešek z kaleného skla rozměrů 4,0x1,8m.

## **SO 801 Vegetační úpravy**

Objekt řeší osázení zemního tělesa ve vhodných místech. Vegetační úpravy budou detailně řešeny podle projektu dle TKP13 A TP 99. Budou použity vhodné dřeviny v souladu s okolní zástavbou a jejich účelem bude nenásilné začlenění silničního tělesa do krajiny, k zabránění vodní a větrné erozi svahů, ke snížení únavy řidičů a zlepšení biologických poměrů v okolí silniční komunikace.

Pro výsadbu dřevin platí zásady uvedené v ČSN 73 6101, dle nichž musí být dodrženy minimální příčné vzdálenosti od koruny silniční komunikace, která bude u keřů 2,0 a u stromů 4,5 m. Výsadba se nebude provádět na vnitřní straně směrových oblouků tam, kde by stromy a keře zasahovaly do bočního rozhledu a zhoršovaly možnost předjíždění. Dále výsadba nebude prováděna tam, kde by byla snížena viditelnost dopravního značení, nad podzemní vedení a v blízkosti mostů. Nedoporučuje se výsadba ovocných stromů.

Veškeré plochy zemního tělesa budou ohumusovány vrstvou ornice podorničí tl.100mm a osety travní směsí nízkorostoucích trav.

Plocha vegetačních úprav 2800,00 m<sup>2</sup>

**Bude rovněž vypracován projekt sadových úprav autobusového terminálu.**

### **SO 802 Rekultivace zbytkových ploch**

Opuštěné části stávajících silnic budou rekultivovány po odstranění živičných vrstev. Na zásyp vhodnou zeminou do úrovně okolního terénu bude použita ornice ze stavby. Vzhledem k tomu, že se převážně jedná o malé plochy, neuvažuje se s biologickou rekultivací, ale pouze s dostatečným doplněním živin. Živičné vrstvy v místech napojení budou odfrézovány a materiál uložen na skládku, odkud bude použit pro méně zatížené komunikace.

Plocha rekultivace: 140,0 m<sup>2</sup>

## **2. stavba**

### **SO 111 Nástupní chodníky**

Objekt řeší úpravu nebo vybudování nových nástupních chodníků v místě zastávek MHD. Úprava jednotlivých nástupních chodníků je patrná z příložené výkresové dokumentace. Tam, kde jsou obrubníky i chodníky v dobrém stavu, budou osazeny pouze označníky.

V místech stávajících chodníků se špatnými obrubami nebo s nedostatečnou výškou nástupní hrany nad vozovkou, budou osazeny obrubníky nosné a bude proveden nový chodník v minimálním rozsahu.

V úsecích bez obrub a chodníků budou vybudovány nástupní chodníky a osazeny označníky.

- Konstrukce chodníků bude následující:

- betonová zámková dlažba	60 mm
- lože z drti 2-5 mm	40 mm
- štěrkodrt' ŠD	<u>150 mm</u>
celkem	250 mm
- Šířka stávajících chodníků bez změny.
- Šířka nových chodníků 2,0 m, příčný sklon jednostranný 2,5 %.
- Plocha nových chodníků je 427,0 m<sup>2</sup>.

### **SO 711 Přístřešky**

- V 1. fázi se předpokládá zkušební provoz bez umístění přístřešků
- Po určení definitivních zastávek budou u vhodných nástupních ploch umístěny přístřešky z ocelových profilů a polykarbonátů.
- Předpokládaná velikost jednoho přístřešku je 7,2 m.
- Typ přístřešků bude řešen v dalším stupni projektu.

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

Přesný termín zahájení a dokončení stavby není prozatím vyjasněn, bude záležet především na postupu při výkupu pozemků a finančních prostředcích, předpokládá se realizace celé stavby najednou.

Zahájení stavby: 2010

Dokončení stavby: 2010

### **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Mezi dotčené územně samosprávné celky obecně patří kraje a obce v samostatné působnosti. Jako dotčené územně samosprávné celky lze vymezit jednak ty, na jejichž území má být záměr realizován, jednak ty, jejichž území může být významně zasaženo předpokládanými vlivy záměru.

S ohledem na vyhodnocení dosahů vlivů záměru, uvedené v následujících příslušných kapitolách oznámení, je možno jako dotčené územně samosprávné celky stanovit následující:

Obec: Chotěboř

Kraj: Vysočina

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

- § 9 odst.1 zák. č. 334/1992 Sb. - souhlas s odnětím ze ZPF – orgán ochrany ZPF – MÚ Chotěboř
- Územní a stavební rozhodnutí dle zák. č. 183/2006 Sb., MÚ Chotěboř, stavební úřad
- Stavební povolení pro stavební objekty komunikací – MÚ Chotěboř, odbor dopravy
- Stavební povolení pro vodohospodářské objekty - MÚ Chotěboř, odbor životního prostředí
- § 8 odst.1 zák. 114/1992 Sb. - povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les – MÚ Chotěboř, odbor životního prostředí

## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1. Půda

Výstavba bude realizována na pozemcích v k.ú. Chotěboř . Dotčeny budou následující pozemky:

Katastrální území: Chotěboř

Pozn: KN - katastr nemovitostí, PK - pozemkový katastr

Poř. číslo	Číslo		Majitel Adresa	RČ/IČO	Výměra (m <sup>2</sup> )	Kultura	BPEJ	Zábor dle KN (m <sup>2</sup> )		Pozn.
	dle KN	LV						Trvalý	Dočasný	
1b	4683/1	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		2923	ost.plocha		176	250	Bez výkupu SO 311, 401, 402, 403, 501
2b	261/90	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		385	ost.plocha		258	-	Bez výkupu SO 311, 401, 402, 403, 501
3b	261/5	204	Jan Dobrzenský Riegrova 1, Chotěboř		3825	ovoc.sad	73214	341	-	SO 311, 401, 402, 403
4b	4403/4	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		336	ost.plocha		275	-	Bez výkupu SO 311, 402, 403
5b	261/3	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		1719	ost.plocha		76	-	Bez výkupu
6b			neobsazeno							
7b			neobsazeno							
8b	260	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		1634	ost.plocha		620	-	Bez výkupu SO 311, 402, 501
9b	309	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř		573	zast.plocha		181	-	Bez výkupu SO 311, 401, 402, 403,

Oznámení podle § 6 a Přílohy č. 3 z.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP  
 „Městská hromadná doprava vč. autobusového terminálu , Chotěboř“

										501
10b	310	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	150	zahrada	75011	29	-		Bez výkupu SO 311, 401, 402, 403, 501
11b	312	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	55	ost.plocha		9	-		Bez výkupu
12b	4405	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	3260	ost.plocha		943	-		Bez výkupu SO 311, 401, 402, 403, 501
13b	348/1	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	1022	ost.plocha		472	-		Bez výkupu SO 401, 402, 501
14b	349/1	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	1995	zahrada	75011	5	-		Bez výkupu
15b	259	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	121	zahrada	72944	121	-		Bez výkupu SO 402, 501

16b			neobsazeno							
17b			neobsazeno							
18b	4406	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	1771	ost.plocha		201	-		Bez výkupu SO 311, 402
19b	4411	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	1130	ost.plocha		921	-		Bez výkupu SO 301, 311, 402
20b	354	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	6525	ost.plocha		5292	-		Bez výkupu SO 301, 311, 402
21b	352/1	2656	ČR - Ministerstvo vnitra Nad Štolou 936/3, Praha	1300	ost.plocha		79	-		SO 402
22b	4410/1	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	81	ost.plocha		27	-		Bez výkupu
23b	367/1	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	81	zahrada	72954	14	-		Bez výkupu SO 402

Oznámení podle § 6 a Přílohy č. 3 z.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP  
 „Městská hromadná doprava vč. autobusového terminálu , Chotěboř“

24b	368	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	207	ost.plocha		73	-		Bez výkupu SO 402
25b	369	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	101	zast.plocha		8	-		Bez výkupu
26b	4412	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	1012	ost.plocha		212	61		Bez výkupu SO 402
27b	353	10001	Město Chotěboř Trčků z Lípy 69, Chotěboř	858	ost.plocha		353	-		Bez výkupu SO 401, 402, 403
30b	462	1037	SJM Pavlas Pavel a Jiřina Hromádky z Jistebnice 218, Chotěboř	182	zast.plocha		-	27		SO 401

Převážná většina dotčených pozemků je na ostatní ploše, pouze malá plocha bude vyjmuta ze ZPF:

- z kultury zahrada: 169 m<sup>2</sup>
- z kultury ovocný sad: 341 m<sup>2</sup>

Pro realizaci záměru bude požádán příslušný orgán státní správy o vynětí ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění .

Základním ukazatelem hodnocení kvality půd jsou bonitní půdně ekologické jednotky (BPEJ) upřesňující jejich pedologickou charakteristiku. Plochu řešeného území zaujímá: **72944, 72954, 73214, 75011.**

Klimatický region: 7 – MT 4 – mírně teplý, vlhký, suma teplot nad 10 °C 2200 – 2400, průměrná roční teplota 6 -7 °C, průměrný roční úhrn srážek 650-750 mm, pravděpodobnost suchých vegetačních období 5 - 15, vláhová jistota > 10.

Třída ochrany půdy:

72944	V.
72954	V.
73214	IV.



Sejmutá ornice bude deponována v prostoru staveniště na vhodném místě k tomu určeném a zpětně využita. Deponie zeminy bude řešena s příslušným orgánem státní správy podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu,

Přebytek výkopku bude odvezen na další využití, případně na určenou skládku.

#### Les, lesní půda, PUPFL

Lesní pozemky nebudou záměrem dotčeny.

### **B. II.1.2 Ochranná pásma**

Stavba se nedotkne ochranných pásem kulturních památek ani chráněných území.

**Silniční ochranné pásmo** stanoví zákon č. 13/1997 Sb. mimo souvisle zastavěná území a rozumí se jím prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdniho pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdniho pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I.
- 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdniho pásu silnice II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

**Ochranné pásmo venkovního elektrického vedení** je dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

u venkovního vedení se jedná o souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

1 kV až 35 kV - vodiče bez izolace	7 m
1 kV až 35 kV - vodiče s izolací	2 m
1 kV až 35 kV - závěs. kabelové vedení	1 m
35 kV až 110 kV	12 m
110 kV až 220 kV	15 m
220 kV až 400 kV	20 m
nad 400 kV	30 m
závěsné kabelové vedení 110 kV	2 m
zařízení vlastní telekom. sítě držitele licence	1 m

u podzemního vedení:

- do 110 kV 1 m od krajního kabelu oboustranně
- nad 110 kV 3 m od krajního kabelu oboustranně

u elektrických stanic:

- u venkovních elektr. stanic s napětím větším než 52 kV v budovách - 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí - 7 m,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí - 2 m,
- u vestavěných elektrických stanic - 1 m od obestavění

u výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranná pásma plynárenských zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce - 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu.

Ochranná pásma teplotních zařízení - dáno zákonem č. 458/2000 Sb.

- u zařízení na výrobu či rozvod tepla - 2,5 m od zařízení
- u výměňkových stanic - 2,5 m od půdorysu

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok - dáno zákonem č. 274/2001 Sb.

- ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu
- a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5m,
- b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5 m

## **B.II.2. Odběr a spotřeba vody**

### Období výstavby

V období výstavby záměru bude spotřeba vody minimální. Bude se zejména jednat o spotřebu užitkové vody pro stavební práce (postřiky tuhnutí betonu, postřiky proti prašnosti, čištění stavebních strojů a automobilů před výjezdem na okolní komunikace).

V období výstavby bude dále potřeba voda pro pracovníky stavby (pitná, pro sociální zařízení staveniště). Pro potřeby zařízení staveniště a zaměstnanců prováděcí firmy je uvažováno přistavení mobilního zásobníku vody nebo s vodou balenou. Předpokládaná potřeba vody v období výstavby

pro sociální účely je stanovena vyhláškou č. 428/2001 Sb. – přílohou č. 12 Směrná čísla roční potřeby vody. Odhadovaná spotřeba vody je 1,5m<sup>3</sup>/den.

### Období provozu

V rámci stavby bude provedena přeložka stávajících vodovodních řádů, procházejících pod navrženou komunikací novou vodovodní přípojkou.

Nutné přeložky vodovodních řádů budou o celkové délce 65+75=140m z potrubí PVC DN 80mm. Součástí je zrušení stávající vodovodní přípojky z požární nádrže (požární nádrž bude zrušena) a zkrácení přípojky k objektu.

U plochy parkoviště je navržen nadzemní hydrant a k němu je navržena nová přípojka z DN 80mm délky 40 m.

Výpravní budova je připojena přípojkou PE DN5/4' délky 24,0m.

Následující spotřeba vody byla provedena dle přílohy č. 12 vyhlášky 428/01 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/01 o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu. Celková spotřeba vody pro provoz je odhadována na 400 m<sup>3</sup>/rok. Spotřeba požární vody bude upřesněna v rámci další projektové přípravy záměru.

Pro provoz záměru bude zapotřebí i menší množství vody z důvodu potřeby zavlažování ozelenění a případného kropení komunikace.

## **B. II.3. Surovinové a energetické zdroje**

### B.II.3.a) Spotřeba surovin

Stavební materiál se uvažuje jako obvyklý pro stavby tohoto charakteru.

Předpokládá se využití těchto materiálů a surovin:

- materiál pro konstrukce vozovek a chodníků - kamenivo, šterky a šterkopísky – dodavatel – těžebna
- živičné směsi pro kryt zpevněných ploch a vozovky  
Zdrojem bude obalovna živičných směsí dodavatelské organizace. Obalovna do 15 km.
- betony do základových konstrukcí a na vodorovné konstrukce  
Betonárka do 5 km.
- betonové dlažby, keramické výrobky, železo pro armatury, krytina, plastové a kovové výrobky, výrobky ze skla  
Zdrojem bude dodavatelský systém vybraného dodavatele a toto je mimo území města.

- betonové prefabrikáty  
Zdrojem bude autorizovaná výrobní prefabrikátů – 15 km.

- ocelové nosné konstrukce  
Zdroj bude dle možností hlavního dodavatele.

Veškeré hlavní objemové suroviny jsou v blízkosti

Jedná se o obchodní výrobky ze zdrojů mimo řešené území.  
Upřesnění množství a přesné určení zdrojů těchto surovin bude provedeno v dalším stupni projektové přípravy.

#### B.II.3.b) Spotřeba elektrická energie

##### Období výstavby

Potřeba elektrické energie v souvislosti s výstavbou komunikace bude souviset se zabezpečením stavebních prací. Tato potřeba nevyžaduje výstavbu nových sítí nebo zvýšení stávajících příkonů.

Tato elektřina bude využita především pro zajištění technického zázemí stavby a provozu strojní mechanizace. Zajištění dodávky elektřiny bude podrobněji řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

##### Období provozu

Navrhovaná stavba bude vyžadovat ke svému provozu elektrickou energii pro veřejné osvětlení a provoz výpravní budovy.

Pro připojení nové výpravní budovy u autobusového nádraží bude vybudována nová el. přípojka.

#### B.II.3.c) Spotřeba plynu

Způsob vytápění budovy bude upřesněn v dalším stupni PD. Uvažuje se s vytápěním plynovým nebo elektrickým.

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

##### Období výstavby

Realizace stavby bude znamenat řešení dopravního napojení jednotlivých částí stavby. Vlastní stavba vyžaduje dopravu stavebního materiálu. Přístup na staveniště bude řešen ze stávající silniční sítě, tj. ze stávajících navazujících komunikací.

Dopravní náročnost přepravy vstupních i odvážených materiálů bude odpovídat požadavkům na zabezpečení stavby uvedeného rozsahu v území. Bude zpracován podrobný plán organizace výstavby s ohledem na dopravní

zabezpečení stavby. Doprava stavby bude přímo navazovat na stávající dopravní obslužnost území. Může znamenat významný negativní vliv, pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení současné bezpečné průjezdnosti zájmovým územím.

Provoz na dotčených komunikacích stavbou bude v důsledku výstavby silnice ovlivněn, což bude nutné řešit podrobně v projektu organizace výstavby zabezpečujícím řešením souladu provozu v dopravní síti se stavebními pracemi.

Vlastní realizace terminálu bude probíhat bez omezení ostatní dopravy. To bude pouze při budování okružní křižovatky a napojení na stávající ulice.

### **Etapa provozu**

Záměr v zásadě negeneruje novou dopravu na komunikačním systému, protože autobusová doprava po komunikacích města je provozována a provozována i zůstane. Jedná se pouze o přemístění stávajícího nevyhovujícího autobusového nádraží do nové lokality s tím, že směrově i kapacitně zůstane autobusová doprava zachována. Dle podkladů je v současnosti na náměstí ( stávající autobusové nádraží) šest stání pro autobusy a na každé je uvažováno deset linkových spojů, což představuje cca 60autobusů za den.

Ve výpočtu hlukové zátěže se předpokládá kromě místní dopravy, celkem sto autobusů za den. Tento předpoklad je o téměř 60% nadhodnocen proti stávajícímu stavu.

Městská hromadná doprava bude realizována jedním malým autobusem pro cca 20 osob pro celé město, to znamená dodávkovým vozidlem. Předpokládaná intenzita provozu je max. 2x za hodinu na každé zastávce v době od 6<sup>00</sup> - 20<sup>00</sup> hodin, tj. 28 pohybů za den.

## **B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH**

### **B.III.1. Ovzduší**

#### Období výstavby

#### **Hlavní bodové zdroje znečišťování ovzduší**

Při realizaci stavby se nepředpokládá vznik žádného bodového zdroje znečištění ovzduší.

#### **Hlavní plošné a liniové zdroje znečišťování ovzduší**

Liniovým i plošným zdrojem znečišťování ovzduší v průběhu stavby záměru v předmětném území bude hlavně zvýšení prašnosti a dále exhalace z vozidel podílejících se nějakým způsobem na realizaci záměru (provoz stavebních strojů, nákladních vozidel a dalších mechanismů). Úroveň znečištění v etapě výstavby je pouze dočasného a omezeného charakteru a z hlediska vlivu na životní prostředí ji lze považovat za nevýznamnou.

Výstavba bude probíhat ve venkovním prostředí a bude představovat především přípravu stavby odtěžením ornice, nivelaci terénu, přípravu silničního lože návozem kameniva a jeho hutněním a položení svrchních vrstev komunikace. Během této doby se projeví jako zdroj znečištění odnos zeminy a imise tuhých látek, které budou působit po dobu cca 3 měsíce a emise stavebních a silničních strojů, které se budou pohybovat v prostoru budoucího liniového zdroje podle aktuálního místa provádění stavebních prací. Délka provozu tohoto zdroje znečištění ovzduší je odhadována na max. cca 10 měsíců s tím, že se bude jednat o shluk pracujících strojů s postupným pohybem.

Celková doba výstavby je odhadována na cca 12 měsíců.

#### Období provozu

#### Bodové zdroje znečištění ovzduší

Způsob vytápění bude upřesněn v dalším stupni PD . V případě vytápění zemním plynem by byl kotel malým zdrojem znečišťování ovzduší.

Jiné bodové zdroje znečištění ovzduší v rámci předkládaného záměru nevznikají.

#### Liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší

#### **Použité emisní faktory**

Pro vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži související s dopravou bylo pracováno s emisními faktory pro rok 2009, které jsou komentovány v následující části rozptylové studie. V souladu s novými legislativními opatřeními proto MŽP ČR vydalo jednotné emisní faktory pro motorová vozidla tak, aby bylo možné v rámci ČR provádět vzájemně porovnatelné bilanční výpočty emisí z dopravy či hodnocení vlivu motorových vozidel na

kvalitu ovzduší. Proto byly emisní faktory určeny pomocí programu MEFA v.06. Pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla je určen PC program MEFA v.06 (Mobilní Emisní Faktory, verze 2002). Tento uživatelsky jednoduchý program umožňuje výpočet univerzálních emisních faktorů (g/km – g/km) pro všechny základní kategorie vozidel různých emisních úrovní poháněných jak kapalnými, tak i alternativními plynnými pohonnými hmotami. Program zohledňuje rovněž další zásadní vlivy na hodnotu emisních faktorů – rychlost jízdy, podélný sklon vozovky i stárnutí motorových vozidel. Program MEFA v.02 umožňuje výpočet emisních faktorů pro široké spektrum znečišťujících látek. Zahrnuje jak hlavní složky výfukových plynů, tak i látky rizikové pro lidské zdraví (aromatické a polyaromatické uhlovodíky, aldehydy). Zahrnuty jsou i reaktivní organické sloučeniny, které představují hlavní prekurzory tvorby přízemního ozónu a fotooxidačního smogu (alkeny).

Program MEFA v. 06 byl vytvořen v rámci řešení projektu MŽP ČR VaV/740/3/00 autorským kolektivem pracovníků VŠCHT Praha, ATEM a DINPROJEKT. Použité výpočetní vztahy vycházejí z dostupných informací a reflektují současný stav znalostí o této problematice. Při konstrukci modelu byla zvolena cesta použití již získaných a ověřených emisních dat vozidel z řady testů v zemích EU. Jako výchozí podklad byla využita databáze HBEFA - „Handbook Emission Factors for Road Transport“, která představuje oficiální datový podklad pro výpočet emisí z dopravy ve Spolkové republice Německo a ve Švýcarsku. Získané údaje byly dále doplněny s využitím dalších zahraničních metodik (CORINAIR, COPERT) a zejména výsledků emisních testů charakteristických zástupců vozového parku ČR. Program sice nemůže postihnout emisní charakteristiky jednotlivých vozidel v plné šíři (jedná se zejména o nákladní vozidla, kde je produkce emisí do značné míry ovlivněna celkovou hmotností vozidla), poskytuje však typické průměrné hodnoty odpovídající vozovému parku v České republice a středoevropském regionu. Rovněž v případě organických látek, které nejsou v emisích standardně sledovány, bylo velmi obtížné získat potřebné podklady pro vypracování matematických závislostí modelujících výsledné hodnoty emisních faktorů v závislosti na jízdním režimu, kategorii motorového vozidla a druhu použitého paliva. Na některé z prezentovaných emisních faktorů pro organické sloučeniny (např. benzo(a)pyren, styren, 1,3-butadien) je proto nutné nahlížet jako na kvalifikované odhady. Matematické vztahy pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla budou průběžně zpřesňovány v návaznosti na vývoj stavu poznání v této problematice a následně bude upravován i program pro jejich výpočet.

Ve výpočtu použité emisní faktory jsou pro rok 2009.

Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h)	Emisní faktor (g/km)	
			NOx	Benzen
OA	EURO 4	50	0,1336	0,0020
LNA	EURO 4	50	0,2763	0,0015
TNA	EURO 4	50	1,8323	0.0074
BUS	EURO 4	50	3,7806	0,0101

### Plošné zdroje

Jako plošný zdroj je uvažován prostor autobusového nádraží. Pro výpočet hmotnostního toku emisí z plošného zdroje byl pro volnoběh použit předpoklad :

1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km. Na základě uvedeného předpokladu, při uvažovaném pohybu automobilů, při použití emisních faktorů pro rok 2009 a době volnoběhu 30 sekund lze sumarizovat následující hmotnostní toky emisí ze stávajících plošných zdrojů:

Tab.: Suma emisí z plošného zdroje

	NOx			Benzen		
	g.s <sup>-1</sup>	kg.den <sup>-1</sup>	t. rok <sup>-1</sup>	g.s <sup>-1</sup>	kg.den <sup>-1</sup>	t. rok <sup>-1</sup>
<b>Plošný zdroj</b>	0,005159	0,4584	0,16731	1,345 . 10 <sup>-5</sup>	0,000187	0,068256

### Liniové zdroje

Liniovým zdrojem v rámci této varianty je vyvolaná doprava související s uvažovaným záměrem.

Dle podkladů je v současnosti na náměstí ( stávající autobusové nádraží) šest stání pro autobusy a na každé je uvažováno deset linkových spojů, což představuje cca 60autobusů za den.

(Ve výpočtu hlukové zátěže se předpokládá kromě místní dopravy, celkem sto autobusů za den. Tento předpoklad je o téměř 60% nadhodnocen proti stávajícímu stavu).

Městská hromadná doprava bude realizována jedním malým autobusem pro cca 20 osob pro celé město, to znamená dodávkovým vozidlem. Předpokládaná intenzita provozu je max. 2x za hodinu na každé zastávce v době od 6<sup>00</sup> - 20<sup>00</sup> hodin, tj. 28 pohybů za den.

Celkem je uvažováno max. 228 pohybů za den.

Těmto pohybům odpovídají následující bilance emisí:

	NOx			Benzen		
	g/m.s <sup>-1</sup>	kg/km.den <sup>-1</sup>	t/km. rok <sup>-1</sup>	g/m.s <sup>-1</sup>	kg/km.den <sup>-1</sup>	t/km. rok <sup>-1</sup>
<b>liniový zdroj</b>	1, 59.10 <sup>-5</sup>	0.575118	0.209918	5.09 . 10 <sup>-8</sup>	0.00183	0.00066



## **B.III.2. Odpadní vody**

### Období výstavby

#### Vody technologické

Lze očekávat jen minimální produkci technologických odpadních vod, které budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů, apod. Množství těchto vod je možné odhadnout za běžných podmínek na cca 50 - 70 l/vozidlo.

Dále je možné uvažovat s používáním vody na případné zkrápění vozovek z důvodu omezení prašnosti.

Množství ani kvalitu těchto odpadních vod nelze v současné době specifikovat, bude podrobně řešena v dalších stupních PD stavby.

V průběhu výstavby bude nutno realizovat dostatečná opatření zabraňující případné kontaminaci okolních ploch .

#### Vody splaškové

Splaškové odpadní vody budou vznikat v objektech sociálního zázemí v zařízení staveniště. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude řešen použitím mobilních ekologických WC. Likvidaci odpadů z mobilních WC provede oprávněná firma - bude zajištěno smluvně.

#### Vody dešťové

Odvádění dešťových vod v období výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou nebude speciálně řešeno - budou zasakovány do terénu. Při výstavbě budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy a s vodami bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

### Období provozu

#### **Splaškové odpadní vody**

Bilance splaškových vod vychází z předpokládaných nároků na pitnou vodu a je odhadována na 400 m<sup>3</sup>/rok.

#### **Srážkové vody**

Odvedení srážkových vod řeší dešťová kanalizace. Řeší odvodnění všech zpevněných ploch do dešťové stoky. Dešťová kanalizace je navržena z potrubí PVC DN 300mm o celkové délce 105+30= 135m. Potrubí bude zaústěno do stávající kanalizační sítě.

Roční množství srážkových vod odváděných do jednotné kanalizace města z ploch terminálu bude následující:

Při uvažovaných průměrných ročních srážkách 650 mm bude produkce dešťových vod:

$$2394 \times 650 \times 0,9 = 1400490 \text{ l/rok tj. cca } 1400 \text{ m}^3/\text{rok.}$$

S lapolem na zpevněných plochách se nepočítá, kanalizace je zaústěna do stávající kanalizace.

### B.III.3. Odpady

#### Období výstavby

Odstraňování případně vzniklých odpadů ze stavby zajistí dodavatel stavby nebo investor dle stávající platné legislativy, tj. zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a vyhlášky MŽP ČR č. 503/2004 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, kterou se mění Vyhláška č. 381/2001 Sb., Katalog odpadů . O veškerých odpadech bude vedena evidence dle stávající platné legislativy. Pro výstavbu nebudou používány materiály, u kterých není znám způsob jejich zneškodňování. Odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a nebude docházet k jejich mísení.

Jak při samotné realizaci, tak při přípravných pracích, mohou vznikat odpady. V případě vzniku nebezpečných odpadů ( např. zemina znečištěná úniky ropných látek ze stavebních mechanismů) bude postupováno dle výše uvedených předpisů. Odpady znečištěné škodlivinami budou zařazeny do kategorie N a bude s nimi nakládáno jako s nebezpečným odpadem. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů bude provedeno v souladu s vyhláškou č. 502/2004 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Zneškodnění provede odborná firma vlastníci platné oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady. Odpad bude předán pouze osobě oprávněné k jeho převzetí.

Při nakládání s odpadem bude důsledně dbáno na to, aby nebylo ohroženo lidské zdraví ani ohrožováno či poškozováno životní prostředí a nebudou překročeny limity znečišťování stanovené zvláštními předpisy. Zemina, která bude použita ke zpětným záhozům nebo terénním úpravám, bude předem zbavena veškerých znečišťujících látek.

U kolaudačního řízení budou předloženy doklady o způsobu využití nebo odstranění odpadů vzniklých v průběhu stavby.

Tabulka : Přehled hlavních druhů odpadů, které mohou vzniknout při výstavbě:

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	Způsob nakládání
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	Recyklace
15 01 02	Plastové obaly	O	Recyklace

15 01 04	Kovové obaly	O	Recyklace
15 01 06	Směsné obaly	O	Skládka
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	Spálení ( spalovna ), oprávněná osoba
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	Spálení ( spalovna ), oprávněná osoba
17 01 01	Beton	O	Recyklace,další využití
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	Recyklace,další využití
17 04 05	Železo a ocel	O	Další využití, recyklace
17 04 07	Směsné kovy	O	Recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	Rekultivace, skládka
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	Recyklace, skládka
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Recyklace,další využití
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Skládka
20 03 03	Uliční smetky	O	Skládka

### Období provozu

Vzhledem k charakteru hodnoceného záměru bude produkce odpadů minimální a druhová skladba bude odpovídat předpokládanému využití objektů. V rámci provozu lze očekávat přibližně následující přehled vznikajících odpadů:

Tabulka: Přehled odpadů, které mohou vznikat při provozu a údržbě

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	Způsob nakládání
20 01 01	Papír a lepenka	O	recyklace
20 01 39	Plasty	O	recyklace
20 01 21	Zářivky nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	opráv.osoba
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	opráv.osoba
20 03 03	Uliční smetky	O	skládka

S těmito výše uvedenými odpady bude nakládáno souladu se stávající platnou legislativou.

#### **B.III.4. Hluk a vibrace**

##### Období výstavby

Lokalita staveniště bude v období výstavby zdrojem hluku. S ohledem na průběh obdobných staveb lze očekávat, že emitovaný hluk bude vyšší především v období přípravy terénu, vytěžení zeminy a založení . Je nutno používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřesahuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Při provozu strojů, kde nelze snížit hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, bude nutno zabezpečit ochranu pasivní, popř. organizovat průběh výstavby tak, aby nedocházelo k souběhu provozu více hlučných mechanismů a zařízení.

Orientační hodnoty hlučnosti stavebních mechanismů udává následující tabulka:

**Tabulka – hlučnost stavebních strojů**

<b>Zdroje hluku</b>	<b>Předpokládaná hladina hluku LA<sub>eqv</sub> dB /A/</b>
Nákladní automobily	80 – 90
Autojeřáb	80 – 85
Rýpadlo	85 – 90
Buldozer	85 – 95
Kompresor + sbíječka	90 – 100
Svářecí agregát	75 – 80
čerpadlo na beton	75 – 85
vrtací souprava	85 – 95

Dodržení limitů hluku při výstavbě musí zajistit dodavatel stavby.

##### Období provozu

##### **Stacionární zdroje hluku**

Z hlediska charakteru posuzovaného záměru je patrné, že s existencí autobusového nádraží není uvažován žádný stacionární zdroj hluku, který by svými parametry mohl ovlivňovat akustickou situaci v zájmovém území.

### **Plošné zdroje hluku**

Za plošný zdroj hluku lze považovat pohyby autobusů v prostoru autobusového nádraží.

### **Liniové zdroje hluku**

Liniové zdroje hluku související s vyvolanou dopravou souvisí taktéž pouze s vyvolanou dopravou autobusů po komunikaci Sportovní, protože na ostatním komunikačním systému zůstanou pohyby autobusů zachovány shodně se stávajícím stavem.

Pro objektivní posouzení vlivů záměru na situaci v okolí byla **zpracována odborná hluková studie** (Ing. Zbyněk Neudert , OPTIMA spol. s r.o., Vysoké Mýto), jejíž celé znění je uvedeno v příloze Oznámení:

Ve výpočtu hlukové zátěže se předpokládá kromě místní dopravy, sto autobusů za den. Tento předpoklad je o téměř 60% nadhodnocen proti stávajícímu stavu. Na místních komunikacích se předpokládá sto osobních vozidel a deset nákladních vozidel za den. I tyto hodnoty jsou dle místního šetření rovněž značně nadhodnoceny.

Pokud se v budoucnosti podaří realizovat obchvat Chotěboře, bude nutné provést nový výpočet pro celou trasu a případně navrhnout protihluková opatření. V této akci se s obchvatem města neuvažuje, protože případný obchvat by bylo nutné realizovat ze státních finančních prostředků a jeho výstavba je v nedohlednu.

Termín zahájení a dokončení stavby není prozatím vyjasněn, bude záležet především na postupu při výkupu pozemků a finančních prostředcích, předpokládá se realizace celé stavby najednou. Výpočet hlukové zátěže pro stávající stav není proveden, protože v současnosti se jedná pouze o místní dopravu, která využívá stávajících komunikací. Hluková zátěž přilehlých domů je spočtena, pro předpokládané uvedení do provozu (rok 2010), a pro období po 10 letech – rok 2020.

Příspěvky zdrojů hluku jsou propočítány v hlukové studii – viz. Příloha a komentovány v kapitole D.

### **Vibrace**

V rámci realizace záměru se nepředpokládá významný vliv vibrací s výjimkou vlastní výstavby, kdy v rámci provozu některých zemních strojů a zařízení může dojít ke vzniku vibrací (hutnění). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze tento aspekt považovat za málo významný.

Za provozu komunikace budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Vibrace se projevují max. do vzdálenosti několika desítek metrů, dosahují frekvencí 30 - 150 Hz a amplitud několika desítek  $\mu\text{m}$ . Dle odborné literatury a praktických zkušeností nedochází při automobilovém provozu na silnicích ke vzniku nadlimitních vibrací.

Stavba ani provoz nebude zdrojem nadměrných vibrací.

### **Záření**

Provoz není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Při realizaci ani v provozu není předpokládáno provozování otevřených generátorů vysokých a velmi vysokých frekvencí ani zařízení, která by takové generátory obsahovala, tj. zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu Nařízení vlády 480/2001 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením. Záměr se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí. Není nutné realizovat opatření, jež by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené uvedeným Nařízením vlády 480/2001 Sb..

### **Zápach**

Realizace záměru ani provoz nejsou zdrojem zápachu.

## **B.III.5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií**

### Období výstavby

Při výstavbě lze uvažovat riziko požáru, riziko úniku ropných látek ze stavebních strojů a nákladní dopravy a riziko úniku nebezpečných chemických látek. Dodavateli stavby bude doporučeno zpracování plánu řízení ochrany životního prostředí při výstavbě, požární a havarijní řád a musí učinit všechna opatření pro minimalizaci vzniku takového nestandardního stavu.

Při realizaci stavby může dojít k úniku paliva, mazacích a hydraulických olejů ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Z tohoto důvodu by mělo být zařízení staveniště vybaveno nezbytnými havarijními prostředky (Vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, apod.). Pro prevenci úniku PHM ze stavebních mechanismů by měly být pod tato vozidla umístěny zachytné vaničky. V případě úniku většího množství ropných látek by měl být vyrozuměn Hasičský záchranný sbor. Kontaminované zeminy musí být neprodleně odtěženy, uloženy do zabezpečeného kontejneru a předány odborné firmě s příslušným oprávněním v odpadovém hospodářství.

### Období provozu

#### Možnosti vzniku havárií

Při provozu je reálné nebezpečí vzniku havárií střetem vozidel, případně vyjetím vozidel z vozovky. Z hlediska ochrany vod je největším potenciálním nebezpečím havarijní únik látek škodlivých vodám. Tyto látky mohou být v kapalné formě nebo ve formě tuhé, ale ve vodě rozpustné.

S případnou havárií vozidla úzce souvisí i riziko následného požáru havarovaného vozidla či jeho nákladu.

#### Dopady na okolí

Důsledkem havárie vozidla může být kontaminace půdy, povrchové vody a horninového prostředí a následně podzemních vod.

Negativní ovlivnění kvality ovzduší lze předpokládat v případě autohavárie v kombinaci se vznikem požáru vozidla či jeho nákladu. Jedná se však vždy o lokální záležitost s přímým vlivem na bezprostřední okolí, kterou bude řešit Hasičský záchranný sbor. Riziko ohrožení obyvatelstva ve větším měřítku je nízké.

## **ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

- Zájmové území se nenachází v žádném zvláště chráněném velkoplošném ani maloplošném území - nejsou zde vyhlášeny národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky či přírodní památky.
- Dotčené území není součástí přírodního parku.
- Dotčené území není součástí soustavy NATURA 2000
- V posuzovaném území se nenacházejí žádné kulturní či historické památky, které by mohl uvažovaný záměr přímo ovlivnit
- Dotčené území se nachází v oblasti antropologicky pozměněné krajiny
- V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na jeho proveditelnost.

#### **C.I.1 Charakteristika území, využití území**

Město Chotěboř leží v oblasti Českomoravské vysočiny, v kraji Vysočina v bývalém okrese Havlíčkův Brod. Plní funkci obce s rozšířenou pravomocí, s obytnou, výrobní a zemědělskou funkcí. Sportovní a rekreační areál leží uvnitř městské zástavby v severovýchodní části města.

Katastrální výměra správního území je 1742 ha. Dopravně je přístupné po silnici Ždírec – Golčův Jeníkov nebo Havlíčkův Brod – Chotěboř. Náleží do Hornosázavské pahorkatiny. Leží v nadmořské výšce 480 až 540 m. Okolní terén je členitý. Krajina v okolí je lesnatá, podél vodotečí a cest jsou četné remízky a rozptýlená zeleň.

Ve městě Chotěboř žije 7 088 trvale bydlících obyvatel (dle městské evidence). Město má vybudovanou úplnou občanskou vybavenost. Má vybudován vodovod s pitnou vodou, soustavou kanalizací ukončenou funkční ČOV, je plynofikováno.

Podle využití území se nachází v zemědělsko-lesní krajině, lesoplní.

Město Chotěboř má zpracován územní plán. Dle stanoviska odboru výstavby MÚ v Chotěboři není záměr v rozporu s tímto územním plánem.

#### **C.I.2. ÚSES**

ÚSES představuje účelové propojení ekologicky stabilních částí krajiny do funkčního celku, s cílem zachování biodiverzity přírodních ekosystémů a stabilizačního působení na okolní, antropicky narušenou krajinu. Je tedy jednak předpokladem záchrany genofondu rostlin, živočichů i celých geobiocenóz přirozeně se vyskytujících v širším okolí sledovaného území a jednak nezbytným východiskem pro ozdravení krajinného prostředí a uchování všech jeho užitečných funkcí. Vymezení prvků ÚSES v širším zájmovém území se opírá jednak o již existující krajinné prvky s výrazným



přírodovědným potenciálem, jednak jde o prvky nové, projektované ve smyslu požadovaných prostorových parametrů.

Zájmové území není v kontaktu se žádným z kosterních prvků ÚSES, není proto nutné se touto problematikou podrobněji zabývat.

### **C.I.3. Zvláště chráněná území**

Zvláště chráněná území přírody ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od zájmového území záměru.

#### Území přírodních parků

Nejsou polohou oznamovaného záměru přímo dotčena.

#### Významné krajinné prvky

Zájmové území oznamovaného záměru není v kolizi s VKP ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny .

#### Natura 2000

Zájmové území záměru není v kontaktu s některou z evropsky významných lokalit ve smyslu § 45 a – c zákona č. 218/2004 Sb., která by byla zahrnuta do národního seznamu těchto lokalit podle § 45a a některé z příloh NV č. 132/2005 Sb., nebo vymezených ptačích oblastí podle § 45e tohoto zákona a některého z příslušných nařízení vlády ČR.

### **C.I.4. Stará ekologická zátěž**

V dřívější době se nacházel v celé ploše staveniště terminálu rybník, který byl po roce 1960 zasypán. Pro zjištění druhu navážky je nutno provést IGP v prostoru rybníku.

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

### **C.II.1. Ovzduší a klima**

#### C.II.1.1. Klimatické poměry

##### Klimatická charakteristika

Podle základních klimatologických charakteristik patří posuzované území do klimatického okrsku MT 4 podle klimatických regionů (vyhláška MZem. 327/1998 Sb., příloha č. 1) , MT 3 podle (Quitta) - s průměrnou roční

teplotou 6 - 7 ° C, ročním úhrnem srážek 650 až 750 mm vodního sloupce. Jedná se o oblast mírně teplou, vlhkou, vrchovinovou se sumou teplot nad 10<sup>0</sup> – 2200 –2400; s pravděpodobností suchých vegetačních období 5 - 15, s vláhovou jistotou větší než 10.

Zima bývá mírně chladná s normálním počtem ledových dnů, suchá až mírně suchá s 60ti až 100 dny se sněhovou pokrývkou. Přechodná období jsou normálně dlouhá až dlouhá s mírným jarem a mírným podzimem. Léto bývá normální až krátké s 20ti až 30ti letními dny, mírné až mírně chladné. Klima je ovlivňováno blízkostí řeky Doubravy a Českomoravskou vrchovinou.

#### **Základní klimatologické charakteristiky:**

Klimatická oblast	MT 3, mírně teplá
Počet dnů s teplotou nad 10 <sup>0</sup> C	120 - 140
Počet dnů se srážkami nad 1 mm	110 - 120
Průměrná teplota v červenci	16 - 17 <sup>0</sup> C
Průměrná teplota v dubnu	6 - 7 <sup>0</sup> C
Průměrná teplota v říjnu	6 - 7 <sup>0</sup> C
Průměrná teplota v lednu	- 3 - - 4 <sup>0</sup> C
Počet mrazových dnů	130 - 160
Úhrn srážek za vegetační období	350 - 450 mm
Úhrn srážek v zimním období	250 – 300 mm
Počet zamračených dnů	120 - 150
Počet jasných dnů	40 - 50
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 - 100

#### **Větrná růžice:**

Směr	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	CALM
Četnost	7	5	12	19	5	6	13	16	17

#### **C.II.1.2. Stav znečištění ovzduší**

Katastr města Chotěboř leží v oblasti Havlíčkobrodské pahorkatiny, v okrsku Chotěbořská pahorkatina , 16 km severně od Havlíčkova Brodu . Území je poměrně málo zasaženo imisní činností. Kvalitu ovzduší zde ovlivňuje především blízkost průmyslových aglomerací Havlíčkův Brod, Chotěboř. Vzhledem k převládajícím západním, severozápadním a jihovýchodním větrům nelze vyloučit ani vliv vzdálenějších aglomerací. Vliv vlastního města Chotěboř bude asi nejvýznamnější. Velký vliv na kvalitu ovzduší má umístění v krajině se značným podílem lesů a vodních ploch, silně členité.

## **C.II.2. Voda**

### **C.II.2.1. Podzemní voda**

Z pohledu hydrogeografického náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu 653 Kutnohorské krystalinikum a Železné hory. Horniny krystalinika lze považovat za málo propustné. Relativně lepší propustnost má zvětralinový plášť a kvartérní pokryv, dále zóna přípovrchového rozpojení hornin a některé tektonicky porušené zóny.

Propustnost závisí především na charakteru zvětralin a na hustotě, rozevření a výplni puklin. V oblastech metamorfovaných sedimentů převládá jílovitá složka. K proudění podzemní vody dochází zejména ve zvětralinovém plášti a pásmu přípovrchového rozpojení. Proudění je víceméně lokální a k odvodnění dochází obvykle v úrovni místních erozních bází pozvolnými výrony do povrchových toků. Hladina bývá většinou volná a v nevelké hloubce pod terénem, v závislosti na morfologii a propustnosti hornin.

### **C.II.2.2. Povrchové vody**

Posuzované území se nachází na rozvodí Doubravy (č.h.p. 1 – 03 – 05) a Sázavy (č.h.p. 1 – 09- 01).

Město Chotěboř má vybudovanou soustavnou jednotnou kanalizaci (odvádějící společně splaškové a dešťové vody) ukončenou městskou ČOV z níž je vyčištěná voda vypouštěna do řeky Doubravy.

#### **Základní hydrologická charakteristika území:**

srážky .....	600 - 750 mm
průměrné roční srážky.....	650 mm
odtokový součinitel .....	0,31
odtok .....	200 - 232 mm
vsak.....	400 - 518 mm
odpar.....	450 mm

Posuzované území leží v oblasti s průměrným vodohospodářským potenciálem povrchových vod.

Zájmové území se nenachází v území zatápném vodou (leží nad hranicí Q<sub>100</sub>).

Provoz záměru nebude zdrojem znečištění povrchových vod, pokud nedojde k havarijnímu stavu.

## **C.II.3. Půda – geologické poměry**

### **C.II.3.1. Základní pedologické údaje**

K půdotvorným faktorům řadíme mateční horninu (půdotvorný substrát), podnebí, biologický faktor, podzemní vodu a kultivační činnost člověka. K podmínkám patří reliéf terénu a stáří krajiny.

Vzájemným kvalitativním a kvantitativním působením těchto faktorů a podmínek probíhá určitý půdotvorný proces, jehož výsledkem je vznik genetického půdního typu jako základní kategorie klasifikace půd. Typy půd se utvářely pod vlivem pestrého geologického podloží, reliéfu terénu, spodní a povrchové vody a klimatických podmínek.

Charakteristika zemědělské půdy se vyjadřuje kódem bonitovaných půdně ekologických jednotek – BPEJ (dle vyhlášky MZe ČR č. 327/1998 Sb.) . Tyto kódy jsou pětimístné , přičemž první číslice charakterizuje klimatický region, druhá a třetí hlavní půdní jednotku (HPJ), čtvrtá číslice je kombinací skeletovitosti a expozice, pátá číslice charakterizuje sklonitost a hloubku půdy.

Klimatický region: 7 – MT 4 – mírně teplý, vlhký, suma teplot nad 10 °C 2200 – 2400, průměrná roční teplota 6 -7 °C, průměrný roční úhrn srážek 650-750 mm, pravděpodobnost suchých vegetačních období 5 - 15, vláhová jistota > 10.

Hlavní půdní jednotka:

29 - hnědé půdy, hnědé půdy kyselé a jejich slabě oglejené formy převážně na rulách, žulách a svorech a na výlevných kyselých horninách, středně těžké až lehčí, mírně štěrkovité, většinou s dobrými vláhovými poměry.

32 – hnědé půdy a hnědé půdy kyselé na žulách , rulách a svorech a jim podobným horninách a výlevných kyselých horninách, většinou slabě až středně štěrkovité, s vyšším obsahem hrubšího písku, značně vodopropustné, vláhové poměry jsou velmi závislé na vodních srážkách.

50 – hnědé půdy oglejené a oglejené půdy na různých horninách (hlavně žulách, rulách) s výjimkou hornin v HPJ 48,49, zpravidla středně těžké, slabě až středně štěrkovité až kamenité, dočasně zamokřené.

### **C.II.3.2. Základní geologické a geomorfologické údaje**

Geomorfologicky spadá řešené území do krystalinika českého masivu vrásněného ve starohorách a prahorách a doformovaného tektonikou hercynského vrásnění a kvartérní denudací.

Z hlediska geomorfologického členění území České republiky náleží řešené území:

Provincie	I. Česká vysočina,
Subprovincie	I.2. – Českomoravská soustava,
Oblast	I.2.C – Českomoravská vrchovina
Celek	I.2.C-2 – Hornosázavská pahorkatina
Podcelek	I.2.C-2.C - Havlíčkobrodská pahorkatina
Okres	I.2.C- 2.C-a - Chotěbořská pahorkatina

Českomoravská vrchovina je složitá soustava pahorkatin a vrchovin s erozně denudačním reliéfem. Morfostrukturně je to soustava

megaantiklinálních vyklenutí a megasyklinálních sníženin fundamentu platformy. V místě největšího napětí vznikly kerné vrchoviny.

Česká vysočina zabírá plochu 66 408 km<sup>2</sup> státního území. V západní části provincie představují Čechy velkou kotlinu, která vznikla rozlámáním zarovnaného povrchu platformy. Její okraje se ve třetihorách a čtvrtohorách zvedly, zatímco střed kotliny si v podstatě uchoval původní nízkou polohu. Převládajícím typem reliéfu dna kotliny jsou ploché pahorkatiny se zbytky etchplénu v rozvodních částech a s mírnými svahy na fundamentu platformy. Česká vysočina se dále dělí na 6 geomorfologických soustav.

Českomoravská vrchovina je složitá soustava pahorkatin a vrchovin s erozně denudačním reliéfem. Morfostrukturně je to soustava megaantiklinálních vyklenutí a megasyklinálních sníženin fundamentu platformy. V místě největšího napětí vznikly kerné vrchoviny.

Hornosázavská pahorkatina se skládá ze dvou částí. Východní část je sníženina v severojižním směru mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. Její dno tvoří rozsáhlá plošina často s hlubokými fosilními zvětralinami. Nad povrch vystupují suky s konkávními svahy. Suky tvoří přímo čerstvá hornina, jak dokazují drobné lomy. Údolí vodních toků jsou široká a rozevřená. Západní část pahorkatiny tvoří pruh dosti členitého reliéfu severně od údolí řeky Sázavy. Pro území severně od Sázavy je příznačné, že nejprve rychle stoupá k severu a poté od rozvodí Sázavy pozvolna klesá severním směrem. K Hornosázavské pahorkatině patří pruh, který má dosti značný sklon od rozvodí a je značně rozřezán hlubokými údolními krátkých pravých poboček Sázavy. Sázava má v tomto úseku nesouměrné povodí – levé pobočky jsou delší, pravé kratší. Při soutoku Želivky a Sázavy bylo v neogénu průtokové jezero.

#### **C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje**

Horninovým prostředím rozumíme svrchní část litosféry v dosahu lidské činnosti. Je tvořeno horninami, které obsahují podzemní vody, plyny a neobnovitelné přírodní zdroje. Kvalita horninového prostředí je faktor ovlivňující v mnoha aspektech život člověka a jeho bezprostřední životní podmínky.

Horninové prostředí je kromě stavu daného přírodními procesy silně ovlivňováno činností člověka (např. kontaminace půd, podzemních vod, porušování přírodního stavu těžbou a stavební činností, včetně ukládání odpadu). K nejčastějšímu mechanickému narušování horninového prostředí patří sesuvy půdy.

Horninové prostředí některých oblastí je ovlivňováno zemětřesnými účinky. Ty se oceňují makroseizmickými intenzitami – nižší makroseizmické stupně (3<sup>0</sup> – 5<sup>0</sup>) odpovídají slabým otřesům, střední (6<sup>0</sup> – 8<sup>0</sup>) malým až vážným škodám na budovách a nejvyšší (9<sup>0</sup> – 12<sup>0</sup>) zřícení budov a naprostým katastrofám.

Posuzovaná lokalita není výrazně dotčena z pohledu horninového prostředí. Nebyla zde prováděna těžba nerostných a jiných surovin. Nejedná se o území poddolované. V území nejsou evidované zásoby nerostných surovin.

Nejedná se o území ohrožené sesuvy půdy. Z hlediska pozorovaných intenzit zemětřesení se jedná o oblast s nižšími makroseizmickými intenzitami.

### **C.II.5. Flóra, fauna**

Vegetační kryt, pokud si v kulturní krajině zachoval ráz blízký přirozeným poměrům, je výslednicí dlouhodobého působení vegetačního prostředí i historického vývoje krajiny. V kulturní krajině je ovšem činností člověka mnoho změněno a to buď přímými zásahy člověka do vegetace nebo nepřímo rozsáhlými melioracemi. Z geobotanického hlediska je kulturní krajina vlastně degradační fází původní krajiny.

Z fyto geografického hlediska patří katastr obce do fyto geografické oblasti mezofytikum – M (Mesophyticum), obvodu Českomoravské mezofytikum – Českomor. M (Mesophyticum Massivi bohemic), fyto geografického okresu Hornosázavská pahorkatina

Diagnóza fyto geografického okresu:

Hornosázavská pahorkatina – území spadá do mezofytika, květena je jednotvárná tvořená mezofyty, vegetační stupeň suprakolinní až submontánní, klima je relativně srážkově nadbytkové, reliéf je spíše plochý než svažité, podklad chudý, krajina je zemědělská i lesnatá.

Území s mozaikou lesů se změněnou dřevinnou skladbou, polí a luk se střední ekologickou stabilitou. Provincie středoevropských listnatých lesů, podprovincie hercynská I.a., sosiekoregion – 49 – Hornosázavská pahorkatina, vegetační stupeň bukodubový, dubobukový, bukový a jedlobukový. Fyto geografická oblast -mesophytikum - oreophytikum.

Reliéf je spíše svažité, podklad chudý, krajina je zemědělská i lesnatá.

Bezlesí jsou využívána jako pole a louky. Rozptýlená vegetace je soustředěna hlavně do břehových porostů vodotečí nebo jako stromořadí podél cest. Dále se vyskytuje v remízcích, na mezích, případně i individuálně.

Pro zájmovou lokalitu byl zpracován Biologický průzkum , který byl proveden v průběhu vegetačního období 2008.

### **Flóra**

Lokalita pro výstavbu terminálu se nachází v intravilánu Chotěboře. Jde převážně o travnatou částečně i ruderální plochu. Převládá zde

vegetace jednoletých až vytrvalých bylin. Místy se v pokryvu uplatňují mechy. Jde o antropicky ovlivněné území.

Travobylinné porosty tvoří převážně zapojená *Calamagrostis epigeios* s přimíšenými dalšími druhy: *Hypericum perforatum*, *Deschampsia caespitosa*, *Urtica dioica*, a další. V porostech se objevují oka charakteru úhorů svazu Dauco-Melilotion, jejich spektrum tvoří druhy: *Melilotus officinalis*, *Melilotus alba*, *Daucus carota*, *Echium vulgare*, *Tanacetum vulgare*, *Epilobium angustifolium* aj. Okraje rozježděných nezpevněných cest mají charakter sešlapových společenstev s druhy: *Plantago major*, *Trifolium repens*, *Potentilla anserina*, zraňované plochy nezapojené jsou porostlé buď suchomilnými efemery typu *Erophylla verna*, *Arabidopsis thaliana*, *Arenaria serpyllifolia*.

<i>Hypericum perforatum</i>	třezalka tečkovaná
<i>Deschampsia caespitosa</i>	metlice
<i>Daucus carota</i>	mrkev obecná
<i>Echium vulgare</i>	hadinec obecný
<i>Aegopodium podagraria</i>	bršlice kozí noha
<i>Urtica dioica</i>	kopřiva dvoudomá
<i>Arctium tomentosum</i>	lopuch plstnatý
<i>Artemisia vulgaris</i>	pelyněk černobýl
<i>Convolvulus arvensis</i>	svlačec rolní
<i>Tussilago farfara</i>	podběl lékařský
<i>Chelidonium majus</i>	vlaštovičník větší
<i>Taraxacum officinale</i>	smetanka lékařská
<i>Tanacetum vulgare</i>	vrtič obecný
<i>Polygonum aviculare</i>	truskavec ptačí
<i>Plantago major</i>	jitrocel větší
<i>Rumex obtusifolius</i>	šřovík tupolistý
<i>Cirsium arvense</i>	pcháč rolní
<i>Potentilla anserina</i>	mochna husí
<i>Trifolium repens</i>	jetel plazivý
<i>Erophylla verna</i>	osívka jarní
<i>Arenaria serpyllifolia</i>	písečnice douškolistá

Na základě kvalitativního botanického průzkumu lze konstatovat, že lokalita neposkytuje podmínky pro výskyt populací zvláště chráněného genofondu rostlin. Nebude tedy potřebné přijímat zvláštní opatření k ochraně rostlin a jejich společenstev.

Při botanickém průzkumu zájmové lokality **nebyl zjištěn výskyt** chráněných druhů rostlin a živočichů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

### Prvky dřevin rostoucích mimo les

Zájmové území záměru je většinou prosté mimolesních porostů dřevin, pouze se zde vyskytují náletové dřeviny. Jediným hodnotným

stromem je vzrostlý topol (*Populus sp.*), který roste cca uprostřed zájmové plochy terminálu. Tento strom zůstane zachován, vzhledem k umístění, druhu a stáří stromu je nutné pravidelně sledovat jeho zdravotní a bezpečnostní stav. Rovněž je nutná jeho ochrana při provádění stavebních prací.

V případě kácení ostatních dřevin – převážně náletových dřevin bude postupováno v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Památné stromy nebo jiné význačnější jedinci (skupiny) dřevin jsou dostatečně vzdáleny od posuzované lokality.

## Fauna

Pro zájmovou lokalitu byl zpracován Zoologický průzkum , který byl proveden v průběhu vegetačního období 2008.

### Bezobratlí

V materiálu bezobratlých sebraném na místě plánované stavby bylo determinováno několik druhů bezobratlých. Společenstva bezobratlých v dané lokalitě lze charakterizovat jako typická pro urbánní biotopy. Z velké většiny převládají běžné urbikvistní druhy silně tolerantní k činnosti člověka. Jedná se zejména o druhy: *Cicindela hybrida*, *Nebria brevicollis*, *Poecilus cupreus*, *Amara aenea*, *Omalius rivulare* a *O. caesum*, *Xatholinus linearis*, *Lathrobium fulvipenne*, *Philonthus cognatus*, *Drusilla canaliculata*, *Atheta fungi* a *Amischa analis*.

Z fytofágních druhů se vyskytuje slunéčko *Coccinella septempunctata*. Hojněji se vyskytují pavouci čeledi *Lycosidae* (2 druhy), *Thomisidae* (2 druhy). Z rovnokřídlých byla zjištěna přítomnost zástupce rodu *Tetrix sp.* (čeled' *maršovité*), vyskytující se kolem kaluží vody.

### Ptáci

drozd zpěvný (*Turdus philomelos*)  
hrdlička domácí (*Streptopelia decaocto*)  
kos černý (*Turdus merula*)  
pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*)  
rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*)  
sýkora koňadra (*Parus major*)  
sýkora modřinka (*Parus caeruleus*)

Druhy s užší ekologickou valencí nebyly zjištěny. Zvláště chráněné druhy živočichů uvedené v přílohách vyhlášky MŽP ČR č.395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zde nejsou orgány ochrany přírody evidovány a nebyly zjištěny ani při provedeném průzkumu.

## Závěr:

Druhová diverzita posuzované lokality je nízká a odpovídá charakteru



vegetačního krytu a jejího využití . Vzhledem k charakteru lokality lze trvalý výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí zcela vyloučit.

## C.II.6. Krajina

### C.II.6.a) Krajinný ráz

Krajinný ráz je chráněn podle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Citace: "Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa i oblastí, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině". ( odst. 1 § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění ).

Umístění stavby, která je viditelná, která se projevuje v panoramatech krajiny, v dálkových či blízkých pohledech, v siluetě krajiny nebo v siluetě zástavby, stavby, která se projevuje vybočením z historického charakteru zástavby nebo z forem a hmot staveb stávajících, může představovat zásah do charakteru, rázu či identity krajiny.

Dle pojetí zákona o ochraně přírody je "krajina částí zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů s civilizačními prvky". Souhrn pojmenovaných hodnot širšího území tvoří krajinný ráz území ( krajinného celku ). Krajinný celek je vymezený prostor v krajině, který může být stavbou ovlivněn.

**Přírodní hodnota krajinného rázu** je dána kvalitativními parametry zastoupených ekosystémů, vysokou četností jednotlivých typů ekosystémů (vysoká biologická rozmanitost), harmonickým charakterem interakcí mezi ekosystémy a výraznými přírodními dominantami krajiny. Zájmové území má sníženou přírodní hodnotou, která je patrná z celkového charakteru plochy pro uvažovanou výstavbu.

**Kulturní a historická dominanty krajiny** je zpravidla stavební objekt, hmotově vynikající nad terénem i okolní zástavbou a esteticky pozitivně působící svým vzhledem. V zájmovém území se nenachází žádné hodnotné kulturní a historické dominanty krajiny.

V případě záměru v dané lokalitě se nejedná o stavbu, která by svým charakterem představovala významný zásah do charakteru, rázu či identity krajiny. V místě krajinného rázu nebyly identifikovány estetické, přírodní ani další hodnoty spoluurčující krajinný ráz, které by zasluhovaly ochranu a byly negativně dotčeny výstavbou. **Výstavba ani provoz nemůže způsobit ani podstatné negativní změny v biologické rozmanitosti a ve struktuře a funkci ekosystému.**

#### C.II.6.b) Ekosystémy

Koeficient ekologické stability krajiny ( $K_{ES}$ ) střední. Území s mozaikou lesů se změněnou dřevinnou skladbou, polí a luk se střední ekologickou stabilitou.

#### C.II.7 Osídlení, kulturní památky

Sídelním typem patří mezi obce přechodného typu. Malé obce pod 10000 obyvatel se vylidňují (úbytek až 9,9 %) , obyvatelstvo se stěhuje do měst nad 10000 obyvatel (Havlíčkův Brod), která zaznamenávají přírůstek do 30 %.

Sledované území nepatří mezi krajiny s vyšší civilizační zátěží. Hustota zalidnění 60 až 100 obyvatel . km<sup>-2</sup>. Území je využíváno pro letní rekreaci (podíl potenciálních rekreačních ploch více než 33 %).

#### Hmotný majetek

Realizací záměru nedojde k ovlivnění ploch pro bydlení, hmotného majetku či občanské vybavenosti.

## **ČÁST D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVU ZÁMĚRU INVESTORA NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVU ZÁMĚRU A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI**

#### **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů**

Realizací záměru investora při dodržení všech stanovených podmínek, které jsou v rámci posuzování předmětného záměru v lokalitě stanoveny, při důsledné kontrole ze strany dotčených správních úřadů není předpoklad, že by záměr představoval zdravotní riziko pro obyvatelstvo.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo můžeme za nejzávažnější považovat vliv na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší, které jsou vyhodnoceny v následujících kapitolách.

Z dosavadních zkušeností s podobnými projekty není známa skutečnost, že by při výstavbě a provozu tohoto typu mohla vznikat nějaká významná zdravotní rizika. Samozřejmě riziko pracovního úrazu existuje vždy, ale zaměstnanci by měli při plnění svých pracovních povinností dbát na příslušné pracovní - právní předpisy, se kterými je provozovatel seznámí.

Budoucí provozovatel musí dodržovat všechny předpisy o ochraně životního prostředí. Umístění zařízení staveniště, skladovacích ploch, případná deponie zeminy a volba příjezdových cest na staveniště musí být provedeny s ohledem na ochranu životního prostředí.

Po dobu realizace stavby lze předpokládat při deštivém počasí možnost částečného znečištění silnic a komunikací z důvodu výjezdu stavební mechanizace a vozidel ze stavby. Silnice a komunikace zasažené stavbou musí být po dobu stavby průběžně čištěny.

Případné škody na pozemcích v příjezdových trasách způsobené průjezdem stavební mechanizace a vozidel budou po dokončení stavby odstraněny a okolí uvedeno do původního stavu. Vzhledem k charakteru záměru nelze očekávat významné negativní vlivy na obyvatelstvo v oblasti ekonomicko sociální.

#### **Vliv na veřejné zdraví**

Pro vyhodnocení vlivů výstavby záměru na obyvatelstvo z hlediska vlivů na veřejné zdraví se vyhodnotila možná zdravotní rizika z hlediska hluku a znečišťujících látek v ovzduší – tedy faktory, které v souvislosti s výstavbou a provozem záměru a jím vyvolanou dopravou, spolu se stávající dopravou v území, by mohly případně ovlivnit zdravotní stav obyvatelstva v dotčeném území.

### Znečištění ovzduší

Jak již bylo uvedeno v předcházejících částech předkládaného oznámení záměr generuje pouze plošné a liniové zdroje znečištění ovzduší. Vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži, které bylo provedeno výpočtem lze označit za nevýznamné.

### Hluk

Dalším aspektem z hlediska provozu posuzovaného provozu záměru je problematika hlukové zátěže z dopravy.

Zpracovatelem hlukové studie je Ing. Zbyněk Neudert , OPTIMA spol. s r.o., Vysoké Mýto, 2008.

Posuzovaný záměr bude představovat provoz plošných a na komunikacích i liniových zdrojů hluku. Termín zahájení a dokončení stavby není prozatím vyjasněn, bude záležet především na postupu při výkopech pozemků a finančních prostředcích, předpokládá se realizace celé stavby najednou. Výpočet hlukové zátěže pro stávající stav není proveden, protože v současnosti se jedná pouze o místní dopravu, která využívá stávajících komunikací. Hluková zátěž přilehlých domů je spočtena, pro předpokládané uvedení do provozu (rok 2010), a pro období po 10 letech – rok 2020.

Podkladem pro zpracování hlukové studie bylo zaměření dané oblasti a zjištění podzemních zařízení.

Výpočet hladiny hluku byl proveden v jednotlivých bodech pro den a pro noc. U budov byla zvolena posuzovaná výška v horní úrovni oken jednotlivých podlaží. Výpočet hlukových zátěží byl proveden programem HLUK+ verze 7.16 u budov pro bydlení ve vzdálenosti 2,0 m před fasádou ve dne a v noci.

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb stanoví Nařízení vlády č. 148/2006 Sb § 2. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A je stanovena součtem základní hladiny hluku  $L_{Aeq,T} = 50\text{dB}$  a příslušné korekce (pro denní nebo noční dobu a místo).

### Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro stanovení hluku ve venkovním prostoru

Korekce pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru:

Způsob využití území	Korekce			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venk. prostory staveb nemocnic a lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venk. prostor nemocnic a lázní	0	0	+5	+15
Chráněné venk. prostory ost. staveb a chráněné ost. venk. prostory	0	+5	+10	+20

- 1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací a drah.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách a v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdové trasy.
- 5) Pro noční dobu se použije další korekce - 10 dB s výjimkou hluku z železnice, kde se použije korekce - 5 dB.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina - **den** (6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> hodin)    **55dB**

- **noc** (22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> hodin)    **45Db**

**Z výsledků hlukové studie** je patrné, že limitní hladiny hluku pro venkovní prostředí **nebyly překročeny pro oblast autobusového terminálu** a to ani při nejistotě výpočtu 2,0dB.

**Městská hromadná doprava** bude realizována jedním malým autobusem pro cca 20 osob pro celé město, to znamená dodávkovým vozidlem. Předpokládaná intenzita provozu je **max. 2x** za hodinu na každé zastávce v době od 6<sup>00</sup> - 20<sup>00</sup> hodin. **Intenzita dopravy se tedy zvýší zanedbatelně a rovněž hluková zátěž od tohoto zatížení bude mizivá.**

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je možno konstatovat, že realizace předloženého záměru stavby nebude mít z hlediska hlukové zátěže negativní vliv na zdravotní stav obyvatelstva.

Vliv na sociální vztahy, psychickou pohodu, apod.

Vliv na sociální vztahy v území ani psychickou pohodu nebude záměr ovlivňovat.

Vzhledem k charakteru stavby a činnosti na ni prováděné lze konstatovat, že negativní vlivy a účinky stavby na obyvatelstvo nebudou významné, naopak s vytvořením silnice v nové trase dojde ke zvýšení plynulosti i bezpečnosti dopravy.

Narušení faktoru pohody u obyvatel lze spojovat především s etapou výstavby . V této etapě lze předpokládat zvýšený hluk z činnosti zemních mechanismů a zvýšenou četnost pohybu nákladních automobilů a jiných dopravních prostředků. Tento vliv však bude dočasný.

Nepřímé vlivy na obyvatelstvo zprostředkované přes jednotlivé složky životního prostředí (voda, půda, ovzduší) se na lokalitě rovněž nepředpokládají.

**Vliv na obyvatelstvo po realizaci uvažovaného záměru bude vlivem trvalým, minimálním.**

### **Hodnocení vlivů na obyvatelstvo – zdravotní rizika**

V souvislosti s výstavbou a provozem uvažovaného záměru můžeme za potenciální zdroj zdravotních rizik pro obyvatele v okolí považovat znečišťující látky emitované do ovzduší. Vzhledem k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na imisní situaci a vzhledem k rozsahu oznámení dle přílohy č.3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění není v rámci tohoto záměru nezbytné provádět vyhodnocení zdravotních rizik souvisejících se záměrem, protože posuzovaný záměr nevnáší do území takové impakty, které by z hlediska zdravotních rizik výrazněji měnily stávající situaci v zájmovém území při respektování doporučení vyplývajících z předkládaného oznámení.

### **D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima**

Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných medií široké spektrum emisí. Nicméně některé z nich jsou dominantní a typické pro provoz vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem a některé jsou oproti jiným zdrojům emisí relativně zanedbatelné. Výfukové plyny motorových vozidel obsahují na 160 jednotlivých položek. Jsou to především látky: anorganické: tuhé znečišťující látky (TZL), prašný aerosol - oxidy dusíku NO a NO<sub>2</sub> -oxid uhelnatý CO -oxid siřičitý SO<sub>2</sub> -oxid uhličitý CO<sub>2</sub>, organické: alifatické, aromatické a heterocyklické uhlovodíky -benzen – aldehydy - fenoly -ketony –dehty -polycyklické aromatické uhlovodíky a saze. Některé z uvedených látek podporují vznik druhotných škodlivin -např. ozónu a peracylnitrátů.

Na základě umístění a rozsahu záměru lze konstatovat z hlediska vlivu na obyvatele, že provedení stavby nepovede k překročení platných imisních a hlukových limitů v okolí .

### **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci**

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku jsou stanoveny nařízením vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Pro objektivní posouzení vlivů záměru na imisní situaci v okolí byla zpracována hluková studie – viz . výše a příloha . Intenzita dopravy se zvýší zanedbatelně a rovněž hluková zátěž od tohoto zatížení bude mizivá.

### **D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody**

#### Vlivy na stávající zdroje vody

Záměr nebude mít v případě bezhavarijního provozu významný negativní vliv na stávající zdroje vody . Monitorovací systém není nutno realizovat. V rámci zimní údržby vozovek je nutno používat takové postupy, které by neovlivnily z hlediska použitého materiálu negativním způsobem okolí.

#### Vlivy na hydrologické poměry (povrchové vody)

Terminál je navržen tak, aby umožnil vybudování podzemní retenční nádrže pro zachycování velké vody. Bude nutné zajistit koordinaci výstavby podzemní nádrže s projektem autobusového terminálu. Vybudování parkoviště u terminálu je závislé na postavení podzemní retenční nádrže v prostoru tohoto parkoviště. Jeho realizaci zajišťuje VaK Havlíčkův Brod.

V rámci úprav před zprovozněním záměru nedojde k významnému zásahu do současného stavu terénu a tím ani k významnému zvýšení odtoku povrchových vod. Není nutno uvažovat se zásadními dopady na odtokové poměry a jejich změny. Navrhované stavební úpravy nepředstavují natolik významné zásahy do horninového prostředí, aby se promítly na změně odtokových poměrů ve smyslu dopadů na hydrologickou síť.

#### Vlivy na hydrogeologické poměry (podzemní vody)

Poněvadž není projektováno speciální hloubkové zakládání uvažovaného záměru, není předpoklad ovlivnění hydrogeologických poměrů v území. V okolí uvažovaných zářezů se nenacházejí žádné individuální zdroje vody, které by mohly být ovlivněny.

Jediný významný negativní vliv může hrozit při havárii vozidel (únik pohonných hmot apod.).

### Vlivy na kvalitu vod

Potenciální ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod může nastat jak v etapě výstavby, tak i v rámci vlastního provozu.

#### Výstavba

Etapa výstavby může představovat potenciální riziko ovlivnění povrchových a podzemních vod, a to zejména úniky ropných látek ze stavebních mechanismů, nezabezpečeným skladováním látek nebezpečných vodám, nevyhovujícím způsobem shromažďování nebezpečných odpadů vznikajících v průběhu výstavby apod.

#### Provoz

Nejvýznamnější znečišťující látkou ve splachových dešťových vodách jsou posypové soli. Toto znečištění vzniká pouze v zimním období. Posypové soli obsahují především chlorid sodný (NaCl), některé druhy obsahují menší množství chloridu vápenatého (CaCl<sub>2</sub>).

Tato činnost nebude znamenat žádné významné ovlivnění kvality vod.

Dále jsou splachové dešťové vody znečištěny látkami vznikajícími při provozu na pozemních komunikacích. Těmi jsou obrus krytu vozovky, obrus pneumatik, úkapy ropných látek, ztráty přepravovaných materiálů, obrusy brzdového obložení apod. Toto znečištění je minimální a prakticky neměřitelné.

### **D.1.5. Vlivy na půdu**

Realizace stavby nebude mít negativní vliv na půdu z hlediska záboru ZPF. K trvalému vynětí ze ZPF dojde jen v malém rozsahu a to :

- z kultury zahrada: 169 m<sup>2</sup>
- z kultury ovocný sad: 341 m<sup>2</sup>

Pro realizaci záměru bude požádán příslušný orgán státní správy o vynětí ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Opuštěné části stávajících silnic budou rekultivovány po odstranění živičných vrstev. Na zásyp vhodnou zeminou do úrovně okolního terénu bude použita ornice ze stavby. Vzhledem k tomu, že se převážně jedná o malé plochy, neuvažuje se s biologickou rekultivací, ale pouze s dostatečným doplněním živin.

V případě vzniku havarijních situací může dojít k omezenému a lokálnímu vlivu na půdu a horninové prostředí v důsledku kontaminace škodlivými látkami (ropné látky, chemikálie aj.) při kolizích mechanismů a jejich poruchách.

Vliv na půdu lze označit jako minimální.



### Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Předpokládaná změna místní topografie nebude z hlediska regionálního významná.

#### **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Záměr nepředpokládá v případě regulovaného a bezhavarijního provozu žádný významný negativní vliv na půdu a horninové prostředí.

V případě vzniku havarijních situací může dojít k omezenému a lokálnímu vlivu na půdu a horninové prostředí v důsledku kontaminace škodlivými látkami (ropné látky, chemikálie aj.) při kolizích mechanismů a jejich poruchách.

Záměr nenarušuje přímo žádné ložisko nerostných surovin ani dobývací prostor.

#### **D.I.7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy**

##### **Vlivy na flóru**

Na ploše zájmového území nebyl zjištěn žádný druh rostliny zvláště chráněný podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č.395/1992 Sb. , a vzhledem k povaze lokality je jejich trvalý výskyt vyloučen.

##### **Vlivy na porosty dřevin rostoucích mimo les**

Kácení mimolesní zeleně bude navrženo jen v nejnútnejší míře, je logicky odůvodnitelné a neovlivní významně žádnou přírodní složku území.

##### **Vlivy na faunu**

Jak je patrné z provedeného zoologického průzkumu, záměr neznamena ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor. Vliv lze označit za malý a málo významný.

##### **Vlivy na lesní porosty**

Záměr v navrhované podobě nepředpokládá žádný zásah do lesních porostů. Vliv lze označit za nulový.

#### **D.I.8. Vlivy na krajinu**

V návaznosti na daný prostor a charakter posuzovaného záměru nedojde ke významnějšímu negativnímu vlivu na krajinu.

#### **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

V předmětné lokalitě se nevyskytují architektonické, archeologické památky ani jiné lidské výtvořy a to budovy, kulturní památky či jiné stavby, které by byly záměrem jakkoliv ovlivněny.

Realizací nedojde k negativnímu ovlivnění hmotného majetku ani kulturních památek.

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

Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci se významně nemění oproti pokračování stávajícího stavu.

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

Vlivy tohoto charakteru oznamovaný záměr negeneruje.

#### **D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVU**

Záměr svým zaměřením počítá s opatřeními, která je nutno učinit z hledisek technických a rovněž stávající platné legislativy, aby nedošlo k narušení ekologické stability dané oblasti.

Z hlediska technických a legislativních opatření :

- odpadové hospodářství bude v souladu se současně platnou legislativou - oddělené shromažďování a utřídění odpadů dle jednotlivých druhů a kategorií
- při vzniku nebezpečných odpadů bude postupováno dle současně platné legislativy
- při nakládání s odpady nesmí být ohroženo lidské zdraví ani ohrožováno či poškozováno životní prostředí a nesmějí být překročeny limity znečišťování stanovené zvláštními právními předpisy
- zemina použitá při terénních úpravách bude prosta veškerých znečišťujících látek
- při výkopových pracích budou mechanizační prostředky zabezpečeny proti úniku ropných látek
- pro stavbu bude vypracován plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude

- nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu
- v případě havárií s únikem ropných látek do podzemních vod budou neodkladně zahájeny sanační práce a bezodkladně informovány orgány státní správy ,
  - stavební činnost bude prováděna pouze v pracovní době
  - hlučnost použitých strojů a mechanismů nepřekročí stanovenou limitní hodnotu hladiny ekvivalentního hluku (60 dB) dle vládního nařízení č. 502/2000 Sb.
  - nebude prováděno mytí stavebních strojů a mechanismů či jejich součástí na staveništi
  - na staveništi se nebude provádět spalování stavebních či jiných odpadů
  
  - udržování dokonalého technického stavu motorů všech strojů a zařízení a dalších mechanismů,
  - dokonalou organizaci práce vylučující zbytečné přejezdy dopravních prostředků, strojů a zařízení a běh jejich motorů naprázdno
  - pravidelná skrápění a údržba komunikací a manipulačních ploch pro snížení prašnosti
  
  - celý areál výstavby bude udržován v průběhu výstavby v čistotě, vč. vjezdů a výjezdů
  - bude zpracován projekt výsadby zeleně
  - při stavebních pracích musí být postupováno tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů, nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky a ekonomicky dostupnými prostředky (§ 5 zákona).
  
  - o skrytou ornici se dodavatel bude řádně starat, a to ve smyslu agrotechnických zvyklostí (odplevelování, obracení ornice apod.)
  - Skrývka bude provedena jak pro vlastní stavbu, tak pro zábor pro zařízení staveniště apod.

Při respektování a realizování všech technických opatření k zabránění kontaminace jednotlivých složek životního prostředí obsažená v tomto oznámení a v následujících stupních projektu, lze hodnotit riziko bezpečnosti provozu a havarijní nebezpečí stavby jako minimální s tím, že havarijní situace jsou v podstatě eliminovány.

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

Vlivy zpracované v tomto oznámení nebyly řešeny na základě zásadních nedostatků nebo neurčitostí, které by mohly ovlivnit rozsah závěrů tohoto posouzení realizovaného v rámci oznámení.

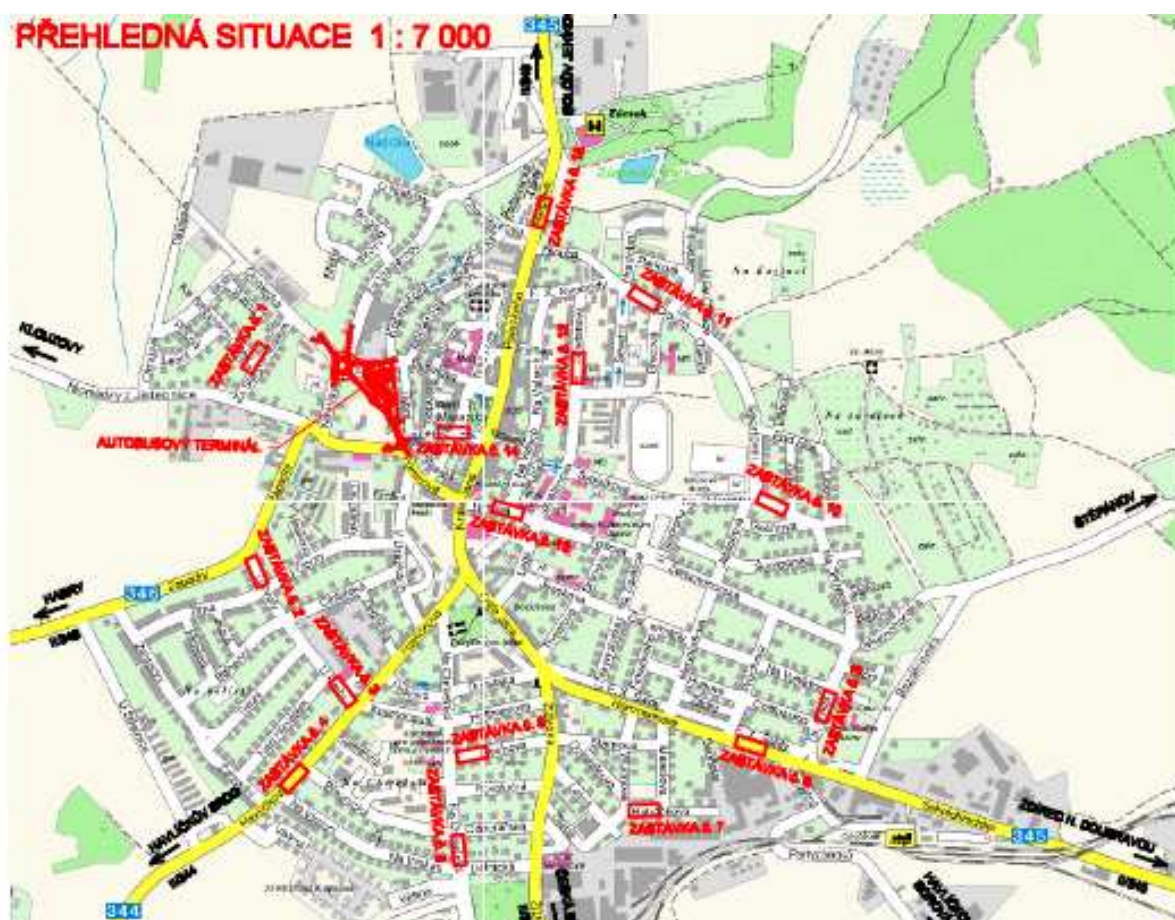
## **Část E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Předložený záměr je navržen jednovariantně. To znamená, že je posouzena velikost a významnost vlivů té aktivity, která je oznamovatelem uvažována a již je podřizováno projektové řešení záměru.

## Část F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE



 - umístění terminálu



Rozmístění terminálu a zastávek



*Letecký snímek zájmové lokality – umístění terminálu*



*Zákres umístění terminálu do leteckého snímku*

### Další podstatné informace oznamovatele

Na základě konzultace zpracovatele oznámení s oznamovatelem je dále možno konstatovat, že žádná z podstatných informací o záměru, která by mohla mít dopad na odhad velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo nebo strukturu a funkční využití území, nebyla zamlčena.

## **ČÁST G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Předmětem záměru je stavba „**Městská hromadná doprava včetně autobusového terminálu Chotěboř**“. Město Chotěboř hodlá obnovit městskou hromadnou dopravu a rozšířit ji po celém městě s výhledovým napojením místních částí. Kromě toho v souladu s územním plánem města připravuje vybudování autobusového terminálu s návazností na MHD a vytěsnění autobusového nádraží z náměstí T.G. Masaryka.

Akce je rozdělena na 2 stavby následovně:

1. stavba – Autobusový terminál
2. stavba – Zastávky MHD

Vybudováním této stavby dojde k uvolnění části náměstí od autobusové dopravy.

Základní parametry stavby:

### 1. Stavba

- Přeložka silnice II/345, kategorie M 9/50
- Příčné uspořádání: vozovka 2 x 3,5 m, vod proužek 2 x 0,25 m, odvodňovací proužek 2 x 0,25 m
- Délka přeložky: 306,10 m
- Okružní křižovatka, vnější průměr 36 m
- Autobusový terminál
  - 6 stání nástupních a přestupních
  - 2 stání výstupní (současně MHD)
  - 2 stání odstavná
  - Odbavovací budova (informace, čekárna, WC)
- Parkoviště pro 31 osobních aut
- Chodníky 2010 m<sup>2</sup>
- Zeleň 2766 m<sup>2</sup>
- Úprava místních komunikací 2657 m<sup>2</sup>

### 2. Stavba

- Nástupní a výstupní zastávky 33 ks



- Nové nástupní chodníky 427 m<sup>2</sup>

### **Umístění záměru**

Kraj : Vysočina

Obec : Chotěboř

Katastrální území: Chotěboř

### **1. Stavba**

Navržené staveniště odpovídá rezervě určené územním plánem. Autobusový terminál se bude nacházet v těsné blízkosti náměstí, což umožní výbornou dostupnost města. Tím, že bude uvolněna část náměstí od autobusových zastávek, bude možné zvětšit kapacitu parkovacích míst v centru města. Navržená částečná přeložka silnice II/345 je v souladu se studií přeložky silnice II/345 v Chotěboři.

V dřívější době se nacházel v celé ploše staveniště rybník, který byl po roce 1960 zasypán. Po bývalé hrázi je vedena komunikace a na části plochy je nadzemní požární nádrž.

### **2. Stavba**

Jednotlivé navržené zastávky MHD jsou umístěny na stávajících vozovkách a většina z nich má nástup ze stávajících chodníků. Tam, kde chodníky nejsou, budou zřízeny nástupní chodníky.

Stavba autobusového terminálu je umístěna v souladu s územním plánem města mimo zastavěné území. Přemístění autobusových stání z hlavního náměstí výrazně zlepší prostředí na náměstí. Stávající plocha, na které bude stavba postavena, je v současné době neupravena a jedná se o bývalý rybník, který byl kolem roku 1960 zasypán. Stavba si nevyžádá kácení vzrostlé zeleně.

Výstavba terminálu bude prováděna převážně bez omezení provozu. Pouze při napojování komunikací a inženýrských sítí dojde k omezení provozu.

Provoz autobusového terminálu zajistí kulturní prostředí pro cestující s možností informací, čekání v případě nepříznivého počasí, možnost využití WC apod. Pro cestující bude využívání terminálu bezpečnější, protože odpadne nutnost pohybu mezi ostatní dopravu tak, jak je to nyní na náměstí.

Provoz MHD zajistí lepší napojení celého města na centrum, autobusové i vlakové nádraží. To je přínosné hlavně pro osoby starší a nemocné a částečně též pro snížení počtu osobních aut vjíždějících do centra.

Terminál je navržen tak, aby umožnil vybudování podzemní retenční nádrže pro zachycování velké vody.

Součástí výstavby terminálu jsou i vegetační úpravy, které vhodným způsobem ozelení celý areál a přispějí ke zkulturnění území.

Vybudováním této stavby dojde k uvolnění části náměstí od autobusové dopravy. Zároveň bude vybudována 1. část přeložky silnice II/345, která v současné době prochází přes náměstí a celé centrum města. Po jejím kompletním dobudování dojde k částečnému zklidnění dopravy ve městě.

Co se týče variantního řešení, záměr je zpracován pouze v jedné variantě.

### **Vliv realizace záměru byl hodnocen z hlediska:**

- vlivu na obyvatelstvo, včetně zdravotních a sociálně ekonomických vlivů
- vlivu na ovzduší a klima
- vlivu na hlukovou situaci
- vlivu na podzemní a povrchové vody
- vlivu na půdu a horninové prostředí
- vlivu na faunu
- vlivu na krajinný ráz
- vlivu na floru a ekosystémy
- vlivu na hmotný majetek a kulturní památky

### **Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů**

Realizací záměru investora při dodržení všech stanovených podmínek, které jsou v rámci posuzování předmětného záměru v lokalitě stanoveny, při důsledné kontrole ze strany dotčených správních úřadů není předpoklad, že by záměr představoval zdravotní riziko pro obyvatelstvo.

Z dosavadních zkušeností s podobnými projekty není známa skutečnost, že by při výstavbě a provozu tohoto typu mohla vznikat nějaká významná zdravotní rizika.

### Vliv na sociální vztahy, psychickou pohodu , apod.

Vliv na sociální vztahy v území ani psychickou pohodu nebude záměr ovlivňovat.

Vzhledem k charakteru stavby a činnosti na ni prováděné lze konstatovat, že negativní vlivy a účinky stavby na obyvatelstvo nebudou významné. Narušení faktoru pohody u obyvatel lze spojovat především s etapou výstavby. V této etapě lze předpokládat zvýšený hluk z činnosti zemních mechanismů a zvýšenou četnost pohybu nákladních automobilů a jiných dopravních prostředků.

Nepřímé vlivy na obyvatelstvo zprostředkované přes jednotlivé složky životního prostředí (voda, půda, ovzduší) se na lokalitě rovněž nepředpokládají.

Vliv na obyvatelstvo po realizaci uvažovaného záměru bude vlivem trvalým, minimálním.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Lze konstatovat, že vlivy záměru na imisní situaci okolí lze považovat na minimální.

### **Vlivy na hlukovou situaci**

Na základě výstupů z hlukové studie lze konstatovat, že vlivy záměru lze považovat na minimální.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

#### Vlivy na stávající zdroje vody

Nová komunikace nebude mít v případě bezhavarijního provozu významný negativní vliv na stávající zdroje vody . Monitorovací systém není nutno realizovat. V rámci zimní údržby vozovek je nutno používat takové postupy, které by neovlivnily z hlediska použitého materiálu negativním způsobem okolí nové komunikace.

#### Vlivy na hydrologické poměry (povrchové vody)

V rámci úprav před zprovozněním nedojde k významnému zásahu do současného stavu terénu a tím ani k významnému zvýšení odtoku povrchových vod. Není nutno uvažovat se zásadními dopady na odtokové poměry a jejich změny. Navrhovaná stavba nepředstavuje významné zásahy do horninového prostředí, aby se promítly na změně odtokových poměrů ve smyslu dopadů na hydrologickou síť.

#### Vlivy na hydrogeologické poměry (podzemní vody)

Poněvadž není projektováno speciální hloubkové zakládání uvažovaného záměru, není předpoklad ovlivnění hydrogeologických poměrů v území. V okolí uvažovaných zářezů se nenacházejí žádné individuální zdroje vody, které by mohly být ovlivněny.

Jediný významný negativní vliv může hrozit při havárii vozidel na komunikaci (únik pohonných hmot apod).

## **Vlivy na půdu**

Realizace stavby nebude mít negativní vliv na půdu.

V případě vzniku havarijních situací může dojít k omezenému a lokálnímu vlivu na půdu a horninové prostředí v důsledku kontaminace škodlivými látkami (ropné látky, chemikálie aj.) při kolizích mechanismů a jejich poruchách.

### Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Předpokládaná změna místní topografie nebude z hlediska regionálního významná.

Z hlediska stability a eroze půd bude nutné dodržet platné normativy při konstrukci stavebních prvků vozovky a urychleně provést ozelenění a zatravnění svahů komunikací z důvodu omezení případné eroze půd.

## **Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Záměr nepředpokládá v případě regulovaného a bezhavarijního provozu žádný významný negativní vliv na půdu a horninové prostředí.

Záměr nenarušuje přímo žádné ložisko nerostných surovin ani dobývací prostor.

## **Vlivy na flóru**

Vzhledem k umístění záměru nepředpokládáme, že by záměr mohl vést k ohrožení určitého rostlinného druhu. Záměr je realizován většinou v intenzivně využívané zemědělské půdě.

## **Vlivy na faunu**

Na základě provedeného biologického průzkumu lze konstatovat, že zájmové území nepředstavuje výrazně hodnotnou zoologickou lokalitu, s ohledem na antropogenní ovlivnění stávajícím i bývalým využitím okolí.

## **Vlivy na krajinu**

V návaznosti na daný prostor a charakter posuzovaného záměru nedojde ke významnějšímu negativnímu vlivu na krajinu.

## **Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

V předmětné lokalitě se nevyskytují architektonické, archeologické památky ani jiné lidské výtvořky a to budovy, kulturní památky či jiné stavby, které by byly záměrem jakkoliv ovlivněny.

Realizací nedojde k negativnímu ovlivnění hmotného majetku ani kulturních památek.

**Datum zpracování oznámení:**

**prosinec 2008**

**Zpracovatel oznámení:**

Ing. Renata Břeňová  
Dolní Újezd 118  
569 61 Dolní Újezd  
tel.: 603 267124  
brenova@lit.cz

**Podpis:**

## H. Příloha :

### 1. Vyjádření stavebního úřadu k záměru z hlediska ÚPD

Městský úřad Chotěboř, stavební úřad  
Trčků z Lípy 69, Chotěboř

---

Č.j: MCH\_966/2009/SU-3/334/IŠ  
Vyřizuje: Ing. Iva Škarydová  
E-mail: skarydova@chotebor.cz  
Telefon: 569 641 110

Chotěboř, dne: 19.1.2009

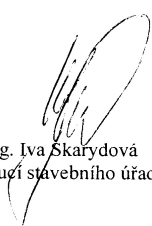
**Adresát:**

**Ing. Renata Břeňová, Poradenství v oblasti životního prostředí, Dolní Újezd 118, 569 61 Dolní Újezd u Litomyšle**

Soulad s územním plánem, sídelního útvaru města Chotěboř.

Stavební úřad Městského úřadu v Chotěboři, jako věcně a místně příslušný dle § 13 odst. 1 písm.f zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon).

Na základě dopisu ze dne 19.1.2008 stavební úřad MěÚ Chotěboř sděluje, že stavba: **autobusový terminál a zastávky MHD v Chotěboři** dle předložené situace jsou v souladu s územním plánem sídelního útvaru města Chotěboř.



Ing. Iva Škarydová  
Vedoucí stavebního úřadu

## 2. Stanovisko ve smyslu §45i zákona č. 114/1992 Sb.

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

Doporučeně:

Ing. Renata Březinová  
569 61 Dolní Újezd 118

Váš dopis značka/ze dne

Číslo jednací  
KUJI 2399/2009  
OZP 10/2009 SLA

Vyřizuje/telefon  
Jana Slaninová  
564 602 505

V Jihlavě dne  
20. ledna 2009

### **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

### **„Městská hromadná doprava včetně autobusového terminálu Chotěboř“**

podaného dne 13. ledna 2009 Ing. Renatou Březinovou, 569 61 Dolní Újezd 118, která zastupuje Město Chotěboř

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:**

Projekt řeší obnovení městské hromadné dopravy a vybudování autobusového nádraží. Záměr zahrnuje: 1. stavba – autobusový terminál, 2. stavba – zastávky MHD. Podkladem je přehledná situace 1: 7 000, DUR, OPTIMA spol. s r.o., Žižkova 738, 566 01 Vysoké Mýto, 02/2008.

Vzhledem k charakteru záměru, vzdálenosti a předmětu ochrany nejbližších evropsky významných lokalit, lze vyloučit významný vliv záměru 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.



Mgr. Jana Slaninová  
úředník odboru životního prostředí

Na vědomí:

1. Správa CHKO Železné hory, Nasavrky 317, 538 25 Nasavrky



### 3. Hluková studie

