



Případová studie: Přeložka silnice I/14 obchvat města

Základní údaje o záměru

Charakter stavby:

- nová stavba

Důvod umístění:

- převedení silniční dopravy mimo město.
- zklidnění dopravy v centru města vyvolané odkloněním tranzitní dopravy.

Stručný popis dopravního řešení:

- Délka 1,550 km. Kategorie komunikace S 11,5/70 odpovídá standardní šířce v koruně 11,5 m. Jedná se o silnici dvoupruhou, směrově nerozdělenou.
- Průběh trasy v údolí je řešen pomocí násypového zemního tělesa o výšce 8 - 12 m a tří samostatných mostních objektů zajišťujících mimoúrovňové křížení přeložky silnice s tratí ČD, železniční vlečky a řeky Zdobnice.

Základní údaje o vstupech

Zábor půdy

Zábor půdy	Trvalý	Dočasný	Celkem
ZPF	4,795	0,719	5,514
PUPFL	0,108	0,000	0,108
Ostatní	0,359	0,054	0,413
Celkem	5,262	0,873	6,035

Spotřeba vody

- Pouze během výstavby.
- Voda odebírána v prostoru zařízení staveniště a její množství bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Na základě uvedených bilancí lze odhadovat předpokládanou spotřebu vody na množství cca 625 m³/rok.

Surovinové zdroje:

- zemina pro výstavbu násypů
- prefabrikáty na výstavbu mostů
- kamenivo, štěrky a štěrkopísky pro konstrukci vozovky
- živičný kryt vozovky
- železo pro armatury, svodidla, sloupy apod.
- elektrická energie potřebná při výstavbě v prostoru zařízení staveniště

Základní údaje o výstupech: ovzduší

Bodový zdroj znečištění ovzduší.

- Stavba ani provoz nebude bodovým zdrojem znečištění ovzduší.

Plošný zdroj znečištění ovzduší.

- dočasné skládky sypkých materiálů během výstavby
- vlastní zemní práce v etapě výstavby - skrývka ornice, násypy, zářezy.
- Působnost uvedeného zdroje lze omezit pouze vlastním obdobím výstavby po dobu cca 3 let. Vzhledem k charakteru zdroje, současné fázi projektové přípravy a nemožnosti určit klimatické období, ve kterém budou plošné zdroje existovat, nelze množství emitovaných škodlivin objektivně stanovit.

Liniový zdroj znečištění ovzduší.

- Hodnoceným druhem zdroje je provoz na obchvatu komunikace I/14 v celkové délce 1,55 km.
- Na základě emisních faktorů, očekávané intenzity dopravy a délce obchvatu 1,55 km lze specifikovat následující roční sumu emisí z provozu na obchvatu:
- NO_x: 10.318 t/rok
- CO: 16.439 t/rok
- Suma uhlovodíků (C_xH_y): 4.014 t/rok

Základní údaje o výstupech: voda

Srážkové odpadních vody

- je stanoveno na základě výpočtu, který vychází z celkového úhrnu srážek za rok (718 mm), ze šířky zpevněné vozovky 11,5 m (+ rozšíření v místech křižovatek):
- Úhrn srážek: 718 mm/rok, plocha 19.600 m², koeficient odtoku 0,80 => **odtok 11.260 m³**
- Dešťová voda bude svedena do otevřených příkopů, v místech zářezů do mělkých rigolů a odtud prostřednictvím stávajících melioračních svodnic nebo přímo do vodního toku Zdobnice.
- odpadní vody z oblasti mostního tělesa a odpadní vody ze zpevněných příkopů podél komunikace vyspádovaných přímo do Zdobnice budou svedeny do vodoteče přes **lapače nečistot s možností osazení norné stěny** pro případ eliminace havárie na komunikace v bezprostřední blízkosti tok.
- Recipientem je vodní tok Zdobnice s plochou povodí 124,5 km². Průměrný průtok u ústí je 2,08 m³.s⁻¹. Po výstavbě obchvatu dojde k navýšení o 0,36 l/s, což představuje 0,02%. Jedná se o vodohospodářsky významný tok, většinou ve třídě čistoty I.

Splaškové odpadní vody

- budou vznikat **pouze během výstavby**, v prostoru stavebního dvora, jejich množství lze odhadnout na 625 m³.

Základní údaje o výstupech: odpady

- Nakládání s odpady - tedy i jejich bezpečné zneškodnění, je povinností všech původců, kteří se budou na výstavbě obchvatu podílet bez ohledu na původního vlastníka nebo generálního dodavatele.
- Všichni původci jsou povinni vést evidenci odpadů
- Množství odpadů není možno v této fázi projektové přípravy stanovit, je však nezbytné, aby jednotlivé druhy odpadů byly dále sledovány jak v další přípravě, tak při výstavbě a provozu.
- Projekt předkládá přehled očekávaných odpadů vznikajících v etapě výstavby.

Základní údaje o výstupech: hluk a vibrace

Etapa výstavby

- **Hluk** bude vznikat z provozu stavebních mechanismů použitých při stavbě obchvatu.
 - Největší ovlivnění hlukem lze očekávat při výstavbě mostních objektů a sypání a hutnění násypů. Hluk z rypadel používaných při stavbách pozemních komunikací se udává mezi 80 - 95 dB(A) ve vzdálenosti 5 m, hluk nákladních vozidel 70 - 82 dB(A) ve vzdálenosti 5 m.
- **Vibrace** budou vznikat během výstavby, zejména při hutnění násypů.

Provoz

- Obchvat silnice I/14 bude patřit mezi liniový zdroj hluku vznikající v důsledku provozu vozidel po komunikaci. Vznikající hluk bude záviset na počtu a charakteru projíždějících vozidel, složení a rychlosti dopravního proudu, povrchu a sklonu vozovky apod. Ve fázi dosud realizovaných projektových prací není uvažováno s výstavbou protihlukových opatření.
- Za provozu komunikace budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Vibrace se projevují maximálně do vzdálenosti několika desítek metrů, dosahují frekvencí 30 - 150 Hz a amplitud několika desítek m. Předpokládá se, že stavba a provoz přeložky silnice I/14 nebude zdrojem nadměrných vibrací.

Screening – identifikace vlivů

	výstavba	provoz	ukončení
změny v čistotě ovzduší	+	+	-
změna mikroklimatu	-	+	-
změna kvality povrchových vod	+	+	-
změna kvality podzemních vod	+	+	-
vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	+	+	+
ovlivnění režimu podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody	-	-	-
zábor ZPF	+	+	-
zábor PUPFL	+	+	-
vlivy na čistotu půd	-	+	-
projevy eroze	-	-	-
svahové pohyby a pohyby vzniklé poddolováním	-	-	-
likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	-	-	-

Screening – identifikace vlivů

	výstavba	provoz	ukončení
likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les	+	-	-
likvidace, poškození lesních porostů	+	-	-
likvidace, zásah do prvků ÚSES a významných krajinných prvků	+	-	-
vlivy na další významná společenstva	-	-	-
změny reliéfu krajiny	+	+	+
vlivy na krajinný ráz	+	+	+
likvidace, narušení budov a kulturních památek	-	-	-
vlivy na geologické a paleontologické památky	+	-	-
vlivy spojené se změnou v dopravní obslužnosti	-	+	+
vlivy spojené se změnou funkčního využití krajiny	+	+	+
vlivy na rekreační využití území	+	+	+
biologické vlivy	-	-	-

Screening – identifikace vlivů

	výstavba	provoz	ukončení
fyzikální vlivy	+	+	-
vlivy spojené s havarijními stavy	+	+	-
vlivy na zdraví	+	+	-

- Většina identifikovaných vlivů je spojena s etapou výstavby a s následným provozem na vybudované komunikaci.
- Etapa výstavby je identifikována vlivy, které vycházejí zejména ze skutečnosti, že se jedná o stavbu „na zelené louce“ se všemi predikovanými dopady do jednotlivých složek životního prostředí.
- Etapa vlastního provozu potom signalizuje vlivy trvalé z hlediska časového působení a vlivy spojené s vlastním provozem na liniové komunikaci včetně změn, které nastanou ve funkčním využití území.

Hodnocení významnosti vlivu

Změny v čistotě ovzduší

- Vlastní výstavba obchvatu, jakož i dočasné skládky sypkých materiálů a zemní práce během výstavby mohou být významným aspektem narušujícím faktory pohody obyvatel nejbližší obytné zástavby.
- doporučeno během výstavby všechny plošné zdroje chránit před vznikem nadměrné prašnosti. Z hlediska významnosti je vliv hodnocen jako nulový.
- Rozhodující vliv na čistotu ovzduší bude mít vlastní provoz na komunikaci.

Referenční bod	Varianta 0	Varianta 1
RB1 ($K_{\max} \text{NO}_x$ [mg.m ⁻³])	23,6	35,6
RB2 ($K_{\max} \text{NO}_x$ [mg.m ⁻³])	27,3	20,1

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-3	0	0	0	0

Hodnocení významnosti vlivu

Změna mikroklimatu

- Riziko zhoršení rozptylových podmínek v údolní nivě Zdobnice je částečně eliminováno celkovou navrženou světlostí mostu 154 m.
- Neprokázano se zvýšení četnosti inverzí vlivem výstavby náspu komunikace přes nivu Zdobnice.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

Změna kvality povrchových vod

- Pokud nepočítáme jednorázový vliv havárií, lze za nejvýznamnější vliv na jakost vod označit **zimní údržbu komunikace**, která je spojena s aplikací značného množství posypových materiálů s vysokým obsahem NaCl
- V řece Zdobnici dojde k navýšení chloridových iontů o cca 0,53 mg/l. Limit pro ostatní toky dle NV ČR č. 171/92 Sb. je pro chloridy 350 mg/l. Předpokládané navýšení představuje **zanedbatelný nárůst**.
- Zatížení odpadních vod v dalších ukazatelích, jako např. BSK5, NL nebo ropnými látkami, se za normální situace předpokládá **minimální**. Pro zachycení ropných a jiných látek škodlivých vodám v případě havárie se doporučuje osadit vyústění příkopů **lapači nečistot** s možností instalace **norné stěny**.
- Z hlediska ochrany vodních zdrojů bude nezbytné zajistit i nutné manipulační plochy pro výstavbu mostního tělesa způsobem, který bude minimalizovat riziko ohrožení vod.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI

Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-1	-1	0	0	0,5

Hodnocení významnosti vlivu

Změna kvality podzemních vod

- z regionálního hlediska nehrozí pro stavbu nebezpečí agresivních vod
- stavba sama přímo neohrožuje zdroj ani PHO zdroje hromadného zásobování
- přechod plánované komunikace přes řeku je možné technicky řešit tak, aby nedošlo k narušení kvality podzemní vody regionálního kolektoru

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-2	-1	0	0	0,5

Hodnocení významnosti vlivu

Vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě

- Vlivy na průtoky se mohou projevit zejména při přívalových deštích, kdy dojde ke zvýšení a zrychlení odtoku ze zpevněné vozovky.
- Zpevněná plocha vozovky bude zdrojem zrychleného odtoku vodních srážek v území
- výstavbou mostního objektu přes Zdobnici a násypu přeložky silnice I/14 dojde v profilu mostu ke zvýšení hladiny stoleté vody z původních 292,22 m n.m na 292,61 m n.m. (t.j o 39 cm)

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-1	-1	-1	0	0	0,5

Hodnocení významnosti vlivu

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

- Na základě dostupných informací o záměru není předpokládáno ovlivnění režimu podzemních vod

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

Zábor ZPF

- Během výstavby musí být sejmuta ornice a podorniční vrstva. Tyto budou využity v dalších fázích výstavby k rekultivacím zářezů, násypů a dočasně zabraných ploch, respektive s nimi bude naloženo v souladu s rozhodnutím příslušného orgánu ochrany ZPF.

BPEJ	m2	tř. ochrany	celkem	%
5.56.00	9 590	I	25 573	53,000
5.58.00	15 983	I		
5.43.10	1 066	II	3 143	7,000
5.14.10	2 078	II		
5.47.00	5 594	III	5 594	12,000
5.22.12	13 639	IV	13 639	28,000
Celkem	47 950		47 950	100,000

KRITERIA VÝZNAMNOSTI

Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-3	-3	0	-1	0	0

Hodnocení významnosti vlivu

Zábor PUPFL

- Vliv výstavby obchvatu I/14 spočívá také v záboru lesní půdy. Na úrovni zpracovaných podkladů lze prezentovat následující orientační předpoklady trvalého záboru půdy (ha):
 - zábor půdy trvalý 0,108
 - zábor půdy dočasný 0
 - Celkem 0,108

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

Vliv na čistotu půd

- Hlavním opatřením omezujícím kontaminaci půdy je výsadba zeleně podél komunikace realizovaná na základě zpracovaného a schváleného projektu ozelenění, kterou lze považovat za částečnou formu ochrany s ohledem na specifikované šíření kontaminace olovem podél komunikací.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-3	-1	0	-1	0,2

Hodnocení významnosti vlivu

Projevy půdní eroze

- Místní topografie bude změněna vybudováním nového obchvatu, a to zejména v údolí Zdobnice, kde bude trasa vedena v násypu s přemostěním železniční tratě, železniční vlečky a řeky Zdobnice.
- Potenciálním místem eroze mohou být svahy násypů na trase budovaného obchvatu. Tento problém je dle projektu zcela kompenzován navrženým svahováním (které bude po ozelenění sloužit jako část biokoridoru) a navrženým projektem ozelenění zpracovaným v koordinaci se zpracovatelem místní části ÚSES.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

Svahové pohyby a pohyby vzniklé poddolováním

- Dle mapy sesuvů bylo zjištěno, že stavba koliduje s místem potenciální svahové aktivity. V uvedeném prostoru proto nelze vyloučit riziko aktivizace svahových pohybů.
- Vzhledem k absenci dalších podkladů je řešení tohoto vlivu přeneseno do dalších stupňů projektové dokumentace. Dle konzultací s projektantem bude trasa komunikace řešena na základě IG posouzení způsobem, který musí vyloučit riziko svahových pohybů.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-1	-3	0	0	-1	1

Hodnocení významnosti vlivu

likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

- ve sledovaném území se vyskytuje několik typů lokalit vesměs bez ochranného významu.
- Ze závěrů posudku vyplývá, že navrhovaná trasa obchvatu nezasahuje do plochy žádného zvláště chráněného území ani do jeho ochranného pásma. Během průzkumu nebyl v plánované trase obchvatu nalezen žádný chráněný druh rostliny podle Vyhl. č.395/92 Sb. (seznam zvláště chráněných rostlin a hub).
- Plánovaná trasa se nachází na pozemcích s běžnou antropogenní vegetací a z hlediska ochrany přírody nelze vznést vůči vedení trasy závažné námitky.
- Ze závěrů zoologického posouzení vyplývá, že plánovaná trasa obchvatu nenarušuje žádnou významnou zoologickou lokalitu, a že populace živočišných druhů vyskytujících se v dané oblasti nebudou ohroženy na své existenci.
- Naopak vhodnými terénními a ozeleňovacími úpravami by mohlo dojít ke zvýšení druhové diverzity a početnosti vyskytujících se druhů. Zpracovaný lokální systém ekologické stability již počítá s využitím pásu zeleně podél komunikace jako části navrženého biokoridoru.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI

Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
1	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

likvidace, poškození stromů a porostů dřevin rostoucích mimo les

- V rámci výstavby bude nezbytné provést vykácení cca 500 m² náletových křovin, 10 starších ovocných stromů a nelze vyloučit zásah do dřevinného doprovodu vodoteče Zdobnice, kde však bude možné přesnější vyhodnocení až po konečném zaměření trasy (tato skutečnost je považována za určitou nejistotu v rámci dokumentace EIA).
- Vypracovaná rozptylová studie dokládá, že nejbližší stromy rostoucí mimo les budou zasaženy minimálními koncentracemi oxidů dusíku, pohybující se v krátkodobých koncentracích v jednotkách mikrogramů.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-1	-2	0	0	-1	0

Hodnocení významnosti vlivu

likvidace, poškození lesních porostů

- Záměr znamená nepatrný zásah do lesního porostu. Jedná se o pruh lesa nad řekou Zdobnicí, kde je tento lesní porost protnut trasou elektrovedu. Tento průsek elektrického vedení představuje i optimální průchod obchvatu s minimem kácení dalších lesních porostů.
- Navržené vedení pozemní komunikace tak nevyvolá nové rozdělení lesního pozemku.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-3	-3	0	0	0	0

Hodnocení významnosti vlivu

likvidace, zásah do prvků ÚSES a významných krajinných prvků

- V rámci navržené trasy obchvatu dojde ke kontaktu s následujícími prvky ÚSES:
 - lokální biokoridor označený v mapovém podkladu č. 93, který je reprezentován lesem na skalnatém břehu Zdobnice, louky podél projektovaného obchvatu a pás zeleně podél trati
 - lokální (navržený) biokoridor označený v mapovém podkladu č. 94, využívající prostor podle navrženého obchvatu spojující sérii BC kolem města s BC Doudlebská bažantnice
 - interakční prvek navržený kolem projektovaného obchvatu
- Lokální územní systém ekologické stability je navržen a koncipován v souladu s plánovanou trasou obchvatu a tudíž nedochází k významnějším střetům ÚSES s navrhovaným obchvatem v trase pozemní komunikace.
- Potenciálně nejvýznamnějším ovlivněním ve vztahu k lokálnímu územnímu systému ekologické stability je křížení obchvatu a vodního toku Zdobnice s funkcí biokoridoru.
- Z hlediska pojetí Metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR „Křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“ je dokumentací požadováno, aby v rámci zřízení nového mostního objektu přes Zdobnici byla dodržena zásada na zřízení oboubřežních suchých břehů.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI

Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-3	-1	0	0	0	0,9

Hodnocení významnosti vlivu

Vlivy na další významná společenstva

- Zpracované studie dokládají, že záměr není realizován do přírodovědecky cenných lokalit.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

změny reliéfu krajiny

- Vzhledem k charakteru území s navrženou pozemní komunikací si stavba vyžádá terénní úpravy, které zejména v údolní nivě Zdobnice vytvoří nové pohledové dominantní krajinné prostory.
- S ohledem na celkovou délku trasy a na charakter reliéfu se nejedná o významnější pohledové dominanty.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-3	-3	0	0	0	0

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy na krajinný ráz

- Realizace pozemní komunikace bude především v údolní nivě Zdobnice ovlivňovat pohledově významné krajinné prostory.
- Nadzemní linie části trasy sice změní výškové parametry stávající krajiny, lze však provést částečnou kompenzaci kvalitním projektem ozelenění.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-3	-2	0	0	0	0,2

Hodnocení významnosti vlivu

narušení a likvidace budov a kulturních památek

- Na vržené vedení pozemní komunikace nevyžaduje likvidaci budov nebo kulturních památek. Trasa je navržena v dostatečné vzdálenosti od budov a tudíž nelze očekávat ani sekundární působení na tyto objekty (vibrace apod.).

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy na geologické a paleontologické památky

- Vzhledem k historickému osídlení území a rozsahu zemních prací nelze vyloučit případné archeologické nálezy.
- Pokud při zemních pracích během výstavby dojde k nálezům kulturně cenných předmětů, detailům staveb jakož i k archeologickým nálezům, musí být informován příslušný stavební úřad, který v dohodě s příslušným orgánem státní památkové péče stanoví podmínky k zabezpečení státní památkové péče.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-1	-1	0	0	0	-1

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy spojené se změnou v dopravní obslužnosti

- Účelem navrhovaného řešení je výstavbou obchvatu komunikace I/14 převedení silniční dopravy mimo město.
- Na území města komunikace prochází zástavbou, která brání realizaci jiné než obchvatové varianty.
- Výsledkem navrženého řešení bude významné zklidnění dopravy v centru města vyvolané odkloněním tranzitní dopravy.
- Navržené řešení jednoznačně usnadní propojenost území bez významnějších negativních dopadů na toto území.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
1	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy spojené se změnou funkčního využití krajiny

- Vybudováním obchvatu by mohlo dojít ke ztížení dostupnosti zemědělských pozemků, a to zejména v údolní nivě vybudováním násypových těles.
- V kilometru 1,0 uvažované trasy obchvatu dojde k přerušení místní komunikace vedoucí v lokalitě Mníšek k trvale obydlenému objektu a ke kolonii rekreačních chat.
- Tyto aspekty požaduje dokumentace EIA vyřešit jako ochranné opatření v dalších stupních projektové dokumentace.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-2	0	0	0	1

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy na rekreační využití území

- Návrh obchvatu probíhá většinou na zemědělsky využívaných plochách a nebude mít podstatný negativní vliv na obecné rekreační využití krajiny.
- Potenciální ovlivnění rekreačního využití území týkající se blízké chatové osady je eliminováno předcházejícím požadavkem na řešení napojení této lokality.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

biologické vlivy

- Na základě posouzení tohoto aspektu nelze předpokládat, že by záměr znamenal biologické vlivy představované například šířením plevelných druhů rostlin.
- Tento předpoklad je dán kvalitně navrženým projektem ozelenění, zahrnujícím i požadavek na ošetřování zeleně po výsadbě.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu

fyzikální vlivy

- Z hlediska fyzikálních vlivů připadá v úvahu především problematika hluku.
- V rámci uvažovaného záměru byla zpracována akustická studie. Z předložených výsledků vyplývá, že provozu na obchvatu I/14 budou bezprostředně vystaveny 4 objekty.
- Z výsledků výpočtu vyplývá, že u těchto obytných objektů nedojde k překročení limitních hodnot hlukové zátěže, a proto není navrhována žádná ochrana.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-2	-2	0	0	0	0

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy spojené s havarijními stavy

- Toto riziko je spojeno především s použitím stavebních mechanismů ve vlastní etapě výstavby a s tím spojenou možností úniku ropných látek z těchto mechanismů.
- Rizika v rámci vlastního provozu spočívají především v možnosti vzniku havárií vozidel projíždějících po komunikaci. Potom je třeba počítat s únikem technologických kapalin nebo přepravovaného nákladu (včetně kapalin) na povrch vozovky, do příkopů nebo okolí.
- Z uvedených důvodů jsou v projektové dokumentaci stavby navržena taková technická opatření, která rozsah takové havárie minimalizují. Nelze však vyloučit riziko kontaminace vodoteče.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
-1	-1	-2	-1	0	-1	0,3

Hodnocení významnosti vlivu

vlivy na zdraví

- Jak je zřejmé z dalších částí předkládané dokumentace, z hlediska imisní a hlukové zátěže ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě nedojde k ovlivnění hygienických limitů, v porovnání stávajícího a očekávaného stavu dojde k významnému zlepšení faktorů pohody podél stávající komunikační sítě odkloněním významné části tranzitní dopravy na obchvat.
- Obyvatelstvo podél navrhované trasy nebude ovlivněno imisní ani hlukovou zátěží. Výpočty imisní a akustické situace sice jsou zaznamenatelné průniky fyzikálních a chemických škodlivin, které spolu s pozadím zůstanou spolehlivě pod stanovenými limity.

KRITERIA VÝZNAMNOSTI						
Velikost	Časový rozsah	Reverzibilita	Citlivost	Veřejnost	Nejistoty	Možnost ochrany
0	-	-	-	-	-	-

Hodnocení významnosti vlivu - závěry

- navržené vedení trasy spolu s v projektu navrženými technickými opatřeními neznamená z hlediska identifikovaných vlivů žádný významný nepříznivý vliv.
- Dle provedeného vyhodnocení představuje navržený záměr nepříznivý vliv zejména v oblasti ohrožení kvality povrchových a podzemních vod, z hlediska svahových pohybů, záboru ZPF, v oblasti vlivů na faunu a floru.
- Nepříznivý vliv je zaznamenán také v oblasti změn reliéfu krajiny a krajinného rázu.
- Mezi nepříznivé vlivy patří dále ztížení funkčního využití území, fyzikální vlivy a vlivy spojené s havarijními stavy.
- Na základě vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí byly dokumentací o hodnocení vlivu na životní prostředí navržena některá ochranná opatření.
- uvažovaný záměr bude představovat nepříznivý vliv pouze v oblasti záboru ZPF, vlivech na čistotu půd (kde výsledná významnost souvisí s nevratným znečištěním a neznalostí konečného složení dopravního proudu), z hlediska kácení a poškození stromů rostoucích mimo les a likvidace lesních porostů.
- Záměr představuje negativní vliv i v oblasti změny reliéfu krajiny.
- z hlediska významnosti jednotlivých identifikovaných vlivů je záměr **realizovatelný** a při respektování doporučených opatření dokumentací EIA **nebude znamenat významné ovlivnění hodnocených složek životního prostředí**. Dokumentací EIA je proto záměr **akceptovatelný s podmínkami spojenými s doporučenými ochrannými opatřeními**.