



DOKUMENTACE

podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů

VELKÉ PŘÍLEPY, OBCHVAT

Oznamovatel:	
Středočeský kraj Zborovská 11, 250 21 Praha 5	
Zhotovitel:	
PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
Datum: 11/2022	Zakázkové číslo: 19-348-4

Název záměru:	Velké Přílepy, obchvat	
Oznamovatel:	Středočeský kraj Zborovská 11, 150 21 Praha 5 – Smíchov Zastoupený Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, p. o.	
Zhotovitel:	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16 147 54 Praha 4 Ing. Jitka Krejčová <i>(osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 38487/ENV/08 ze dne 22.5.2008, resp. autorizace, která byla naposledy prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2022/710/2070)</i> tel. 226 066 338 e-mail: jitka.krejcova@pragoprojekt.cz	
Zpracovatelský tým:	Ing. Jitka Krejčová Ing. Tereza Dudková Ing. Dana Vojtíšková Mgr. Robert Polák (ATEM) Ing. Josef Martinovský (ATEM) RNDr. Jiří Vávra, CSc. RNDr. Milan Macháček RNDr. Ondřej Jäger (AQH, s.r.o.) Ing. Aleš Malínský Ing. Zuzana Volfová (AFRY CZ s.r.o.)	hlavní řešitel grafická část, odpady, půda Dendrologický průzkum Rozptylová studie, Studie vlivů na veřejné zdraví Akustická studie Biologický průzkum Hodnocení H67 Hydrogeologický posudek Studie odvodnění Dopravní prognóza

Datum zpracování: 11/2022

Podpis zpracovatele dokumentace:



OBSAH

ÚVOD	10
VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ NA DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE	11
ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI	12
ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU	13
B.I. Základní údaje	13
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	13
B.I.2. Kapacita záměru	13
B.I.3. Umístění záměru	13
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	14
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	15
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry	16
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	25
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	25
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	25
B.II. Údaje o vstupech	25
B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)	25
B.II.2. Voda	26
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	27
B.II.4. Energetické zdroje	27
B.II.5. Biologická rozmanitost	28
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	30
B.III. Údaje o výstupech	36
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží	36
B.III.2. Odpadní vody	41
B.III.3. Odpady	44
B.III.4. Ostatní emise a rezidua	49
B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)	50
ČÁST C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	52
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	52
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být ovlivněny	56
C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	56
C.II.2. Ovzduší a klima	59
C.II.3. Voda	62
C.II.4. Půda	73
C.II.5. Přírodní zdroje	77
C.II.6. Biologická rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)	81
C.II.7. Krajina a její ekologické funkce	97
C.II.8. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	99
C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	101

ČÁST D	KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	103
D.I.	Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru	103
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	103
D.I.2.	Vlivy na ovzduší a klima	110
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)	119
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody	144
D.I.5.	Vlivy na půdu	155
D.I.6.	Vlivy na přírodní zdroje.....	160
D.I.7.	Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)	161
D.I.8.	Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	173
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	178
D.II.	Charakteristika environmentálních rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	181
D.III.	Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů	183
D.II.1.	Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti	183
D.II.2.	Charakteristika možnosti přeshraničních vlivů	185
D.IV.	Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně	186
D.V.	charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	191
D.VI.	charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	197
ČÁST E	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	199
ČÁST F	ZÁVĚR	201
ČÁST G	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	202
ČÁST H	PŘÍLOHY	208

SEZNAM PŘÍLOH

Grafické přílohy

Příloha A1	Ortofotomapa M 1: 5 000
Příloha A2	Podélné profily (1: 2 000/200) A.2.1 Podélný profil - úsek 1 A.2.2 Podélný profil - úsek 1A A.2.3 Podélný profil - úsek 2
Příloha A3	Analytická mapa (M 1: 10 000)
Příloha A4	Situace s návrhem opatření (M 1: 5 000)

Textové přílohy (pouze na CD)

Příloha B1	Rozptylová studie (ATEM, s.r.o., 11/2022)
Příloha B2	Akustická studie (ATEM, s.r.o., 11/2022)
Příloha B3	Biologický průzkum (RNDr. Jiří Vávra, CSc., 06/2020)
Příloha B4	Dendrologický průzkum (PRAGOPROJEKT, a.s., 10/2022)
Příloha B5	Studie odvodnění (PRAGOPROJEKT, a.s., 10/2022)
Příloha B6	Hydrogeologický posudek (RNDr. Ondřej Jäger, 09/2022)
Příloha B7	Hodnocení vlivů podle §67 zákona č. 114/1992 Sb. (RNDr. Milan Macháček, 10/2022)
Příloha B8	Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM, 11/2022)
Příloha B9	Vypořádání vyjádření k Oznámení

Povinné přílohy (část H Dokumentace)

- Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace
 - Městský úřad Černošice, odbor územního plánování
- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.
 - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny	NO ₂	Oxid dusičitý
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka	NO _x	Oxidy dusíku
Cl ⁻	Chloridy	NV	Nařízení vlády
CO	Oxid uhelnatý	OA	Osobní auta
CSD	Celostátní sčítání dopravy	OP	Ochranné pásmo
CxHy	Uhlovodíky	OPVZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	ORP	Obec s rozšířenou působností
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	OÚ	Obecní úřad
ČSN	Česká státní norma	OŽP	Odbor životního prostředí
ČSÚ	Český statistický úřad	PD	Projektová dokumentace
DMK	Dálkový migrační koridor	PHM	Pohonné hmoty a mazadla
DoKP	Dotčený krajinný prostor	PO	Ptačí oblast
DSP	Dokumentace pro stavební povolení	POV	Projekt organizace výstavby
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí	PP	Přírodní památka
EIA	Environmental Impact Assessment Posuzování vlivů na životní prostředí	PR	Přírodní rezervace
EVL	Evropsky významná lokalita	PUPFL	Pozemek určený pro plnění funkcí lesa
HGP	Hydrogeologický průzkum	RDS	Realizační dokumentace stavby
HPJ	Hlavní půdní jednotka	SO	Stavební objekt
CHKO	Chráněná krajinná oblast	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
CHLÚ	Chráněné ložiskové území	SP	Stavební povolení
CHOPAV	Chráněná oblast podzemní akumulace vod	TS	Technická studie
IČ	Identifikační číslo	TKO	Tuhý komunální odpad
KES	Koeficient ekologické stability	TTP	Trvalý travní porost
KJ	Kalová jámka	ÚP	Územní plán
KN	Katastr nemovitostí	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
KR	Krajinný ráz	ÚR	Územní rozhodnutí
k.ú.	Katastrální území	ÚSES	Územní systém ekologické stability
KÚ	Krajinský úřad	VKP	Významný krajinný prvek
L _a	Hladina akustického tlaku	VPS	Veřejně prospěšná stavba
LBC	Lokální biocentrum	ZCHÚ	Zvláště chráněné území
LBK	Lokální biokoridor	ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
MěÚ	Městský úřad	ZPF	Zemědělský půdní fond
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka	ZS	Zařízení staveniště
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	ZÚJ	Základní územní jednotka
NA	Nákladní auta	ZÚR	Zásady územního rozvoje
NO	Oxid dusnatý	ŽP	Životní prostředí

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Vypořádání požadavků na zpracování Dokumentace EIA.....	11
Tab. 3 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 zákona EIA.....	25
Tab. 5 Produkce emisí z automobilové dopravy - rok 2030.....	37
Tab. 12 Orientační hodnoty hluku některých stavebních strojů pro výstavbu.....	49
Tab. 15 Výčet nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	53
Tab. 17 Charakteristika klimatické oblasti T2 [7].....	59
Tab. 18 Průměrná teplota vzduchu ze stanice Ruzyně.....	59
Tab. 19 Průměrný měsíční úhrn srážek ze stanice Ruzyně.....	60
Tab. 20 Tabele podoba větrné růžice pro zájmové území (četnost proudění větru v %).....	60
Tab. 21 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2017–2021.....	61
Tab. 22 Měření koncentrací NO ₂ - imisní monitoring 2017–2021 (hodnoty relevantní pro plnění imisního limitu, tedy 19. nejvyšší hodnota v kalendářním roce).....	62
Tab. 24 Přehled dokumentovaných objektů.....	67
Tab. 32 Stará ekologická zátěž.....	80
Tab. 35 Nejmenší vzdálenost okraje stávající obytné zástavby obcí od záměru.....	103
Tab. 36: Limitní hodnoty pro ochranu zdraví.....	111
Tab. 37 Seznam výpočtových bodů.....	121
Tab. 38 Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.....	123
Tab. 39 Hluková zátěž ze silniční dopravy v denní a noční době v letech 2000 a 2022 – dopadající hluk [dB].....	124
Tab. 40 Limity hlukové zátěže pro zástavbu zrealizovanou po roce 2000.....	124
Tab. 41 Limity hlukové zátěže pro hluk ze silniční dopravy pro stávající silnice [dB].....	125
Tab. 42 Hluková zátěž ze silniční dopravy v roce 2022 – dopadající hluk [dB].....	125
Tab. 43 Porovnání měřených a vypočtených hodnot [dB].....	127
Tab. 44 Rozsah protihlukových opatření podél navrhovaného obchvatu v základní trase A.....	128
Tab. 45 Rozsah protihlukových opatření podél navrhovaného obchvatu v trase A1.....	128
Tab. 46 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A – dopadající hluk.....	130
Tab. 47 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A1 – dopadající hluk.....	131
Tab. 48 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A – dopadající hluk.....	133
Tab. 49 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A1 – dopadající hluk.....	134
Tab. 50 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy včetně opatření v trase A, Velké Přílepy – dopadající hluk [dB].....	136
Tab. 51 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy včetně opatření v trase A1, Velké Přílepy – dopadající hluk [dB].....	137
Tab. 52 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A, Statenice – dopadající hluk [dB].....	138
Tab. 53 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A1, Statenice - dopadající hluk [dB].....	138
Tab. 54 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A i trase A1, Noutonice, Lichoceves, Úholičky - dopadající hluk ..	139
Tab. 56 Vliv solení na sledovaná povodí v trase A.....	150
Tab. 57 Vliv solení na sledovaná povodí v trase A1.....	150
Tab. 58 Projektované zářezy na stavbě Jižní obchvat obce Velké Přílepy.....	152
Tab. 59 Orientační trvalé zábory zemědělské půdy podle tříd ochrany půdy (A).....	156
Tab. 60 Orientační trvalé zábory zemědělské půdy podle tříd ochrany půdy (A1).....	156
Tab. 62 Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci.....	183

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Situace s umístěním záměru.....	17
Obr. 2 Stávající stav (rok 2022), vozidla/24hod [5]	31
Obr. 3 Nulová varianta (rok 2030) - stav bez obchvatu (bez SOKP), vozidla/24hod [5].....	32
Obr. 4 Aktivní varianta (rok 2030) - stav s obchvatem (bez SOKP), vozidla/24hod [5].....	33
Obr. 5 Kartogram rozdílových intenzit (aktivní - nulová varianta), rok 2030, vozidla/24hod [5]	34
Obr. 6 Dopravní intenzity v roce 2030 - stav s obchvatem (s SOKP), vozidla/24hod [5]	35
Obr. 7 Rozvojové plochy dle ÚP obcí.....	57
Obr. 8 Grafická podoba větrné růžice platné pro zájmové území – rychlostní.....	60
Obr. 9 Grafická podoba větrné růžice platné pro zájmové území – stabilitní	61
Obr. 10 Povodí dotčená stavbou	63
Obr. 11 Situace hydrogeologických objektů	65
Obr. 12 Fotografie vrtného jádra vsakovací sondy VS4	70
Obr. 13 Graf průběhu vsakovací zkoušky v sondě VS4	71
Obr. 14 Zastoupení půdních typů v zájmovém území	74
Obr. 15 Zastoupení půd podle třídy ochrany.....	76
Obr. 16 Pozemky určené k plnění funkce lesa PUPFL (vyznačeno zeleně)	77
Obr. 17 Geologická mapa (zdroj portál ČGS)	78
Obr. 18 Mapa radonového rizika [18]	79
Obr. 19 Staré ekologické zátěže	81
Obr. 20 Prvky ÚSES v zájmovém území	96
Obr. 21 Prvky ÚSES v zájmovém území na ortofotomapě.....	96
Obr. 22 Rozmístění výpočtových bodů.....	122
Obr. 23 Stanoviště měření hluku.....	127
Obr. 24 Návrh protihlukových stěn podél obchvatu v trase A.....	128
Obr. 25 Návrh protihlukových opatření podél obchvatu v trase A1.....	129
Obr. 26 Limitní izofona pro noční dobu v trase A ve Stanicích.....	133
Obr. 27 Limitní izofona pro noční dobu v trase A1 ve Stanicích.....	135
Obr. 28 Izofony z leteckého provozu v denní době (06:00–22:00 hodin) vztažené k charakteristickému letovému dni	141
Obr. 29 Izofony z leteckého provozu pro noční dobu (22:00–06:00 hodin) vztažené k charakteristickému letovému dni....	142
Obr. 30 Zásah záměru do VKP les.....	171
Obr. 31 Území s archeologickými nálezy	179

ÚVOD

Předmětem této dokumentace je posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které může vyvolat výstavba a provoz záměru „Velké Přílepy, obchvat“ umístěného na území Středočeského kraje. Dokumentace je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále je „zákon EIA“).

Obchvat je navržen jako silnice III. třídy a je rozdělen na dvě části (jižní a východní část). Jižní část je navržena v kategorii S 9,5 a východní část v kategorie S 7,5. Celková délka obchvatu je cca 3 km.

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) napojení na stávající II/240, přičemž trasa A je původní trasa dle Oznámení, trasa A1 byla doplněna dle požadavku Obce Velké Přílepy. Technické řešení záměru vychází z technické studie VPÚ 2019 [1] a její aktualizace APIS 2022 [2].

Obchvatová komunikace umožní převedení dopravy mimo centrum obce Velké Přílepy. Posuzovaný záměr je podmiňující stavbou plánování přeložky II/240 (D7-D8) a řeší také problematické napojení přeložky na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem.

Hodnocení je v Dokumentaci EIA provedeno se zohledněním plánované přeložky II/240 (D7-D8) [3], a to pro nejméně příznivý stav, tedy předpoklad neexistence silničního okruhu kolem Prahy.

Předkládaná Dokumentace EIA byla zpracována autorizovanou osobou podle § 19 zákona EIA.

VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ NA DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE

POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE

Požadavky Krajského úřadu - Jihočeský kraj na zpracování dokumentace jsou shrnuty v závěru zjišťovacího řízení ze dne 20.12.2021 č.j. KUJCK 137417/2021 celkem v 7 bodech, jejich přehled a vypořádání je uvedeno v Tab. 1 a podrobněji v samostatné příloze B9.

Tab. 1 Vypořádání požadavků na zpracování Dokumentace EIA

Dokumentaci je nutné zpracovat především s důrazem na:
1. ochranu přírody a krajiny - minimalizovat dopady na zvláště chráněné druhy živočichů a územní prvky ekologické stability (ÚSES)
<i>Vypořádání: Vlivy na zvláště chráněné druhy živočichů a prvky ÚSES byly vyhodnoceny autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem v Hodnocení H67 (viz samostatná příloha B7). V rámci hodnocení H67 byla navržena zmírňující a kompenzační opatření, která jsou zahrnuta v kap. D.IV Dokumentace EIA.</i>
2. řešení pěší dopravy a fragmentace zemědělských pozemků - zhodnocení vhodnosti navrženého řešení
<i>Vypořádání: Technické řešení záměru TS VPÚ 2019 [1] bylo pro potřebu Dokumentace EIA aktualizováno (APIS 2022 [2] - v místě křížení polní cesty v km 0,235 (úsek 2) je doplněn podchod pro pěší a zvěř. Dělicí účinky jsou v Dokumentaci EIA vyhodnoceny v kap. D.I.1.4. Fragmentace zemědělských pozemků je komentována v kap. D.I.5.4. V dalším stupni projektové dokumentace bude prověřena možnost snížení poloměru oblouku na přeložce ul. Roztocká na 130 m (úsek 2).</i>
3. vodní zdroje - vyhodnotit ovlivnění stávajících individuálních vodních zdrojů
<i>Vypořádání: Vlivy záměru na stávající individuální vodní zdroje v zájmovém území byly vyhodnoceny v Hydrogeologické posudku (RNDr. Jäger, 2022), který je přílohou B6 Dokumentace EIA. Na základně archivních dat i vlastní pasportizace hladin ve vybraných hydrogeologických objektech bylo opětovně potvrzeno, že ustálená hladina podzemní vody je v celém úseku záměru v dostatečné hloubce pod jeho hloubkovým dosahem. Proto nelze očekávat, že dojde k ovlivnění vydatnosti stávajících zdrojů podzemní vody následkem realizace záměru.</i>
4. aktualizace hlukové studie
<i>Vypořádání: Splněno. Aktualizovaná hluková studie (ATEM, 2022) je přílohou B2 Dokumentace EIA.</i>
5. aktualizaci dopravního modelu
<i>Vypořádání: Splněno. Aktualizovaný dopravní model zohledňující výsledky celostátního sčítání dopravy CSD 2020 je podkladem pro hodnocení hlukové a rozptylové studie. Kartogramy hodnocených stavů jsou uvedeny v kap. B.II.6.</i>
6. zdůvodnění výběru zvolené trasy a její technického provedení
<i>Vypořádání: Splněno – zdůvodnění je uvedeno v kap. B.I.5.</i>
7. dále je potřeba v dokumentaci zohlednit či vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.
<i>Vypořádání: Připomínky obsažené ve vyjádřeních k Oznámení byly vypořádány v příloze B9.</i>

ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI

I. OBCHODNÍ FIRMA

Středočeský kraj

II. IČ

70891095

III. SÍDLO

Zborovská 11,
150 21 Praha 5 - Smíchov

IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE

Mgr. Petra Pecková, hejtmanka Středočeského kraje

Zborovská 11,
150 21 Praha 5 – Smíchov

tel. 257 280 227, e-mail: Hejtmanka@kr-s.cz

zastoupena:

Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, p. o.

Ing. Alešem Čermákem, Ph.D., MBA, ředitelem organizace

Zborovská 11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

tel. 702 021 917, e-mail: ales.cermak@ksus.cz

ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č. 1

Název záměru: **Velké Přílepy, obchvat**

Zařazení: **Kategorie II** (záměry vyžadující zjišťovací řízení),

bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b)“

Příslušný úřad: Krajský úřad - Jihočeský kraj

B.I.2. KAPACITA ZÁMĚRU

Záměrem je liniová dopravní komunikace trvalého charakteru.

Obchvat je navržen jako **silnice III. třídy** a je rozdělen na dvě části (jižní a východní část). Jižní část je navržena v kategorii **S 9,5/90*** a východní část v kategorii **S 7,5/90**.

Jde o novostavbu řešenou v nové trase délky cca **3 km**.

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) s přimknutým začátkem trasy v koridoru stávající II/240.

** Poznámka: Oproti technickému řešení předloženému v oznámení EIA byl úsek 1 obchvatu rozšířen na S 9,5 z důvodu očekávané dopravní zátěže, pro kterou by S 7,5 byla nevyhovující.*

B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Záměr je navržen ve Středočeském kraji, na území okresu Praha-západ. Trasa obchvatu prochází katastrem obce Velké Přílepy a okrajovou částí obce Statenice.

Přehled obcí a katastrálních území, kterými trasa obchvatu prochází, je uveden v tab. 3.

Tab. 2 Územně-samosprávní členění záměru (obce přímo dotčené trasou obchvatu)

Okres	Obec s rozšířenou působností	Obec s pověřeným obecním úřadem	Obec	Dotčené k.ú.
Praha-západ	Černošice	Roztoky	Velké Přílepy	Kamýk u Velkých Přílep
				Velké Přílepy
			Statenice	Statenice

Umístění záměru je patrné z grafických příloh A.1 a A.3.

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska souladu záměru s ÚPD obcí je doložen vyjádřením v kap. H.

B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

- **Charakter záměru**

Obchvat je liniovou dopravní stavbou, dvoupruhou silnicí III. třídy. Jedná se o novostavbu trvalého charakteru.

- **Možnost kumulace s jinými záměry**

Dokumentace EIA posuzuje jeden výhledový časový horizont, a to výhledový stav 2030.

Z hlediska kumulativních vlivů jsou nejvýznamnější především tyto stavby:

- Přeložka II/240 (D7-D8) [3], kód záměru PHA 1073

Obchvat je podmiňující stavbou této přeložky. Ke stavbě přeložky II/240 vydal MHMP souhlasné závazné stanovisko [4]. V rámci navazující projektové dokumentace přeložky (DÚR) je sledována varianta B s mimoúrovňovou křižovatkou u obce Velké Přílepy.

Kumulativní vlivy záměru s přeložkou jsou posouzeny v relevantních kapitolách části D a v rámci expertních studií (zejména hluková a rozptylová studie, studie vlivů na veřejné zdraví).

- SOKP 518 Ruzyně - Suchdol (kód záměru MZP 486) a SOKP 519 Suchdol - Březiněves (kód záměru MZP 488)

Nejvýznamnější dopad z hlediska intenzit dopravy má na řešenou oblast realizace severozápadní části SOKP, tj. stavba 518 (Ruzyně – Suchdol) a stavba 519 (Suchdol – Březiněves). Jedná se o šestipruhovou, směrově rozdělenou **dálnici** kategorie D34/100. Celková délka úseku Ruzyně-Březiněves činí 15,11 km.

Obě stavby podléhají posuzování podle zákona EIA. Zjišťovací řízení bylo na základě jednotlivých Oznámení provedeno zvlášť pro záměr „SOKP 518 Ruzyně-Suchdol“ a zvlášť pro záměr „SOKP 519 Suchdol-Březiněves“. Závěry zjišťovacích řízení pro oba záměry byly vydány v prosinci 2019 se shodným požadavkem na sloučení obou záměrů do jednoho záměru, který bude posouzen v rámci jedné společné dokumentace EIA. Tento záměr je nyní ve fázi zpracování dokumentace EIA. Předpoklad zprovoznění SOKP 518 a 519 je dle MD rok 2030. Realizací tohoto úseku SOKP dojde na obchvatu k úbytku dopravy (o cca 1,2 tis voz/den).

Hodnocení je v dokumentaci EIA provedeno pro nejméně příznivý stav, tedy předpoklad neexistence západního segmentu silničního okruhu kolem Prahy.

Další rozvoj území lze očekávat v souladu s územními plány naplňováním jednotlivých zastavitelných ploch pro obytná území, komerční a průmyslové zóny. **Pro dopravní model byl zohledněn také rozvoj obcí** podle jednotlivých územních plánů těchto obcí (např. Statenice,

Lichoceves, Roztoky a Tursko). Dle IS EIA je aktuálně projednáván záměr „Lichoceves - Obec v zahradě“ (STC2529).

B.I.5. ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU A POPIS OZNAMOVATELEM ZVAŽOVANÝCH VARIANT S UVEDENÍM HLAVNÍCH DŮVODŮ VEDOUCÍCH K VOLBĚ DANÉHO ŘEŠENÍ, VČETNĚ SROVNÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B.I.5.1 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ

Obchvatová komunikace umožní převedení dopravy mimo centrum obce Velké Přílepy. Posuzovaný záměr je podmiňující stavbou přeložky II/240 (D7-D8) [4] a řeší problematiku napojení plánované přeložky na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem.

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska souladu záměru s ÚPD obcí je doložen vyjádřením v kap. H.

B.I.5.2 PŘEHLED ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ PRO JEJICH VÝBĚR, RESP. ODMÍTNUTÍ

Záměr je předkládán **v jedné aktivní variantě (A)** s úsekovou **subvariantou (A1)** napojení na stávající II/240 – viz Obr. 1. Ve vhodných případech je aktivní varianta porovnávána s variantou nulovou, tj. bez realizace záměru.

V Dokumentaci EIA je hodnocen výhledový stav v **roce 2030**.

Záměr obchvatu Velkých Přílep je připravován jako podmiňující stavba plánované přeložky II/240 (D7-D8) - řeší problematiku napojení plánované přeložky II/240 na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem. K záměru přeložky II/240 vydal MHMP souhlasné stanovisko EIA (12/2019). V rámci navazující projektové dokumentace přeložky (dokumentace pro územní rozhodnutí) je nyní sledována varianta B s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) u obce Velké Přílepy. Proto byla oznamovatelem předložena **pouze varianta umožňující napojení obchvatu na MÚK přeložky II/240**. Technické řešení záměru vychází z technické studie VPÚ 2019 [1] a její aktualizace APIS 2022 [2] zohledňující relevantní připomínky k Oznámení.

Okrajové podmínky obou úseků obchvatu jsou jasně dány umístěním okružních křižovatek jednak na stávající silnici II/240, jednak na plánované přeložce. Stejně tak jsou jasně dány základní směry, kudy musí trasa z okružních křižovatek vycházet. Tyto skutečnosti pak poskytují velmi malou variabilitu možných řešení, s ohledem na minimalizaci záboru ZPF a PUPFL a další okolní podmínky.

Varianta nulová

Varianta nulová představuje realizaci napojení plánované přeložky II/240 na obec Velké Přílepy ul. Kladenská s nevyhovujícím šířkovým uspořádáním a technickým stavem.

Důvody pro výběr/odmítnutí varianty:

Základní výhodou této varianty z hlediska životního prostředí je, že nezpůsobí otevření nového dopravního koridoru ve volné krajině, nedochází zde tedy k dotčení krajinného rázu, záborům půdy ani jiným zásahům do území včetně krajinného segmentu V Hlinišťatech.

Bez realizace záměru (nulová varianta) lze očekávat nepříznivý vývoj v oblasti akustické zátěže obyvatel, znečištění ovzduší, rizik z hlediska bezpečnosti provozu a celkové kvality života obyvatel obce Velké Přílepy. Z tohoto důvodu je obchvat podmiňující stavbou přeložky [4].

B.I.6. POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍMI PARAMETRY

V kap. B.I.6 byla věnována pozornost především těm parametrům záměru, které mají přímý vztah k problematice životního prostředí. Byl tedy kladen důraz především na uvedení environmentálně významných parametrů záměru.

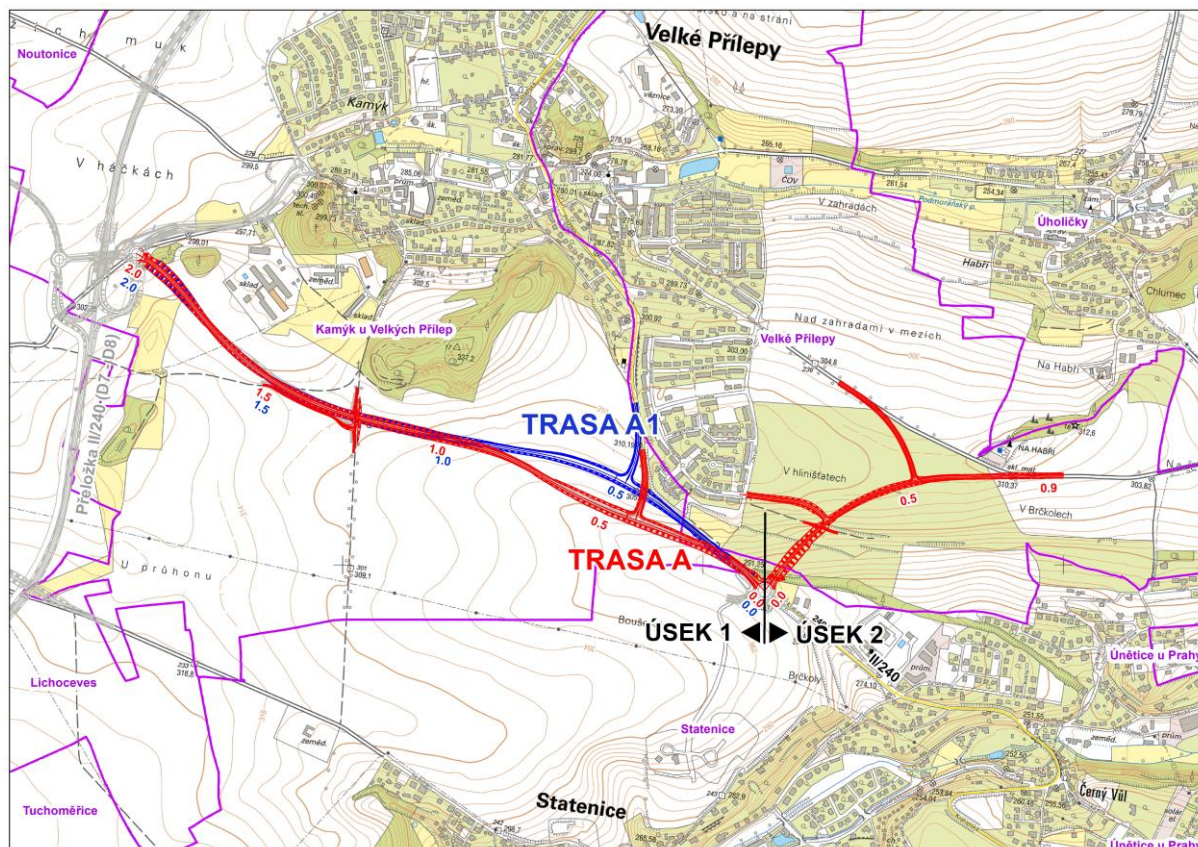
Technické řešení záměru vychází z technické studie VPÚ 2019 [1] a její aktualizace APIS 2022 [2]. Obchvat je navržen jako **silnice III. třídy** a je rozdělen na dvě části (jižní a východní část). Jižní část bude kategorie **S 9,5** a východní část bude kategorie **S 7,5**. Celková délka obchvatu bude cca **3 km**.

Záměr „Velké Přílepy, obchvat“ tvoří dva dílčí úseky:

- úsek 1** jižní část obchvatu ve staničení 0,0-2,0 km propojující silnici II/240 a křižovatku na budoucí přeložce II/240.
- úsek 2** východní část obchvatu ve staničení 0,0 – 0,9 km propojující silnici II/240 a III/2421 (Velké Přílepy - Roztoky).

Počátek staničení obou úseků je na stávající nové okružní křižovatce na silnici II/240 mezi Velkými Přílepy a Satalicemi-Černý Vůl. Stavba a navazující úseky dotčených komunikací jsou vyznačeny na obrázku níže.

Obr. 1 Situace s umístěním záměru



PODROBNĚJŠÍ POPIS ÚSEKŮ OBCHVATU

ÚSEK 1: Jižní část obchvatu Velkých Přílep řeší propojení silnice II/240 a budoucí křižovatky na plánované přeložce II/240 (D7-D8). Základní varianta záměru je rozdělena na dvě dílčí podvarianty, které se liší ve staničení 0,2 – 0,8 km. Jižní vedení, označované jako **trasa A**, je původní trasa z Oznámení EIA, severní vedení je nově přidaná trasa (modrá) označovaná jako **trasa A1**.

Úsek je vymezen od stávající okružní křižovatky na silnici II/240 a napojením do plánované okružní křižovatky budoucí přeložky silnice II/240. Délka zájmového úseku je cca 2,0 km. V km 0,4 je navržena nová styková křižovatka, kde se na obchvatovou silnici napojuje stávající silnice II/240 z Velkých Přílep. Cca v km 1,250 je navržena přeložka polní cesty (LBK) mostním objektem nad navrhovanou silnicí. Na konci úseku trasa prochází v zářezu v prostoru lokálního biocentra. Délka tohoto úseku je **2 020 m** (případně **2 030 m** pro trasu A1).

Největší navržený podélný sklon je 4,50%, nejmenší podélný sklon je navržen 0,5%. Podélný profil je doložen v příloze A2. Výškové vrcholy jsou zaobleny zakružovacími oblouky o poloměrech v rozmezí $R=1\ 500 - 50\ 000\text{m}$. Niveleta je navržena tak, aby splnila požadavky na úroňové křížení přilehlé silniční sítě a aby byla co nejvíce přimknuta k okolnímu terénu.

Most přes navrhovanou silnici

V km cca 1,250 je navržena přeložka polní cesty mostem nad navrhovanou silnicí. Most je navržen jako jednoduchý rámový most o rozpětí cca 20 m. V rámci příčného uspořádání se počítá

s volnou šířkou mostní konstrukce 10,0 m, přičemž se předpokládá 4,0 m šířky pro přeložku polní cesty a 6,0 m šířky pro přechod drobné zvěře přes obchvatovou komunikaci.

Přechod pro zvěř bude doplněn keřovým pásmem, které bude navazovat na stávající alej podél současné, obchvatem přerušené polní cesty. Zároveň bude most na svých koncích doplněn o technické zábrany (oplocení), které budou drobnou zvěř navádět do keřového pásma.

ÚSEK 2: Navazující východní etapa obchvatu řeší přímé napojení obytné zástavby v jihovýchodní části obce Velké Přílepy na silnici II/240 (km 0,260) a propojení silnic II/240 a III/2421 (km 0,5). Začátek úseku je situován ve stávající nové okružní křižovatce na silnici II/240, konec úseku je navázán na stávající stopu silnice III/2421 směrem na Roztoky. Délka tohoto úseku je **940 m**.

V úseku 2 se obchvat kromě polních celků dotýká v lokalitě V hlinišťatech mozaiky přírodních, polopřírodních a antropogenních stanovišť a biotopů, při průchodu starými ovocnými sady, zarostlými agrárními terasami a mezemi na výchozech cenomanských sedimentů překrytých sprašemi. Před napojením do stávající okružní křižovatky na silnici II/240 obchvat protíná krátký úsek dřevinami zarostlé strže.

Trasa je navržena do tečnového polygonu pomocí přímých úseků a směrového oblouku s přechodnicemi délky 90m. Poloměr směrového oblouku je navržen $R=600m$. Největší navržený podélný sklon je 7%, nejmenší podélný sklon je navržen 0,7%. Podélný profil je doložen v příloze A2. Výškové vrcholy jsou zaobleny zakružovacími oblouky o poloměrech v rozmezí $R=5\ 500m$. Niveleta je navržena tak, aby byla co nejvíce přimknuta k okolnímu terénu a napojena na stávající stav. Při běžném způsobu klopení vozovky je v oblasti nulového příčného sklonu u vzestupnic zajištěn minimální výsledný sklon alespoň 0,5%.

Podchod pro pěší

V km cca 0,235 je navržen podchod pro pěší pod nově navrhovanou silnicí. Podchod je navržen jako přesýpaný most s délkou cca 30 m. V rámci příčného uspořádání se počítá s volnou šířkou mostní konstrukce 5,0 m, přičemž se předpokládá 3,0 m šířky pro pěší a min. 1,0 m šířky pro zachytný příkop.

Styková křižovatka – napojení Velkých Přílep

V km cca 0,260 je navržena styková křižovatka, kde se na navrhovanou komunikaci připojuje komunikace z Velkých Přílep. Navržený úhel křížení je 90°.

Styková křižovatka – napojení na III/2421

V km cca 0,530 je navržena styková křižovatka, kde se na navrhovanou komunikaci připojuje stávající silnice III/2421 z Velkých Přílep. Navržený úhel křížení je 90°.

Trasa napojení Velkých Přílep

Trasa je navržena do tečnového polygonu pomocí přímých úseků a směrového oblouku s přechodnicí délky 50m. Poloměr směrového oblouku je navržen $R=130m$. Komunikace je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50. Délka komunikace je 246m.

Největší navržený podélný sklon je 6%, nejmenší podélný sklon je navržen 0,5%. Podélný profil je doložen ve výkresové části. Výškové vrcholy jsou zaobleny zakružovacími oblouky o poloměrech v rozmezí $R=700 - 2\ 100m$.

Pro konstrukci zemního tělesa se předpokládají normové sklony svahů dle ČSN 736133. Sklony svahů v zářezech jsou zatím předpokládány 1:2, budou upřesněny podle výsledků geotechnického průzkumu.

Trasa napojení na III/2421

Trasa je navržena do tečnového polygonu pomocí přímých úseků a směrového oblouku s přechodnicí délky 70m. Poloměr směrového oblouku je navržen $R=330\text{m}$. Komunikace je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70. Délka komunikace je 360m.

Největší navržený podélný sklon je 3%, nejmenší podélný sklon je navržen 0,7%. Podélný profil je doložen ve výkresové části. Výškový vrchol je zaoblen zakružovacím obloukem o poloměru $R=2100\text{m}$.

Pro konstrukci zemního tělesa se předpokládají normové sklony svahů dle ČSN 736133. Sklony svahů v zářezech jsou zatím předpokládány 1:2, budou upřesněny podle výsledků geotechnického průzkumu.

ODVODNĚNÍ ZÁMĚRU

V rámci počáteční přípravy záměru (technická studie) bylo odvodnění komunikace navrženo pouze koncepčně. Pro účely Oznámení byla zpracována Studie odvodnění, která byla pro potřeby Dokumentace EIA aktualizována (příloha B5).

Vlastní odvedení srážkových vod z povrchu vozovky a silničního tělesa je navrženo podélným a příčným sklonem do silničních příkopů s odtokem do nejbližších vhodných recipientů.

K ochraně povrchových vod jsou navrženy bezpečnostní prvky v podobě **kalových jímek s nornou stěnou (KJ)**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek a **retenční nádrže (RN)** jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního (viz Tab. 55; podrobněji příloha B5 Studie odvodnění). Umístění kalových jímek a retenčních nádrží je patrné z grafické přílohy A4 – Opatření.

Kalové jímky (KJ) jsou navrženy před vyústěním odvodnění silničních příkopů do retenčních nádrží. Jedná se o objekty havarijního zabezpečení pro ochranu povrchových vod.

Retenční nádrže (RN) budou navrženy jako zemní otevřený bazén rybničního typu dle místních podmínek buď se stálým nadržáním vody, nebo bez stálého nadržání (suchý poldr). Nádrže (RN) budou navrženy v souladu s ČSN 75 6261 Dešťové nádrže, v návaznosti na ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami. Ve všech případech se předpokládá sloučení obou objektů, tj. havarijního zabezpečení a retenční nádrže vždy do jednoho funkčního celku. Za těmito zařízeními následuje vždy odtok do nově navržených či stávajících silničních příkopů a následně do jejich recipientů.

Podrobněji viz Studie odvodnění v příloze B5.

PLÁNOVANÉ DEMOLICE

V současné době není navržena žádná demolice obytných staveb.

OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav, fázi výstavby i provozu záměru počítá.

V následujícím výčtu opatření, která jsou přímou součástí záměru je uvedena i řada opatření vyplývajících z platné legislativy v oblasti životního prostředí. Tato opatření musí být záměrem automaticky plněna, i přesto zpracovatelský tým Dokumentace EIA považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy, vzhledem k jejich důležitosti ve vztahu k posuzovanému záměru, zmínit.

1. Pro fázi projektových příprav

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude zpracován havarijní plán stavby podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Náležitosti havarijního plánu budou v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.

Opatření na ochranu ovzduší

- V DÚR zpracovat Projekt vegetačních úprav; navržená zeleň bude mít rovněž izolační funkci z hlediska snižování úrovně znečištění.
- V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat opatření pro omezování emisí prachových částic ze stavební činnosti a jejich imisních dopadů na okolní obytnou zástavbu, v souladu s platnou Metodikou pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti a stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Opatření na ochranu půd

- V dalším stupni projektové dokumentace upřesnit trvalý a dočasný zábor půdy s cílem jeho minimalizace. Minimalizovat zásah do půd 1. a 2. třídy ochrany.

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude zpracován návrh plánu rekultivace ploch dočasných záborů ZPF, který bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ZPF.
- V dalším stupni projektové přípravy předložit podrobný pedologický průzkum za účelem stanovení optimálního využití svrchních kulturních vrstev půdy, stanovení předepsané skrývky ornice, ale i stanovení mocnosti přechodných horizontů a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin, který bude mj. sloužit jako podklad pro odnětí ze ZPF.
- V další fázi projektové dokumentace prověřit nutnost zjednodušených pozemkových úprav vyvolaných stavbou záměru.

Opatření pro nakládání s odpady

- Pro odtěženou zeminu, která nebude využita v místě stavby, je nutno nakládat jako s odpadem. Před odvozem a uložením na novou lokalitu budou provedeny rozborů na obsah škodlivin dle přílohy č. 10 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. (tab. 10.1 a 10.2).
- Lokalita k uložení zemin musí být určena k nakládání s odpady (např. povolena stavebním úřadem k provedení terénních úprav ve stanoveném objemu).

Další opatření

- V další fázi projektové přípravy (DSP) budou zpracovány zásady organizace výstavby (ZOV). V ZOV budou v případě nezbytných uzavírek stávajících silnic v souvislosti s realizací záměru upřesněny a technicky prověřeny objízdné trasy. Dále budou v ZOV finálně upřesněny komunikace, které budou dotčeny v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou. Tyto ZOV budou koordinovány se ZOV na stavbu přeložky II/240.

2. Pro fázi výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou záměru budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.

Opatření na ochranu ovzduší

- Pro zabránění roznosu materiálu do okolí s ohledem na blízkost městské zástavby - vhodně umístit mezideponie sypkých materiálů, místa oplotit z plných stěn, neprovádět nejvíce prašné práce v době silného proudění vzduchu směrem na obytnou zástavbu nebo v období, kdy je vyhlášen stav regulace na základě smogové situace.
- Během frézování a broušení povrchů, je vhodné povrch cíleně zvlhčovat. Při případných nepříznivých povětrnostních podmínkách prašné činnosti omezit nebo zastavit.
- Příjezdové a manipulační komunikace a pojezdové plochy pravidelně čistit a za suchého počasí kropit, kola nákladních automobilů před výjezdem z areálu očistit.
- Při exportu materiálů, které by mohly při přepravě z korby nákladního automobilu prášit, je třeba korbu překrýt plachtou nebo materiál zvlhčit.
- Při umísťování/využívání zdrojů znečišťování ovzduší (recyklační linka stavebních hmot, betonárka, obalovna apod.) dbát na jejich vhodné umístění a provozovat je v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

Opatření na ochranu před hlukem

- Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.
- Staveništní doprava nebude provozována v noční době.
- Stroje, zařízení, mechanizovaná nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, zároveň budou používány zvukově izolační kryty příslušného stroje.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Kácení dřevin provést v době vegetačního klidu (listopad - březen). Dřeviny v blízkosti stavby, které nebudou určeny ke kácení, ochránit po čas výstavby dle ČSN 83 9061 – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Přípravu území (skrývky v plochách bez porostů dřevin) řešit až ve druhé polovině vegetačního období mimo reprodukční období živočichů, případně v období vegetačního klidu
- Na území VKP dle zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje).
- Důsledně zajistit biologickou rekultivaci všech prostorů, zasažených stavebními pracemi, včetně tlumení invazivních, případně i expanzivních druhů rostlin.

- Během realizace stavby zajistit ekologický/biologický dozor odborně způsobilou fyzickou osobou nebo právnickou osobou, disponující pracovníkem s příslušnou odbornou kvalifikací s cílem operativně řešit situace, které bezprostředně ohrozí zájmy ochrany přírody a krajiny.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Každé staveniště bude vybaveno prostředky pro likvidaci havarijního úniku látek.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení staveniště, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v inundačních a záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Provádět pravidelné kontroly staveniště za účelem zjištění úniku ropných látek ze stavebních mechanismů. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, asanaci havárie zajistit u odborné firmy.
- Zařízení staveniště musí respektovat existenci stanovených ochranných pásem vodních zdrojů (nezřizovat zde žádné ani dočasné deponie látek nebezpečných vodám, nesmí zde být prováděno mytí a opravy motorových vozidel a stavebních strojů, apod.).
- Zpevněné plochy pro parkoviště stavebních strojů a dopravy budou zabezpečeny proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek. Se separovaným kalem či jiným znečištěním bude nakládáno jako s odpady.

Opatření na ochranu půd

- V průběhu výstavby musí být zajištěna řádná péče o skrývky ornice. Odděleně deponovat ornici a podorniční vrstvy. Jednou ze základních podmínek hospodaření se skrývkami kulturních vrstev půdy je správné tvarování deponie a pravidelné ošetřování.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.

Další opatření

- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v zachytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobnější však bude údržba technicky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.
- Ke stavebnímu řízení bude zpracován předběžný archeologický průzkum v trase navržené komunikace.

3. Pro fázi provozu

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Veškeré dešťové vody vypouštěné do dotčených recipientů budou splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Pro zimní údržbu používat soli s minimálním obsahem těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků pro minimalizaci kontaminace půd v okolí silnice.

Další opatření

- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Předpokládaný termín zahájení: r. 2024

Předpokládaný termín ukončení: r. 2025

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Dotčené územně samosprávné celky:

Kraj: Středočeský kraj

Výčet obcí: Obec Velké Přílepy

Obec Statenice

B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 9 ODS. 3 A SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

V dalších stupních projektové přípravy bude následovat vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Příslušným stavebním úřadem je Městský úřad Černošice. Podrobněji viz Tab. 3.

Tab. 3 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 zákona EIA

Rozhodnutí	Právní předpis	Vydává
Územní rozhodnutí (Rozhodnutí o umístění stavby)	Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)	Příslušný stavební úřad – MěÚ Černošice, úsek stavební úřad
Stavební povolení	Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)	
Rozhodnutí o povolení k nakládání s povrchovými nebo podzemními vodami	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon)	Příslušný vodoprávní úřad – MěÚ Černošice

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. PŮDA (NAPŘÍKLAD DRUH, TŘÍDA OCHRANY, VELIKOST ZÁBORU)

Trvalé zábor

Trasa A. Celkový trvalý zábor byl v rámci technické studie [2] orientačně stanoven na **12,1 ha**, z čehož 11,1 ha tvoří půdy zemědělského půdního fondu (cca **92 %** z celkového záboru). Dále se záměr dotýká ostatních ploch. **Pozemky určené k plnění funkcí lesa nejsou záměrem dotčeny.** Z hlediska druhu pozemku v rámci ZPF jsou dominantně dotčeny orné půdy, zčásti také trvalý travní porost (TTP) a ovocný sad.

Trasa A1. Celkový trvalý zábor byl v rámci technické studie [2] orientačně stanoven na **11,9 ha**, z čehož 10,4 ha tvoří půdy zemědělského půdního fondu (cca **87 %** z celkového záboru). Dále se záměr dotýká ostatních ploch. **Pozemky určené k plnění funkcí lesa nejsou záměrem dotčeny.** Z hlediska druhu pozemku v rámci ZPF jsou dominantně dotčeny orné půdy, zčásti také trvalý travní porost (TTP) a ovocný sad.

Rozsah trvalých záborů v Tab. 4 bude upřesněn v navazující PD v podrobném záborovém elaborátu zpracovaného dle zaměření terénu a zpřesnění technického řešení.

Tab. 4 Předpokládané zábery půdy (ha)

	ZPF				Ostatní plochy	Celkem
	orná půda	TTP	ovocný sad	ZPF celkem		
Trasa A	6,47	2,78	1,86	11,12	1,02	12,14
Trasa A1 (modrá)	6,79	1,71	1,95	10,44	1,44	11,88

* Poznámka: Oproti technickému řešení předloženému v Oznámení EIA byl úsek 1 obchvatu rozšířen na S 9,5 z důvodu očekávané dopravní zátěže, pro kterou by S 7,5 byla nevyhovující.

Před zahájením stavby bude ornice a podorniční vrstva z dotčených pozemků ZPF sejmuta a deponována, po ukončení výstavby bude použita k ohumusování svahů, k vegetačním úpravám či k rekultivacím. Přebytečná ornice z trvalých záborů bude nabídnuta zemědělsky hospodařícím subjektům (v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany ZPF).

Dočasné zábery

Dočasný zábor není ve stávajícím stupni přípravy stanoven a bude upřesněn v navazující PD. Dočasné zábery se odvíjejí od míry potřeby manipulačních pruhů podél hranic trvalého záboru. V poslední době se však prosazuje trend minimalizace (v ideálním případě úplné eliminace) těchto manipulačních pruhů. Dočasné zábery do 1 roku jsou dány zejména rozsahem vyvolaných přeložek inženýrských sítí. Ornice sejmutá z dočasných záborů bude deponována na mezideponiích a po ukončení výstavby vrácena na původní místo v původní vrstvě. V případě dočasných záborů do jednoho roku bude ornice uložena podél příslušných objektů a ihned po jejich dokončení vrácena zpět.

Zhodnocení půdních poměrů zájmového území a vlivu záměru na půdu včetně stanovení tříd ochrany je obsaženo v kapitolách C.II.4 a D.I.5.

B.II.2. VODA

V období výstavby nebudou vznikat vyšší nároky na vodu, než jaké odpovídají danému typu stavby. Množství pitné a technologické vody závisí na organizaci a počtu pracovníků.

- Pitná voda - Spotřebu vody lze podle směrnice č. 9/1973 Sb. [51] vyčíslit následovně: pro pití pracovníků: 5 l/osoba/směna; pro mytí pracovníků: 120 l/osoba/směna (prašný a špinavý provoz), což je v souladu s přílohou 12 bodem VII vyhlášky č. 448/2017, kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích [51].

- Technologická voda: používá se pro výrobu betonových a maltových směsí, ošetřování betonu, kropení stavby, očistu vozidel a stavebních strojů atd.

Odběry vody budou pouze přechodné. S ohledem na rozsah stavby lze konstatovat, že nebude vznikat kapacitně významný odběr pro danou lokalitu.

V období provozu: se jedná pouze o nároky na spotřebu vody při údržbě komunikace.

Celkově tak lze konstatovat, že výstavba i provoz posuzované stavby budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti či pomocí mobilních cisteren.

Z hlediska zatížení životního prostředí **nebude** v etapě výstavby ani provozu **spotřeba vody významná**.

B.II.3. OSTATNÍ PŘÍRODNÍ ZDROJE (NAPŘÍKLAD SUROVINOVÉ ZDROJE)

Surovinové zdroje potřebné pro výstavbu budou odpovídat charakteru a rozsahu stavby.

Pro výstavbu komunikace budou třeba jednorázově především následující suroviny:

- kamenivo, šterkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek
- kamenivo – betonové konstrukce, asfaltové směsi
- cement a přísady do betonů
- prefabrikáty, potrubí
- železobeton, beton, ocel atd.

Dále vzniknou při výstavbě nároky především na:

- zeleň, stromy a keře určené k výsadbě
- materiály pro bezpečnostní zařízení silnice (dopravní značky, zábradlí aj.)
- materiály pro přeložky a ochranu vedení inženýrských sítí.

Stavební materiály budou zajišťovány běžným způsobem, potřebné množství **nebude představovat významné zatížení životního prostředí**.

Během provozu vzniknou nároky na pohonné hmoty, oleje a maziva pro mechanismy údržby komunikace a v zimním období dále na posypový materiál. Při případných opravách povrchu komunikace se bude jednat o obalovanou živичnou směs. Stavba nevyvolá **žádné podstatné nároky na surovinové zdroje**.

B.II.4. ENERGETICKÉ ZDROJE

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Elektrická energie

Při výstavbě vzniknou nároky na odběr elektrické energie na staveništi, odběr je předpokládán z veřejné distribuční sítě. Přesná kvantifikace spotřeby elektrické energie bude stanovena po

výběru dodavatele na základě znalosti použitých technologií a mechanismů. S ohledem na rozsah stavby **nebude tato spotřeba významná.**

Energetické suroviny

Jedná se o pohonné hmoty (nafta, benzin), oleje, maziva pro stavební a dopravní mechanizaci. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

OBDOBÍ PROVOZU

Při provozu se nepočítá s žádnými speciálními nároky na energetické zdroje. V úvahu připadají pouze pohonné hmoty pro dopravní mechanizaci při údržbě. Během provozu se nepočítá s nároky na elektrickou energii.

B.II.5. BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Trasa obchvatu prochází většinou agrokulturami (biotop X2 – intenzivně vyžívaná pole) bez zvláštních přírodních hodnot. V úseku 1 se dotýká prvku ÚSES LBC 13, který v dotčené části vykazuje charakter malého lůmku silicitů se spontánní dřevinnou vegetací s akátem, jasanem ztepilým, javory, třešňami a ruderalními křovinami (biotop X9B – lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami, biotop X8 ruderalní křoviny), v jižní části pak jde o zarostlou skládku s pestřejší většinou ruderalní vegetací (biotop X7 – Ruderalní vegetace mimo sídla v obou podjednotkách X7A – ochranný významné porosty a X7B - ostatní porosty, lokálně s prvky mezofilních luk biotopu T1.1. Dále obchvat kříží LBK 11 vymezený podél polní cesty (Statenická cesta) s doprovodnou linií zelení (biotop X13 – výsadby dřevin mimo sídla, dominance jabloní, hrušní, ořešáku aj., lze dokládat i prvky poháňkových pastvin biotopu T1.3, degradovaných na sešlapávanou vegetaci.

V úseku 2 se obchvat kromě přechodu intenzivních agrocenóz biotopu X2 dotýká v lokalitě V hlinišťatech mozaiky přírodních, polopřírodních a antropogenních stanovišť a biotopů, při průchodu starými ovocnými sady, zarostlými agrárními terasami a mezemi na výchozech cenomanských sedimentů překrytých sprašemi. Jde o mozaiku antropogenních biotopů X3 – Extenzivní zemědělské kultury, X7A - Ruderalní vegetace mimo sídla, ochranný významné porosty, X8 Ruderalní křoviny, X12 A – Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty a X13 – Nelesní stromové výsadby mimo sídla s enklávami a prvky přírodních biotopů T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky, T3.3D Úzkolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých, K3 – Vysoké mezofilní křoviny. Před napojením do stávající okružní křižovatky na silnici II/240 protíná krátký úsek dřevinami zarostlé strže biotopu X12A – Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty v mozaice s biotopem X9B – lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami, biotopem X8 - Ruderalní křoviny a prvky biotopu L2.4 – měkké vrbotopolové luhy nížinných řek. Přírodní biotopy jsou lokálně menšinou nárokovány v úseku 2, jinak jde o průnik antropogenními biotopy s dominancí orné půdy, ruderalních lad a křovin či náletových porost dřevin.

Dotčené plochy, zábory stanovišť (ovlivnění druhů a ekosystémů)

Dle mapování biotopů AOPK ČR [21] se v trase obchvatu přírodní biotopy nevyskytují. Záměr je lokalizován mimo migrační koridory chráněných druhů velkých savců, řešit je třeba lokální migrace místních populací živočichů, což je rovněž rozvedeno v kapitolách C.II.6 a D.I.7.

Druhy a ekosystémy, které se nacházejí v zájmovém území, jsou popsány v kap. C.II.6. Vyhodnocení potenciálních vlivů dle jednotlivých složek je obsahem dílčích kapitol části D.I.

Koeficient ekologické stability

O celkovém stavu ekosystémů vypovídá koeficient ekologické stability (KES), jehož velikost je přímo úměrná míře zastoupení nestabilních (zemědělských a jiných antropologicky využívaných) ploch v území. Pro území obce Velké Přílepy je uváděna hodnota KES 0,38 [44]. Hodnoty KES v intervalu 0,30-1,00 vypovídají o území intenzivně využívaném, zejména zemědělskou velkovýrobou, kdy oslabení autoregulačních pochodů v ekosystémech způsobuje jejich značnou ekologickou labilitu a vyžaduje vysoké vklady dodatkové energie. Jedná se tedy o území s nižší ekologickou stabilitou.

Znečišťování záměrem

Znečišťování záměrem je dáno zejména ve spojitosti s abiotickými složkami (ovzduší, půda, voda, horninové prostředí), které jsou v přímé vazbě se složkami biotickými a které spoluvytvářejí místní ekosystémy.

Provoz záměru bude generovat znečištění okolního prostředí v míře obvyklé pro všechny silniční stavby. Vlivy z běžného provozu na ovzduší a půdy jsou jen těžko eliminovatelné, bezpodmínečně však musí být plněny legislativou stanovené limity. V případě havárií je minimalizace následků dosaženo důsledným dodržováním havarijního plánu stavby. To platí i pro ochranu horninového prostředí, jehož znečištění lze potenciálně uvažovat právě v případě havárií.

Eliminace vlivů na vody je dobře řešitelná jak pro běžný provoz, tak pro havarijní situace. Odvodnění bude realizováno silničními příkopy s bezpečnostními prvky (kalové jímky s nornou stěnou, retenční nádrže).

V období výstavby lze očekávat znečišťování okolního prostředí v rozsahu odpovídajícímu charakteru stavby, stejně jako u staveb obdobného rozsahu. Je nutné pracovat s moderními technologiemi, klást důraz na kompenzační opatření, dodržování legislativou stanovených limitů a minimalizaci nadbytečných záborů. V případě havárií je nutno bez prodlevy postupovat dle havarijního řádu.

Znečišťování a potenciální rizika havárií jsou vyhodnoceny v kapitole D.I., kde jsou popsány složky biotické i abiotické.

Rozvíjení zelené a modré infrastruktury

Záměr nezasahuje do žádné vodní plochy, ani sám o sobě nezahrnuje návrh vodních ploch (pouze retenční nádrže).

Záměr prochází na začátku trasy malým lesním celkem (VKP „ze zákona“). Místně je dotčena krajinná liniová zeleň v podobě doprovodných alejí místních komunikací a polních cest. Z hlediska biodiverzity nabývá na hodnotě také krajinný segment V hlinišťatech v jihovýchodní části obce Velké Přílepy.

Trasa obchvatu kříží prvky ÚSES na lokální úrovni.

Návrh vegetačních úprav, které budou podrobně rozpracovány v dalších stupních projektové přípravy, podpoří začlenění stavby do krajiny, navíc při využití autochtonních dřevin, které pokud se již v území nevyskytují, přispějí k navýšení počtu rostlinných druhů v území, ke zvýšení ozeleněné plochy a celkové zvýšení biodiverzity v území.

Udržitelné využívání přírodních zdrojů.

Surovinové a energetické zdroje, které budou potřeba pro výstavbu a provoz, jsou uvedeny v kap. B.II.3. Lze konstatovat, že výstavba ani provoz záměru nebudou znamenat žádná rizika pro udržitelné využívání přírodních zdrojů.

B.II.6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Zájmovým územím prochází silnice **II/240** (Praha - Velké Přílepy - Tursko - Kralupy nad Vltavou - Velvary). Plánována je přeložka této silnice [4]. Posuzovaný obchvat je podmiňující stavbou této přeložky [4].

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Staveništní doprava bude řešena v rámci ZOV a bude koordinována s výstavbou přeložky II/240. Přístupy na staveniště budou probíhat po staveništní komunikaci v trase budoucího obchvatu.

OBDOBÍ PROVOZU

Pro předmětnou oblast byla na základě výsledků CSD 2020 aktualizována dopravní prognóza (AFRY, s.r.o., 10/2022) [5].

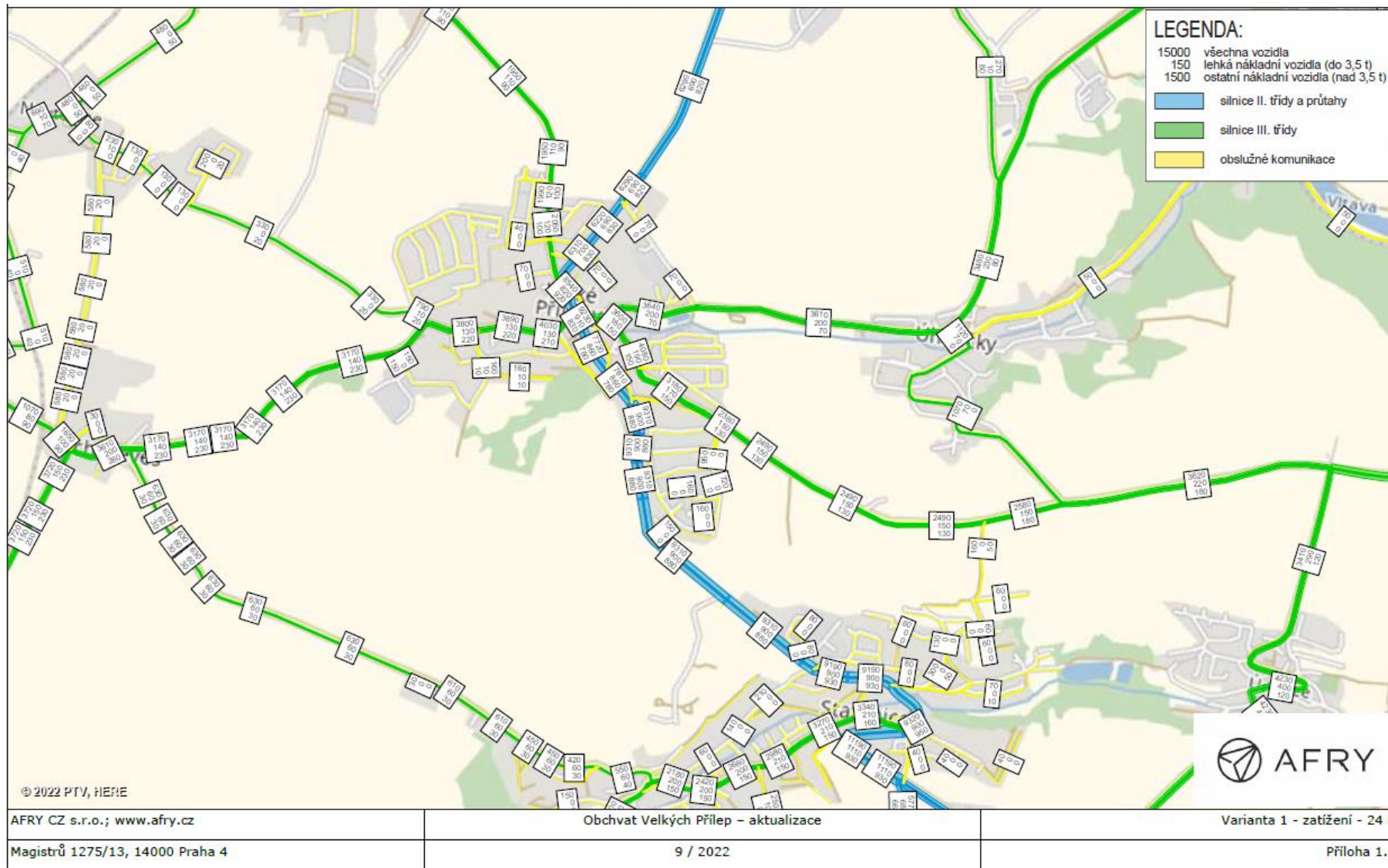
Ve fázi provozu budou celkové denní intenzity dosahovat cca 9990 vozidel (úsek 1) a 4960 vozidel (úsek 2). Jedná se o nejméně příznivý stav v roce 2030 (bez SOKP 518 a 519). Po realizaci SOKP dojde na obchvatu k úbytku dopravy (o cca 1,2 tis voz/den).

Předmětem Dokumentace EIA je vyhodnocení nejméně příznivého stavu, tj. stavu BEZ SOKP.

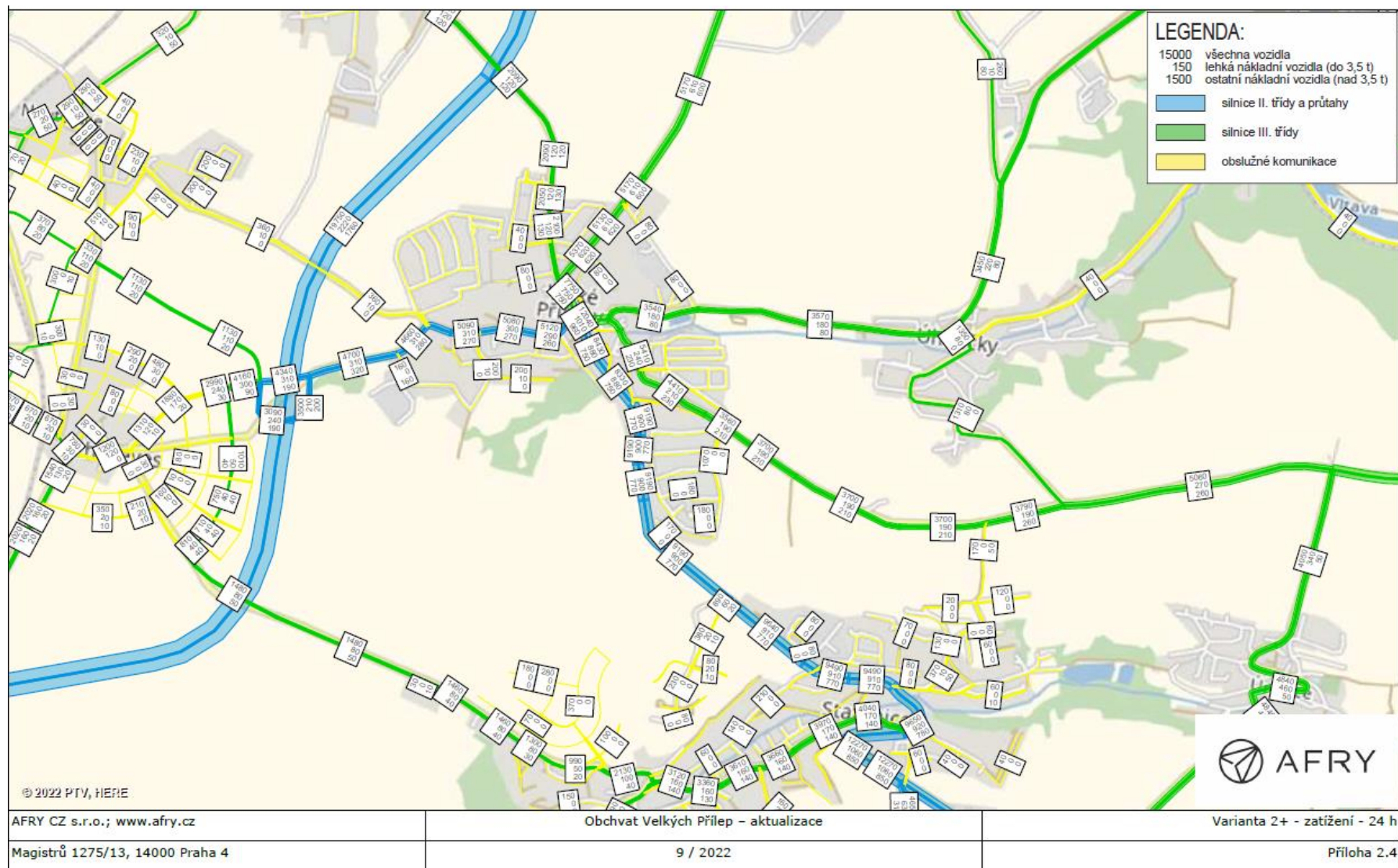
Na následujících obrázcích jsou patrné celkové denní intenzity pro následující stavy:

- stávající stav v roce 2022 (Obr. 2)
- nulovou variantu (tj. bez realizace záměru) ve výpočtovém roce 2030 (Obr. 3)
- aktivní variantu (tj. s realizací záměru) ve výpočtovém roce 2030 (Obr.4)
- rozdíl intenzit způsobený vlivem zprovoznění záměru (Obr. 5).

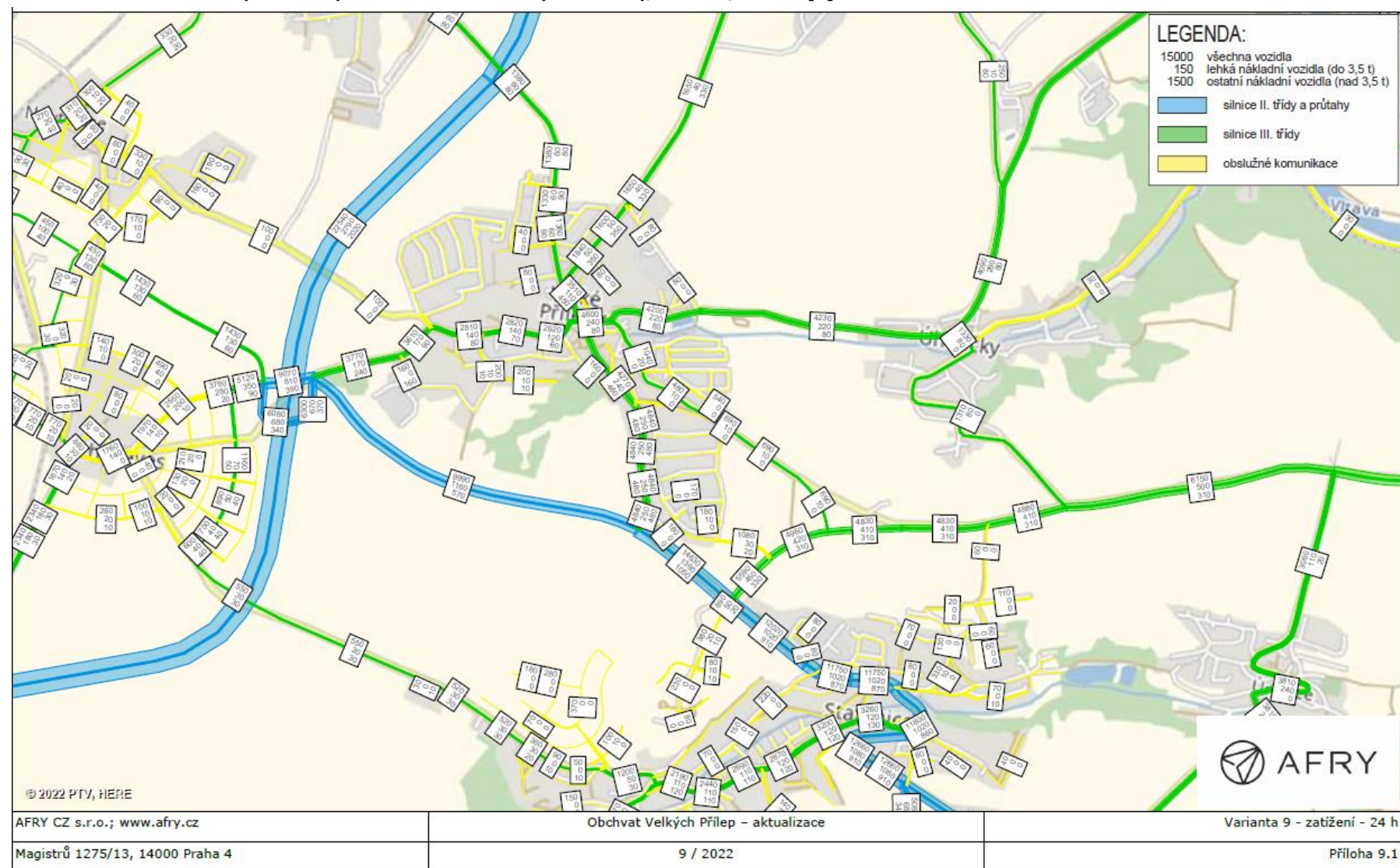
Obr. 2 Stávající stav (rok 2022), vozidla/24hod [5]



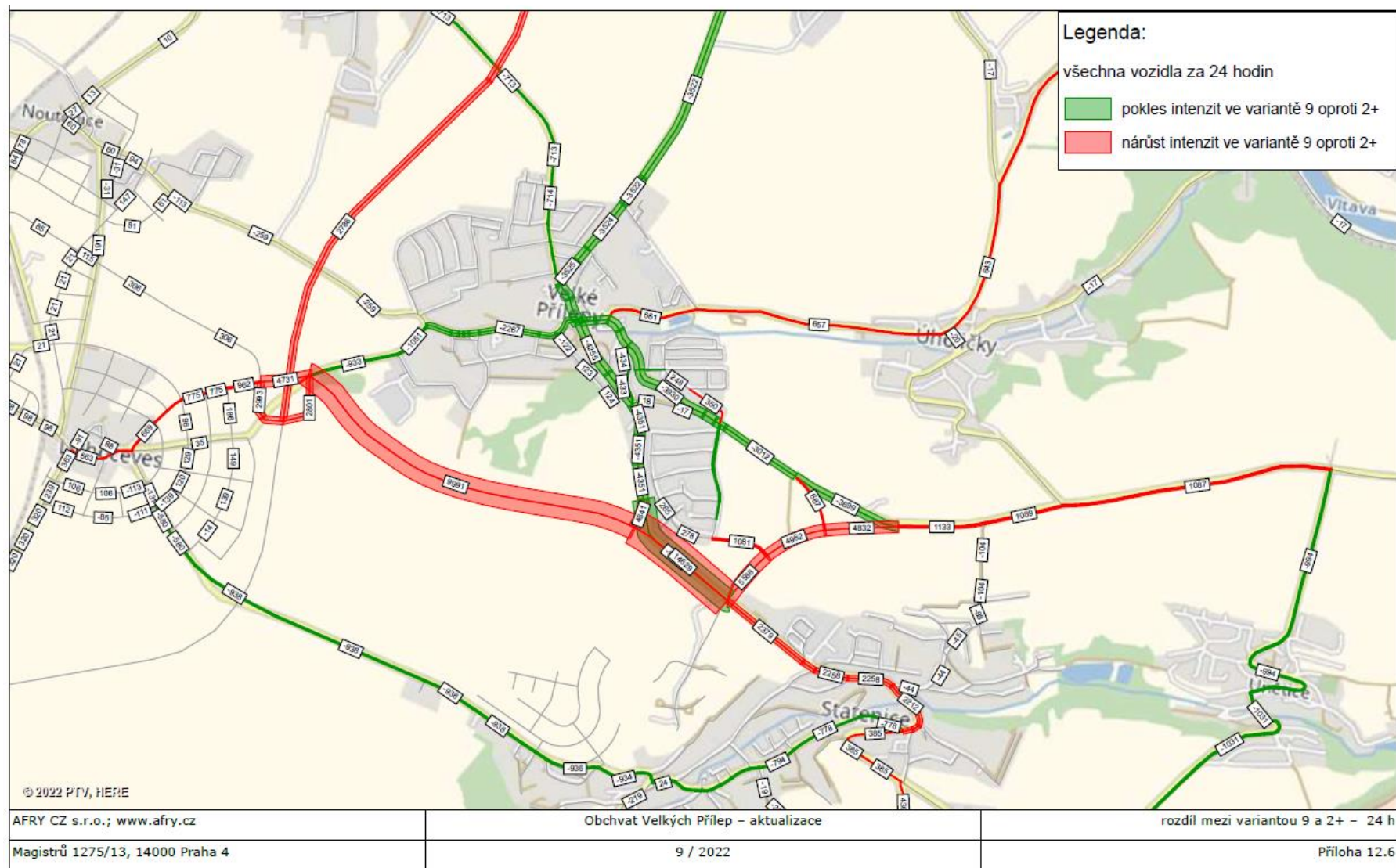
Obr. 3 Nulová varianta (rok 2030) - stav bez obchvatu (bez SOKP), vozidla/24hod [5]



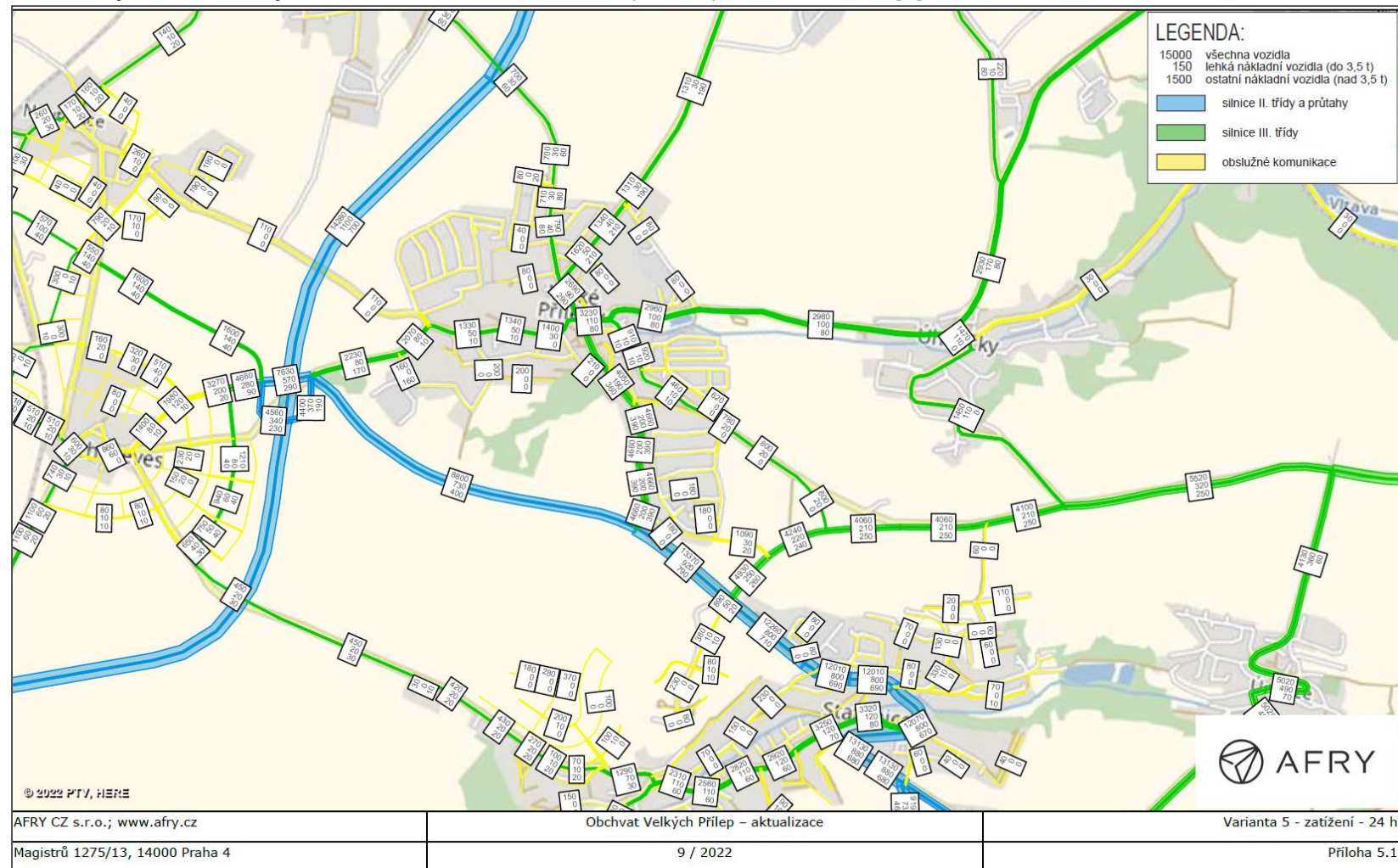
Obr. 4 Aktivní varianta (rok 2030) - stav s obchvatem (bez SOKP), vozidla/24hod [5]



Obr. 5 Kartogram rozdílových intenzit (aktivní - nulová varianta), rok 2030, vozidla/24hod [5]



Obr. 6 Dopravní intenzity v roce 2030 - stav s obchvatem (s SOKP), vozidla/24hod [5]



Nároky na ostatní infrastrukturu

Součástí realizace záměru budou i nezbytné přeložky inženýrských sítí (vrchní vedení VN, apod.). Před začátkem zemních prací bude třeba uvolnit staveniště přeložením všech inženýrských sítí v zájmovém území v nejnútnejším rozsahu.

Celkově budou nároky na ostatní infrastrukturu jen minimální.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY A PŮDNÍHO PODLOŽÍ

ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

Rozlišujeme tři základní zdroje znečištění podle umístění v prostoru: (i) bodové zdroje, (ii) plošné zdroje, (iii) liniové zdroje.

Bodové zdroje

Bodové zdroje znečištění se budou v omezené míře vyskytovat pouze v období výstavby. Stacionární bodové zdroje znečišťování ovzduší mohou představovat především betonárny a podobná zařízení v okolí stavebních prací. Zda budou při stavbě instalovány v rámci stavby, či zda bude směs dovážena z již existujících výroben, bude známo po zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Pokud budou instalovány obalovny či betonárny v rámci stavby, budou z dlouhodobého hlediska málo významné, mohou však významněji ovlivnit krátkodobé koncentrace znečišťujících látek ve svém bezprostředním okolí.

Množství těchto emisí není v současné době stanoveno, závisí především na organizaci výstavby, která bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace.

Během provozu se nepředpokládá výskyt bodových zdrojů znečištění.

Pokud by součástí stavby byly nové obalovny živičných směsí (případně betonárny), potom bude jejich provoz podroben samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle bodu 41 zákona EIA „*Zařízení na výrobu keramických produktů vypalováním, zejména střešních tašek, cihel, žáruvzdorných cihel, dlaždic, kameniny, nebo porcelánu s kapacitou od stanoveného limitu, výroba ostatních stavebních hmot a výrobků s kapacitou od stanoveného limitu - 25 000 t/rok*“.

Plošné zdroje

Jako plošný zdroj bude v průběhu výstavby působit plocha staveniště (ale i další plochy zbavené vegetace), kde bude docházet zejména ke znovuzvření již usazených prachových částic (sekundární, resp. resuspendovaná prašnost). Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a v malém množství také uhlovodíky. Případné deponie výkopového materiálu bude třeba

umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv na obyvatelstvo (zejména prašnost).

Liniové zdroje

Liniovými zdroji budou během výstavby zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející vytěženou zeminu a přivázející potřebný stavební materiál.

Po uvedení do provozu bude obchvat novým liniovým zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území. Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných hmot široké spektrum emisí.

Pro účely tohoto oznámení byla zpracována rozptylová studie (příloha B1). Ve studii je porovnávána výhledová imisní situace v zájmovém území v roce 2030 bez realizace záměru (nulová varianta) a s imisní zátěží po zahájení jeho provozu (aktivní varianta).

Jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny **oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren**, jakožto charakteristické znečišťující látky z automobilové dopravy.

Výsledky emisní bilance pro výchozí stav a aktivní variantu jsou shrnuty v Tab. 5.

Tab. 5 Produkce emisí z automobilové dopravy - rok 2030

Komunikace	Délka (km)	(t.rok ⁻¹)				(g.rok ⁻¹)
		Oxidy dusíku	Benzen	PM ₁₀ *	PM _{2,5} *	B[a]P*
Stav bez záměru						
Přeložka silnice II/240	4,4	10,34	0,12	14,66	4,10	283,07
Stávající silnice II/240	5,5	5,72	0,09	10,35	2,83	155,43
Ostatní komunikace v zájmovém území	71,6	9,55	0,18	23,53	6,22	261,08
Celkem	81,5	25,61	0,39	48,54	13,15	699,58
Stav se záměrem						
Přeložka silnice II/240	4,4	11,07	0,13	15,30	4,30	305,80
Stávající silnice II/240	4,9	4,38	0,07	7,87	2,15	117,96
Ostatní komunikace v zájmovém území	70,8	8,49	0,16	21,17	5,59	233,61
Trasa obchvatu Velkých Přílep (var. A)	3,6	3,03	0,04	6,44	1,71	83,13
Trasa obchvatu Velkých Přílep (var. A1)	3,5	3,04	0,04	6,35	1,69	83,57
Celkem (var. A)	83,7	26,97	0,40	50,78	13,75	740,50
Celkem (var. A1)	83,6	26,98	0,40	50,69	13,73	740,94

* včetně sekundární prašnosti z dopravy

ZNEČIŠTĚNÍ VODY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby při dodržování základních pravidel na ochranu životního prostředí a dodržování technologické kázně, by k znečišťování vody nemělo docházet. Znečištění vod je

spojeno zejména s rizikem havarijních situací, kdy může dojít k úniku znečišťujících látek. Dále nelze vyloučit povrchové splachy z úkapů provozních kapalin stavebních mechanismů. Proti splachům těchto kontaminantů musí být staveniště řádně vybaveno, zhotovitel je povinen zajistit, aby nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do vodotečí.

Pro manipulaci s ropnými látkami a mazadly je proto nutné zajistit vhodné a předpisově vybavené prostory, do stavebních mechanismů by měla být přednostně používána ekologicky šetrná a biologicky degradovatelná mazadla a oleje. Zpevněné plochy pro parkoviště stavebních strojů a dopravy budou zabezpečeny proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čisticích stanic. Budou zřízeny dočasné usazovací nádrže k zadržení splachu ze staveniště při nadměrných dešťových srážkách. Staveniště bude vybaveno pomůckami pro likvidaci havarijního úniku ropných látek (např. VAPEX). Nezbytné je dodržování technologické kázně a zajištění preventivní a pravidelné údržby veškeré mechanizace.

Způsob odvádění srážkových vod ze staveniště

Pro zachycení splachů ze staveniště je doporučeno vybudovat provizorní zemní nádrže. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně. Dle potřeby je možno provizorní nádrže doplnit o norné stěny zachycující znečištění ropnými látkami. Užitečná velikost nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tento objekt bude součástí odvodnění staveniště a bude jej řešit dodavatel stavebních prací.

OBDOBÍ PROVOZU

Srážkové vody smývají znečištění vznikající provozem na komunikaci (Cl-, NEL, NL, BSK₅, Pb, Zn) a mohou tak ovlivnit jakost vody v recipientech. Znečištění je způsobeno látkami uvolňujícími se z povrchu vozovky, úkapy provozních kapalin a pohonných hmot, v zimním období posypové soli (chloridové a sodné ionty). Charakteristické znečišťující látky z provozu na komunikacích (kategorie vyšší, než je předkládaný záměr – tedy na straně bezpečnosti) jsou pro představu sumarizovány v tab. 15.

Tab. 6 Znečištění dešťových vod z dálnic a rychlostních silnic [70]

Kontaminant	Jednotka	Průměr	Medián	Q ₉₀
Pb	µg/l	3,82	2,40	6,10
Cd *)	µg/l	0,406	0,190	0,770
Ni *)	µg/l	45,3	21,8	132
Hg	µg/l	0,199	0,140	0,270
Cr *)	µg/l	4,83	4,50	6,80
Cu	µg/l	19,0	13,7	52,8
Zn	µg/l	142	69,0	400
Cl	mg/l	1095	726	1510
C10-C40	mg/l	0,145	0,145	0,88
benzo(b) fluoranten	ng/l	7,66	3,75	20,4
benzo(k) fluoranten	ng/l	5,87	3,65	15,7
benzo(a)pyren	ng/l	5,63	2,10	11,8
benzo(g,h,i) perylen	ng/l	6,29	3,33	13,1
indeno(1,2,3-cd)pyren	ng/l	5,69	3,25	15,5
fluoranten	ng/l	21,2	9,80	63,0
Σ 6 PAU	ng/l	7,66	3,75	20,4

Zdroj: TP 202; schváleno MD-OI pod č.j.1013/08-910-IKP/1 ze dne 24.11.2008

Pozn. Kontaminant - prioritní nebezpečná látka daná směrnicí EU a vyskytující se v dešťových vodách odtékajících z vozovek

Q₉₀ - hodnota znečištění odtékající vody z vozovek, která je překročena max. u 10% vzorků

**) vyskytují se statisticky významné rozdíly mezi jednotlivými lokalitami*

Objemově nevýznamnější riziko kontaminace vod je spojeno s dopravními nehodami. V takovém případě je nutno postupovat operativně a neodkladně provést zabezpečovací práce v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Problematika vod je podrobně diskutována v kap. B.III.2 a D.I.4.

ZNEČIŠTĚNÍ PŮDY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby by k znečišťování půdy a půdního podloží nemělo při dodržování základních pravidel na ochranu životního prostředí a dodržování technologické kázně docházet. Riziko znečištění je soustředěno do prostoru zařízení staveniště, kde nelze vyloučit případné znečišťování půd povrchovými splachy, či úkapy z manipulace s ropnými látkami. Taková rizika lze však minimalizovat vhodným systémem odvodnění ploch staveniště (viz předchozí kapitola), zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

OBDOBÍ PROVOZU

Silniční doprava má za následek kontaminaci okolního prostředí, do kterého se dostávají různé cizorodé látky, jako například polyaromatické uhlovodíky, posypová sůl a těžké kovy. Při provozu záměru jsou potenciálním zdrojem kontaminací půd:

- emise výfukových plynů – jsou směsí desítek různých chemických látek. Z hlediska kontaminace půd jsou sledovány zejména: oxidy dusíku (možnost eutrofizace), polycyklické aromatické uhlovodíky (jako zástupce persistentních organických látek), těžké kovy, např. Pb, Zn, Cd, platinové kovy.
- obrušování pneumatik, brzdových destiček a vozovky (rizikové prvky).
- zimní údržba komunikací posypovými materiály (chloridy, sodík – zasolení půdy).
- úniky pohonných hmot a mazadel z vozidel při provozu nebo haváriích (ropné látky).
- abraze vozovek, způsob údržby a horizontální dopravní značení

Znečišťující látky způsobují kontaminaci půd v okolí komunikace do vzdálenosti několika metrů, podle intenzity provozu a místních podmínek (modelace terénu, vegetační pokryv). Úroveň kontaminace klesá exponenciálně se vzdáleností od krajnice a ve většině případů se soustřeďuje především do krajnice a silničního příkopu do 10 m od okraje komunikace. U lesních půd a trvalých travních porostů je kontaminace kumulována do povrchových vrstev půdy (do 5 cm), s výjimkou zasolení. V rámci studie znečištění prostředí kolem silnic [8] byly vylišeny tři úseky ve vztahu vzdálenosti a míry vstupu kontaminantů.

- (1) První úsek má vzdálenost 0 – 5 m od krajnice, kde se látky dostávají do půdy zejména odtokem a následnou infiltrací a zároveň rozstřikem suspenze vody a kontaminantů. Tento prostor je hlavním místem akumulace znečištění z dopravy.
- (2) Ve vzdálenosti 5 – 10 m od krajnice byla definována plocha nejvíce ovlivněná rozstřikem a částečně odtokem, přičemž záleží na sklonu okolí. Vliv znečištění pozvolna klesá.
- (3) Nad 10 m dochází ke spadu kontaminantů šířících se vzdušnou cestou, jedná se především o prach. Ve vzdálenosti 10 – 15 m začíná být patrný původní půdní profil. Složení suspenze a prachu je ovlivňováno rychlostí vozidel, mírou brždění, intenzitou provozu, typem motorů a paliva, konstrukčními parametry vozovky aj. Z přírodních faktorů hrají roli směr a síla větru, množství a intenzita srážek, modelace terénu a délka vegetačního období.

Těžké kovy. Přestože těžké kovy nejsou z hlediska silniční dopravy dominantním typem polutantů, jsou považovány za významný zdroj těžkých kovů v ekosystému. Mezi nejčastěji zmiňované kovy podél silnic patří Cd, Cr, Cu, Pb, Ni a Zn. Dále byli pozorovány zvýšené koncentrace As, Co, Sb, Se, Sr, V a další. Dle platné české legislativy (vyhláška č. 437/2016 Sb.) patří těžké kovy mezi rizikové (toxické) prvky, přičemž z ekologického hlediska jsou nejnebezpečnější arsen, kadmium, olovo, rtuť. Mezi hlavní zdroje znečištění půdy těžkými kovy patří spalování (motory), opotřebení součástek vozidel (abraze pneumatik, degradace brzdového obložení – brzdový prach, komponenty karosérie), únik kapalin a koroze kovů. Dále je třeba brát v potaz také abrazi vozovek, způsob údržby a horizontální dopravní značení [8]. Na mobilitu kovů kolem silnic má zásadní vliv pH a půdní organická hmota. Se zvyšující se hloubkou půdního profilu klesá obsah kovů. Vliv dopravy na sekundární znečištění kovy a jejich distribuci v půdním profilu se dle studií projevuje do hloubky 25 – 40 cm [8].

Posypové soli – zimní údržba. V současné zimní údržbě komunikací se nejvíce používají chlorid sodný, v menší míře také chlorid vápenatý. Kontaminace půd zimní údržbou je daná dvěma mechanismy:

Primárně kontaminací sněhu při posypu, pluhování, frézování komunikace a vlivem rozstříků vozidly – tato kontaminace je maximální na krajnici, potom prudce klesá a ve vzdálenosti 20 m od krajnice vozovky již není rozeznatelná od okolí. Dle [11] jsou nejvyšší koncentrace chloridů v půdě dosahovány 2 – 3 m od krajnice, ve vzdálenosti 10 m už dosahují požadových hodnot. Do hloubky jsou chloridy zvýšeny do 1 m.

Sekundární kontaminace – rozplavováním zasoleného sněhu v době tání do okolí. Odvíjí se od způsobu odvodnění komunikace. Ve vzdálenosti cca 70 m a více ukazují studie již obsahy na úrovni přirozených hodnot [9].

Polyaromatické uhlovodíky jsou nejzávažnějšími kontaminanty z automobilového provozu - spalování pohonných hmot v motorech a otěr pneumatik. Mnohé z těchto látek jsou nebezpečné nejen svou toxicitou, ale zejména tím, že se jedná o perzistentní organické polutanty. Studie ukazují nadlimitní hodnoty v zemině do vzdálenosti 5 m od frekventované komunikace [10].

Havarijní úniky. Nejvýznamnější riziko kontaminace půdy je spojeno s dopravními nehodami, kdy kromě úniku ropných látek mohou být poškozena transportní vozidla přepravující nebezpečné látky. Pro eliminaci tohoto rizika je nutné sledovat a mít stanoveny podmínky přepravy nebezpečných nákladů. Jedná se o mimořádné situace při haváriích vozidel. Sanace těchto úniků musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Problematika kontaminace půdy je podrobně diskutována v kap. D.I.5.2.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Nakládání s nimi musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. [57] a s nařízením vlády č. 401/2015 Sb. [58].

- **Splaškové odpadní vody**

Produkcí splaškových odpadních vod lze předpokládat z hygienického a sociálního vybavení, vybudovaného pro pracovníky dodavatelských firem. Množství vyplývá z celkového uvažovaného počtu pracovníků (projekt organizace výstavby) a bude shodné s bilancovanými nároky na vodu. Jejich charakter bude odpovídat běžným splaškovým vodám z domácností. Na stavbě budou využita chemická WC. Odpadní splašková voda ze zařízení staveniště bude jímána do provizorních jímek a pravidelně vyvážena. Při dodržení standardních postupů se nebude jednat z hlediska životního prostředí o významné množství. Podrobněji bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.

- **Srážkové vody**

Jedná se o srážkové vody, u nichž nelze vyloučit smyv olejových úkapů z povrchu staveniště. Tyto vody jsou pojednány v kap. B.III.1.2.

- **Provozní vody (technologické)**

Jedná se o vodu používanou v rámci výstavby, na oplach stavebních strojů, vlhčení betonů atd. Celkové množství této vody nebude z hlediska životního prostředí významné. Zhotovitel je povinen zajistit, aby nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do okolí (např. využití čistících zařízení s možností recirkulace vyčištěné vody, mycí rampy aj.).

OBDOBÍ PROVOZU

Provozem stavby nebudou vznikat žádné splaškové odpadní vody (součástí záměru nejsou žádné odpočívky, čerpací stanice pohonných hmot apod., kde by docházelo k jejich vzniku).

- **Dešťové (srážkové) vody**

Srážkové vody smývají znečištění vznikající provozem na komunikaci - viz kap. B.III.1.2.

Podle § 38 zákona o vodách [57] nejsou srážkové vody z pozemních komunikací odpadními vodami, pokud je znečištění těchto vod závadnými látkami řešeno technickými opatřeními podle vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Je-li tedy pozemní komunikace realizována v souladu s touto vyhláškou, nejsou vody z ní odtékající považovány za vody odpadní.

Srážkové vody smývají znečištění vznikající provozem na komunikaci (Cl⁻, NEL, NL, BSK₅, Pb, Zn) a mohou tak ovlivnit jakost vody v recipientech.

Znečištění je způsobeno látkami uvolňujícími se z povrchu vozovky, úkapy provozních kapalin a pohonných hmot, v zimním období posypové soli (chloridové a sodné ionty). Charakteristické znečišťující látky z provozu na komunikacích (kategorie vyšší, než je předkládaný záměr – tedy na straně bezpečnosti) jsou pro představu sumarizovány **Tab. 7**.

Tab. 7 Znečištění dešťových vod z dálnic a rychlostních silnic

Kontaminant	Jednotka	Průměr	Medián	Q ₉₀	C ₉₀ NV 401/2015 Sb.
Pb	µg/l	3,82	2,40	6,10	14,0
Cd *)	µg/l	0,406	0,190	0,770	0,7
Ni *)	µg/l	45,3	21,8	132	34
Hg	µg/l	0,199	0,140	0,270	0,07
Cr *)	µg/l	4,83	4,50	6,80	18
Cu	µg/l	19,0	13,7	52,8	14
Zn	µg/l	142	69,0	400	92
Cl	mg/l	1095	726	1510	150
C10-C40	mg/l	0,145	0,145	0,88	0,1
benzo(b)fluoranten	ng/l	7,66	3,75	20,4	170
benzo(k)fluoranten	ng/l	5,87	3,65	15,7	170
benzo(a)pyren	ng/l	5,63	2,10	11,8	270
benzo(g,h,i)perylene	ng/l	6,29	3,33	13,1	8,2
indeno(1,2,3-cd)pyren	ng/l	5,69	3,25	15,5	-
fluoranten	ng/l	21,2	9,80	63,0	120
Σ 6 PAU	ng/l	7,66	3,75	20,4	200

Zdroj: TP 202 Monitorování srážkoodtokových poměrů dálnic a rychlostních silnic; schváleno MD-OI pod č.j.1013/08-910-IKP/1 ze dne 24.11.2008

Pozn.: Kontaminant – prioritní nebezpečná látka daná směrnici EU a vyskytující se v dešťových vodách odtékajících z vozovek

Q_{90} - hodnota znečištění odtékající vody z vozovek, která je překročena max. u 10 % vzorků

C_{90} - hodnota znečištění v recipientu, která je dodržena, nebude-li roční počet vzorků nevyhovujících tomuto standardu větší než 10 %

*) vyskytují se statisticky významné rozdíly mezi jednotlivými lokalitami

Objemově nevýznamnější riziko kontaminace vod je spojeno s dopravními nehodami. V takovém případě je nutno postupovat operativně a neodkladně provést zabezpečovací práce v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Realizací stavby vzniknou **nové zpevněné plochy** (cca 3,2 ha), které neumožňují přirozené vsakování srážkových vod. Adekvátně velikosti zpevněné plochy se zvýší povrchový odtok z území do recipientů.

Množství srážkových vod z navrhovaného obchvatu je vyčísleno v Tab. 8.

Tab. 8 Rozdělení objemu srážek na ploše vozovky do povodí (trasa A)

Silnice -	Staničení dle část obchvatu komunikace km	Odvodnění		Povodí		Výpočet					
		Povodí	Úsek	Název	č.h.p.	odvodňovaná plocha					
						vozovky		zeleň.		odtok	
A	Ared	A	Ared	rok	zima						
ha	ha	ha	ha	m3	m3						
Část 1 - jižní	0,000-0,677	P I	Ú 1	Unětický p.	1-12-02-012	0,643	0,515	0,738	0,295	4761	1401
Část 1 - jižní	0,677-1,500	P I	Ú 2	Unětický p.	1-12-02-012	0,782	0,625	1,067	0,427	6187	1820
Část 1 - jižní	1,500-2,020	P II	Ú 3	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,494	0,395	0,754	0,302	4098	1206
III/00710	-	P III	Ú 4	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,133	0,106	0,065	0,026	777	229
Část 2 - vých.	0,000-0,600	P IV	Ú 5	Unětický p.	1-12-02-012	0,450	0,360	0,810	0,324	4023	1184
Část 2 - vých.	0,600-0,813	P IV	Ú 6	Unětický p.	1-12-02-012	0,160	0,128	0,140	0,056	1082	318
Část 2 - vých.	0,813-0,902	P IV	Ú 7	Unětický p.	1-12-02-012	0,067	0,053	0,068	0,027	474	139
Dvořákova	0,000-0,246	P V	Ú 8	Unětický p.	1-12-02-012	0,185	0,148	0,278	0,111	1522	448
III/2421	0,000-0,072	P VI	Ú 9	Unětický p.	1-12-02-012	0,054	0,043	0,044	0,018	357	105
III/2421	0,072-0,326	P VII	Ú 10	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,191	0,152	0,179	0,072	1317	387

Tab. 9 Rozdělení objemu srážek na ploše vozovky do povodí (trasa A1)

Silnice -	Staničení dle část obchvatu komunikace km	Odvodnění		Povodí		Výpočet					
		Povodí	Úsek	Název	č.h.p.	odvodňovaná plocha					
						vozovky		zeleň.		odtok	
A	Ared	A	Ared	rok	zima						
ha	ha	ha	ha	m3	m3						
Část 1 - jižní	0,000-0,700	P I	Ú 1	Unětický p.	1-12-02-012	0,589	0,471	0,738	0,295	4506	1326
Část 1 - jižní	0,700-1,517	P I	Ú 2	Unětický p.	1-12-02-012	0,852	0,682	1,067	0,427	6518	1918
Část 1 - jižní	1,517-2,036	P II	Ú 3	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,493	0,394	0,754	0,302	4093	1204
III/00710	-	P III	Ú 4	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,133	0,106	0,065	0,026	777	229
Část 2 - vých.	0,000-0,600	P IV	Ú 5	Unětický p.	1-12-02-012	0,450	0,360	0,810	0,324	4023	1184
Část 2 - vých.	0,600-0,813	P IV	Ú 6	Unětický p.	1-12-02-012	0,160	0,128	0,140	0,056	1082	318
Část 2 - vých.	0,813-0,902	P IV	Ú 7	Unětický p.	1-12-02-012	0,067	0,053	0,068	0,027	474	139
Dvořákova	0,000-0,246	P V	Ú 8	Unětický p.	1-12-02-012	0,185	0,148	0,278	0,111	1522	448
III/2421	0,000-0,072	P VI	Ú 9	Unětický p.	1-12-02-012	0,054	0,043	0,044	0,018	357	105
III/2421	0,072-0,326	P VII	Ú 10	Podmoráňský p.	1-12-02-018	0,191	0,152	0,179	0,072	1317	387

Ve výpočtu ploch k odvodnění je v souladu s ČSN 75 6110 a TP 83 uvažováno u plochy vozovky s redukovanou plochou pomocí součinitele odtoku srážkových povrchových vod 0,8, u zatravněných ploch svahů násypů a výkopů je uvažováno se součinitelem odtoku srážkových povrchových 0,4. Pro návrhový déšť byla zvolena periodicita $n=2$, doba trvání $t=15$ min, intenzita $q=97,0$ l/s.ha (srážkoměrná stanice Ruzyně).

Odvodnění komunikace

V rámci počáteční přípravy záměru (technická studie) bylo odvodnění komunikace navrženo pouze koncepčně. Pro účely Oznámení byla zpracována Studie Odvodnění, která byla pro potřeby Dokumentace EIA aktualizována (příloha B5).

Vlastní odvedení srážkových vod z povrchu vozovky a silničního tělesa je navrženo podélným a příčným sklonem do silničních příkopů s odtokem do nejbližších vhodných recipientů.

K ochraně povrchových vod byly navrženy bezpečnostní prvky v podobě **kalových jímek s nornou stěnou (KJ)**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek a **retenční nádrže (RN)** jako opatření pro snížení průtoků (viz Tab. 55, podrobněji příloha B5 Studie odvodnění). Umístění kalových jímek a retenčních nádrží je patrné z grafické přílohy A4 – Opatření.

B.III.3. ODPADY

Trasa obchvatu je vedena po nezastavěných pozemcích, které jsou využívány především jako orná půda. Pozemky dotčené stavbou nejsou na základě současných znalostí kontaminovány nebezpečnými látkami. Lze očekávat vznik druhů odpadů charakteristických pro standardní stavební činnost.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby mohou vznikat následující odpady:

- Odpady kategorie „ostatní“ – O: odpady vzniklé při samotné stavební činnosti (stavební a demoliční odpady) – beton, asphalt bez dehtu, železo a ocel, zemina a kameny, dále odpad z kácení dřevin, směsný komunální odpad atd.
- Odpady kategorie „nebezpečné“ – N: nátěrové hmoty, barvy, laky, směsný stavební odpad, sorbent, čisticí a filtrační materiály.

Tyto odpady jsou v Katalogu odpadů [65] převážně zařazeny do skupiny odpadů č. 17: Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst).

V současném stupni přípravy záměru není možné specifikovat množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby, projekt nakládání s odpady z výstavby bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace. Vzhledem k výstavbě ve volném terénu bude množství odpadů minimální, převážně zemina z výkopů, odpad z kácení dřevin a odpady z přeložek inženýrských sítí.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech [64], zákonem č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady [66], a s dalšími právními předpisy, např. vyhláškou č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů) [65].

Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona dodavatel stavby. Odpady vzniklé ze stavby budou předány k využití nebo odstranění v souladu s § 13 odst. 1e dle zákona 541/2020 Sb. Původce odpadu a oprávněná osoba jsou povinni pro účely nakládání s odpadem odpady zařadit podle Katalogu odpadů. O nakládání s odpady a způsobu jejich odstranění bude vedena evidence v souladu s § 16 zákona o odpadech. V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována následující **hierarchie způsobů nakládání s odpady** dle § 9a zákona o odpadech: předcházení vzniku odpadů, příprava k opětovnému využití, recyklace, jiné využití (např. energetické), odstranění. Nejbližší evidovaná skládka pro uložení odpadů je skládka v Úholičkách.

Tab. 10 Zatřídění a způsob odstranění odpadů vznikajících při výstavbě

Kód odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	uniklé (rozlité) ropné látky	N	biodegradace	úrazy, havárie z provozu stav. strojů
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků – podle použitých barev</i>			
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	skládování na skládkách S-NO	odpady z používání nátěrových hmot
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O	skládování na skládkách S-OO	odpady z používání vodorozpuštěných nátěrových hmot
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje – zatřídí původce odpadu</i>		regenerace (nakládání podle § 29 zákona č. 185/2001 Sb.)	ze stavebních strojů
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje – zatřídí původce odpadu</i>			ze stavebních strojů
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>			
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 02	Plastové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 03	Dřevěné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 04	Kovové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 05	Kompozitní obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 06	Směsné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 07	Skleněné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	skládování na skládkách S-NO	třídění odpadů
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlak. nádob	N	skládování na skládkách S-NO nebo zpětný odběr	třídění odpadů
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>			
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (vč. olej. filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	spalování, skládování na skládkách S-NO	znečištěné dřevní piliny, písek, fibroil, Vapex, hadry – havárie; odstranění asfaltových emulzí při pokládání vozovek
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	spalování, skládování na skládkách S-OO	znečištěné materiály
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (vč. stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>			
16 01 03	Pneumatiky	O	zpětný odběr § 37 a 38 zákona č. 185/2001 Sb., vyhl. č. 248/2015 Sb.	pneumatiky (poškozené či zničené)
16 01 07	Olejové filtry	N	recyklace	údržba strojů
16 01 13	Brzdové kapaliny	N	recyklace	údržba strojů
16 06	<i>Baterie a akumulátory</i>			
16 06 01	Olověné akumulátory	N	zpětný odběr § 37 a 38 zákona č. 185/2001 Sb., vyhl. č. 170/2010 Sb.	provoz vozidel

Kód odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	Beton	O	recyklace	propustky, příkopové tvárnice, základy značek aj.
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	skládkování	kameninové potrubí
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	zbytky stavebního odpadu
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keram. výrobků neuvedené pod č. 17 01 06	O	skládkování	zbytky stavebního odpadu
17 02	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>			
17 02 01	Dřevo	O	opětne využití jako masivní dřevo, štěpkování, spalování	oplocení apod.
17 02 03	Plasty	O	recyklace, skládkování	plastové potrubí, směrové sloupky aj.
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky ...	N	skládkování na skládkách S-NO	dřevěné impregnované sloupky apod.
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	skládkování na skládkách S-NO	event. vrstva s dehtovým pojivem v konstrukci rozebíraných vozovek
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	recyklace, opětovné využití	frézování a demolice vozovek, zbytky z čištění strojů
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>			
17 04 05	Železo a ocel	O	recyklace, znovupoužití	ocel. svodidla, zábradlí, sloupky aj.
17 04 07	Směsné kovy	O	recyklace	dopravní značky, vrchní vedení
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	demontáž inž. sítí – staré kabely s napouštěnou izolací
17 04 11	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10	O	recyklace, skládkování	demontáž inž. sítí – novější metalické a optické kabely
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina</i>			
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	dekontaminace oprávněnou osobou, skládkování	výkopy kontaminované zeminy
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	znovuvyužití	výkopy, sejmutá ornice, rozebírané podsypy vozovky
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	štěrka z překládané žel. tratě – kontaminovaná
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O	skládkování	štěrka z překládané žel. tratě
17 06	<i>Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu</i>			
17 06 03, 17 06 04	Izolační materiály – zatřídí původce odpadu	O, N	skládkování	zbytky mostních izolací
17 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>			
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	vybrouané neroztříděné materiály
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	skládkování	vybrouané neroztříděné materiály bez nebezpečných příměsí
20 01	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>			
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	recyklace, předání správci k dalšímu využití, skládkování na skládkách S-NO	výbojky a zářivky (veřejné osvětlení, osvětlení zařízení staveníšť)
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování, štěpkování, mulčování	pařezy a dřevní hmota z vykáčené zeleně
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O	skládkování	údržba zeleně
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			

Kód odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	odpady ze zařízení staveniště
20 03 03	Uliční smetky	O	skládkování, spalování	údržba komunikací, odpad z vpustí
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	skládkování, kompostování (odstranění pronajímatelem WC)	odpad z chemických WC na zařízení staveniště

Pozn.: O - ostatní odpad
N - nebezpečný odpad

- Dle navrženého vedení nivelety nové komunikace lze očekávat přebytek výkopové zeminy. Množství zeminy, které bude na stavbě využito a množství, které bude určeno k odvozu, bude upřesněno v navazující PD dle výsledků IG průzkumu. Ten určí vhodnost výkopové zeminy pro násypové těleso. Po jejím vytěžení budou provedeny rozbory na stanovení obsahu škodlivin. Výkopová zemina naplňuje definici pojmu „odpad“ ve chvíli, kdy se ji stavebník má v úmyslu zbavit (nebude zpětně využita na stavbě). Bude přednostně nabídnuta k využití na jiných stavbách (v souladu s plněním zákonných požadavků vztahujících se k tomuto způsobu využití odpadu), zbylé množství bude určeno k uložení na skládku.
- Většinu odpadů ze stavby je možné po separaci materiálu recyklovat, proto se doporučuje, aby původce odpadu používal technologie s využitím recyklace. Hlavním recyklovatelným odpadem budou živičné vozovky (recyklace na místě nebo v obalovně pro opětovné využití živičných směsí), beton (předřít na požadovanou frakci a poté využít jako kamenivo), ocel a železo (zpracovat v příslušné firmě jako kovový šrot), plasty, kabely (recyklace jako kovový šrot a plasty).
- Dřevní hmotu a odpad z vykáčené zeleně (větve, keře), které budou vznikat jen v omezeném množství (záměr neklade vysoké nároky na kácení), se doporučuje štěpkovat na stavbě a použít ke zkvalitnění povrchu násypových a zářezových svahů nebo využít k mulčování a kompostování. Pařezy budou frézovány nebo vykopány a uloženy na skládku. Případné vzrostlé stromy mohou být nabídnuty k prodeji právníkům a fyzickým osobám (nejedná se o odpad, takové nakládání s pokácenými dřevinami nepodléhá zákonu o odpadech).
- Odpad z chemických WC může být kompostován.
- S odpadem, který naplní definici komunálního odpadu podle zákona, bude postupováno ve smyslu § 5 Katalogu odpadů.
- Nebezpečné odpady mohou vznikat při výstavbě nových mostů (odpady z provádění nátěrových prací, izolace), při úkapech pohonných hmot a olejů ze stavebních strojů (tomu lze zabránit udržováním stavebních strojů a zařízení v dobrém technickém stavu – zodpovídá zhotovitel stavby), event. při rozebírání starých asfaltových vozovek s obsahem dehtu. Zhotovitel bude postupovat v souladu s platnou legislativní úpravou.

Celkově lze shrnout, že realizace záměru je spojena s produkcí odpadů, která z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů **neohroží životní prostředí**.

OBDOBÍ PROVOZU

Provozovatel komunikace jakožto původce odpadu je povinen zajistit odstranění odpadů vznikajících při provozu komunikace. Pro nakládání s odpady v období provozu platí obecná ustanovení uvedená v odstavci pojednávajícím o období výstavby.

Provoz záměru **nebude generovat objemově významnou produkci odpadů**. Odpady budou vznikat z činností, které jsou spojeny zejména s údržbou komunikace, určité odpady lze očekávat i z provozu silnice. Jedná se zejména o následující činnosti:

- provoz dopravy a úklid plochy vozovky (zbytky pneumatik, uliční smetky, polyetylenové patníky, kovy z havarovaných vozidel, uhynulá zvířata apod.). *Na odstraňování těl uhynulých zvířat se z. o odpadech nevztahuje, je třeba postupovat dle z. č. 166/1999 Sb. (veterinární zákon) [67].*
- údržba – seřezávání krajnic (zemina, klest z prořezávání keřů a stromů, sekání trávy aj.)
- stavebně-údržbářské činnosti při opravě vozovky, svahů silnice a objektů (např. stavební suť, výkopová zemina, materiál z demolice vozovek, apod.)
- vodohospodářské činnosti (např. různé druhy kalů z propustků, mostů a příkopů)
- provádění oprav doplňkových konstrukcí, jakými jsou silniční svodidla a zábradlí (např. nádoby železné i plastové se zbytky barev a jiných škodlivin, ředidla, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami, dřevěné ořezky a piliny, apod.).

Produkce odpadů je spojena také s havarijními situacemi, se kterými souvisí únik kontaminujících kapalin z poškozených vozidel do okolního prostředí. Odpadem vzniklým v těchto situacích jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod. V případě úniku ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž musí být zajištěno zneškodnění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem.

Provoz nové komunikace nebude generovat odpady, které by co do druhu a množství mohly ohrozit životní prostředí. Zařídění předpokládaných druhů odpadů podle Katalogu odpadů je uvedeno v Tab. 11. Provozovatel komunikace jakožto původce odpadu musí postupovat při nakládání s odpady dle stejných ustanovení uvedených v části pro období výstavby.

Tab. 11 Charakteristické druhy odpadů vznikající při provozu komunikace (dle údajů SSÚD Rudná)

Název odpadu	Katalogové číslo	Kategorie	Název odpadu	Katalogové číslo	Kategorie
Piliny čisté	03 01 05	O	Stavební suť	17 09 03	N
PE	17 02 03	O	Vozovka	17 03 02 (01)	O (N)
Směs plastů	17 02 03	O	Železný šrot	17 04 05	O
Piliny znečištěné	15 02 02	N	Výkopová zemina	17 05 04	O
Vapex	15 02 02	N	Odpad z vpustí	20 03 03	O
Hadry, fibroil	15 02 02	N	Dřevní odřezky	20 01 38	O
Oleje	13 01, 13 02	N	Sběrový papír	20 01 01	O
Filtr. olej	13 02	N	Uliční smetky	20 03 03	O
Obaly – směs	15 01 06	O	Odpad ze zeleně	20 02 01	O
Pneumatiky	16 01 03	O	Odpad z nátěrových hmot	08 01 12	O
			Staré nátěrové hmoty	08 01 11	N

Pozn.: O - ostatní odpad, N - nebezpečný odpad

B.III.4. OSTATNÍ EMISE A REZIDUA

B.III.4.1 HLUK

Zdroje hluku lze v souvislosti s navrženým záměrem obchvatu očekávat ve fázi výstavby i provozu. Pro vyhodnocení zdrojů hluku byla zpracována Akustická studie (ATEM, s.r.o., 10/2022), která tvoří samostatnou přílohu B2 dokumentace EIA.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Jde tedy o bodové a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálu vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku, ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Ze znalostí jiných staveb lze předpokládat nasazení typů mechanizace, uvedených v Tab. 12, které lze charakterizovat hladinami hluku (A) ve vzdálenosti 10 m.

Tab. 12 Orientační hodnoty hluku některých stavebních strojů pro výstavbu

Charakteristika činnosti na staveništi	Zdroje hluku	L _A [dB] v 10 m
Zemní práce a odhumusování	Grejdr	67
	Buldozer	80
	Kolové rypadlo	73
	Kolový nakladač	80
	Nákladní vozidlo	80
Betonové konstrukce	Autojeřáb	70
	Čerpadlo na beton	74
	Pilotovací souprava	78
	Nákladní vozidlo	80
Pokládka vozovky	Grejdr	67
	Finišer	67
	Nákladní vozidlo	80

Protože v současné době není znám dodavatel stavby a použití stavebních mechanismů při výstavbě ani přístupové cesty, nelze stanovit hluk z výstavby. Přesné určení počtu strojů a jejich nasazení v průběhu pracovního dne bude provedeno v další fázi projektové dokumentace.

Podrobnější hlukovou studii na výpočet hluku z výstavby a případný návrh opatření ke snížení hlukové zátěže z výstavby je možné zpracovat až na základě výše uvedených údajů. Hluková studie pro hluk z výstavby bude zpracována po stanovení jednotlivých výstavbových etap a vypracování podrobného plánu organizace stavby dle vybraných zhotovitelů stavby, pokud to bude vyžadovat krajská hygienická stanice.

Platí, že všechny zdroje **hluku ze stavby** jsou zdroje **krátkodobé**, stavební práce nebudou probíhat v nočních hodinách.

Opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou uvedena v kapitole D.IV.

OBDOBÍ PROVOZU

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích.

Posuzovaný záměr nezahrnuje žádné trvalé bodové ani plošné zdroje hluku.

Pro potřeby posouzení hladiny akustického tlaku byla v rámci předkládané dokumentace zpracována akustická studie (příloha B2). Vlivy na akustickou situaci jsou popsány v kap. D.I.3, kompletní výsledky jsou uvedeny v příloze B2.

B.III.4.2 VIBRACE

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je zdrojem vibrací. Takto generované vibrace zpravidla nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví. Mají vliv zejména na konstrukci zasažených staveb. Negativní vliv na domy se týká vzdálenosti několika metrů od krajnice komunikace. Kromě počtu průjezdu těžkých nákladních vozidel je pro účinky vibrací rozhodující i typ geologického podloží a především konstrukce a statika dotčené budovy. Zejména staré budovy nebo sakrální stavby bez železobetonového věnce mohou být působením vibrací výrazně poškozovány. S vlivem vibrací je třeba počítat v přípravné fázi projektu na období výstavby.

V případě posuzovaného záměru lze vliv vibrací způsobených provozem, ale i výstavbou, na chráněnou zástavbu prakticky vyloučit.

B.III.4.3 ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti se zamýšleným záměrem neočekává ani při výstavbě, ani při trvalém provozu.

B.III.5. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE (NAPŘÍKLAD VÝZNAMNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY A ZÁSAHY DO KRAJINY)

ZEMNÍ PRÁCE

Bilance zemních prací. Podle údajů technické studie [2] bude realizace obchvatu vykazovat nadbytek zeminy - viz Tab. 13 až Tab. 14. Nakládání se zeminou je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Přebytečná zemina může být využita pro výstavbu plánované přeložky II/240 (D7-D8) [4], která naopak vykazuje nedostatek zeminy [3].

Tab. 13 Orientační bilance zemin – trasa A

	Bilance zemin (m ³)	
	Výkop	Násyp
Úsek 1	73 456	17 786
Úsek 2	16 675	16 642
	+ 55 703 m ³ → NADBYTEK ZEMINY	

Tab. 14 Orientační bilance zemin – trasa A1

	Bilance zemin (m ³)	
	Výkop	Násyp
Úsek 1	72 465	3 369
Úsek 2	16 675	16 642
	+ 69 129 m ³ → NADBYTEK ZEMINY	

ZÁSAHY DO KRAJINY

V koridoru stavby se nevyskytují významné terénní nerovnosti (hluboká údolí atd.), které by vyžadovaly budování velkých mostních objektů, tunelů a dalších náročných inženýrských staveb.

Posuzovaný záměr je realizován v pohledově výrazněji otevřeném, lokálně zvlněném prostoru, kdy se novotvar silnice projeví zejména v těch částech, kdy je formován na násypu (týká se části úseku 1 (mezi km cca 0,13 – 0,76 a km cca 1,51 – 1,70) a zejména počáteční části úseku 2 přes krajinný segment v hlinišťatech po km cca 0,26 (výška násypu dosahuje až 6 m). Většina trasy přes pohledově otevřené polní celky jihozápadně až jižně od sídla Velké Přílepy je řešena v zářezu, takže bude pohledově skryta. V případě nejhlubšího zářezu obchvatu se dno zahlubuje při napojení na plánovanou přeložku II/240 (D7-D8) [4]) až do hloubky 6,7 m pod terén.

Trasa záměru je vedena po nezastavěných pozemcích, které jsou využívány převážně jako orná půda. Otevření nového dopravního koridoru vyvolá dotčení krajinného rázu daného území. Podrobněji viz kap. C.II.7 a D.I.8.

ČÁST C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V kapitole C je popsán současný stav životního prostředí v dotčeném území. Hlavním cílem této kapitoly je identifikovat ty složky životního prostředí, které daný záměr limitují. Vlastní vliv záměru, tedy jak záměr limituje jednotlivé složky životního prostředí, je předmětem kapitoly D.

Jednotlivé prvky životního prostředí jsou popisovány v Tab. 12 a zakresleny v analytické mapě v příloze A3. V tabulce jsou uváděny pouze prvky, které jsou předmětem dalšího hodnocení, tedy prvky dotčené záměrem. V mapách jsou zakresleny i prvky vzdálenější. Tyto prvky jsou popisovány jen v případech, kde je to z hlediska hodnocení vlivů relevantní. Uváděny jsou zejména pro zvýšení celkové přehlednosti o daném území a pro zasazení do určitého širšího kontextu.

Posuzovaným záměrem, tedy obchvatem Velkých přílep, je dotčeno jednak vlastní území zabrané obchvatem a jednak území, které na obchvat bezprostředně navazuje, obklopuje ho a může být přímo i nepřímo dotčeno vlivy, které tato dopravní stavba přináší. V této kapitole je popsáno vymezené dotčené území, které je v textu zmiňováno jako zájmové území.

Pro vytvoření uceleného obrazu a zasazení do širšího kontextu jsou v předmětných složkách popisovány i prvky již mimo tuto oblast, které reprezentativně vypovídají o charakteru území v širších vztazích.

C.I. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIROMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Záměr je plánován v zemědělsky intenzivně využívané krajině u obce Velké Přílepy. Většina trasy protíná ornou půdu, pouze při napojení obchvatu se dotýká lesního porostu a travinobylinných společenstev. Lokálně budou také ovlivněny meze a polní cesta s doprovodnou alejí ovocný dřevin, tzv. Statenická cesta. Z hlediska biodiverzity nabývá na hodnotě také krajinný segment V Hlinišťatech v jihovýchodní části obce Velké Přílepy.

V Tab. 15 je uveden výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zaměřením na možné změny těchto charakteristik ve vztahu k navrženým změnám stavby. Znaménkem (+) je označena situace, kdy daná změna je v přímém kontaktu s daným prvkem, (+/-) označuje vzdálenější výskyt, ale stále relevantní k záměru, (-) značí, že daný prvek se v zájmovém území nevyskytuje, příp. není relevantní ke změně záměru.

Tab. 15 Výčet nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Environmentální charakteristika		Výskyt		Poznámka	
Kategorie	podkategorie	Trasa A	Trasa A1 (modrá)		
Zvláště chráněná území	Národní park	-	-	Nevyskytují se.	
	Chráněná krajinná oblast	-	-		
	Národní přírodní rezervace	-	-		
	Přírodní rezervace	-	-		
	Národní přírodní památka	-	-		
	Přírodní památka	-	-		
Významné krajinné prvky	Lesy	+	+	Lesní porost v počátečním úseku obchvatu.	
	Rašeliniště	-	-	Nevyskytují se.	
	Vodní toky	+/-	+/-	Podmoráňský potok	
	Rybníky	-	-	Nevyskytují se.	
	Jezera	-	-	Nevyskytují se.	
	Údolní nivy	-	-	Nevyskytují se.	
	Registrované OOP (VKP)	-	-	Nevyskytují se.	
Územní systém ekologické stability	Nadregionální	biocentrum	-	-	Nevyskytují se.
		biokoridor	-	-	Nevyskytují se.
	Regionální	biocentrum	-	-	Nevyskytují se.
		biokoridor	-	-	Nevyskytuje se.
	Lokální	biocentrum	+	+	LBC 13
		biokoridor	+	+	LBK 9 LBK 11
Natura 2000	Evropsky významné lokality	-	-	Nevyskytují se.	
	Ptačí oblasti (PO)	-	-	Nevyskytují se.	
Migrace živočichů	Migrační koridor chráněných druhů velkých savců*	-	-	Nevyskytují se.	
Paleontologie	-	+	+	cenomanské sedimenty s úlomky mlžů	
Památné stromy	-	-	-	Nevyskytují se.	
Dobývací prostory (těžené i netěžené)	-	-	-	Nevyskytují se.	
Chráněné ložiskové území	-	-	-	Nevyskytuje se.	
Prognózní zdroje nerostných surovin	-	-	-	Nevyskytují se.	
Poddolovaná území	-	-	-	Nevyskytují se.	
Vodní plochy	-	-	-	Nevyskytují se.	
Ochranná pásma vodních zdrojů	-	-	-	Nevyskytují se.	
CHOPAV	-	-	-	Nevyskytuje se.	
Přírodní park	-	-	-	Nevyskytuje se.	

Environmentální charakteristika		Výskyt		Poznámka
Kategorie	podkategorie	Trasa A	Trasa A1 (modrá)	
Území hustě zalidněná	-	+/-	+/-	Obec Velké Přílepy, obec Statenice
Staré ekologické zátěže	-	-	-	Nevyskytují se.
Území s archeologickými nálezy	-	+	+	UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep

*Biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců byly zpracovány v rámci projektu „Komplexní přístup k ochrany fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny ČR“ a jsou poskytovány jako jeden podklad „Průchodnost krajiny pro velké savce“. Biotopy se vztahují na následující vybrané druhy velkých savců: vlka obecného, rysa ostrovida, medvěda hnědého a losa evropského. Biotopy mají tři části: jádrová území, migrační koridory a kritická místa

- Zájmové území zásahu se nachází mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č. j. 126583/2022/KUSK ze dne 24.10.2022.
- Zájmové území zásahu se nachází zcela mimo kontakt se zvláště chráněnými územími vymezovanými dle § 14 ZOPK.
- V kontextu ÚSES v rámci zájmového území je trasa obchvatu v přímém kontaktu s několika prvky územního systému ekologické stability lokálního významu.
- Vlastní zájmové území záměru je v územní kolizi s polohou obecně definovaných významných krajinných prvků (VKP) „ze zákona“ dle § 3 písm. b/ platného znění ZOPK (údolní nivy, vodní toky, lesy). Záměrem bude okrajově dotčen lesní celek v místě napojení obchvatu (úsek 1) do křižovatky plánované přeložky II/240.
- V zájmovém území je nachází krajinný segment V hlinišťatech s mozaikou biotopů porostů dřevin, lad a xerofytních enkláv, který představuje hodnotný prvek biodiverzity v návaznosti na sídlo Velké Přílepy.
- Zájmové území zásahu se dotýká prostorů výskytu, případně reprodukce některých zvláště chráněných druhů živočichů, populace zvláště chráněných druhů rostlin na základě provedených průzkumů doloženy nebyly. Jinak blíže viz následující kapitola C.II.6.
- Zájmové území zásahu bude generovat změny v ochraně krajinného rázu (§ 12 ZOPK) V této souvislosti se zásah netýká žádného z přírodních parků v širším zájmovém území.
- Z hlediska paleontologického je třeba uvést výskyt cenomanských sedimentů v km 0,25 (úsek 2).
- Dle mapování biotopů AOPK ČR se v trase obchvatu přírodní biotopy nevyskytují. Záměr je lokalizován mimo migrační koridory chráněných druhů velkých savců, řešit je třeba lokální migrace místních populací živočichů. Pohyb živočichů v daném území je převážně difuzní bez

významnější směrové orientace, je sezónně proměnlivý v závislosti na rozmístění zdrojů potravy.

- V zájmovém území jsou zastoupeny bonitně nejcennější půdy v I. a II. třídě ochrany. S ohledem na jejich plošný výskyt v celém zájmovém (i širším) území se jim nelze vyhnout.
- V zájmovém území bylo zjištěno území s archeologickými nálezy UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep.
- V trase ochvatu se nevyskytují vodní toky, CHOPAV ani OPVZ. V dotčeném území se nenachází poddolované území, dobývací prostory, CHLÚ ani prognózní zdroje.

Charakteristika stavu jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území je popsána v následujících kapitolách C.II.

C.II CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS JEHO SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT OVLIVNĚNY

C.II.1. OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

ÚZEMNĚ SPRÁVNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Z hlediska administrativního členění se záměr nachází ve Středočeském kraji, v okrese Praha-západ. Záměr spadá do správního obvodu obce s rozšířenou působností Černošice.

DOTČENÉ OBCE

Charakteristiku obcí uvádí Tab. 16.

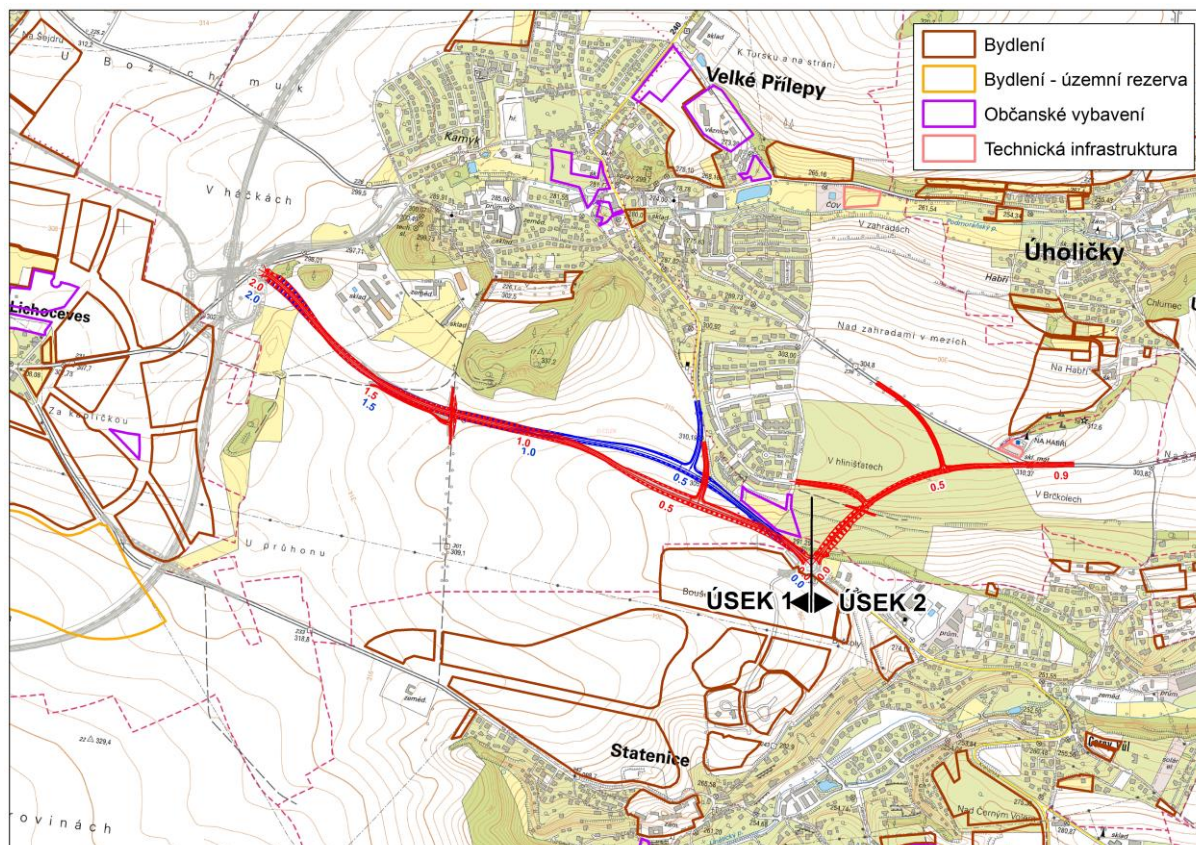
Tab. 16 Obce v zájmovém území [38] [39]

Obec	Část (ZSJ)	Počet obyvatel		Domy		Byty	
		2001 [38]	2021 [39]	Celkem	Bytové	Celkem	Obydlené
Lichoceves		197	396	179	131	193	145
	Lichoceves		92	50	42	66	55
	Noutonice		229	129	89	127	90
Velké Přílepy		963	3461	1042	989	1217	1011
	Velké Přílepy		1552	598	575	684	537
	Kamýk		1379	444	414	533	474
Svrkyně		235	303	133	114	138	88
Úholičky		512	811	286	258	361	270
Statenice		678	1547	604	563	697	542

Pro představu růstu obyvatel v obcích je Tab. 16. uveden i počet obyvatel dle sčítání v r. 2001. Z porovnání dat vyplývá, že ve všech obcích došlo od roku 2001 k nárůstu počtu obyvatel.

Umístění zastavitelných ploch dle platných územních plánů je patrné z následujícího obrázku.

Obr. 7 Rozvojové plochy dle ÚP obcí



RYBAVENÍ OBCÍ

Ve většině obcí je úplné či částečné občanské vybavení (vodovod, kanalizace, plyn). Pouze Lichoceves nemá vybavení prakticky žádné.

Zásobování obcí pitnou vodou.

V obci Lichoceves se nacházejí mělké kopané studny s hloubkou do 5 m (Radimská, a další, 2010). Obec nemá veřejný vodovod a individuální domovní studny slouží jako jediné zdroje vody. Nejbližší objekty se nacházejí ve vzdálenosti 750 m od stavby.

Na jihovýchodním okraji obce Velké Přílepy, přiléhajícím k posuzované stavbě, se nacházejí novostavby rodinných domů. Všechny domy jsou napojeny na veřejný vodovodní řad.

V obci Úholičky je zaveden vodovod. Individuální studny mohou sloužit jako zdroje užitkové či závlahové vody. Nejbližší objekty se nacházejí ve vzdálenosti 325 m od stavby.

V obci Státnice a její části Státnice-Černý Vůl je zaveden vodovod. Do okrajových částech zástavby však vodovodní řad nedosahuje. Některé studny (S1, S2, S15 a S16 - viz Obr. 11) tak slouží jako jediné zdroje vody pro přilehlé obytné či průmyslové a zemědělské areály. Nejbližší objekty se nacházejí 90 m od stavby.

REKREACE A CESTOVNÍ RUCH

Rekreace a sport. Území je významné rekreačně, leží mezi Vltavou a Zákolanským potokem poblíž přírodního parku Okolí Okoře a Budče. V širším zájmovém území se nachází několik turistických tras a cyklotras, posuzovaný záměr přímo kříží značenou modrou **turistickou trasu** č. 1006 z Rostok přes Statenice, Velké Přílepy a Noutonice na Okoř.

Významným rekreačním prvkem je rovněž síť **cyklotras**, které jsou vedeny většinou po místních silnicích. Navrhovaný obchvat kříží cyklotrasa č. 0077 (úsek Statenice – Velké Přílepy) a č. 0081 (úsek Velké Přílepy – Lichoceves).

Z hlediska rekreačních aktivit souvisejících s využíváním území lze zmínit také myslivost. Koridor stavby prochází ve volně krajině dvěma honitbami [23]:

CZ2105110004 Svrkyně (1 123 ha)

CZ2105101008 Rostoky (1 700 ha)

C.II.2 OVZDUŠÍ A KLIMA

C.II.2.1 KLIMA

Podle Quittovy klasifikace klimatických oblastí uvedené v Atlasu podnebí Česka [6] náleží zájmové území do teplé klimatické oblasti T2. Klimatická oblast T2 je charakterizována dlouhým, teplým a suchým létem, s velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem. Zima je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

V Tab. 26 jsou uvedeny základní klimatické charakteristiky.

Tab. 17 Charakteristika klimatické oblasti T2 [7]

Parametr	Klimatická oblast T2
počet letních dní	50 - 60
počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více	160 - 170
počet dní s mrazem	100 - 110
počet ledových dní	30 - 40
průměrná lednová teplota	1
průměrná červencová teplota	18 - 19
průměrná dubnová teplota	8.9
průměrná říjnová teplota	7.9
průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	90 - 100
suma srážek ve vegetačním období	350-400
suma srážek v zimním období	200-300
počet dní se sněhovou pokrývkou	40 - 50
počet zatažených dní	120 - 140
počet jasných dní	40-50

Dle map charakteristik klimatu (ČHMÚ) se průměrná roční teplota vzduchu za období 1981 - 2010 pohybuje v rozmezí 9 až 10°C, západní část zasahuje do oblasti, kde se teplota pohybuje mezi 8 až 9 °C. Průměrný roční úhrn srážek za uvedené období 500 – 550 mm. [17]

Za období 1981 - 2010 udává ČHMÚ pro Prahu a Středočeský kraj roční dlouhodobý srážkový normál 587 mm a roční dlouhodobý normál teploty 8,6°C.

Dlouhodobé normály klimatických hodnot jsou sumarizovány v Tab. 26 a Tab. 28.

Tab. 18 Průměrná teplota vzduchu ze stanice Ruzyně

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
teplota [°C]	-1,5	-0,6	3,6	8,3	13,7	16,5	18,3	17,5	13,7	8,4	3,4	-0,4	8,6

Pozn.: průměrné měsíční teploty z let 1981-2010 (portal .chmi.cz/historicka-data)

Tab. 19 Průměrný měsíční úhrn srážek ze stanice Ruzyně

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
srážkový normál (mm)	32	30	36	43	70	75	72	73	46	36	40	35	588

Pozn.: průměrné měsíční teploty z let 1981-2010 (portal .chmi.cz/historicka-data)

Větrné růžice

Základním meteorologickým podkladem pro modelový výpočet je větrná růžice charakteristická pro danou oblast, která popisuje proudění ve vybrané lokalitě za různých rozptylových podmínek. Použitá větrná růžice, zpracovaná Českým hydrometeorologickým ústavem, je rozdělena na šestnáct základních směrů proudění (S, SSV, SV, ...), tři třídy rychlosti větru (1,7; 5,0 a 11,0 m.s⁻¹) a pět tříd stability. Celkovou podobu větrné růžice platné pro zájmové území uvádí Tab. 20. grafické znázornění růžice je patrné z Obr. 8 a Obr. 9.

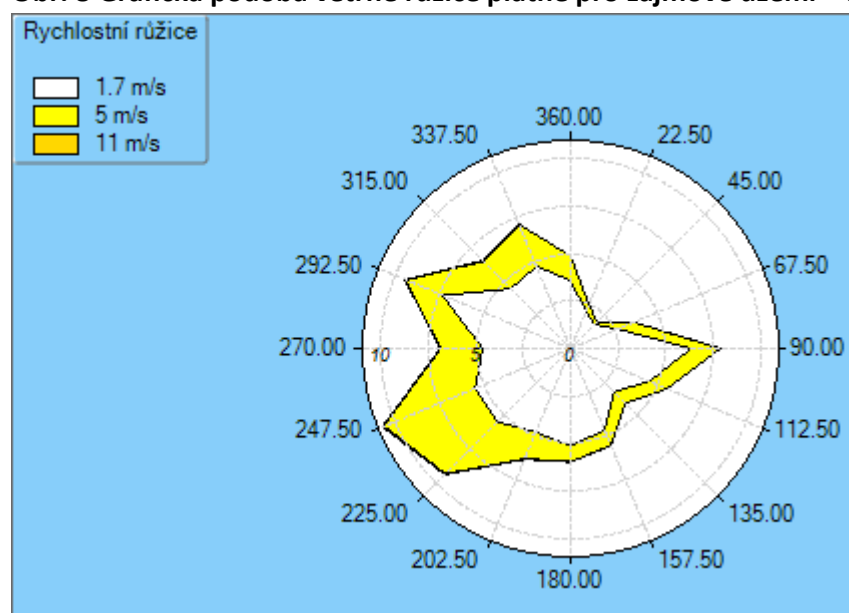
Výsledné imisní charakteristiky byly vypočteny odděleně pro všechny třídy stability a rychlosti větru, tedy pro každý typ rozptylových podmínek, který se může vyskytovat v zájmové oblasti.

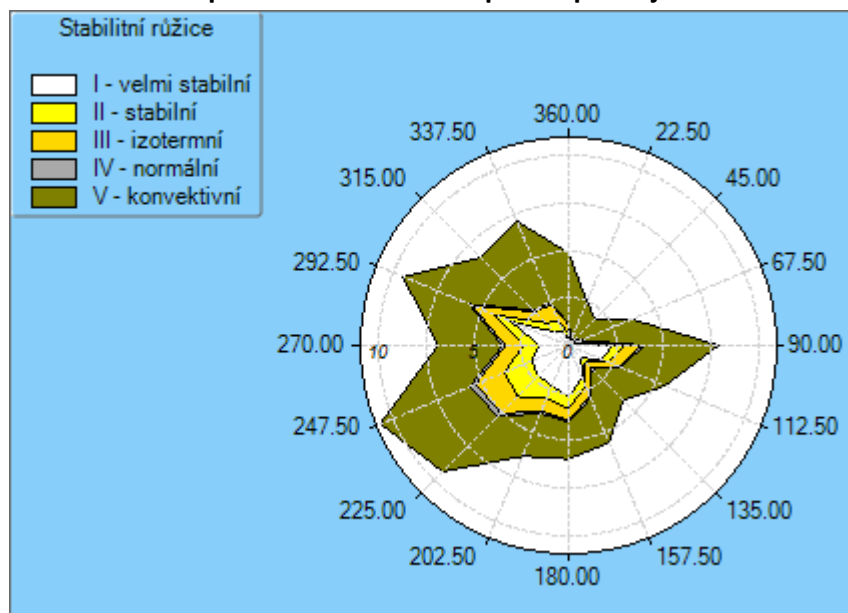
Větrná růžice platná pro výšku 10 metrů nad zemí byla vytvořena modelem CALMET Version 6.211, období výpočtu 1.1.2012 - 31.12.2021.

Tab. 20 Tabelární podoba větrné růžice pro zájmové území (četnost proudění větru v %)

TR'	Souřadnice: 50,15407° s. š., 14,31333° v. d.																Calm	Součet
m.s ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	3,59	2,14	1,80	2,69	6,37	4,51	3,25	4,66	5,15	4,79	5,47	5,48	4,65	7,32	4,47	4,69	1,39	72,42
5,0	1,29	0,38	0,18	0,92	1,53	1,02	0,84	0,87	0,83	1,51	3,88	5,19	2,21	2,11	2,04	2,39	0,00	27,19
11,0	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,03	0,06	0,11	0,04	0,05	0,05	0,01	0,00	0,39
Σ	4,88	2,52	1,98	3,62	7,90	5,53	4,10	5,54	5,99	6,33	9,41	10,78	6,90	9,48	6,56	7,09	1,39	100,00

*TR – Třídí rychlost větru, Calm – podíl výskytu bezvětří

Obr. 8 Grafická podoba větrné růžice platné pro zájmové území – rychlostní

Obr. 9 Grafická podoba větrné růžice platné pro zájmové území – stabilní

C.II.2.2 OVZDUŠÍ

Současná imisní situace

Současnou kvalitu ovzduší je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2017 do roku 2021) publikovaných ČHMÚ [6] pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Posuzovaná komunikace zasahuje celkem do 5 čtverců (449558, 450558, 451557, 451558, 452558). Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisní zátěže v hodnocené lokalitě a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů.

Tab. 21 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2017–2021

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	11,3–14,7	40	28,3–36,8
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	10	125	8
Částice PM ₁₀	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	21,2–21,9	40	53,0–54,8
Částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	39–40	50	78–80
Částice PM _{2,5}	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	15,7–15,9	25	78,5–79,5
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	0,8–0,9	5	16–18
Benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,8–1,0	1	80–100
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	1,6–1,7	6	26,7–28,3
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,2	5	4
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	4,7–5,3	500	0,9–1,1
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	0,7–0,8	20	3,5–4,0

Jak je patrné, podle podkladů ČHMÚ jsou v území splněny imisní limity všech sledovaných imisních veličin. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu se pohybují na úrovni 80 až 100 % limitu, v případě denních koncentrací částic PM10 dosahují nejvýše 80 % limitu a v případě částic PM_{2,5} jsou na úrovni do 79,5 % imisního limitu.

V případě krátkodobých koncentrací NO₂ nejsou údaje o pětiletých průměrech publikovány, v následujícím přehledu jsou uvedeny nejvyšší hodnoty naměřené na nejbližších stanicích imisního monitoringu za poslední publikované pětileté období. Jedná se o dvě pozadřové stanice, a to stanice Mladá Boleslav nacházející se v městském typu zóny a stanice Rožďalovice – Ruská ve venkovském typu zóny.

Tab. 22 Měření koncentrací NO₂ - imisní monitoring 2017–2021 (hodnoty relevantní pro plnění imisního limitu, tedy 19. nejvyšší hodnota v kalendářním roce)

Stanice		2017	2018	2019	2020	2021
Mladá Boleslav (SMBOA)	Nejvyšší hodinová hodnota	125,5	113,1	100,6	90,7	130,7
	19. nejvyšší hodinová hodnota	88,6	82,1	75,9	62,4	67,5
Rožďalovice – Ruská (SRORA)	Nejvyšší hodinová hodnota	71,2	60,8	–	43,2	38,6
	19. nejvyšší hodinová hodnota	53,2	30,6	–	27,2	29,6

Na obou uvedených stanicích byl v posledních 5 letech imisní limit splněn s významnou rezervou, 19. nejvyšší hodnota byla zaznamenána do 88,6 µg.m⁻³ (stanice Mladá Boleslav, rok 2017). Lze předpokládat, že v hodnocené lokalitě (okolí města) budou hodnoty imisní zátěže nižší než v městské zóně Mladé Boleslavi a vyšší než v venkovské zóně v okolí Rožďalovic.

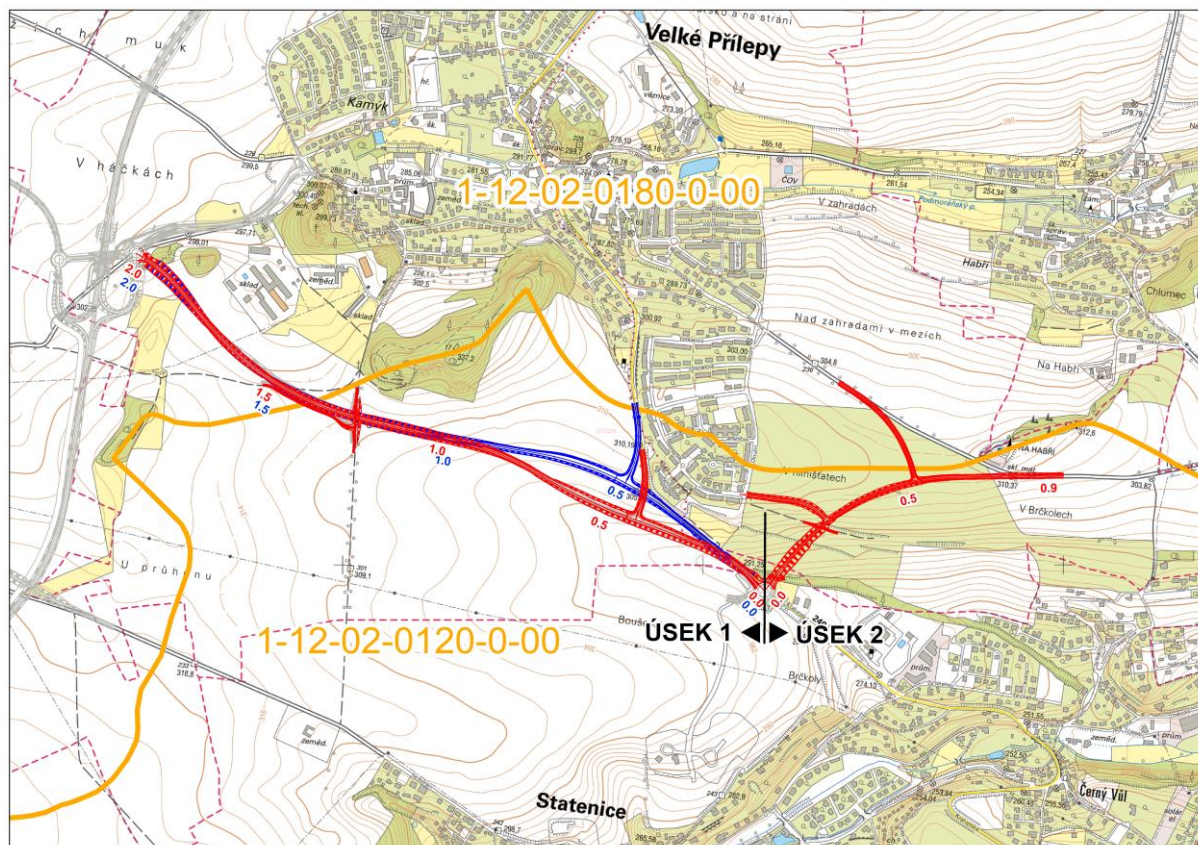
C.II.3 VODA

C.II.3.1 POVRCHOVÉ VODY

- **Vodní toky**

Celá posuzovaná stavba spadá do povodí III. řádu **1-12-02** Vltava od Rokytky po ústí. Dle podrobnějšího členění zasahuje konec stavby Jižního obchvatu obce Velké Přílepy (cca od 1,4 km) do povodí **Pomoráňského potoka** s č. hydrologického pořadí **1-12-02-0180**. Do tohoto povodí zasahuje i přeložka II/240 a silnice III/2421 druhé části stavby. Většina trasy obchvatu i jeho navazující část spadá do povodí **Únětického potoka** s č. hydrologického pořadí **1-12-02-0120**. Rozvodnice dotčených povodí jsou vyznačeny na Obr. 10.

Obr. 10 Povodí dotčená stavbou



Přehled dotčených hydrologických povodí v členění 4. řádu ukazuje Tab. 23 spolu s údaji o průměrných průtocích Q_a a průtocích při hygienickém minimu ve formě Q_{355} . Údaje o průtocích Únětického potoka byly převzaty z údajů Povodí Vltavy, údaje z povodí Podmoráňského potoka jsou stanoveny dopočtem.

Tab. 23 Přehled hydrologických povodí 4. řádu v trase obchvatu

Hydrologické povodí 4. řádu			Povodí od pramene k závěrnému profilu					Celé povodí toku	
Název	č. h.p.	rozl. km ²	rozl. km ²	Q_a m ³ /s	m ³ /den	Q_{355} m ³ /s	m ³ /den	rozl. km ²	recipient
Únětický potok	1-12-02-0120	18,5	18,5	0,039	3 382	0,0035	304	47,2	Vltava
Podmoráňský p.	1-12-02-0180	10,1	10,1	0,024	2 068	0,0019	166	10,1	Vltava

Trasa obchvatu nepřetíná žádný trvalý vodní tok. Trasa úseku 1 většinou odtéká do povodí Únětického potoka, který se pak vlévá přímo do Vltavy. Menší část jeho trasy odtéká do povodí Podmoráňského potoka, který se rovněž vlévá přímo do Vltavy. Rozmezí mezi oběma povodími se nalézá v km 1,494.

- **Záplavová území**

Do trasy záměru nezasahuje žádné záplavové území.

- **Vodní útvary povrchových vod**

Zájmové území se dotýká dílčího povodí jednoho útvaru povrchových vod DVL_0820 Vltava od toku Berouna po ústí do Labe, jehož chemický stav je hodnocen jako nedosažení dobrého stavu a ekologický stav jako poškozený stav.

- **Meliorace**

Dle Informačního systému melioračních staveb [46] se v trase obchvatu meliorované pozemky nevyskytují.

C.II.3.2 PODZEMNÍ VODY

- **VODNÍ ÚTVARY PODZEMNÍCH VOD [24]**

Záměr je situován uvnitř jednoho útvaru podzemních vod základní vrstvy „**Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy**“ (ID 62500), jehož chemický stav je hodnocen jako nedosažení dobrého stavu a kvantitativní stav jako dobrý.

Dále záměr prochází svrchním útvarem podzemních vod „**Kvartér Labe po Vltavu**“ (ID 11720), jehož kvantitativní i chemický stav je nevyhovující.

- **HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA**

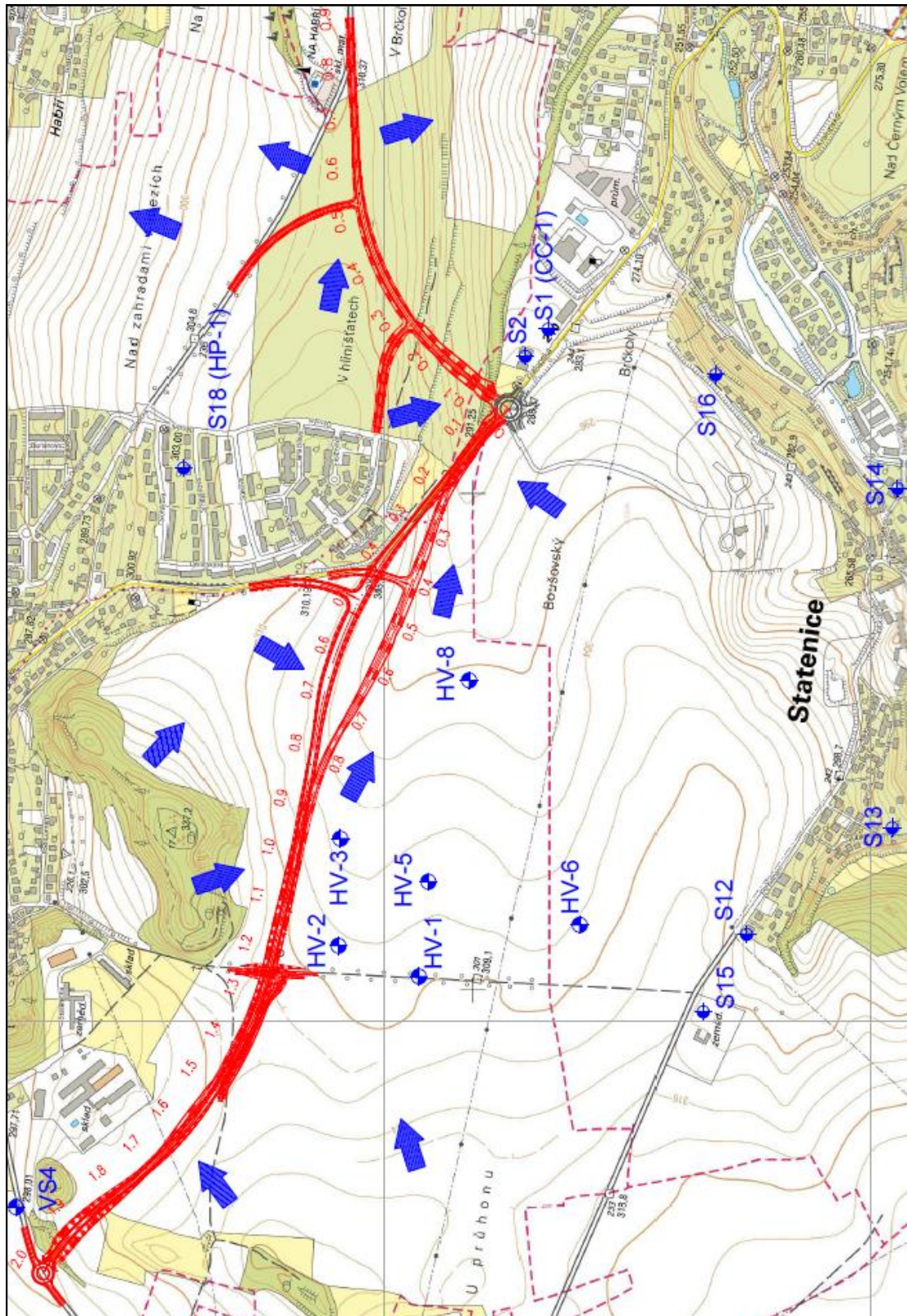
Z pohledu hydrogeologické rajonizace prochází trasa hydrogeologickým rajónem č. **6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy**. Pro proterozoické horniny je typické málo propustné prostředí s omezenou puklinovou propustností. Většina puklin je sekundárně utěsněna jílovitým materiálem. Hladina podzemní vody v proterozoických horninách bývá hluboce zaklesnuta.

Živější oběh podzemní vody lze očekávat pouze v kvartérních fluviálních sedimentech podél povrchových toků a v pískovcích, vápencích a silicifikovaných slínovcích sedimentů svrchní křídy.

- **VODNÍ ZDROJE**

V následujících odstavcích jsou uvedeny informace o domovních studnách a hydrogeologických vrtech v blízkosti plánované stavby, a to na základě informací získaných v archivu České geologické služby (ČGS) Geofond. Lokalizace hydrogeologických objektů je vyznačena na Obr. 11.

Obr. 11 Situace hydrogeologických objektů



- ◆ - archivní hydrogeologický vrt
- ◆ - evidovaná studna
- ➔ - směr proudu podzemní vody v nejvyšší zvodni

Monitoring a pasportizace zdrojů v okolí stavby

V rámci terénních prací byla provedena pasportizace 14 studní v zástavbě Velkých Přílep a na severním okraji Statenic (ostatní studny). Měření proběhlo dne 7.8.2022.

Výběr pasportizovaných objektů vychází i ze seznamu studní monitorovaných v rámci dlouhodobé čerpací zkoušky v hydrogeologických vrtech provedených v rámci ověřování vydatnosti zdrojů pro plánované golfové hřiště (Machovská, a další, 2011) a (Špaček, 2006). S výsledky tohoto monitoringu je rovněž porovnán současný stav.

V zájmovém území je zaveden vodovod, nedosahuje však do všech okrajových částí zástavby. Některé studny (S1, S2, S15 a S16) tak slouží jako jediné zdroje vody pro přilehlé obytné či průmyslové a zemědělské areály. Další evidované studny jsou využívány jako doplňkové zdroje užitkové vody a k zalévání zahrad. Vzdálenost evidovaných objektů od osy projektovaného obchvatu je do 1 km.

Jedná se o kopané i vrtané studny zachycující mělký i hlubší obzor podzemní vody. Hladina podzemní vody byla zastižena do 30 m pod terénem. Měřená data jsou uvedena v Tab. 24, stavy hladiny podzemní vody vyneseny na grafu č. 1. Kolektor tvoří kvartérní sedimenty společně se svrchní rozvolněnou vrstvou podložních proterozoických a křídových hornin.

Během terénních měření se nepodařilo provést záměry hladin ve vrtech HV-1, HV-2, HV-3, HV-5, HV-6 a HV-8. Uzávěry vrtů jsou uzamčeny visacím zámkem, od kterého se nepodařilo získat klíč. Zároveň je kolem ochranky vrtu umístěna betonová skruž s vnitřním průměrem 0,8 m a zřejmě ani po odemčení by nebylo možné tyto vrty otevřít. Proto u těchto vrtů uvádíme pouze stavy hladin zjištěné během průzkumu (Machovská, a další, 2011) v listopadu 2010. Tyto vrty, které byly vybudovány pro potřebu závlahy golfového hřiště nejsou v současné době využívány. Od záměru realizace golfového hřiště bylo upuštěno.

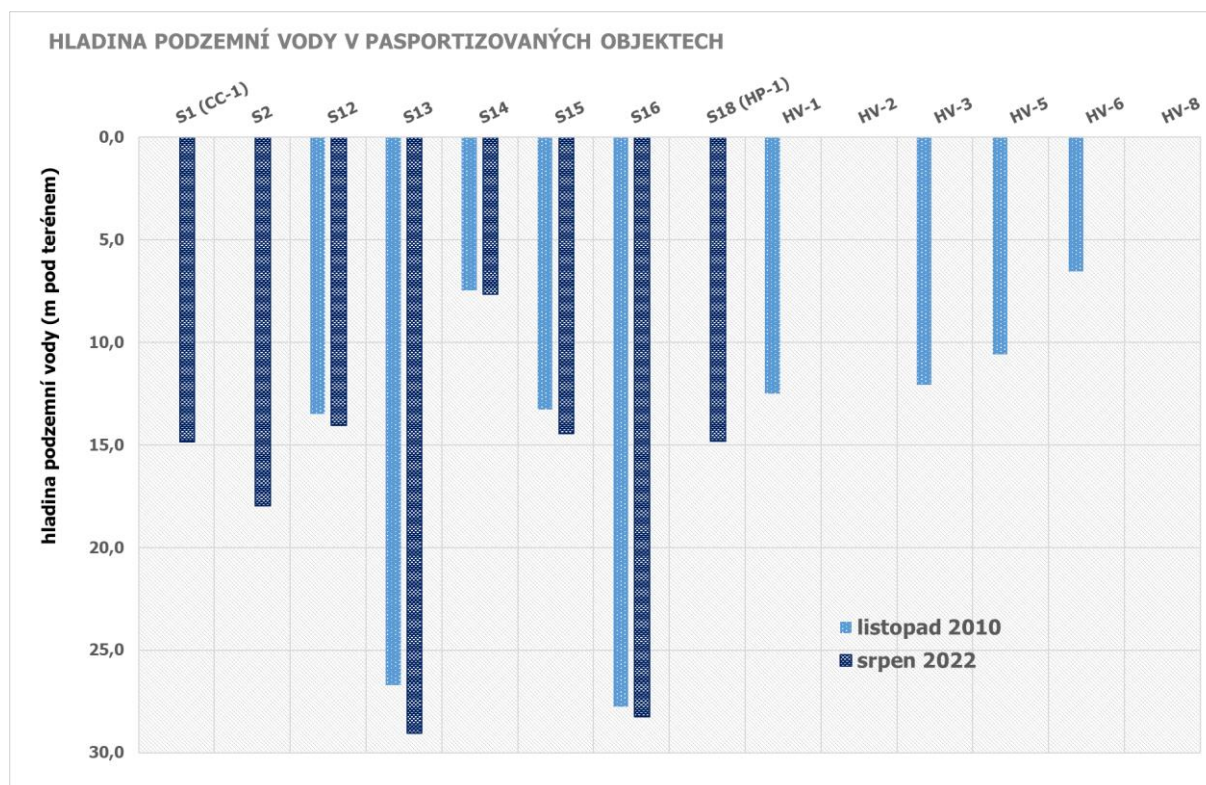
Provedená pasportizace prokázala, že srpnu 2022 byla hladina podzemní vody na mírně nižší úrovni než v listopadu roku 2020. Jedná se o zaklesnutí hladiny až o 1,3 m (studna S13). Vzhledem k měření stavů hladin v jiném ročním období a většinou u využívaných objektů nelze výsledek považovat za projev celkového poklesu stavu, ale spíše o sezónní kolísání. Rok 2010 byl z dlouhodobého hlediska také srážkově nadprůměrný (Machovská, a další, 2011).

Tab. 24 Přehled dokumentovaných objektů

studna	majitel	adresa	hloubka studny (m)	typ odměrného bodu	odměrný bod (m nad terénem)	hladina (m pod OB) 11/2010	hladina (m pod OB) 8/2022
S1 (CC-1)	PROPERTY s.r.o./p.Uher	Kralupská 393, Statenice - Černý Vůl	70	dekl	1,06	-	15,89
S2	Autodoprava Bydžovský s.r.o.	Kralupská 470, Statenice - Černý Vůl	>30	skruž	0,35	-	18,30
S12	Šafránkovi	Ke Kůlnám 229, Statenice	27	Fe rám	0,00	13,50	14,03
S13	pí. Šrajerová	Slunná 390, Statenice	50	TOC	-0,30	26,40	28,76
S14	pí. Požárová	Statenická 7, Statenice	8,80	dekl	0,35	7,80	8,00
S15	Froňkovi	Ke Kůlnám 582, Statenice	36	zděný okraj	0,22	13,50	14,67
S16	p. Abraham	Nad Vinicí 61, Statenice	32	dekl	0,25	28,00	28,49
S18 (HP-1)	p. Mazzini	Smetanova 348, Velké Přílepy	48,50	Fe rám	0,00	-	14,82
HV-1	p. Španko	k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, p.č.142/1	57	TOC	0,24	12,74	-
HV-2	p. Španko	k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, p.č. 120/1	-	TOC	0,18	-	-
HV-3	p. Španko	k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, p.č. 120/1	60	TOC	0,21	12,28	-
HV-5	p. Španko	k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, p.č. 120/1	57	TOC	0,17	10,75	-
HV-6	p. Španko	k.ú. Statenice, p.č. 156/192	62	TOC	0,19	6,73	-
HV-8	p. Španko	k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, p.č. 269	-	TOC	0,18	-	-

Lokalizace jednotlivých hydrogeologických objektů je patrná na Obr. 11. Podrobnější informace o konstrukci a využití studní jsou uvedeny v pasportizačních listech v Příloze 2 Hydrogeologického posudku.

Cílem monitoringu je získat základní představu o režimu podzemní vody bez případného vlivu stavby.

**Graf 1 - Stav hladiny podzemní vody v evidovaných objektech.**

Informace o zdrojích v okolí stavby z archivních průzkumů

V následujících odstavcích jsou uvedeny informace o domovních studnách a hydrogeologických vrtech v blízkosti záměru, a to na základě informací získaných v archivu České geologické služby (ČGS) Geofond. Lokalizace hydrogeologických objektů je patrná na Obr. 11.

Hydrogeologický vrt CC-1 (v pasportizaci označen jako studna S1) se nachází cca 170 m jihovýchodně od okružní křižovatky na severozápadním okraji části obce Statenice - Černý Vůl. Jedná se o zdroj podzemní vody pro zásobování provozu na výrobu asfaltových směsí, autodílny a souvisejících technických objektů. Z důvodů nedostatečné vydatnosti při plánované hloubce 30 m byl vrt hlouben až do 70 m. Ustálená hladina podzemní vody se po odvrtání nacházela 11,9 m pod terénem. Vrtem byl zastižen tento kvartérní pokryv: navážka do hloubky 3 m, níže světle hnědá jílovitopískitá hlína s úlomkou břidlic do hloubky 14 m. V podloží byly dokumentovány břidlice v různém stupni zvětrání, mezi 40–65 m pak poloha křemenců a bulžníků. Ve vrtu CC-1 byla provedena čerpací zkouška s výslednou hydraulickou vodivostí $2 \cdot 10^{-7} \text{ ms}^{-1}$ (Brzáková, 2003).

Průzkum (Machovská, a další, 2011) byl proveden z důvodu zajištění zdrojů podzemní vody pro projektovaný areál golfového hřiště. V rámci tohoto průzkumu byly na lokalitě vyhloubeny vrty HV-1, HV-3, HV-5 a HV-6. Vrty se nacházejí ve vzdálenosti 80 až 590 m jižně od plánovaného obchvatu při staničení cca 1,0 km. V těchto vrtech byla v průběhu listopadu 2010 zjištěna ustálená hladina podzemní vody 6,73 až 12,74 m pod terénem.

V rámci stejného průzkumu byla provedena i pasportizace 17 domovních studní na severozápadním okraji Statenic. Pasportizace probíhala v době provádění skupinové 10denní čerpací zkoušky na 6 vrtech (HV-1, HV-3, HV-5, HV-6 a archivních vrtech HV-2 a HV-8). K pasportizaci byly přednostně vybírány studny zastihující hlubší oběh podzemní vody, který byl zastižen i průzkumnými čerpanými vrty na lokalitě. Měřené objekty nebyly čerpací zkouškou ovlivněny, bylo pozorováno pouze průběžné mírné kolísání hladiny v řádech cm až prvních dm, které bylo pravděpodobně způsobeno změnou v intenzitě využívání studní. Klesající trend hladiny nebyl pozorován. Hladina podzemní vody se v pasportizovaných objektech vyskytuje hlouběji než 7 m pod terénem.

Na jihovýchodním okraji obce Velké Přílepy, přiléhajícím k posuzované stavbě, se nacházejí novostavby rodinných domů. V archivu ČGS Geofond je v této lokalitě dokumentován jeden hydrogeologický objekt. Jedná se o vrt HP-1 (v pasportizaci označen jako studna S18), na adrese Smetanova 348, Velké Přílepy (p.č. 173/61, k.ú. Velké Přílepy). Vrt je od plánované stavby vzdálen 485 m a je hluboký 48,5 m. Vrtem HP-1 byla zastižena jílovitá sprašová hlína do hloubky 7 m, níže břidlice v různém stupni zvětrání. Hladina podzemní vody byla ustálena v hloubce 13,7 m. Provedenou čerpací zkouškou v tomto vrtu byla zjištěna hydraulická vodivost v řádu 10^{-7} ms^{-1} . Dle klasifikace propustnosti (Jetel, 1982) lze zkoušený kolektor zařadit do VI třídy – horniny slabě propustné. V nejbližším okolí vrtu HP-1, minimálně do vzdálenosti 100 m, se nevyskytují žádné jímací objekty. Vrt HP-1 slouží jako zdroj užitkové vody. Všechny domy v přilehlé zástavbě jsou napojeny na veřejný vodovodní řad (Kumpera, 2002).

- **OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ**

V blízkosti trasy se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ).

- **CHRÁNĚNÁ OBLAST PŘIROZENÉ AKUMULACE VOD**

Zájmové území leží mimo CHOPAV.

- **PŘEDPOKLADY VSAKOVACÍCH POMĚRŮ NA LOKALITĚ**

Pro zhodnocení vsakovacích poměrů na posuzované lokalitě byla zpracována hydrogeologická rešerše [6], která vychází převážně z posudku (Jäger, 2019), který hodnotí vsakovací poměry v širším okolí záměru, konkrétně pro přeložku II/240 (D7-D8) [2]. Pro tuto stavbu byla posuzována vsakovací schopnost přípovrchové vrstvy horninového prostředí na lokalitách VS1 až VS7, a to v dočasně vystrojených vrtech hlubokých 4-7 m. V blízkosti záměru se nachází vsakovací lokalita VS4, proto je v této kapitole podrobněji popsána vsakovací zkouška v tomto umístění a její vyhodnocení.

Zkoušky provedené v rámci posudku pro EIA (Jäger, 2019) byly vyhodnoceny dle normy ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod a navržené metodiky (Říha, a další, 2015). Zkouškami byly zjištěny hodnoty koeficientu vsaku, který charakterizuje vsakovací schopnost horninového prostředí zkoumané lokality. Vyhodnocení vsakovací zkoušky se provádí podle rovnice:

$$k_v = \frac{Q_{zk}}{A_{zk}}$$

kde: k_v ...koeficient vsaku (ms^{-1})

Q_{zk} ...přítok vody do průzkumného objektu během zkoušky (m^3s^{-1})

A_{zk} ...zkušební vsakovací plocha během zkoušky (m^2)

Vsakovací zkouška ve vrtané sondě VS4

Vsakovací sonda VS4 byla provedena při silnici III/00710 z Lichocevsí na Velké Přílepy. Lokalizace VS4 je patrná na Obr. 11.

Vsakovací sonda byla vyhloubena průměrem 156 mm do hloubky 3 m. V blízkosti vsakovací sondy byla provedena hlubší sonda, jejíž vrtný profil je uveden v Tab. 25 na Obr. 12. Na lokalitě VS4 nebyla hladina podzemní vody do 7 m zastižena.

Z profilu byl odebrán vzorek zeminy z hloubky 2,80 – 2,90 m. Dle zatřídění (ČSN ISO 14688-2, 2018) se jedná o **SiCl** (jíl se střední plasticitou, hnědý, vápnitý, pevný). Propustnost zeminy dle granulometrické analýzy byla stanovena jako nepropustná.

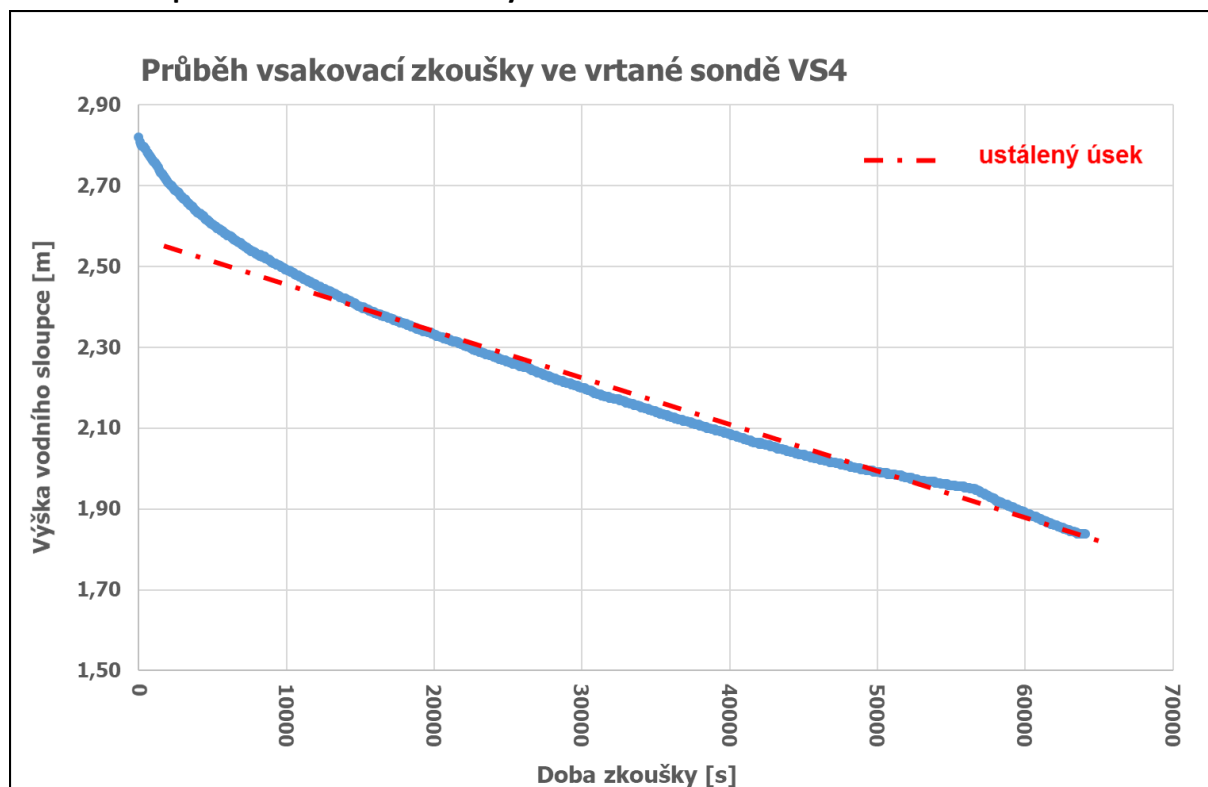
Tab. 25 Geologický profil vsakovací sondy VS4

0,00	-	1,20	jíl černohnědý s ostrohrannými klasty - navážka
1,20	-	2,25	jíl prachovitý měkký s polozaoblenými klasty do 2 cm - deluvium
2,25	-	5,40	jíl prachovitý hnědý bez klastů místy s laminami rezavého jílu - deluvioeolický sediment
5,40	-	7,00	jíl prachovitý světle hnědý měkký s laminami rezavého jílu - deluvioeolický sediment

Obr. 12 Fotografie vrtného jádra vsakovací sondy VS4

Vzhledem ke špatným vsakovacím vlastnostem prostředí byl během zkoušky proveden pouze jeden nálev. Byl vyhodnocen reprezentativní úsek, vyznačený na grafu průběhu zkoušky na obrázku č. 6. Hodnota rychlosti vsaku z reprezentativního úseku je $1,16 \cdot 10^{-5} \text{ ms}^{-1}$. Testovaným kolektorem jsou sprašové hlíny a deluvia.

V průběhu zkoušky přitékalo do sondy konstantní množství vody $Q_{zk} = 2,22 \cdot 10^{-7} \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$. K infiltraci docházelo v ploše $A_{zk} = 1,08 \text{ m}^2$. Výsledný koeficient vsaku zjištěný v sondě VS4 je $k_v = 2,06 \cdot 10^{-7} \text{ ms}^{-1}$. Testované prostředí je nevhodné pro zasakování z důvodů malé hodnoty koeficientu vsaku.

Obr. 13 Graf průběhu vsakovací zkoušky v sondě VS4

Stavba přeložky II/240 (D7-D8) [2] se nachází v obdobném geologickém prostředí, proto pro posouzení vsakovacích poměrů v místě stavby přejímáme hodnoty koeficientu vsaku zjištěné v rámci posudku (Jäger, 2019) a generalizujeme je dle testovaného horninového prostředí. Hodnoty koeficientu vsaku jsou uvedeny v Tab. 26.

Z hlediska vsakování je přípovrchová přítomnost fluviálních sedimentů nepodstatná, jak se ukázalo u sondy VS4, a proto ji při posuzování vsakovacích poměrů na lokalitě neuvažujeme.

Pro následující etapy průzkumu je nutné doplnit zhodnocení infiltračních parametrů kvartérního pokryvu cenomanských pískovců. V tomto horninovém prostředí nebyla vsakovací zkouška v rámci průzkumu (Jäger, 2019) prováděna.

Pro geologické prostředí kvartérního pokryvu cenomanských pískovců a vápenců uvažujeme orientační koeficient vsaku k_v v rozmezí $1 \cdot 10^{-6}$ až $2 \cdot 10^{-6} \text{ ms}^{-1}$. Tuto hodnotu přejímáme z portálu pro dimenzování vsakovacího zařízení (nicoll.cz, 2020) a je určena pro zeminu charakteru písku s jílovitými částicemi.

Tab. 26 Hodnoty koeficientu vsaku dle horninového prostředí

horninové prostředí (kvartér)	koeficient vsaku k_v (ms^{-1})
jíl štěrkovitý, místy štěrk či písek hlinitý (deluvium nad neoproterozoickými silicity)	$1,02 \cdot 10^{-6}$
jíl štěrkovitý až štěrk jílovitý (deluvium nad drobami a prachovci, neoproterozoikum)	$3,43 \cdot 10^{-7}$
sprašové hlíny a deluvia	$2,06 \cdot 10^{-7}$
jíl štěrkovitý až štěrk jílovitý (nad deluviem opuk, turon – křída)	$1,93 \cdot 10^{-7}$

Úsek 1 obchvatu zasahuje dle geologické mapy převážně do prostředí spraší a sprašových hlín. Tyto sedimenty můžeme očekávat cca ve staničení km 0,0 – 0,9 a dále v km 1,2 – 1,8. Místy vystupují na povrch ostrovy neoproterozoických silicitů kralupsko-zbraslavské skupiny, a to v úsecích mezi staničeními km 0,9 – 1,2 a 1,8 – 2,0. Styková křižovatka v km 0,491 pravděpodobně zasahuje do prostředí biodetritických vápenců příbojové facie cenomanu. Pro cenomanské pískovce i vápence uvažujeme shodné vsakovací poměry. Přeložka polní cesty v km 1,270 je vedena sprašemi a sprašovými hlínami. V Tab. 27 je uvedeno členění trasy obchvatu dle geologie a odhadovaný koeficient vsaku pro daný úsek dle posudku (Jäger, 2019).

Tab. 27 Hodnoty koeficientu vsaku dle horninového prostředí pro úsek 1 obchvatu

horninové prostředí (kvartér)	staničení trasy (km)	koeficient vsaku k_v (ms^{-1})
sprašové hlíny a deluvia	0,0 – 0,9; 1,2 – 1,8; přeložka polní cesty	$2 \cdot 10^{-7}$
jíl štěrkovitý, místy štěrk či písek hlinitý (deluvium nad neoproterozoickými silicity)	0,9 – 1,2; 1,8 – 2,0	$1 \cdot 10^{-6}$
písek s příměsí jílovité zeminy (cenoman, křída)	křižovatka v km 0,491	$1-2 \cdot 10^{-6}$

Navazující **úsek 2** obchvatu je veden v geologicky rozmanitějším prostředí. Počátek trasy spadá do prostředí deluvií neoproterozoických drob a prachovců, poté prochází cenomanskými pískovci. Cenomanskými pískovci je vedeno také napojení zástavby v jihovýchodní části obce Velké Přílepy na silnici II/240 v km 0,260. Mezi km 0,4 až 0,7 vede stavba kvartérním pokryvem spraší a sprašových hlín. To samé platí pro úsek 2 v km 0,529.

Konec navazujícího úseku pak zasahuje do opuk bělohorského souvrství. V Tab. 28 je uvedeno členění trasy dle horninového prostředí a předpokládaný koeficient vsaku pro daný úsek.

Tab. 28 Hodnoty koeficientu vsaku dle horninového prostředí pro stavbu úsek 2 obchvatu

horninové prostředí (kvartér)	staničení trasy (km)	koeficient vsaku k_v (ms^{-1})
jíl štěrkovitý až štěrk jílovitý (nad deluviem drob a prachovců)	0,0 – 0,2	$3 \cdot 10^{-7}$
písek s příměsí jílovité zeminy (cenoman, křída)	0,2 – 0,4; napojení v km 0,260	$1-2 \cdot 10^{-6}$
sprašové hlíny a deluvia	0,4 – 0,7; napojení v km 0,529	$2 \cdot 10^{-7}$
jíl štěrkovitý až štěrk jílovitý (nad deluvium opuk, turon – křída)	0,7 – 0,9	$2 \cdot 10^{-7}$

Obě části obchvatu Velkých Přílep vedou po **území, které není vhodné k likvidaci dešťových vod soustředěným vsakem**. Na většině trasy se koeficienty vsaku pohybují $2-3 \cdot 10^{-7} \text{ ms}^{-1}$. Pouze v místech, kde komunikace přechází přes cenomanské pískovce a vápence nebo, kde

proterozoické silicity vystupují k povrchu, jsou podmínky pro vsakování vody příznivější s koeficientem vsaku $1-2 \cdot 10^{-6} \text{ ms}^{-1}$. Ani tyto hodnoty však nejsou pro soustředěnou infiltraci vody příliš vhodné. **Z hlediska vsaku je výhodnější svedení vody z vozovky přímo do zatravněných pruhů po jejich stranách** a zde nechat vody infiltrovat. Shromáždit vodu z delšího úseku z důvodu velké plošné náročnosti vsakovacího zařízení.

C.II.4 PŮDA

Pedologické poměry jsou výsledkem dlouhodobého spolupůsobení geologických, klimatických, hydrologických a morfologických poměrů, které formují půdu nejen z jejích abiotických, ale především biotických hledisek.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Převažujícím půdním typem řípského bioregionu jsou karbonátové černozemě na spraších, které na výchozech křídových slínů přecházejí do mělčích typických pararendzin. Typickým představitelem půdy na levé straně Vltavy jsou černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké s převážně příznivým vodním režimem.

Zemědělské půdy se obvykle klasifikují pomocí bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ), podle kterých se zařazují do pěti tříd ochrany [69]. Třída ochrany I představuje nejkvalitnější půdy, třída ochrany V jsou půdy nejméně kvalitní.

V zájmovém území převažují černozemě (cca 61-64 % záboru ZPF – viz Tab. 29) zařazené do dvou BPEJ s třídou ochrany I, resp. II. Velmi malou část zabírané plochy ZPF (cca 3 %) tvoří hnědozemě rovněž s třídou ochrany I, zbylé plochy (cca 33-36 %) tvoří půdy s půdním typem kambizemě - rankery - litozemě, spadající do V. třídy ochrany.

Úsek I (jižní část obchvatu) prochází převážně přes půdy v I. třídě ochrany, úsek II (východní část obchvatu) tvoří z poloviny půdy třídy ochrany I a II a z poloviny půdy třídy ochrany V.

Tab. 29 Zemědělské půdy - zastoupení jednotlivých půdních typů v trvalém záboru

trasa	Skupina	Třídy ochrany	Výměra (ha)	% ze ZPF
A	černozemě	I, II	7,725	64,1
	hnědozemě	I	0,399	3,3
	kambizemě, rankery, litozemě	V	3,936	32,6
	celkem		12,06	100
A1	černozemě	I, II	7,182	60,86
	hnědozemě	I	0,399	3,38
	kambizemě, rankery, litozemě	V	4,219	35,76
	celkem		11,8	100

Zastoupení půdních typů v zájmovém území je patrné z Obr. 14.

Obr. 14 Zastoupení půdních typů v zájmovém území



Nadřazenou klasifikační jednotkou nad BPEJ je hlavní půdní jednotka (HPJ), kterou tvoří vždy skupina půd s příbuznými ekologickými vlastnostmi, což vyjadřuje 2. a 3. číslice v kódu BPEJ. Přehled hlavních půdních jednotek vyskytujících se v zájmovém území ukazuje Tab. 30.

Tab. 30 Hlavní půdní jednotky v zájmovém území (vyhl. č. 227/2018 Sb.)

HPJ	Skupina	Popis
01	černozemě	Černozemě modální, černozemě karbonátové, na spraších nebo karpatském flyši, půdy středně těžké, převážně bez skeletu, až středně skeletovité v území terasových štěrků, velmi hluboké, příznivé až výsušné v závislosti na klimatu
10	hnědozemě	Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na spraších, ojediněle i na sprašových hlínách, středně těžké s mírně těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vláhovými poměry až sušší.
37	kambizem	Kambizemě litické, kambizemě rankerové, rankery modální, pararendziny litické na pevných substrátech bez rozlišení, v podorníci od 0,3 m silně skeletovité nebo s pevnou horninou, lehké až lehčí středně těžké (v 9. KR i středně těžké a těžké), do 0,3 m slabě až středně skeletovité, výjimečně silně skeletovité, převážně výsušné, závislé na srážkách.

Třídy ochrany zemědělské půdy

I. třída ochrany zemědělské půdy – bonitně nejcenější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

II. třída ochrany zemědělské půdy – půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.

III. třída ochrany zemědělské půdy – půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možné v územním plánování využít pro eventuální výstavbu.

IV. třída ochrany zemědělské půdy – půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci jednotlivých klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.

V. třída ochrany zemědělské půdy – zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

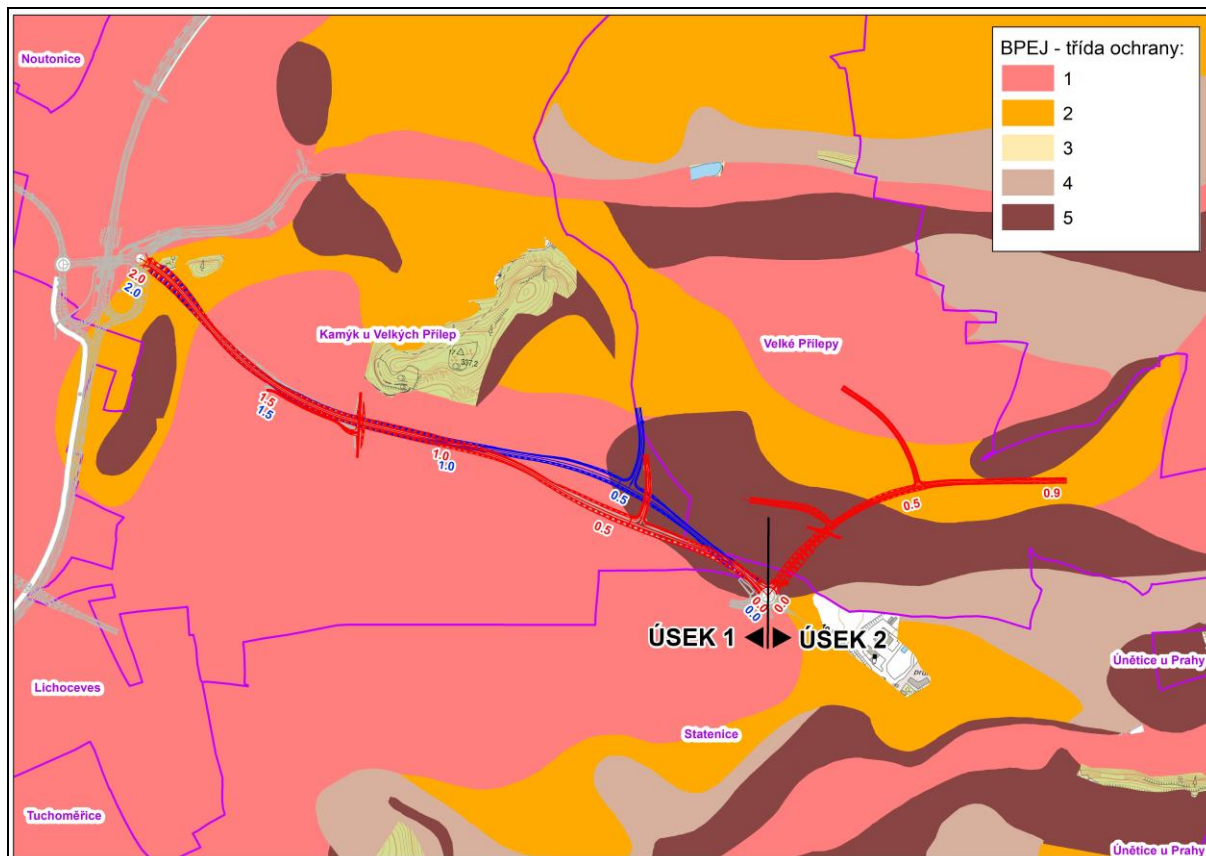
První číslice kódu BPEJ značí příslušnost ke klimatickému regionu (označeny kódy 0 - 9). Klimatické regiony byly vyčleněny na základě podkladů Českého hydrometeorologického ústavu v Praze výhradně pro účely bonitace zemědělského půdního fondu (ZPF) a zahrnují území s přibližně shodnými klimatickými podmínkami pro růst a vývoj zemědělských plodin. V ČR bylo vymezeno celkem 10 klimatických regionů. 2 Druhá a třetí číslice vymezuje příslušnost k určité hlavní půdní jednotce (01 - 78). Hlavní půdní jednotka je účelové seskupení půdních forem, příbuzných ekologickými vlastnostmi, které jsou charakterizovány morfogenetickým půdním typem, subtypem, půdotvorným substrátem, zrnitostí a u některých hlavních půdních jednotek výraznou svažitostí, hloubkou půdního profilu, skeletovitostí a stupněm hydromorfismu. Čtvrtá číslice stanovuje kombinaci svažitosti a expozice ke světovým stranám a pátá číslice vyjadřuje kombinaci hloubky a skeletovitosti půdního profilu.

Tab. 31 Přehled BPEJ v území

Třída ochrany	Kód BPEJ
I.	1.01.00, 1.10.10
II.	1.01.12
III.	-
IV.	-
V.	1.37.16

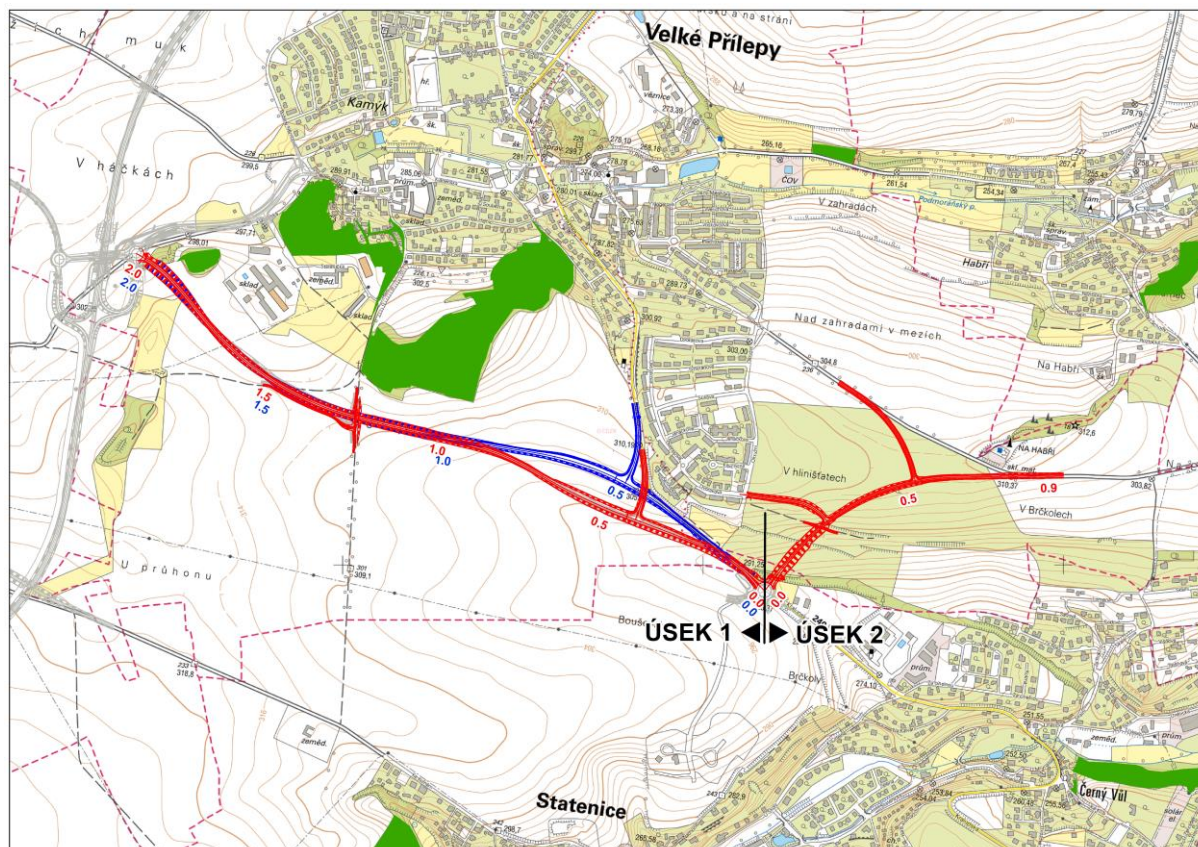
Zastoupení půd podle třídy ochrany je patrné z Obr. 15.

Obr. 15 Zastoupení půd podle třídy ochrany



- **Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)**

Severně od 1. úseku záměru se nacházejí dvě lokality PUPFL (cca v km 0,9-1,3 a v km 1,9), žádná z nich však není navrhovaným záměrem dotčena - viz Obr. 16.

Obr. 16 Pozemky určené k plnění funkce lesa PUPFL (vyznačeno zeleně)

C.II.5 PŘÍRODNÍ ZDROJE

Geologické poměry

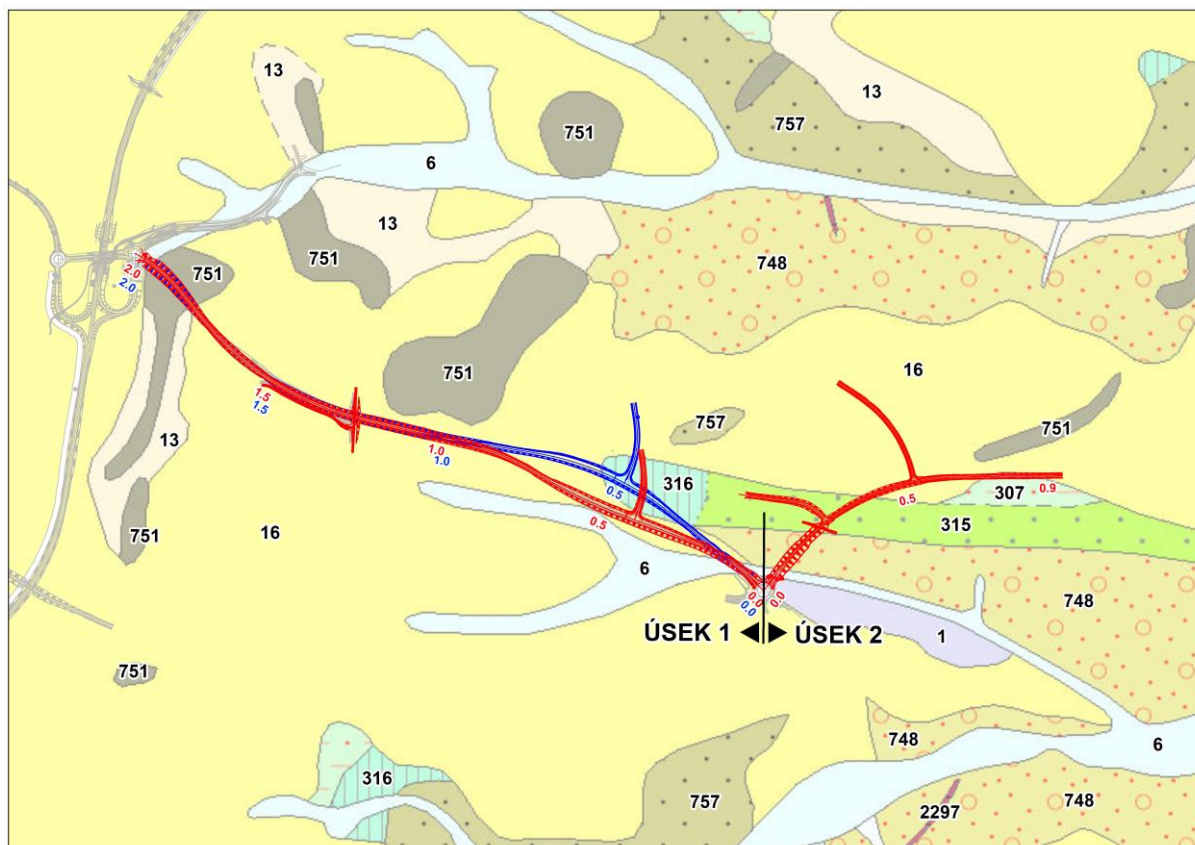
Předkvartérní podklad je na lokalitě budován horninami kralupsko-zbraslavské skupiny svrchního proterozoika. V místě stavby jsou zastoupeny většinou břidlicemi, prachovci, drobami a silicity.

Tyto horniny jsou lokálně překryty sedimenty jižního okraje české křídové pánve perucko-korycanského a bělohorského souvrství. Jedná se o cenomanské křemenné, jílovité a glaukonitické pískovce či biodetritické vápence a tuonské písčité slínovce, spongolitické jílovce a opuky.

Kvartérní pokryv většiny zájmového území tvoří eolické spraše a sprašové hlíny, lokálně pak deluviální hlinito-kamenité sedimenty a v údolích řek a potoků fluviální sedimenty. Východně od stávající okružní křižovatky se dle geologické mapy vyskytují antropogenní uloženiny – navážky.

Geologická situace je znázorněna na Obr. 17.

Obr. 17 Geologická mapa (zdroj portál ČGS)



Geologická mapa (zdroj portál ČGS): 1 – navážka, antropogenní sediment (holocén, kvartér); 6 – nivní sediment nerozlišený (holocén, kvartér); 13 – kamenitý až hlinito-kamenitý sediment, deluviální s. (kvartér); 16 – spraš a sprašová hlína, eolický s. (pleistocén, kvartér); 307 – písčité slínovce a jílovce spongilitické, místy silicifikované (opuky), (bělohorské s., sp. turon, křída); 315 – pískovce křemenné, jílovité, glaukonitické (perucko-korycanské s., korycanské v., facie kvádrových pískovců, cenoman, křída); 316 – vápence biodetritické (perucko-korycanské s., korycanské v., příbojová facie, cenoman, křída); 748 – droby, prachovce (kralupsko-zbraslavská skupina, neoproterozoikum); 751 – silicity (kralupsko-zbraslavská skupina, neoproterozoikum); 757 – fylitické droby a břidlice (kralupsko-zbraslavská skupina, neoproterozoikum).

Sesuvná území, ložisková území, poddolování [18]

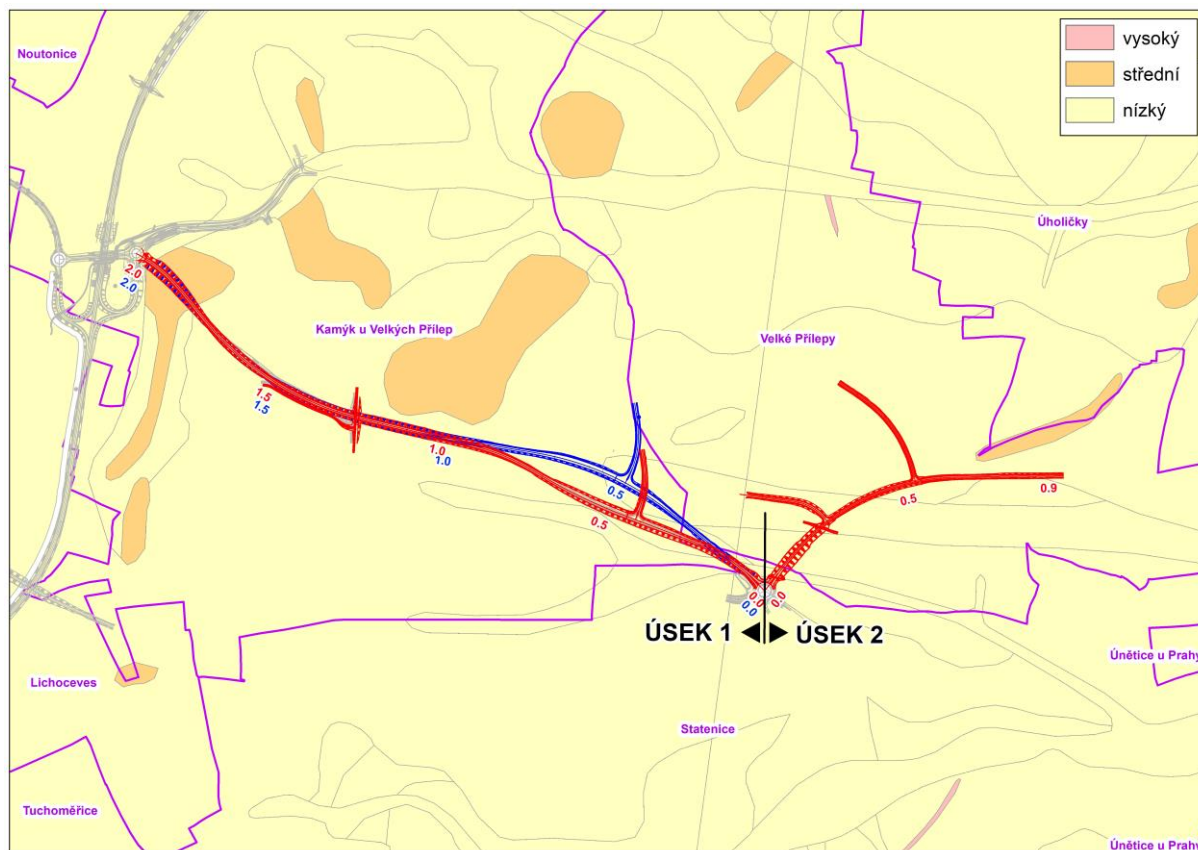
V zájmovém území záměru se nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, chráněná ložisková území, důlní díla, poddolovaná území ani sesuvná území.

Radonové riziko

Radon Rn-222 vzniká radioaktivní přeměnou uranu U-238, který je v určitém stopovém množství obsažen ve všech horninách. Koncentrace uranu v jednotlivých typech hornin se velmi liší. Geologické podloží České republiky je z více než dvou třetin tvořeno metamorfovanými a magmatickými horninami, ve kterých jsou obvyklé vyšší koncentrace uranu.

Podle mapy Komplexní radonové informace [18] se převážná část zájmové území stavby nachází v oblasti nízkého radonového indexu, což je dáno horninou v podloží - jedná se o nezpevněný sediment (spraš, sprašová hlína). Pouze začátek trasy prochází oblastí středního radonového indexu (zpevněný sediment – silicity).

Hodnota radonového indexu je podstatná především při výstavbě budov, ve kterých se radon může hromadit – při vyšší koncentraci je nutné navrhnout opatření, aby nebyly překročeny povolené limity. Pro výstavbu záměru není hodnota radonového indexu určující.

Obr. 18 Mapa radonového rizika [18]

Seismicita

Podle Geofyzikálního ústavu AV ČR patří území do oblasti, kde se může vyskytnout zemětřesení 5. stupně na dvanáctibodové makroseismické stupnici MSK-64. Takové zemětřesení je pozorováno uvnitř budov všemi obyvateli, mnoho lidí je pocítí i venku, na chatrných budovách se projevují lehká poškození – trhliny v omítce, opadávání omítky.

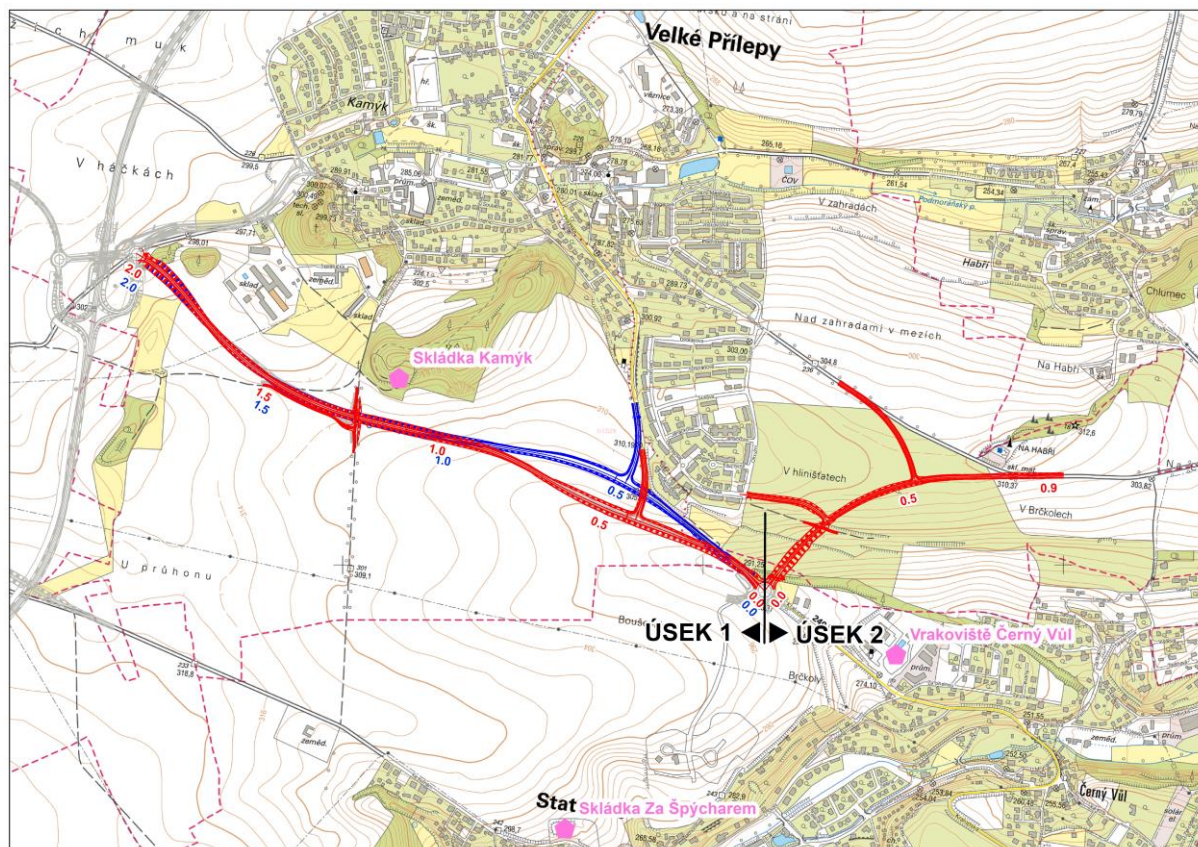
STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE (SEZ) [16]

Přehled SEZ v zájmovém území uvádí následující tabulka, umístění SEZ je patrné na Obr. 19.

Tab. 32 Stará ekologická zátěž

Název	km	Vzdálenost od osy (m)	Popis	ID Lokality	k.ú.
Skládka Kamýk	1,15	130	Jedná se o starou skládku TKO z minulého století, založenou v těžebně stěnového typu. Dle informací z místního šetření a předchozí anotace (INGEO, Miklasová, 2000) byla skládka provozovaná cca do roku 1985 a poté v roce 1999 odborně zrekultivovaná (Stavebního povolení StÚ Rozoky/Velké Přílepy, 06. 01. 1994, Výst.332/509/93-Km), povrch skládky byl překryt, zarovnan, vyspádován a zalesněn (další dokumenty nejsou). V současné době (2020) je na místě lesní pozemek, odpad nikde nevystupuje na povrch a nový odpad není na místě ukládán.	17936001	Kamýk u Velkých Přílep
Skládka za Špýcharem	0,0	860	Jedná se o starou skládku převážně TKO a v menší míře stavebního odpadu z minulého století, založenou v těžebně jámového typu. Skládkování TKO na místě probíhalo do roku 1996, poté byl na místě ukládán inertní materiál z výkopových prací, kterým byla skládka postupně překryta. Cca v roce 2005 byla zrekultivována překrytím zeminou a zatravněna. V současné době (2020) je na místě plocha zarostlá trávou a náletovou vegetací. Na svazích skládky lze ještě vidět suť. Na ploše jsou hromádky zeminy, terén není úplně zarovnan. Na jihu je těleso skládky vysoké cca 5 m, na západě cca 3 m nad úroveň pole. Z jihu je patrná původní přístupová cesta na skládku. Širší oblast, včetně plochy bývalé skládky, je již rozparcelována na výstavbu domů.	15534001	Statenice
Vrakoviště Černý Vůl	0,15	400	Soukromý areál s větším množstvím odstavených automobilů různého stáří a různého technického stavu (cca 100 ks), včetně autodílů na zpevněné i nezpevněné ploše, bez viditelné průmyslové kanalizace na zachycení úkapů. Na zájmovém pozemku p. č. 173/1 mají svou provozovnu dva podnikatelské subjekty - Autobazar VISINGER a Auto Perun spol. s r. o., Praha.	IND_8992/ 55346001	Statenice

Obr. 19 Staré ekologické zátěže



C.II.6 BIOLOGICKÁ ROZMANITOST (FAUNA, FLÓRA, EKOSYSTÉMY)

Jednotlivé části této kapitoly, pojednávající o fauně a flóře z hlediska jedinců a populací a o ekosystémech, vytváří dohromady komplexní obraz o biologické rozmanitosti zájmového území. Zákon o ochraně přírody a krajiny zajišťuje ochranu biodiverzity prostřednictvím nástrojů zvláštní ochrany přírody (velkoplošných a maloplošných ZCHÚ, lokality soustavy Natura 2000, zvláštní druhová ochrana) a obecné ochrany přírody a krajiny (obecná druhová ochrana, ÚSES, VKP, krajinný ráz, ochrana dřevin rostoucích mimo les atd.).

V trase obchvatu byl v období od 16. dubna do 10. června 2020 proveden biologický průzkum (Vávra, 06/2020), který je přílohou B.3 Dokumentace EIA. Dále bylo využito závěrů terénního průzkumu (Háková, Losík, 2019) a kontrolního průzkumu lokality v říjnu 2022 v rámci Hodnocení H67 (Macháček, 11/2022) – příloha XY Dokumentace EIA.

Biologický průzkum (Vávra, 06/2020) je přílohou B3 Dokumentace EIA, Hodnocení je H67 (Macháček, 11/2022) je doloženo v příloze B7.

ZÁKLADNÍ BIOGEOGRAFICKÉ A FYTOGEOGRAFICKÉ ÚDAJE

Řešené území je biogeograficky součástí kontinentální biogeografické oblasti, hercynské podprovincie, patří dle Culka (1995, ed.) do bioregionu 1.2 Řípského, nachází se při JV okraji reprezentativní části. Reliéf má ráz ploché pahorkatiny s výškovou členitostí 30 - 70 m. Podloží je tvořeno permokarbonskými sedimentárními horninami, které jsou překryty vrstvou vápnitých

křídových sedimentů nebo kvartérních spraší. V půdním pokryvu převažují černozemě. Území spadá do teplé klimatické oblasti s průměrnou roční teplotou 8-9 °C a srážkovými úhrny 450-500 mm.

Fytogeograficky náleží do termofytika, fyto geografického obvodu České termofytikum, okresu Středočeská tabule, podokresu Bělohorská tabule.

Potenciálně přirozená vegetace podle Neuhäuslové et.al. (1998): černýšová dubohabřina – svaz *Carpinion betuli*, asociace *Melampyro nemorosi-Carpinetum*.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE OHLEDNĚ BIODIVERZITY

Zásah svým umístěním zasahuje především do ploch agrocenóz, ruderalních lemů polí a podél komunikací, dále především v návaznosti na JV část sídla Velké Přílepy se vyskytují mimolesní porosty dřevin. V záměrem dotčeném území prakticky nebyla lokalizována plošná přítomnost kvalitních přírodních biotopů (ve smyslu aktuálního katalogu biotopů ČR, Chytrý M., Kučera T., Kočí M., Grulich V, Lustyk P. a kol., 2010 eds.). Lze doložit následující skladbu biotopů v rámci zájmového území záměru:

Přírodní biotopy:

- T1.1: Mezofilní ovsíkové louky: dokladovány zbytkově v mozaice s antropogenními biotopy a prvky přírodních biotopů v lokalitě V hlinišťatech pro část úseku 2, větší květnatá plocha se nachází západně od úseku 2 směrem k silnici II/240; dále v prvcích v jižní části LBC 13 na bývalé skládce;
- T1.3: Poháňkové pastviny jako sešlapávaná vegetace na cestě v rámci LBK 11, kříženého úsekem 1, dále podél cesty pod severním svahem přes lokalitu V hlinišťatech, dále podél cesty mezi bývalou skládkou u jižní nelesní části LBC 13 k východu k cestě s vymezeným LBK 11; jde o prvky sešlapávaných poháňkových pastvin;
- T3.3D: Úzkolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých: prvky až malé enklávy v severní části mozaiky antropogenních a přírodních biotopů v lokalitě V hlinišťatech podél paty severní meze nad historickou cestou, dále v prvcích i v jižní rozvolněné části lokality V hlinišťatech; křížení úsekem 2;
- K3: Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny: dokládány v mozaice porostů dřevin, lad a xerofytních enkláv v křížené lokalitě úsekem 2 V hlinišťatech; prvky v jižní části LBC 13;
- L2.4B: měkké vrbotopolové luhy nížinných řek: prvky v kříženém převážně listnatém porostu náletů a křovin při jižním okraji lokality V hlinišťatech v prostoru úsekem 2 křížené hluboké strže ke stávající OK se silnicí II/240.

Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem

- X1: Urbanizovaná území: dotčené plochy komunikací a úprav komunikací, zbytky v JZ části enklávy V hlinišťatech apod.;
- X2: Intenzivně obhospodařovaná pole: všechny zasažené polní celky, drtivá většina ploch se zábory ZPF;
- X3: Extenzivně využívaná pole – zbytky extenzivních kultur po zahradách v mozaice antropogenních a přírodních biotopů lokality V hlinišťatech;
- X5: Intenzivně obhospodařované louky: trávníky na obou sportovních plochách, s prvky sešlapávaných
- X6: Antropogenní plochy se sporadickou vegetací: minoritně v plochách se zbytky bývalého zpevnění při JZ okraji lokality V hlinišťatech;
- X7A: Ruderalní vegetace mimo sídla, ochránářsky významné porosty: lokálně v mozaice porostů dřevin, ruderalních lad a xerofytních biotopů lokality V hlinišťatech pro úsek 2, dále v mozaice v jižní části LBC 13;
- X7B: Ruderalní vegetace mimo sídla, ostatní porosty: většinou lemy polí a cest, okolí nové okružní křižovatky se silnicí II/240 apod.;

- X8: Křoviny s ruderalními a nepůvodními druhy: v mozaice náletových porostů křovin v lokalitě V hlinišťatech, dále v jižní části LBC 13 a v příměsí v podrostu v severní části tohoto LBC;
- X9B: Lesní kultury s výrazným podílem akátu; porosty v severní části LBC 13 při koncové části úseku 1 u napojení na stávající silnici II/240 aj.;
- X12A: Nálety pionýrských dřevin, ochranný významné porosty: nálety v pestré druhové skladbě v mozaice antropogenních a přírodních biotopů v rámci lokality V hlinišťatech, dále v severní části LBC 13;
- X13: Nelesní stromové výsadby mimo sídla: výsadby dřevin podél silnic a místních komunikací, včetně LBK 11 v úseku 1, dále v mozaice lokality V hlinišťatech apod.

C.II.6.1 FLÓRA

Popis lokality

V úseku 1 probíhá obchvat z drtivé většiny agrokulturami bez ochranných hodnot. Západní konec stavby se dotýká remízku vytvořeném na výchozech proterozoických silicítů s acidofilní vegetací, dominuje akát, dále jasan. V těsné blízkosti se obchvat dotýká zarostlé skládky pokryté mozaikou pestré ruderalní vegetace a křovin. V km 1,25 přetíná obchvat polní cestu s ruderalní vegetací a druhotnými porosty dřevin, v km 2,00 zasahuje okraj remízu s dominancí akátu, jasanu a příměsí dalších dřevin.

Mnohem cennější je území dotčené úsekem 2 obchvatu. To je dáno geologickým podložím, v němž se uplatňují cenomanské sedimenty a sprašové překryvy, lze doložit minimálně 2 úrovně s dřevinami přerostlými agrárními terasami a svahy s výstupem geologického podloží. Na nich se vyvíjí mozaika porostů dřevin, teplých ruderalních lad a xerofytních enkláv (lokální podíl stepní vegetace, která má fragmentárně charakter velmi hodnotných kostřavových stepí svazu *Festucion valesiacae*). Na přilehlých plochách se nacházejí zanedbané ovocné sady, výsadby dřevin, pestrá ruderalní lada, mezofilní a ruderalní křoviny s podrostem ovsíkových luk na sprašových překryvech. Severně úsek přechází intenzivní agrocenózy.

Podrobněji je celková charakteristika dotčeného území doložena v kapitole B.II.5 týkající se biodiverzity v části Vstupy a v samostatné příloze B7 Hodnocení H67 (Macháček, 11/2022).

Geobotanická a fytogeografická charakteristika lokality

Fytogeografická oblast: termofytikum

Fytogeografický obvod: České termofytikum

Fytogeografický okres: Středočeská tabule, podokres Bělohorská tabule.

Potenciální přirozenou vegetací větší části bioregionu je mozaika teplomilných doubrav.

Prvky dřevin rostoucích mimo les

Navrhovaná liniová stavba zasahuje v úseku 1 několik strukturních prvků krajiny, zejména doprovodné porosty silnice II/240, přechod historické cesty do Stanic s vegetačním doprovodem Křížení cesty s LBK 11 se týká doprovodného porostu (hrušně, mahalebky, švestky a jabloně, nálet jasanu ztepilého, dubu letního a bezu černého).

V úseku 2 přechází význačný strukturní prvek krajiny-krajinný segment V hlinišťatech JV od zástavby Velkých Přílep s pestrá druhovou skladbou stromů z výsadeb i náletů (ořešáky, hrušně, jabloně, třešně, myrobalán, mahalebka, mirabelka, švestky, jasan, javor jasanolistý, j.

klen a j. mléč, dub letní, d. zimní, akát aj.) a keřů (růže šípková, trnka, svída krvavá, hlohy, ptačí zob, brslen, jíva aj.). Směrem k jihu je přecházena hluboká strž s podílem jasanu, vrby bílé a křehké, hybridních topolů, javorů včetně invazního javoru jasanolistého, akátu, příměs dubu letního, v podrostu dominuje bez černý. Při vyústění na silnici III/2421 se podle Vojtíškové (7/2020) nacházejí alejové stromy - výsadby lípy srdčité a javoru klenu s příměsí náletových jedinců dalších druhů.

SHRNUTÍ VÝSTUPŮ PRŮZKUMU

Floristický průzkum (Vávra, 06/2020) informuje o přítomnosti celkem 222 cévnatých rostlin. Z uvedeného počtu je jeden druh stenotopní, lokální, vzácný, celkem 8 druhů je stenotopních, avšak rozšířených, nepříliš vzácných. Celkem 56 druhů je eurytopních, rozšířených, preferujících původní stanoviště, zbývajících 157 druhů je eurytopních, široce rozšířených, rostoucí i na náhradních stanovištích. Stenotopní druhy jsou níže stručně komentovány.

Ochranařsky významné druhy rostlin

▪ Zvláště chráněné druhy rostlin

Žádné zvláště chráněné druhy rostlin v původních výskytech nebyly aktuálně v zájmovém území ani v jeho blízkém okolí zaznamenány.

Cornus mas svída dřín (§3/O, C4a, LC)

Druh roste velmi lokálně na křovinatých stráních a světlínách lesů, na vápenci, v pásmu od nížin po pahorkatiny. V zájmovém území byl zastížen jediný exemplář v křovitém doprovodu polní cesty na východním konci obchvatu (km 0,75). Zřejmě zanesen ptáky nebo uměle vysazen.

▪ Druhy obsažené v Červených seznamech

V zájmovém území byly botanickým průzkumem (Vávra, 2020) druhy cévnatých rostlin evidovaných v Červeném seznamu ohrožených druhů České republiky (zařazení podle Danihelka et al. 2012). S ohledem na existenci vícera červených seznamů je další text z hlediska kategorií ohrožení řešen podle Grulich (2012) a podle mezinárodní klasifikace Grulich V., Chobot K., 2017, eds.):

Vysvětlivky ke značkám

§3/O druh zvláště chráněný v kategorii **druh ohrožený**

C3 druh obsažený v Červeném seznamu květeny ČR v kategorii "**druh ohrožený**" (Grulich 2012, Danihelka et al. 2012)

C4a druh obsažený v Červeném seznamu květeny ČR v kategorii "**druh vyžadující pozornost**" - méně ohrožené

VU – druh obsažený v Červeném seznamu květeny ČR (Grulich, Chobot 2017) v kategorii "**druh zranitelný**" (ve smyslu původních C3 – taxon ohrožený)

NT – druh obsažený v Červeném seznamu květeny ČR (Grulich, Chobot 2017) v kategorii "**druh téměř ohrožený**" (ve smyslu původních C4a)

LC – autochtonní taxony dříve neklasifikované, či dříve řazené do C3 a C4a s vyšším počtem stabilních populací (v současné době spíše přibývají)

Cornus mas svída dřín (§3/O, C4a, LC)

Zvláště chráněný druh (viz výše), z hlediska kategorií ohrožení zařazen v nízkých stupních ohrožení. Výskyt viz výše.

***Atriplex oblongifolia* - lebeda podlouhlolistá (C4a)**

Druh již není veden v červeném seznamu dle Grulich a Chobota, 2017), podle seznamů z roku 2012 v kategorii vyžadující pozornost. Jde o druh rostoucí ve stepi, na březích vodních toků, často i podél komunikací, na ruderalizovaných místech v okolí sídlišť, na suchých stráních, úhorech nebo lemech vinic, na zrašovaných půdách bohatých vápníkem. Zjištěna na jediném místě, a to na polní mezi v km 0,52 na volné půdě v místě popeliště bažanta obecného.

***Carex supina* - ostřice drobná (C3, NT)**

Podle starších seznamů veden jako druh ohrožený, aktuálně jako druh téměř ohrožený (NT). Druh vyhledává suchá stanoviště jako stepní trávníky, písčiny a světlé lesy (například písčité bory). Půdy preferuje výhřevné, suché, zásadité až slabě kyselé, písčitohlinité i kamenité. Roste na malé plošce na severním konci posuzované komunikace při okraji stávající silnice III/2421.

***Nonea pulla* - pipla osmahlá (C4a, LC)**

Podle starších seznamů druh vyžadující pozornost, podle nového seznamu mezi druhy s vyšším počtem stabilních populací (v současné době spíše přibývající). Druh vyhledává suchá a slunná stanoviště, lesní lemy, pastviny a meze, častější je na vápenci. Početně a v překvapivě mohutných exemplářích roste podél jižního okraje porostu meze v km 0,25 v úseku 2 obchvatu (při severním okraji segmentu V hlinišťatech).

***Spiraea salicifolia* - tavolník vrbolistý (C3, NT)**

Podle starších seznamů veden jako druh ohrožený, aktuálně jako druh téměř ohrožený (NT). Druh se primárně vyskytuje na vlhkých a zpravidla kyselých půdách, najdeme jej v křovinách podél vodních toků a rybníků, v mokřadních olšinách a také na rašelinách. Ve zkoumaném území se vyskytuje v hynoucích zbytcích vysazen na skládce v km 1,8 v úseku 1.

***Thymus praecox* subsp. *praecox* - mateřídouška časná pravá (C4a, LC)**

Podle starších seznamů druh vyžadující pozornost, podle nového seznamu mezi druhy s vyšším počtem stabilních populací (v současné době spíše přibývající). Druh roste na výslunných stanovištích, v rozvolněných, xerofilních trávnících, na skalkách a kamenitých svazích, převážně ve společenstvech třídy *Festuco-Brometea*. Preferuje vápence a dolomity, ale roste i na jiných bazických až neutrálních substrátech, vzácně na vulkanických horninách. Poměrně hojně na výslunných místech s řídkou vegetací svazu *Festucion valesiaca* (lokalita V hlinišťatech, severní okraj krajinného segmentu) v úseku 2 obchvatu.

***Veronica prostrata* - rozrazil rozprostřený (C4a, LC)**

Podle starších seznamů druh vyžadující pozornost, podle nového seznamu mezi druhy s vyšším počtem stabilních populací (v současné době spíše přibývající). Druh roste na výslunných, světlých místech, převážně na vápenci. Vyhledává suché trávníky, skalnaté stráně a pastviny. Tamtéž co předchozí druh na podkladu vápenných cenomanských sedimentů.

Další stenoekní druhy (nezařazené v červených seznamech)***Festuca valesiaca* - kostřava walliská**

Druh roste na suchých travnatých svazích, často na mělkých kamenitých půdách, řidčeji i na písčinách. Dává přednost vápencům a jiným minerálně bohatým substrátům, jen v nejteplejších a nejsušších oblastech roste i na spraši. Ojedinele roste na jižně exponovaných mezích na spraši v úseku 2 obchvatu.

***Ornithogalum kochii* - snědek Kochův**

Druh roste na suchých a výslunných stráních a svazích, loukách i mezích, ale i v lesních lemech, doubravách, křovinách a akátinách, v pásmu od nížin do pahorkatin. Zjištěn v druhotném lesním porostu s výchozy buližníku v km 1,97 v úseku 1 obchvatu.

Salvia nemorosa (šalvěj hajní)

Druh roste v suchých travnatých porostech na výslunných expozicích, často na sprašových a opukových stráních. Najdeme ji často na antropicky ovlivněných stanovištích, na okrajích cest nebo polí, na železničních náspech a hrázích. Obvykle se jedná o stanoviště narušovaná, zraňovaná, často s přirozenými sesuvy. Roste na půdách propustných, hlinitojílovitých, často vápenatých, minerálně bohatých, zásaditých až neutrálních. Nejčastěji roste ve společenstvech svazu *Convolvulo-Agropyrion* (diagnostický druh), podsvazu *Astragalo austriaci-Achilleenion setaceae* (diagnostický druh), svazu *Festucion valesiaca* nebo svazu *Onopordion acanthii* (společenstva archeofytů rumišť). Na lokalitě jde o fragmenty svazu *Festucion valesiaca* podél jižního okraje křovitého porostu meze v km 0,25 (lokalita V hlinišťatech, severní okraj krajinného segmentu) v úseku 2 obchvatu, včetně odbočky do ulice Dvořákovy ve stávající zástavbě.

Nejdůležitější nežádoucí druhy

Z nežádoucích invazivních druhů byl zaznamenán trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*), z rostlin křídlatka česká (*Reynoutria x bohemica*) a celík kanadský (*Solidago canadensis*). Z expanzivních druhů byla doložena třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*), chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*) a v keřových porostech bez černý (*Sambucus nigra*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*). Tyto druhy bude třeba tlumit z hlediska jejich šíření na plochách dotčených výstavbou.

C.II.6.2 FAUNA

Níže jsou prezentovány výstupy provedených zoologických průzkumů. Losík a Háková (03/2019) řešili dotčené území pro úsek 1 posuzovaného obchvatu v návaznosti na přeložku silnice II/240, Vávra (06/2020) oba úseky obchvatu. Dále jsou doplněny předpoklady výskytu některých zvláště chráněných druhů živočichů podle Losíka a Hákové a podle odhadu zpracovatele Hodnocení na základě provedeného kontrolního šetření.

Ochranářsky významné druhy živočichů

V dotčeném území pro řešení obchvatu a v blízkém okolí byly zjištěny následující zvláště chráněné druhy:

- **Kriticky ohrožené druhy:**

Žádné druhy této kategorie nebyly žádným z obou autorů zastíženy.

Losík a Háková (03/2019) předpokládají výskyt strnada lučního (*Miliaria calandra*) v křovinatých porostech nebo v mozaikách s travními porosty, přímý výskyt nedokládají. S odkazem na NDOP AOPK ČR 2017 je v nálezové databázi ochrany přírody zaznamenán výskyt v rámci k.ú. Lichoceves. Druh hnízdí v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízku. Hnízda lze najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Podle zpracovatele Hodnocení 67 (Macháček, 11/2022) je příhodným biotopem i komplex krajinného segmentu V hlinišťatech s mozaikou biotopů porostů dřevin, lad a xerofytních enkláv, případně i analogická mozaika jižní části LBC 13 v prostoru bývalé skládky. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

▪ **Silně ohrožené druhy:**

Obratlovci

netopýři (*Chiroptera*)¹

Losík a Háková (2019) přepokládají výskyt zástupců skupiny v lesních okrajích a také v místě Statenické cesty, kde mohou využít menší dutiny pro svůj úkryt v letním období. Likvidace dřevin by mohla znamenat úbytek vhodných úkrytů a snížení početnosti netopýřů v rámci dotčeného území. Vávra (2020) tuto skupinu blíže neřeší. Dle názoru nelze letní, případně zimní úkryty pro tzv. stromové druhy vyloučit v doprovodném porostu podél strouhy jižně u nové stávající okružní křižovatky se silnicí II/240 jižně od komplexu krajinného segmentu v Hlanišťatech, v porostech starých sadů a linie ořešáků v tomto segmentu. Nutný průzkum před zahájením výstavby se stanovením příslušných opatření k ochraně populací skupiny.

křeček polní (*Cricetus cricetus*)

Druh osidlující zemědělské kultury, ve druhé polovině 20. stol. silně ustoupil a v současnosti se vyskytuje jen v úrodných teplých oblastech v nížinách. Ve vhodných územích může dosahovat populačních hustot až kolem 10 jedinců na hektar. Početnost na konkrétních polích meziročně silně kolísá v závislosti na druhu pěstované plodiny. Dle Losíka a Hákové (2019) se v širším okolí záměru vyskytuje plošně. Dle nálezů nor v trase obchvatu v březnu 2019 může dojít k přímému ovlivnění několika jedinců až nižších desítek jedinců. Biologickým průzkumem (Vávra, 2020) je doložena jediná zimní nora v násypu silnice III/2421 poblíž skládky materiálu, v březnovém termínu, později opuštěná. Dle Losíka a Hákové (2019) křeček polní je také častou obětí střetů s automobily, plánovaná stavba bude představovat i migrační bariéru pro tento druh. Vlivy záměru na místní populaci je možné zmírnit opatřeními, která minimalizují riziko usmrcení jedinců v norách během stavebních prací, opatřeními na zabránění střetů s dopravou a zajištěním průchodů pod silniční komunikací. Nutný průzkum před zahájením výstavby se stanovením příslušných opatření.²

krahujec obecný (*Accipiter nisus*)

Druh hnízdící v dřevinných porostech. Losík a Háková (2019) dokládají výskyt v lesním porostu u Statenické cesty (pravděpodobně porost Hajnice). Dle charakteru dotčeného biotopu nelze podle autorů výskyt jedinců v okolí záměru vyloučit. Vávra (2020) se o druhu nezmiňuje. Dle názoru zpracovatele Hodnocení nelze jako příhodný biotop vyloučit komplex krajinného segmentu V hlanišťatech, poněvadž s ohledem na charakter biotopů tohoto segmentu představuje velmi vhodné loviště (potravní nabídka drobní pěvci). Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

křepelka polní (*Coturnix coturnix*)

Druh polí a luk hnízdící na zemi. Dle Losíka a Hákové (2019) v zájmovém území nelze výskyt dle charakteru dotčených biotopů vyloučit. Vávra (2020) se o druhu nezmiňuje. Dle názoru zpracovatele Hodnocení je výskyt i v koridoru záměru pravděpodobný, vazba na období přípravy území (skrývek), druh je tažný. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

moták pilich (*Circus cyaneus*)

Druh je předmětem ochrany Programem Natura 2000 podle Přílohy č. I Směrnice 79/409/EHS o ptácích v platném znění, pro které jsou zřizovány ptačí oblasti. Druh může hnízdit i v polních kulturách. V zájmovém území je dle Losíka a Hákové (2019) jeho výskyt pravděpodobný.

¹ Výskyt kriticky ohrožených druhů není v dotčeném území příliš pravděpodobný, jde zejména o druhy s biotopovou vazbou na dutiny ve starších stromech.

² Hustota populací křečka meziročně značně kolísá a závisí zejména na fázi populačního cyklu a způsobu zemědělského hospodaření, výskyt křečků na polích do značné míry závisí především na vysazené plodině. Obecně křečci se vyhýbají sterilním kulturám řepky a kukuřice, preferují obilniny a píce; preventivním opatřením může být osetí polí v koridoru trasy neatraktivní plodinou před fází přípravy území. Doporučeno je tedy podrobný průzkum zopakovat v předposledním a posledním vegetačním období před vlastním zahájením stavby.

pěnice vlašská (*Sylvia nissoria*)

Druh je předmětem ochrany Programem Natura 2000 podle Přílohy č. I Směrnice 79/409/EHS o ptácích v platném znění, pro které jsou zřizovány ptačí oblasti. Losík a Háková (2019) předpokládají výskyt druhu v křovinatých porostech nebo v mozaikách s travními porosty, přímý výskyt nedokládají. Vávra (2020) se o druhu nezmiňuje. Hnízdí v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízků. Hnízda můžeme najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Podle zpracovatele Hodnocení je příhodným biotopem i komplex krajinného segmentu V hlinišťatech s mozaikou biotopů porostů dřevin, lad a xerofytních enkláv, případně i analogická mozaika jižní části LBC 13 v prostoru bývalé skládky. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

ještěrka obecná (*Lacerta agilis*)

Druh vysychavých enkláv, v řešeném území zřejmě jen nečetné výskyty. Tato ještěrka je v nižších a středních polohách rozšířená prakticky po celém území ČR, v minulosti se její stavy snížily v důsledku intenzifikace zemědělství, zejména scelování pozemků a používání pesticidů. Dle Losíka a Hákové (2019) se v dotčeném území vyskytuje v rámci travních porostů při výslunných okrajích mezí a polních cest. Dle Vávry (2020) byl v zájmovém území výskyt zaznamenán v travinobylinných porostech v místě napojení obchvatu na plánovanou přeložku II/240 a rozptýleně na výslunných svazích mezí ve 2. úseku obchvatu. Jejím vhodným stanovištěm jsou i okraje cest. Byla zjištěna na vícero místech teplých stanovišť v úseku 2 obchvatu, především na jižních okrajích mezí na cenomanských sedimentech s překryvem spraší. Místní populace je však slabá. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období druhu. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

slepýš křehký (*Anguis fragilis*)³

Druh vysychavých enkláv, ruderalů i antropogenních ploch. V zájmovém území zjištěny jen sporadické výskyty. Vávra (2020) uvádí jednotlivá zjištění v nesečených porostech starého ovocného sadu ve 2. úseku obchvatu (segment V hlinišťatech). Losík a Háková (2019) údaje k druhu neuvádějí. Je opět účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období druhu. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

Bezobratlí

Zástupci bezobratlých této kategorie zvláštní ochrany nebyli v rámci provedených průzkumů dokladováni.

³ Vzhledem k obtížnému ověřování populace tohoto skrytě žijícího druhu lze jen odhadovat početnost a stabilitu populace jako poměrně slabou. Oba druhy plazů dle Vávry (2020) jsou zde ohrožovány volně pobíhajícími psy (tyto partie jsou cílem procházek s početnými psy obyvatel blízkého sídla).

▪ **Ohrožené druhy:**

obratlovci

bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*)⁴

Druh se v zájmovém území vyskytuje, Losík a Háková (2019) předpokládají hnízdění v travních porostech, dále uvádějí, že hnízdí v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízků. Hnízda lze najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Hnízdí v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízků. Hnízda můžeme najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. V zájmovém území je zaznamenán výskyt druhu. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Dle názoru zpracovatele Hodnocení je zejména krajinný segment V hlinišťatech vhodný biotop druhu s předpokládaným hnízděním, analogie platí pro jižní část LBC 13 na bývalé skládce. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období, druh je tažný. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

bramborníček černohlavý (*Saxicola rubicola*)

Typický druh teplejších lad v nižších polohách. Losík a Háková (2019) předpokládají výskyt druhu na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Hnízdí v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízků. Hnízda lze najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Dle názoru zpracovatele Hodnocení je zejména krajinný segment V hlinišťatech vhodný biotop druhu s předpokládaným hnízděním, analogie platí pro jižní část LBC 13 na bývalé skládce. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období, druh je tažný. Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

jestřáb lesní (*Accipiter gentilis*)

Druh hnízdící v dřevinných porostech a lesních komplexech. Losík a Háková (2019) dokládají výskyt v lesním porostu u Statenické cesty (pravděpodobně porost Hajnice). Dle charakteru dotčeného biotopu nelze podle autorů výskyt jedinců v okolí záměru vyloučit. Vávra (2020) se o druhu nezmiňuje. Dle názoru zpracovatele Hodnocení lze předpokládat především přelety přes koridor posuzované komunikace; vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

koroptev polní (*Perdix perdix*)

Druh otevřené krajiny, s potravní vazbou na ruderály a v okolí sídel. Druh býval kdysi hojným ptákem běžným v zemědělské krajině, podobně jako křeček polní v posledních desetiletích silně ustoupila, zřejmě v důsledku intenzifikace zemědělského hospodaření. Dle Losíka a Hákové (2019) v zájmovém území nelze její výskyt dle charakteru dotčených biotopů vyloučit. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Vhodné je výskyt ověřit v posledním vegetačním období před zahájením výstavby doprůzkumem. Vazba na vhodné období přípravy území mimo reprodukční období druhu, který je stálý.

moták pochop (*Circus aeruginosus*)

Druh je předmětem ochrany Programem Natura 2000 podle Přílohy č. I Směrnice 79/409/EHS o ptácích v platném znění, pro které jsou zřizovány ptačí oblasti. Druh může hnízdit i v polních kulturách. V zájmovém území je de Losíka a Hákové (2019) jeho výskyt pravděpodobný, druh byl v okolí dotčeného území pravidelně pozorován.

⁴ Druh je spíše vázán na střední a vyšší polohy, výskyt se nacházejí na dolní výškové hranici rozšíření.

slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*)

Druh s vazbou na křoviny a hustší porosty dřevin. Losík a Háková (2019) uvádějí, že druh byl zjištěn dle údajů v náletové databázi ochrany přírody (ND OP AOPK ČR 2019) na okraji lesního porostu u Statenické cesty (zřejmě porost Hajnice). V rámci biologického průzkumu Vávry (2020) byl sledován jeden zpívající samec v křovinách opuštěného sadu v km 0,1 ve 2. úseku obchvatu. Dle názoru zpracovatele Hodnocení může být i hustota hnízdění vyšší, výrazná pravděpodobnost hnízdního výskytu je v doprovodném porostu podél strže u napojení 2. úseku na stávající novou okružní křižovatku se silnicí II/240 od Statenic. Dalším vhodným biotopem je hustý porost dřevin ve vegetačním doprovodu této silnice podél JZ okraje sídla Velké Přílepy. Vhodné je výskytu ověřit v posledním vegetačním období před zahájením výstavby doprůzkumem. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období, rovněž tak na minimalizaci zásahů do porostů dřevin; druh je tažný.

ťuhýk obecný (*Lanius collurio*)

Druh chráněný Programem Natura 2000 podle přílohy č. I Směrnice 79/409/EHS o ptácích v platném znění, pro který jsou zřizovány ptačí oblasti. Losík a Háková (2019) uvádějí, že ťuhýk využívá porost keřů podél polních cest a v rámci (jižní části) LBC 13 k hnízdění. V zájmovém území je tedy výskyt druhu zaznamenán. V rámci biologického průzkumu Vávry (2020) byl zjištěn jediný hnízdící pár v křovinatém porostu starého sadu v km 0,2 v rámci 2. úseku obchvatu (krajinný segment V hlinišťatech, tento segment vykazuje velmi příhodné podmínky pro výskyt druhu s pravděpodobným hnízděním). Dle názoru zpracovatele Hodnocení může být hustota hnízdního rozšíření druhu vyšší s ohledem na charakter dotčeného území a jeho bezprostředního okolí. Vhodné je výskytu ověřit v posledním vegetačním období před zahájením výstavby doprůzkumem. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období, rovněž tak na minimalizaci zásahů do porostů dřevin; druh je tažný.

ťuhýk šedý (*Lanius excubitor*)

Losík a Háková (2019) předpokládají hnízdění v otevřené kulturní krajině, často v keřových porostech na stráních a mezích, v okrajích lesů a polních remízku. Hnízda lze najít i na narušených neobhospodařovaných plochách s roztroušenými keři, pastvinách a zahradách. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Dle názoru zpracovatele Hodnocení je zejména krajinný segment V hlinišťatech vhodný biotop druhu s předpokládaným hnízděním, analogie platí pro jižní část LBC 13 na bývalé skládce. Je účelné upozornit na vhodné termíny provádění zemních prací mimo reprodukční období. Vhodné je ověřit výskytu doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby; dále pak minimalizovat zásahy do porostů dřevin (nejlépe v období vegetačního klidu).

vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*)

Vávra (2020) druh zmiňuje v souvislosti letu za potravou na kterémkoliv místě obchvatu. Hnízdí mimo obchvat. Losík a Háková (2019) druh neuvádějí. Lze tak předpokládat jen přelety nad zájmovým územím při lovu aeroplanktonu z okolní zástavby, bez biotopové vazby na řešené území.

bezobratlí⁵

zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*)

Druh je uváděn Losíkem a Hákovou (2019) s tím, že se v současné době šíří a není fakticky ohrožen, v některých oblastech působí i jako škůdce. V širším okolí záměru osidluje i okraje polí. Jeho výskyt je v místě záměru pravděpodobný. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Zpracovatel Hodnocení upozorňuje, že druh bývá nečtetně zaznamenáván na květech při okrajích polí či v rudéralech. Imaga jsou velice mobilní i na větší

⁵ Nad rámec níže uvedených druhů/taxonů ZCHD kategorie ohrožených je nutno předpokládat i výskyt otakárka ovocného (*Iphiclidus podalirius*), pro kterého zejména krajinný segment V hlinišťatech představuje vhodnou reprodukční lokalitu (přítomnost vícero druhů slivoní jako živných dřevin housenek tohoto druhu). Vhodné ověřit doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením stavby a minimalizovat zásahy do porostů dřevin. Sadové úpravy pak obohatit o domácí druhy kvetoucích dřevin.

vzdálenosti, vesměs potravní výskyty. Vývoj na travách v ruderalních ladech i v zájmové lokalitě nelze zcela vyloučit (např. v lokalitě segmentu V hlinišťatech). Druh se v posledních dvou dekádách šíří po celém území ČR a výrazně se adaptuje i na antropogenní prostředí vývojem (již ne jen na kořincích bylin, ale i v řadě antropogenních substrátů – viz Horák et al. 2009). Zlatohlávek je proto navržen na vyřazení ze skupiny zvláště chráněných druhů ČR a ani Farkač (2005, ed.) druh již neřadí mezi druhy ohrožené. Ochrana spočívá především v realizaci skrývek mimo vegetační období a v maximální ochraně kvetoucích keřů a stromů; je účelné v rámci náhradních výsadeb řešit doplnění právě kvetoucími druhy keřů (svída, hloh, růže šípková apod.).

svižník polní (*Coccinella campestris*)

Druh vysychavých nelesních biotopů. Dle Losíka a Hákové (2019) se vyskytuje po celé ČR, lokálně může být hojný, jeho výskyt je v místě záměru pravděpodobný. Vávra (2020) informace o druhu neuvádí. Dle názoru zpracovatele Hodnocení zejména krajinný segment V hlinišťatech s ohledem na mozaiku xerofytních enkláv a výhřevných lad představuje vysoký potenciál hojnějšího výskytu, který je třeba v jarním aspektu ověřit zoologickým doprůzkumem.

čmeláci rodu *Bombus*

Vávra (2020) uvádí, že na lučních biotopech, v okrajích křovitých porostů a na mnoha dalších místech po celé trase byla biologickým průzkumem zjištěna přítomnost létajících samic, později dělnic čmeláka zemního (*Bombus terrestris*) s tím, že jde o nejběžnější druh tohoto rodu, který je chráněn jako celek. Hnízda nalezena nebyla, avšak jejich přítomnost lze předpokládat na mnohých místech po celé trase na vhodných prosluněných biotopech. Poletující dělnice nejsou stavbou nijak ohroženy. Obecně ochranu rodu zmiňují i Losík a Háková (2019). K tomu zpracovatel Hodnocení uvádí, že lze předpokládat i výskyt dalších minimálně 5 až 6 druhů. Všechny druhy čmeláků patří k pravidelným návštěvníkům květů, bez výraznější preference výskytu, pro řešené území je nutno s výskytem zejména těchto druhů počítat. Výskyty při nektaringu na květech jsou četnější v prostorech s koncentrací květů (např. lemy polí s bohatším kvetením, místně i na porostech kvetoucích dřevin apod.) s ohledem na mobilnost imag je místo původu nektarizujících jedinců obtížně zjistitelné. Plochy s podmínkami pro koncentrovanější zakládání hnízd lze předpokládat např. v krajinném segmentu V hlinišťatech, jinak hnízdní možnosti mohou být rozptýleny prakticky kdekoli, včetně ruderalních ploch kolem polí, při okrajích dřevinných porostů v okolí zájmového území kolem mezí; pro č. zemního je charakteristické zakládání hnízd v opuštěných norách hlodavců nebo hmyzožravců. Přesto je vhodné skrývky pro přípravu území časovat mimo reprodukční období, kdy jsou již čmeláčí society rozpadlé, dále je účelná i maximální ochrana biotopů ruderalizovaných lad nebo ekotonů a je účelné v rámci náhradních výsadeb řešit doplnění právě kvetoucími druhy keřů (svída, hloh, růže šípková apod.). Vhodné je ověřit výskyty doprůzkumem v posledním vegetačním období před zahájením výstavby.

mravenci rodu *Formica*

Losík a Háková (2019) uvádějí, že celý rod těchto „lesních mravenců“ je zákonem chráněn v kategorii ohrožený. Některé druhy mravenců rodu *Formica* jsou však v krajině téměř všudypřítomné, a nevyhýbají se ani člověkem silně pozměněným plochám. V místě záměru byl jejich výskyt zaznamenán v okolí lesního porostu LBC 13. Vávra (2020) tuto skupinu mezi ZCHD neuvádí. Z pohledu zpracovatele Hodnocení lze konstatovat, že případné koncentrovanější výskyty druhů vázaných na nelesní prostředí lze předpokládat pro komplex krajinného segmentu V hlinišťatech a pro jižní část LBC 13. Většina koridorem dotčeného území se nachází pro skupinu na zcela neatraktivních intenzivních agrocenózách. Koncentrovanější výskyty je nutno ověřit zoologickým doprůzkumem v posledním vegetačním období před výstavbou.

Shrnutí zoologického průzkumu

1. Bylo potvrzeno spektrum relativně běžnějších druhů živočichů vázaných na otevřenou krajinu, celky polí a ruderály, patrný podíl představují pro širší území druhy s vazbou na porosty dřevin s tím, že i mezi zjištěnými druhy (zejména u obratlovců) byly dokladovány i ochranařsky hodnotné údaje. Příznivě se na složení zoocenóz projevuje zejména prostor krajinného

segmentu V hlinišťatech, křížený úsekem č. 2, dále pak křovinami zarostlá terénní elevace v jižní části LBC 13 na bývalé skládce.

2. Zatímními provedenými průzkumy (Losík, Háková 2019, Vávra, 2020) v zájmovém území s přesahem do jeho okolí byly aktuálně potvrzeny výskyty následujících zvláště chráněných druhů živočichů:

a) zatím žádný kriticky ohrožený druh živočichů, je předpokládán výskyt strnada lučního v křovinatých porostech nebo v mozaikách s travními porosty

b) minimálně 4 silně ohrožené druhy obratlovců, z toho:

- 1 druh savců s biotopovou vazbou na polní celky (křeček polní);
- 1 druh ptáků (krahujec obecný) s možnou reprodukční vazbou na okolní lesní porosty, potravní vazba na lokality s výskytem drobných pěvců;
- 2 druhy plazů (ještěrka obecná a slepýš křehký) s pravděpodobně reprodukční vazbou na výhřevná stanoviště;

Je předpokládán výskyt stromových druhů netopýrů podél statenické cesty a při lesních okrajích, dále i v porostech podél strže v blízkosti nové okružní křižovatky u Static. Nelze vyloučit předpokládaný výskyt motáka pilicha, křepelky polní nebo pěnice vlašské v okolí koridoru, případně v dotčeném území

c) zatím žádný druh bezobratlých kategorie silně ohrožených druhů

d) minimálně 6 druhů obratlovců kategorie druhů ohrožených, z toho:

- 6 druhů ptáků (3 druhy pěvců – bramborníček hnědý, slavík obecný, ťuhýk obecný - s možnou reprodukční vazbou buď na ruderální lada nebo porosty dřevin; 1 druh dravců (jestřáb lesní) s možnou reprodukční vazbou na okolní lesní porosty, 1 druh dravců s možnou potravní, případně reprodukční vazbou na polní celky (moták pochop) a 1 přelétající druh ptáků bez biotopové vazby na řešené území (vlaštovka obecná);

Je dále předpokládán výskyt koroptve polní, případně ťuhýka šedého.

e) minimálně 2 taxony hmyzu:

- čmelák zemní, plošné výskyty s reprodukční vazbou na dotčené území;
- blíže neurčený druh mravenců rodu *Formica* při okraji LBC 13
- 1 zcela běžný druh brouka (zlatohlávek tmavý *Oxythyrea funesta*) s potravní vazbou na kvetoucí dřeviny a byliny s tím, že je možná reprodukce v ruderálech v návaznosti na zájmové území;

Zpracovatel Hodnocení H67 v příhodných lokalitách předpokládá výskyt minimálně dalších 5-6 druhů s možnou reprodukční vazbou i na vlastní zájmové území záměru a výskyt otakárka ovocného s vazbou na porosty dřevin s přítomností slivoní jako živných rostlin housenek. Dále z provedených průzkumů vyplývají možné výskyty zlatohlávka tmavého s potravní vazbou na kvetoucí dřeviny a byliny s tím, že je možná reprodukce v ruderálech a ladech v čteně dotčeného území, svižníka polního s vazbou na vysychavé plochy.

Konkrétní rozsah výjimek ze zákona (výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů - § 56 zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění) bude nutno ještě před vypracováním prováděcí dokumentace projednat s příslušným orgánem ochrany přírody – Krajským úřadem Středočeského kraje, výše uvedený přehled zatím může představovat jen orientační návrh pro případné podání žádosti o výjimky.

3. Jinak byly dokladovány většinou běžné druhy živočichů, vázané na otevřenou krajinu s výraznějším podílem agrocenóz ve spojení s plochami na zájmové území navazujících ruderálních lad a porostů dřevin (lesních i mimolesních).
4. Je nutno důsledně minimalizovat zejména zásahy do krajinného segmentu V hlinišťatech včetně ochrany severního okraje při trasování propojení 2. úseku na ulici Dvořákovu (segment představuje hodnotný prvek biodiverzity v návaznosti na sídlo Velké Přílepy).
5. Navrhované řešení s výjimkou 2. úseku přecházejícího krajinný segment V hlinišťatech není nutno pokládat za výrazněji kolizní z hlediska ochrany fauny a ekosystémů za základního předpokladu, že vstupní terénní úpravy v rámci přípravy území budou řešeny až ve druhé polovině vegetačního období mimo hnízdění ptáků a bude zajištěna konektivita pro nelétavé druhy živočichů přes koridor obchvatu.

Na základě výše uvedených okolností pokládá zpracovatel zoologického průzkumu za možné některým potenciálním vlivům na faunu předcházet nebo tyto vlivy minimalizovat.

NEŽIVÁ PŘÍRODA

V km 0,25 v úseku 2 prochází obchvat zajímavým územím z pohledu paleontologického. Jde o cenomanské sedimenty, jak vyplývá z geologické mapy prezentované výše. Obdobný charakter mají sedimenty odkryté v terénním stupni směrem východním od obchvatu.



Cenomanské sedimenty s úlomky mlžů (Vávra, 2020)



Zkamenělina mlže Neithea aequicostata (Vávra, 2020)

C.II.6.3 EKOSYSTÉMY

Ochrana ekosystémů a biodiverzity krajiny je zajišťována zákonem č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, prostřednictvím nástrojů zvláštní ochrany přírody (velkoplošná a maloplošná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, zvláštní druhová ochrana) a obecné ochrany přírody a krajiny (obecná druhová ochrana, ÚSES, VKP, krajinný ráz, ochrana dřevin rostoucích mimo les atd.).

V dalším textu jsou popsány následující kategorie ochrany přírodních prvků podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

- a) Zvláště chráněná území
- b) Natura 2000

- c) Významné krajinné prvky
- d) Památné stromy a stromořadí
- e) Územní systém ekologické stability krajiny

a) Zvláště chráněná území (ZCHÚ)

V zájmovém území stavby se nenachází žádné velkoplošné ani maloplošné zvláště chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

b) Natura 2000

Natura 2000 je definována v § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Na území ČR je tvořena ptačími oblastmi (PO) a evropsky významnými lokalitami (EVL), které mají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území. V zájmovém území se nenacházejí žádné lokality soustavy Natura 2000.

V zájmovém území se nevyskytuje žádná lokalita Natura 2000.

c) Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Podle zákona jsou významnými krajinnými prvky (tzv. VKP ze zákona) lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek („registrované VKP“).

Registrované VKP

V zájmovém území ani v jeho širším okolí se nenacházejí žádné registrované VKP.

VKP ze zákona

lesy: lesní celek v km 2,0 úseku 1

d) Památné stromy a stromořadí

V zájmovém území se nenachází žádný památný strom či stromořadí.

e) Územní systém ekologické stability

Dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. je územní systém ekologické stability (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Podle významu jednotlivých prvků se rozlišuje lokální, regionální a nadregionální ÚSES. Základními skladebnými prvky ÚSES jsou podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. biocentrum (BC), biokoridor (BK) a interakční prvek (IP).

Hlavním smyslem ÚSES je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Prvky nadregionálního ÚSES jsou rozlehlé ekologicky významné krajinné celky a oblasti s min. plochou alespoň 1 000 ha. Jejich síť by měla zajistit podmínky existence charakteristických společenstev s úplnou druhovou rozmanitostí

bioty v rámci určitého biogeografického regionu. Prvky, které jsou součástí regionálního ÚSES, jsou plošně rozlehlejší ekologicky významné segmenty krajiny (EVSK) s minimální plochou podle typů společenstev od 10 do 50 ha. Jejich síť musí reprezentovat rozmanitost typů biochor v rámci určitého biogeografického regionu. Prvky lokální úrovně jsou plošně méně rozlehlé (obvykle do 5-10 ha).

Kostru ekologické stability v zájmovém území tvoří zejména rybníky, vodní toky a lesní porosty.

V širším okolí zájmového území se nachází několik soustav lokálních prvků ÚSES:

Trasa obchvatu je v přímém kontaktu s několika prvky územního systému ekologické stability lokálního významu:

LBC 13

Částečně funkční lokální biocentrum, vložené do RBK 1136. Zahrnuje drobné lesíky se skalními výchozy v severní části biocentra, trvalé travní porosty, stepní lada s remízky, extenzivními trávníky a ornou půdou. V dřevinné skladbě jsou zastoupeny dub, javor, jasan, akát, třešeň, střeň, akát, habr, hloh, javor, jasan, borovice, jabloň, švestka, třešeň, růže šípková, bez černý, ostružiník. Plocha 6,76 ha.



LBC 13 (severní část) - Dřevinný porost s hojným výskytem trnovníku akátu (Háková, Losík 2019)



LBC 13 (jižní část) - nekosené bylinotrávní s mozaikou lad a keřů (Macháček M., 10/2022)

LBK 9

Převážně nefunkční lokální biokoridor, spojuje LBC 13 a LBC 19. Zahrnuje ornou půdu, lokálně drobné trvalé travní porosty s remízky a liniovou zeleň podél silnice a polních cest. Veden je po západním okraji zástavby obce a podél silnice III/00710 Velké Přílepy - Lichoceves. Šířka: 20 m, délka: 1700 m.

LBK 11

Funkční lokální biokoridor vedený je po jižním okraji zástavby a podél polní cesty (Statenická cesta) jižně od obce, po polní cestě je vymezena turistická cesta a cyklostezka. Zahrnuje souvislé lesní porosty se skalními výchozy, navazující louky s remízky, polní cestu včetně doprovodné liniové zeleně a přilehlých pozemků orné půdy. V dřevinné skladbě jsou zastoupeny dub, javor, jasan, akát, třešeň, střeň, podél polní cesty hrušeň, jabloň, ořešák, švestka, s keřovým

podrostem růže šípkové, bezu černého a hlohu. Délka: 1000 m zalesněné svahy, 1000 m polní cesta s liniovou zelení, šířka: 40 – 70 m v lesních úsecích, 10 – 12 m podél polních cest.

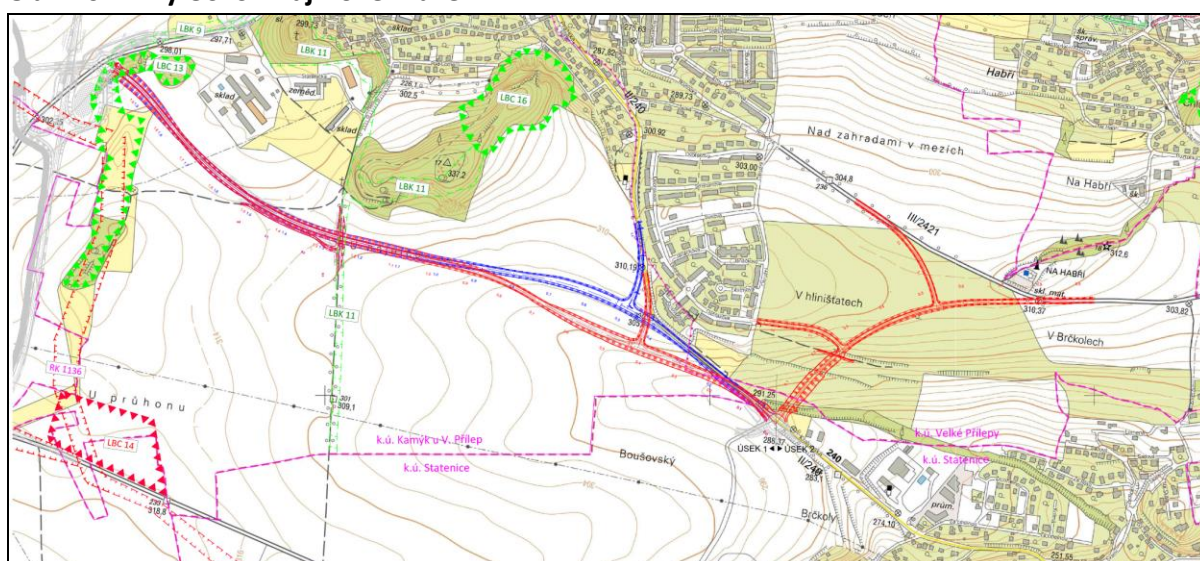
RK 1136 Ers – Únětický háj

Převážně nefunkční regionální biokoridor, veden v severojižním směru. Propojuje regionální biocentrum Ers na severu s regionálním biocentrem Únětický háj na jihu. Zahrnuje pozemky orné půdy, lokálně drobné remízky nebo liniovou zeleň podél silnic a polních cest.

Podkladem pro zpracování přehledu ÚSES byly platné územní plány dotčených obcí a ZÚR Středočeského kraje [45].

Umístění prvků ÚSES je patrné na Obr. 20 a Obr. 21 a dále z grafické přílohy A.3.

Obr. 20 Prvky ÚSES v zájmovém území



Obr. 21 Prvky ÚSES v zájmovém území na ortofotomapě



C.II.7 KRAJINA A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

Zájmové území se nachází v zemědělské otevřené krajině, poměrně urbanizované a značně pozměněné.

KRAJINNÝ RÁZ

Krajinný ráz je definován v § 12 zákona č. 114/1992 Sb. [55]: „Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a kulturní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“

K ochraně krajinného rázu ze zákona slouží přírodní parky, které jsou definovány jako území vymezené k ochraně krajinného rázu s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které není jinak zvláště chráněno.

Do zájmového území nezasahuje žádný přírodní park.

Fragmentace krajiny

Pro zachování schopnosti krajiny plnit funkci prostoru pro trvalou existenci životaschopných populací je podstatné zachování celistvosti krajiny. Narušení této celistvosti (fragmentace krajiny vytvářením bariér v území – dopravní komunikace, průmyslové areály apod.) má negativní vliv na funkčnost území. Pro posouzení stavu krajiny z hlediska fragmentace byl vytvořen systém polygonů nefragmentovaných oblastí (UAT – unfragmented area with traffic), tedy oblastí, které vyžadují prioritní ochranu před fragmentací. Zájmové území se nachází mimo oblasti UAT, tedy v území již fragmentovaném.

Krajina v dotčeném území je výsledkem dlouhodobého vývoje, při kterém byla původní společenstva postupně měněna a přizpůsobována potřebám člověka. V minulosti byla převážná část lesů nahrazena zemědělskou půdou a ve značné části zbylých lesů byla změněna přirozená druhová skladba ve prospěch borovice lesní nebo akátu, dubu červeného apod. Biologicky nejcennější ekosystémy se nacházejí v mozaice porostů dřevin přírodních i antropogenních, ruderálních lad a xerofytních enkláv lokality V hlinišťatech, křížené úsekem 2, dále pak fragmentárně v jižní části LBC 13. Větší lesní porosty jsou soustředěny do dvou enkláv blízkých JZ části sídla Velké přílepy, a to do komplexu Hajnice a komplexu U křížku (v obou případech jde o vrcholové části výchozů podloží s vyhlídkovými místy).

Rozsáhlé zemědělské pozemky v dotčeném území výrazně převažují nad lesními a dalšími strukturálními prvky krajiny, ty jsou pro úsek 1 dochovány minoritně (např. ostrovní lesík LBC 13 při napojení na silnici II/240, vegetační doprovod místní komunikace jako osy LBK 11). Pro úsek 2 je zásadním strukturálním prvkem krajiny, tvořícím centrum biodiverzity záměrem dotčeného území prostor lokality V hlinišťatech s mozaikou porostů dřevin, vysychavých lad a xerofytních enkláv.

Pro krajinný prostor kolem sídla Velké Přílepy kromě výše uvedeného jsou charakteristické:

- rozlehlé plochy orné půdy s malým/okrajovým podílem krajinné zeleně po jejich obvodu, případně i uvnitř některých bloků (např. zemědělská trať Za kapličkou);
- průmyslové a zemědělské areály, např. areály u ulice Statenická při JZ okraji sídla;

Přírodní a krajinné prostředí řešeného území má s ohledem na vyšší míru zornění a redukci strukturních krajinných prvků intenzifikací zemědělské výroby sníženou hodnotu, danou většinou jen mírně členitou geomorfologií terénu, čehož je důsledkem nižší dochovanost drobnějších strukturních prvků krajiny. Výjimku představují obě zalesněné elevace Hajnice (337 m. n. m.) a U křížku (cca 325 m. n. m.), elevace bývalé skládky při hranici s k. ú. Lichoceves nebo bývalými agrárními terasami členěný svah s JV orientací v lokalitě V hlinišťatech. Krajina je dále narušena vedeními VN a VVN (110 kV v jižní části katastru Velké Přílepy ke Statenicím nebo vedení VN 35 kV od areálu při JZ okraji Velkých Přílep k Lichocevsí.

Dle využití se v zájmovém území jedná o intenzivně využívanou zemědělskou krajinu, tj. krajinu zcela přeměněnou lidskou činností, náležející podle výsledků krajinářského hodnocení ČR ke krajinnému typu A. Pro tento krajinný typ je charakteristické dlouhodobé nadužívání přírodních zdrojů (intenzivní využívání zemědělské půdy), změněný vodní režim (plošné odvodnění, regulované vodoteče) a minimální zastoupení přírodě blízkých společenstev (s výjimkou podílu v mozaice lokality V hlinišťatech nebo v obou lesních porostech Hajnice a U křížku. Lze tedy konstatovat nižší míru dochovanosti krajinného rázu v širším území ve vztahu k vyšší míře urbanizace a zornění, nejsou zde vymezena žádná zvláště chráněná území nebo registrované významné krajinné prvky. VKP „ze zákona“ se týkají ostrovních lesních porostů, nejbližšími prvky ÚSES jsou LBC 13 JZ od sídla nebo LBK 11 podél místní cesty do Statenic.

Na určení krajinného rázu místa se v prostoru posuzované stavby podílejí zejména následující hlavní složky:

Krajinná složka	Projev	Význam, poznámka
Celky orné půdy	negativní	Velký až určující
Doprovodné kulisy a linie dřevin	pozitivní	Nízký až střední (lokalita V hlinišťatech, vegetační doprovody silnic místních cest v krajině)
Lesní porosty	pozitivní	Střední (vrch Hajnice, vrch U křížku)
Vodní toky	pozitivní	Nulový (v okolí sídla Velké Přílepy prakticky absentují)
Vodní plochy	pozitivní	Nulový (v bližším okolí a v zájmovém území záměru absentují)
Louky a travní porosty	pozitivní	Nízký až střední (lada v lokalitě V hlinišťatech a v jižní části LBC 13)
Zástavba sídelních útvarů	negativní	Střední (obytná zástavba sídel Velké Přílepy, Statenice, Lichoceves)
Historické dominanty	pozitivní	Nulový (v místě KR se prakticky neprojevují)
Technické a průmyslové areály	negativní	Střední (areály v JZ části sídla v ulici Statenická)
Dopravní stavby	negativní	Nízký až střední (linie silnice II/240, silnice na Lichoceves, Ouholičky, Roztoky nebo Noutonice)
Vedení VN, VVN	negativní	Nízký až střední (projev VVN 110 kV v jižní části katastru, VN 35 kV v JZ části katastru)

C.II.8. HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

HMOTNÝ MAJETEK

V současné době není navržena žádná demolice obytných staveb.

KULTURNÍ PAMÁTKY

V následující tabulce jsou uvedeny nejbližší památky, zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek (ÚSKP). Na území obce Velké Přílepy (k.ú. Velké Přílepy a Kamýk u Velkých Přílep) se jedná o dvě kaple (kapli Panny Marie a kapli sv. Gottharda) a bývalou sýpku u venkovské usedlosti. Všechny uvedené památky se nacházejí východně od záměru v intravilánu obce, v dostatečné vzdálenosti od záměru (min. 500 m), stavbou nebudou dotčeny. Na opačné straně (JV) od záměru, ve vzdálenosti cca 960 m, se nachází další evidovaná kulturní památka – zámek ve Statenicích. Ani tato památka nebude záměrem nijak ovlivněna.

V širším okolí záměru se dále nachází ochranné pásmo zříceniny hradu Okoř (cca 2 km) a ve vzdálenosti 5 km a více tři národní kulturní památky – přemyslovské hradiště Levý Hradec, Památník Lidice a slovanské hradiště Budeč.

Soupis nemovitých kulturních památek v koridoru byl zpracován podle Památkového katalogu Národního památkového ústavu [34].

Tab. 33 Nejbližší registrované památky v území

č.	Obec, popř. část obce	Popis	umístění	Vzdálenost od trasy (m)	č. rejst.
1	Velké Přílepy	kaple Panny Marie	v centru historických Velkých Přílep, u Roztocké ulice	830	103640
2	Velké Přílepy - Kamýk	kaple sv. Gottharda	Kladenská, Ke Křížku	540	103639
3	Velké Přílepy - Kamýk	venkovská usedlost, z toho jen: sýpka	Kladenská, JZ nároží dvora čp. 18	640	23099/2-2338
4	Statenice	zámek	SZ část obce	960	45990/2-2304

ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

Sledované území lze charakterizovat jako území prokazatelně osídlené již od pravěku. Jedná se o významné historické území, což dokládá i výskyt dvou národních kulturních památek s archeologickými stopami v nedalekém okolí - přemyslovského hradiště Levý Hradec (cca 5 km severovýchodně od trasy – osídlení od neolitu - mladší doby kamenné) a slovanského hradiště Budeč (cca 6 km severozápadně od trasy – osídlení od střední doby bronzové). Doklady lidské činnosti a osídlení lze předpokládat prakticky na celém zájmovém území.

Místa výskytu archeologického dědictví se označují jako území s archeologickými nálezy – UAN. Ta jsou rozdělena podle stupně významnosti do čtyř kategorií UAN I – UAN IV:

- UAN I - území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem arch. nálezů.
- UAN II - území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti UAN I atd.
- UAN III - území, na kterém ještě nebyl rozpoznán a pozitivně doložen výskyt arch. nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno nebo jinak využito člověkem, a proto existuje 50% pravděpodobnost výskytu arch. nálezů (veškeré území státu kromě kategorie IV).
- UAN IV - území, kde není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů – veškerá vytěžená území (lomy, cihelny, pískovny atd.).

Záměr se dotýká jižního okraje velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep, a kříží jednu plochu UAN I jižně od Velkých Přílep (č. SAS 12-23-10/15 – „Strakovo pole“, pohřebiště z doby stěhování národů). Kromě toho se v blízkosti záměru nachází několik dalších ploch UAN I – sídliště a pohřebiště z doby kamenné až raného středověku. Zbylé území spadá do kategorie UAN III. V lokalitách UAN I a UAN II lze s velkou pravděpodobností očekávat při stavbě další archeologické nálezy, ovšem vzhledem k charakteru území nelze tyto nálezy vyloučit prakticky v žádném úseku záměru.

Přehled nejbližších archeologických lokalit registrovaných ve Státním archeologickém seznamu (SAS) je uveden v Tab. 34.

Tab. 34 Nejbližší archeologické lokality registrované ve Státním archeologickém seznamu

Č.	Katastr	Název UAN	Kateg. UAN	Vzdál. od trasy (m)	Č. SAS
1	Kamýk u Vel. Přílep	Teletník	I	100	12-23-10/19
2	Kamýk u Vel. Přílep	„Strakovo pole“	I	0	12-23-10/15
3	Kamýk u Vel. Přílep	„Ženiškovo pole“, či „pole p. Piskáčka“	I	50	12-23-10/9
4	Kamýk u Vel. Přílep	Silnice z Velkých Přílep do Černého Vola	I	200	12-23-10/3
5	Kamýk u Vel. Přílep	JV okraj intravilánu	I	100	12-23-10/2
6	Statenice	Černý Vůl, těžní jáma cihelny	I	250	12-24-06/1
7	Kamýk u Vel. Přílep	- (plocha zahrnující jednotlivé menší plochy UAN I v prostoru Velkých Přílep)	II	0	-

Poznámka: **Tučně** jsou vyznačeny vzdálenosti u těch UAN, které jsou záměrem přímo dotčeny (tj. vzdálenost = 0).

Každý záměr stavební činnosti v UAN I, II, III je nutné v předstihu oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (§ 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů). Vzhledem k významnosti celé lokality nelze výskyt archeologických památek během výstavby záměru vyloučit.

C.III. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ A PŘEDPOKLAD JEHO PRAVDĚPODOBNÉHO VÝVOJE V PŘÍPADĚ NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU, JE-LI MOŽNÉ JEJ NA ZÁKLADĚ DOSTUPNÝCH INFORMACÍ O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ A VĚDECKÝCH POZNATKŮ POSOUDIT

Trasa obchvatu je plánována v antropogenně ovlivněném, poměrně urbanizovaném a dlouhodobě osídleném území. Převážná část území má spíše venkovský charakter, s převahou zemědělsky využívané půdy a rozrůstajícími se obcemi, směrem k dálnici D7 je celkový ráz původní zemědělské krajiny pozměněn výstavbou komerčních areálů a plošnou výstavbou různorodých rodinných domů.

Záměr je navržen v území s nevelkým množstvím přírodně významných chráněných prvků. Z prvků, které jsou v zájmu ochrany přírody, zde můžeme nalézt především ty, které tvoří husté krajinné sítě, a můžeme se s nimi setkat při hodnocení většiny liniových staveb. Jedná se především o prvky územního systému ekologické stability a významné krajinné prvky.

Jako problémové okruhy z hlediska jednotlivých složek životního prostředí se jeví:

- Zátěž obyvatelstva hlukem a emisemi při silničním průtahu - obyvatelé Velkých Přílep jsou zatíženi hlukem a emisemi z dopravy na stávajících silnicích, které prochází přímo centrem obce.
- půda: vzhledem k umístění záměru se nelze vyhnout záboru kvalitní orné půdy (I. a II. třída ochrany).
- voda: Horninové prostředí v zájmovém území je nevhodné pro zasakování. Tuto skutečnost je nutné zohlednit při návrhu odvodnění komunikace.
- ochrana přírody:
 - V zájmovém území byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, pro jejichž ochranu bude nutné navrhnout minimalizační opatření.
 - Zachování ekostabilizační funkce VKP „ze zákona“ v důsledku zásahu do porostu charakteru lesního biotopu v části LBC 13, a to s ohledem na realizaci plánované přeložky silnice II/240.
 - Biologicky nejcennější ekosystémy se nacházejí v mozaice porostů dřevin přírodních i antropogenních, ruderalních lad a xerofytních enkláv lokality V hlinišťatech, křížené úsekem 2, dále pak fragmentárně v jižní části LBC 13.
 - zachování migrační prostupnosti území - řešitelné návrhem technických opatření, není z hlediska záměru limitující.
 - Z hlediska paleontologického je třeba uvést výskyt cenomanských sedimentů v km 0,25 (úsek 2).
- krajina - zájmové území zásahu bude generovat změny v ochraně krajinného rázu (§ 12 ZOPK)

- archeologie: Území lze označit jako „území s archeologickými nálezy“ ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., v platném znění. Trasa obchvatu kříží **dvě registrovaná území s archeologickými nálezy. Jedná se o plochu UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep.** Vzhledem k tomu, že je záměr navržen v území s možnými archeologickými nálezy, bude v etapě výstavby nutný archeologický dohled.

Na základě provedeného rozboru všech složek životního prostředí v kapitole C.II. je možné konstatovat, že zatížení dotčeného území je úměrné jeho charakteru a způsobu využití.

V případě neprovedení záměru lze očekávat stagnující charakter krajiny i jednotlivých přírodních složek v prakticky stejném stavu jako v současnosti (nulová varianta).

Nepříznivý vývoj lze očekávat v oblasti v oblasti akustické zátěže obyvatel, znečištění ovzduší, rizik z hlediska bezpečnosti provozu a celkové kvality života obyvatel obce Velké Přílepy.

ČÁST D KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘÍMÝCH, NEPŘÍMÝCH, SEKUNDÁRNÍCH, KUMULATIVNÍCH, PŘESHRAŇIČNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH, DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH I DOČASNÝCH, POZITIVNÍCH I NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZÁMĚRU, KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝSTAVBY A EXISTENCE ZÁMĚRU

D.I.1. VLIVY NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Vzhledem k charakteru záměru jsou dopady na obyvatelstvo významnou oblastí pro vyhodnocení vlivů. Hlavními faktory, které obecně působí na obyvatelstvo v souvislosti s automobilovým provozem, jsou hluk, znečištění ovzduší, narušení faktorů pohody, ztráty na životech a zdraví při dopravních nehodách. Kapitola D.I.1 je členěna následovně:

- Vlivy na zdraví obyvatel
- Ovlivnění faktorů pohody
- Vlivy na řidiče a dopravní nehody
- Dělicí účinky, vlivy na rekreační aktivity
- Sociálně ekonomické vlivy

Pro představu o možném ovlivnění obcí v území záměru byla zjištěna jejich nejmenší vzdálenost od záměru (Tab. 35).

Tab. 35 Nejmenší vzdálenost okraje stávající obytné zástavby obcí od záměru

Obec	Část	Nejmenší vzdálenost od trasy [m]	
		A	A1
Lichoceves		730	730
	Lichoceves	730	730
	Noutonice	920	920
Velké Přílepy		26	25
	Velké Přílepy	45	26
	Kamýk	26	59
Svrkyně		1 330	1 330
Úholičky		410	410
Statenice		205	205

U žádné z okolních obcí mimo Velkých Přílep nedojde ke změnám ve vedení stávajících komunikací či k zásahům do zástavby. Ovlivnění těchto obcí (v různé míře) bude pouze ve vztahu k hlukové a emisní situaci - tyto vlivy jsou podrobně popsány v následujících kapitolách. U Velkých Přílep dojde výstavbou obchvatu k přesunu části stávající dopravy ze silnice II/240, která prochází centrem obce, na nový obchvat a následně na plánovanou přeložku II/240. Tím dojde ke zklidnění dopravy v centru obce a zároveň i ke snížení negativních vlivů z dopravy (hluk, emise do ovzduší, dopravní nehody) - viz následující kapitoly.

D.I.1.1 VLIVY NA ZDRAVÍ OBYVATEL – ZDRAVOTNÍ RIZIKA

Je třeba zdůraznit, že zdraví člověka je komplexním jevem. Bezprostředně s touto kapitolou souvisí kap. D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima a kap. D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci, které popisují dva hlavní negativní vlivy dopravy – hluk a emise. Je zřejmé, že realizací záměru a odkloněním dopravy mimo obec dojde **k celkovému zlepšení prostředí** (snížení hlukové zátěže, snížení emisí znečišťujících látek a celkový pokles emisní zátěže) v intravilánu Velkých Přílep. Zhoršení se bude vztahovat na přímé okolí záměru.

Pro potřeby předkládané Dokumentace EIA byla držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (Mgr. Polák, 11/2022), která je samostatnou přílohou B8.

Při posuzování možných vlivů na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví. Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou tedy **hluk a znečištění ovzduší**.

VLIVY HLUKU NA ZDRAVÍ OBYVATEL

Jak vyplývá z provedeného hodnocení, po realizaci záměru dojde ve stávající obytné zástavbě k převažujícímu poklesu míry zdravotního rizika, který lze vyjádřit jako snížení počtu výskytu ICHS v dotčené populaci o jeden případ za cca 35 až 37 let.

V případě silného obtěžování bylo vypočteno mírné zvýšení počtu obyvatel (pouze ojedinělé případy), naopak u silného rušení při spánku bylo vypočteno snížení na hranici jednoho případu.

Ani v části zástavby dotčené nárůstem hlukové zátěže nebyl zaznamenán nárůst míry zdravotního rizika významný ve smyslu ohrožení zdraví.

Nejvyšší podíl silně obtěžovaných obyvatel v oblasti ploch ÚP pro bydlení se pohybuje okolo 23 %, v případě obyvatel silně rušených při spánku činí podíl nejvýše 7 %.

VLIVU ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ NA ZDRAVÍ OBYVATEL

V rámci hodnocení vlivů emisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány emisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5}, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu. Obdobná situace je však typická pro

většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO₂ není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

Vlivem záměru lze očekávat u všech sledovaných účinků převažující snížení míry zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic byl vypočten pokles míry zdravotního rizika (vyjádřeno jako kojenecká úmrtnost se jedná o snížení počtu případů v řádu stotisícin nového případu v hodnocené populaci a vyjádřeno jako úmrtnost u dospělých do jedné setiny nového případu na celou dotčenou populaci). V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého nebyla vypočtena žádná změna v míře úmrtnosti. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu bylo vlivem záměru zaznamenáno též celkové snížení míry karcinogenního rizika, přičemž ani v nárůstem nejvíce dotčené části zástavby nebyly vypočteny hodnoty významné ve smyslu ohrožení zdraví.

D.I.1.2 OVLIVNĚNÍ FAKTORŮ POHODY OBYVATEL

Narušení faktorů pohody je závažným vlivem dopravy na obyvatelstvo v blízkosti komunikací a je **přímo úměrné intenzitám provozu a vzdálenosti objektů od komunikace**. Přesto však není možná jednoznačná kvantifikace psychické zátěže. Vyvolaný stres je individuální reakcí organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi jedinci v populaci, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, osobního přístupu ke stavbě atd. Na pohodu obyvatel budou působit jednak vlivy trvalé, tj. změna dopadů v důsledku provedení záměru a provozu na něm, jednak vlivy dočasné během realizace záměru, které jsou předpokládány v době trvání cca 1 rok.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Dočasné zhoršení poměrů lze očekávat v období výstavby. Nepříznivé vlivy výstavby se mohou projevit lokálně v okolí stavby zejména v rovině pocitového vnímání. Celková míra negativního vnímání rušivých vlivů ze stavby může být navíc umocněna kumulací vlivů ze souběhu stavebních prací na plánované přeložce II/240 (D7-D8). Při přijetí navržených opatření k eliminaci hlukového zatížení a emisí znečišťujících látek do ovzduší a zároveň při důsledné koordinaci se stavbou přeložky II/240 se bude jednat o vlivy akceptovatelné, které po dokončení výstavby odezní.

Zařízení staveniště musí být umístěno s ohledem na zástavbu. Pro snížení negativních vlivů je v blízkosti zástavby kromě organizačních opatření nutné používání méně hlučných strojů, udržování strojového parku v řádném stavu, snižování prašnosti kropením a očišťováním vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace, minimální narušení stávajících komunikací. Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li občané dostatečně informováni o účelu a smyslu rušivé činnosti, pak jejich reakce bude příznivější a minimalizuje se tak vznikající stres a nepohoda. Zároveň bude určena kontaktní osoba, na kterou se občané budou moci obrátit.

Jistým rušivým aspektem bude také nákladní doprava vyvolaná stavbou na veřejných komunikacích. ZOV navrhne v navazující PD harmonogram prací tak, aby doprava přes zástavbu

obcí byla maximálně omezena. Těžká staveništní mechanizace se bude pohybovat zejména v ose nové komunikace.

Vlivy výstavby odpovídají významu a rozsahu stavby. Jsou vztaženy na časově omezené období, po ukončení výstavby odezní. Jedná se o vlivy **přijatelné**.

OBDOBÍ PROVOZU

Aktivní varianta povede ke snížení dopravní zátěže v obci (viz kap. B.II.6) a ke zlepšení faktorů pohody u obyvatel Velkých Přílep.

Většina trasy záměru je vedena v dostatečné vzdálenosti od stávající zástavby, takže záměr nebude mít negativní vliv na faktory pohody obyvatel. Jediným místem, kde se záměr dostává do blízkosti stávající zástavby, je jižní okraj Velkých Přílep (ulice Škroupova a Dvořákova), kde však již dnes vede stávající silnice II/240, která bude kvůli kolmému napojení na obchvat částečně přeložena do trasy obchvatu a tím mírně oddálena od zástavby.

Součástí záměru jsou **adekvátní opatření**, která vhodně začlení záměr do okolní krajiny a změkčí jeho technicistní ráz. Jedná se o vhodné **vegetační úpravy**. Ozelenění má následující příznivé účinky:

- vizuální odclonění soustavného ruchu na obchvatu a jeho začlenění do okolní krajiny přináší jistou míru eliminace negativního pocitového vnímání;
- eliminace škodlivin z automobilového provozu do ovzduší snižuje negativní vnímání nové komunikace (pachové vnímání). Zeleň je schopna ovlivňovat hygienu a mikroklima prostředí.

D.I.1.3 VLIVY NA ŘIDIČE A DOPRAVNÍ NEHODY

Riziko dopravních nehod, včetně závažných důsledků ve formě lehkých i těžších úrazů a úmrtí, patří k nejčastějším rizikům, která současný člověk při své činnosti podstupuje.

Navrhovaný obchvat bude mít na řidiče oproti současnému stavu tyto (vesměs pozitivní) vlivy:

- Zlepší se časová průjezdnost vozidel a výrazně selepší plynulost a bezpečnost provozu v obci Velké Přílepy (průtah po stávající II/240, ul. Kladenská). Navržená dvoupruhová silnice nahrazuje stávající nevyhovující stav směrového i šířkového uspořádání.
- Minimalizuje se kontakt automobilového provozu a chodců v obci Velké Přílepy.
- Dojde ke snížení nehodovosti a počtu zraněných.
- Dojde ke zlepšení psychické pohody řidičů a snížení stresové zátěže při průjezdu obcí.

Vybudováním obchvatu jednoznačně dojde ke zlepšení bezpečnosti v obci Velké Přílepy, stávající silnice II/240 vede přímo centrem obce s rizikem dopravních nehod.

D.I.1.4 DĚLÍCÍ ÚČINKY, VLIVY NA REKREAČNÍ AKTIVITY

Aktivní varianta přinese zlepšení pro obyvatele Velkých Přílep. Odvedení dopravy z obce eliminuje dělící účinek silnice II/240, významně selepší životní a sociální prostředí obce.

Obchvat je koncipován jako dvoupruhová komunikace. Dělicí účinek stavby je v technickém návrhu řešen:

- víceúčelovým mostem v km 1,25 (úsek 1) v místě křížení s lokálním biokoridorem, modré turistické trasy č. 1006 a s ní souběžné cyklotrasy č. 0077, které vedou po polní cestě ze Static do Velkých Přílep.

Poznámka: nadchod zároveň převezme funkci ekoduktu pro zvěř kategorie C1 (střední savci) v souladu s podmínkou stanovenou v Hodnocení H67 (RNDr. Macháček, 11/2022) - příloha B7 Dokumentace EIA. Most bude doplněn naváděcími vegetačními prvky z kompaktních výsadeb keřů, které budou přímo navazovat na stávající porost podél polní cesty

- podchodem pro pěší v km 0,24 (úsek 2) v místě křížení s polní cestou v lokalitě v Hlinišťatech (p.č. 191/1).

Poznámka: podchod zároveň převezme funkci migračního objektu pro zvěř v souladu s podmínkou stanovenou v Hodnocení H67 (RNDr. Macháček, 11/2022) - příloha B7.

V dokumentaci je v kap. D.IV. doplněno další technické opatření:

- V úseku 2 (mezi km 0,10 až 0,19) navrhnout migrační objekt charakteru velkého rámového propustku, případně mostního objektu s minimální světlostí cca 3,5 m.

Silniční propojení Velkých Přílep s okolními obcemi zůstane i po vybudování záměru zachováno, stejně tak bude zachována funkčnost křížené modré turistické trasy č. 1006 a s ní souběžné cyklotrasy č. 0077, které vedou po **polní cestě ze Static do Velkých Přílep** - tato cesta bude se záměrem mimoúrovňově vykřížena. Rovněž provoz cyklotrasy č. 0081 po silnici III/00710 zůstane zachován. V místě křížení s **polní cestou v lokalitě v Hlinišťatech** v km 0,24 (úsek 2) je navržen podchod pro pěší a zvěř. Úvozová cesta (p.č. 369/6) z Úholiček nebude přerušena, stávající napojení bude zachováno. Z pohledu volného přístupu pěších a cyklistů do krajiny přinese záměr určité zhoršení, s ohledem na navržené prostupné profily se však bude projevovat zejména na pocitové úrovni, nebude se jednat o limitující faktor.

Z hlediska dělících vlivů lze hodnotit také **vlivy na zájmové skupiny**, které budou výstavbou obchvatu dotčeny. Jedná se především o honební společnosti, přes území jejich honiteb je obchvat trasován. Rozdělené části honiteb jsou propojeny mostními objekty přes/pod obchvatem. Navržena jsou opatření ke zmírnění vlivu fragmentace krajiny na migraci živočichů (D.I.7).

Souhrnně lze konstatovat, že obchvat bude **zejména pocitová bariéra**, pro pohyb pěších, cyklistů, zemědělské techniky apod. je **navržena příslušná cestní síť, zajišťující propojení** do všech požadovaných směrů.

D.I.1.5 SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÉ VLIVY

Vlivem realizace záměru je možné předpokládat následující skutečnosti:

- Zvýšené pracovní příležitosti během stavby – tento vliv se týká více navazujících profesí (služby), než jen vlastních pracovníků na stavbě. Má pouze krátkodobý efekt a nelze ho považovat za významný.

- Vzhledem k odklonění dopravy mimo původní trasu je možné očekávat pokles tržeb místních obchodníků, kteří jsou zaměřeni zejména na poskytování služeb motoristům (např. čerpací stanice pohonných hmot, gastronomické provozovny).
- Trasa obchvatu je téměř z celé části situována na obhospodařované zemědělské půdě. U zemědělských pozemků dojde výstavbou komunikace k jejich rozdělení, důsledkem čehož mohou v některých případech vznikat plochy s nepříznivým tvarem nebo tak malou výměrou, že se jejich obhospodařování pro místní drobné zemědělce stane nerentabilním. Přestože bude na tyto pozemky zajištěn vhodný přístup pro příslušnou zemědělskou techniku, bude ztíženo jejich obhospodařování. Tuto problematiku je v nutných případech vhodné řešit komplexními či jednoduchými pozemkovými úpravami.

Jako opatření ke snížení fragmentace zemědělských pozemků bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) na přeložce ul. Roztocká prověřena možnost snížení poloměru oblouku na 130m. Osa ul. Roztocké s poloměrem 130 m je naznačena na následujícím obrázku.



KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [3]“

Kumulativní vlivy se mohou projevit zejména v období výstavby, kdy může dojít k souběhu stavebních prací.

Pro eliminaci nepříznivého působení stavebních činností (zejména hluk, prašnost) na přijatelnou úroveň je nutno přijmout a koordinovat příslušná opatření (viz kap. B.I.6 a D.IV) pro obě stavby, jednotlivé stavební etapy musí být v rámci ZOV důsledně koordinovány na obou stavbách s cílem minimalizovat negativní dopady (umístění staveniště, přesuny hmot, manipulační pruhy, zakládání objektů aj.).

S ohledem na vzdálenost okolní zástavby **nebudou** tyto vlivy při přijetí navržených opatření ani v kumulaci obou staveb představovat **vlivy významně negativní**.

Pro období provozu jsou vlivy záměru vyhodnoceny se zahrnutím provozu na budoucí II/240.

NÁVRH OPATŘENÍ

Opatření pro minimalizaci vlivů na obyvatelstvo jsou uvedena v kap. D.IV a graficky znázorněna v příloze A.4.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.1 VLIVY NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Navrhovaný obchvat je vhodně veden územím bez zástavby. **Záměr přinese** oproti nulové variantě **významné zlepšení situace** pro velkou část obyvatel Velkých Přílep, kde odvedení tranzitní dopravy mimo obec přispěje ke zlepšení životních podmínek obyvatelstva (hluková a rozptylová situace, faktory pohody). Přínosem bude také pro řidiče, kde nová komunikace s vyhovujícími parametry bez kontaktu se zástavbou a chodcilepší plynulost a bezpečnost provozu.

Zhoršení situace lze očekávat u okrajové zástavby orientované k nové trase obchvatu. V rámci Studie vlivů na veřejné zdraví (Mgr. Polák, 11/2022) byly posuzovány vlivy hluku a imisní zátěže na zdraví obyvatel. Dle provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví není třeba v dotčené populaci očekávat vlivem posuzovaného záměru nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví.

Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako akceptovatelné.

D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

D.I.2.1 VLIVY NA OVZDUŠÍ

Podle podkladů ČHMÚ jsou v území splněny imisní limity všech sledovaných imisních veličin. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu se pohybují na úrovni 80 až 100 % limitu, v případě denních koncentrací částic PM₁₀ dosahují nejvýše 80 % limitu a v případě částic PM_{2,5} jsou na úrovni do 79,5 % imisního limitu.

Podrobněji je imisní pozadí zájmového území popsáno v kap. C.II.2.2 Ovzduší.

Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem. Záměr lze zařadit pod kód opatření AB2 - Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby lze za rozhodující zdroj znečišťující ovzduší považovat zemní práce, které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací, a pokládku živičných povrchů. Do ovzduší budou při nich emitovány především prachové částice. Významný podíl na celkové prašnosti pak bude mít resuspenze prachových částic způsobená opětovným zvířením již jednou usazené látky. Dalšími zdroji znečišťujícími ovzduší budou pojezdy obslužné dopravy po okolních komunikacích (liniové zdroje) a pohyb mechanizace na staveništi (plošný zdroj).

Výstavba posuzovaného obchvatu bude působit po časově omezenou dobu negativním vlivem na kvalitu ovzduší v bezprostřední blízkosti staveniště. Výraznější ovlivnění lze očekávat především u krátkodobých maximálních koncentrací znečišťujících látek.

V dokumentaci ke stavebnímu řízení budou zpracována opatření pro omezování emisí prachových částic ze stavební činnosti a jejich imisních dopadů na okolní obytnou zástavbu, v souladu s Metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀.

U částí stavby realizované v blízkosti obytné zástavby je nutné v souladu s platným *Programem zlepšování kvality ovzduší pro Zónu Střední Čechy - CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti* důkladně dbát na eliminaci prašnosti - důsledně se věnovat omezování emisí tuhých znečišťujících látek na všech místech a při všech operacích, kde dochází k jejich emisím. Opatření k ochraně ovzduší jsou zahrnuta v kap. B.I.6. Tato opatření budou trvale kontrolována technickým dozorem stavby.

Je důležité konstatovat, že výstavba záměru představuje pouze dočasný zdroj znečišťující ovzduší, který lze rozsahem označit za lokální a z hlediska jeho vlivu na životní prostředí za akceptovatelný.

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší budou jízdy přepravních prostředků. Převážné trasy budou vedeny zejména v ose stavby obchvatu, mimo zástavbu obcí.

Výstavba záměru představuje **dočasný** zdroj znečišťování ovzduší, který lze rozsahem označit za **lokální**, z hlediska vlivu na životní prostředí při dodržování navržených opatření za **akceptovatelný**. Výstavba záměru může probíhat v souběhu s výstavbou přeložky II/240 - kumulativní vlivy viz kap. D.I.2.2.

OBDOBÍ PROVOZU

Hodnocení vlivu záměru obchvatu na ovzduší bylo vypracováno na základě Rozptylové studie (ATEM, s.r.o., 2022), která tvoří samostatnou přílohu B1 dokumentace EIA.

V rámci rozptylové studie byly posouzeny následující stavy:

- Nulová varianta (2030) – bez obchvatu, s přeložkou II/240, bez SOKP
- Aktivní varianta (2030) – s obchvatem (úsek I+II), s přeložkou II/240, bez SOKP 518, 519, 520

Hodnocené polutanty

Jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny **oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren**, které patří mezi nejzávažnější znečišťující příměsi z automobilové dopravy.

Imisní limity

Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny přílohou 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

V případě krátkodobých (hodinových či denních) koncentrací je vedle výše limitu stanoven i tolerovaný počet překročení limitní hodnoty v průběhu kalendářního roku.

Tab. 36: Limitní hodnoty pro ochranu zdraví

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Oxid dusičitý	1 rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–
	1 hod	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	18
Benzen	1 rok	5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–
	1 den	50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	35
Suspendované částice PM _{2,5} *	1 rok	20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–
Benzo[a]pyren*	1 rok	1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$	–

* imisní limit dle bodu 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (k úrovni znečištění se přihlíží)

VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OVZDUŠÍ

OXID DUSIČITÝ – PRŮMĚRNÉ ROČNÍ KONCENTRACE

▪ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v rozmezí 1,0–1,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to lokálně podél budoucí přeložky silnice II/240 a dále lokálně podél stávající komunikace II/240 v zástavbě Velkých Přílep a Static (část Černý Vůl).

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši **40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je

však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Vliv provozu záměru

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten do $0,65 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v západní části obchvatu, podél většiny ostatních částí byl vypočten nárůst do $0,50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V prostoru stávající obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten v obou variantách do $0,21 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to na jihozápadním okraji Velkých Přílep. V případě zastavitelných ploch byl nejvyšší nárůst vypočten do $0,23 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A a do $0,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A1, a to v oblasti Static. Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno především v centrální části Velkých Přílep, podél stávající komunikace II/240, a to nejvýše okolo $0,38 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba ve výchozím stavu v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranicí imisního limitu. Vlivem záměru není třeba očekávat překročení imisního limitu v žádné části výpočtového území.

OXID DUSIČITÝ – MAXIMÁLNÍ HODINOVÉ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny lokálně do $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to podél trasy přeložky II/240 na jihozápadním okraji výpočtové oblasti. V oblastech Static a Černý Vůl byly vypočteny hodnoty nejvýše $10\text{--}15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít údaje ze stanic imisního monitoringu, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Stav s provozem záměru

Nejvyšší hodnoty ve výpočtové oblasti byly vypočteny opět podél přeložky II/240, a to do $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél navrhovaného obchvatu pak byly vypočteny hodnoty okolo $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v jeho západní části v širším okolí napojení na plánovanou přeložku silnice II/240. V prostoru stávající obytné zástavby byly v obou trasách (A, A1) nejvyšší příspěvky vypočteny na úrovni okolo $14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v případě uvažovaných zastavitelných ploch pak okolo $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranicí imisního limitu ve výchozím stavu, ani v aktivní variantě.

BENZEN – PRŮMĚRNÉ ROČNÍ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v rozmezí $0,030\text{--}0,045 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to lokálně podél stávající komunikace II/240 v zástavbě Velkých Přílep a Static (část Černý Vůl). Podél stávající komunikace II/240 v oblasti Velkých Přílep a stejně tak podél navrhované přeložky silnice II/240 byly vypočteny příspěvky nejčastěji v rozmezí $0,010\text{--}0,025 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanoven ve výši $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Vliv provozu záměru

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten okolo $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v západní části obchvatu, podél většiny ostatních částí byl vypočten nárůst do $0,010 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V prostoru stávající obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten do $0,005 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to ve Statenicích. V případě zastavitelných ploch byl nejvyšší nárůst vypočten do $0,006 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve variantě A a do $0,004 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A1, taktéž v oblasti Statenic Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno především v centrální části Velkých Přílep, podél stávající komunikace II/240, a to nejvýše okolo $0,012 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba ve výchozím stavu v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu. Vlivem záměru není třeba očekávat překročení imisního limitu v žádné části výpočtového území.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM_{10} – PRŮMĚRNÉ ROČNÍ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny okolo $4,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to podél budoucí přeložky komunikace II/240, v blízkosti Lichocevsí. Obecně podél této komunikace byly vypočteny příspěvky přes $2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél stávající komunikace II/240 byly vypočteny hodnoty nejčastěji $1,5\text{--}2,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} je stanoven ve výši $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Vliv provozu záměru

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten okolo $1,85 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v západní části obchvatu. V prostoru stávající obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten v obou trasách (A, A1) do $0,32 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to na jihozápadním okraji Velkých Přílep. V případě zastavitelných ploch byl nejvyšší nárůst vypočten do $0,53 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A a do $0,30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A1, a to v oblasti Statenic. Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno především v centrální části Velkých Přílep, a to nejvýše do $1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba ve výchozím stavu v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu. Vlivem záměru není třeba očekávat překročení imisního limitu v žádné části výpočtového území.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM_{10} – MAXIMÁLNÍ DENNÍ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny lokálně do $18 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to podél úseku budoucí přeložky komunikace II/240 v jihozápadní části výpočtové oblasti. Obecně podél této komunikace byly

vypočteny příspěvky 6–10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél stávající komunikace II/240 pak byly vypočteny příspěvky nejvýše okolo 8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Tyto hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ vyskytnou více než 35× za rok.

Rozložení doby překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM_{10} je zachyceno na výkresu 15. Nejvyšší četnost překročení byla vypočtena podél budoucí přeložky II/240, a to do 24 případů překročení za rok.

Imisní limit bude splněn v celé výpočtové oblasti.

■ Stav s provozem záměru

Nejvyšší hodnoty ve výpočtové oblasti byly vypočteny opět podél budoucí přeložky komunikace II/240 na jihozápadě výpočtové oblasti, taktéž do 18 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél hodnoceného obchvatu byly vypočteny hodnoty nejvýše okolo 16 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V prostoru stávající obytné zástavby byly v obou trasách (A, A1) nejvyšší příspěvky vypočteny na úrovni do 9 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v případě uvažovaných zastavitelných ploch pak okolo 7,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nejvyšší četnost překročení byla v obou trasách (A, A1) vypočtena v oblasti křížení přeložky II/240 s hodnoceným obchvatem, a to do 27 případů překročení za rok. Nejvyšší počet překročení imisního limitu v prostoru stávající zástavby byl vypočten do 19 případů za rok, v případě zastavitelných ploch pak do 16 případů za rok.

Imisní limit bude i v obou aktivních variantách splněn v celé výpočtové oblasti.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE $\text{PM}_{2,5}$ – PRŮMĚRNÉ ROČNÍ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny okolo 1,1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to podél budoucí přeložky komunikace II/240, v blízkosti Lichocevsí. Obecně podél této komunikace byly vypočteny příspěvky 0,6–0,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél stávající komunikace II/240 byly vypočteny hodnoty nejčastěji do 0,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} je stanoven ve výši 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Vliv provozu záměru

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten do 0,50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v západní části obchvatu. V prostoru stávající obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten v obou trasách (A, A1) do 0,085 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to na jihozápadním okraji Velkých Přílep. V případě zastavitelných ploch byl nejvyšší nárůst vypočten do 0,15 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A a do 0,08 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v trase A1, a to v oblasti Static. Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno především v centrální části Velkých Přílep, a to nejvýše do 0,25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků

automobilové dopravy, není třeba ve výchozím stavu v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu. Vlivem záměru není třeba očekávat překročení imisního limitu v žádné části výpočtového území.

BENZO[A]PYREN – PRŮMĚRNÉ ROČNÍ KONCENTRACE

■ Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny okolo $0,07 \text{ ng.m}^{-3}$, a to podél přeložky komunikace II/240 v blízkosti Lichocevsí. Příspěvky v rozmezí $0,04\text{--}0,06 \text{ ng.m}^{-3}$ pak byly vypočteny v blízkosti ostatních úseků přeložky II/240 a také podél některých úseků stávající II/240.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je stanoven ve výši 1 ng.m^{-3} . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v kapitole C.II.2.2.

■ Vliv provozu záměru

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten do $0,030 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v západní části obchvatu. V prostoru stávající obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten v obou trasách (A, A1) do $0,007 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v oblasti Statenic. V případě zastavitelných ploch byl nejvyšší nárůst vypočten do $0,012 \text{ ng.m}^{-3}$ v trase A a do $0,008 \text{ ng.m}^{-3}$ v trase A1, a to v oblasti Statenic. Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno především v centrální části Velkých Přílep, a to nejvýše do $0,020 \text{ ng.m}^{-3}$.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.II.2.2.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, lze ve výchozím stavu očekávat v části území hodnoty na hranici imisního limitu. Příspěvky obchvatu jsou z pohledu celkové imisní zátěže jen málo významné.

VYHODNOCENÍ NUTNOSTI ULOŽENÍ KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ

Zákon č. 201/2012 Sb. v § 11 odst. 5 pro oblasti s překročeným imisním limitem pro průměrné roční koncentrace některé z látek stanoví, že je možné povolit umístění zdroje znečišťování ovzduší a jen za předpokladu splnění opatření, které kompenzují nárůst emisí způsobený tímto zdrojem. Kompenzační opatření se neukládají, pokud zdroj plní následující podmínky:

- kategorie zdroje není označena v příloze 1 zákona č. 201/2012 Sb. ve sloupci B nebo se jedná o pozemní komunikaci v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let
- příspěvek zdroje je menší než 1 % imisního limitu

Hodnocená komunikace nebude mít vyšší předpokládané intenzity dopravy, uložení kompenzačních opatření tak není vyžadováno.

ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

Jak je patrné, podle podkladů ČHMÚ jsou v území splněny imisní limity všech sledovaných imisních veličin. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu se pohybují na úrovni 80 až 100 % limitu, v případě denních koncentrací částic PM_{10} dosahují nejvýše 80 % limitu a v případě částic $\text{PM}_{2,5}$ jsou na úrovni do 79,5 % imisního limitu.

Nejvyšší příspěvky automobilové dopravy ve výchozím stavu byly vypočteny zpravidla podél

budoucí přeložky silnice II/240 nebo lokálně podél stávající komunikace II/240 v části Černý Vůl.

Zvýšení koncentrací vlivem provozu záměru bylo vypočteno především v okolí obchvatu, z obytné zástavby (uvažována byla jak stávající, tak i budoucí zastavitelné plochy) lze jako nejvíce dotčenou označit okrajové, k obchvatu nejvíce přilehlé části Lichocevsí a Velkých Přílep. Nejvyšší nárůst imisní zátěže průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek vlivem uvedení záměru do provozu je uveden v následujícím přehledu (celé zájmové území / obytná zástavba), přičemž do obytné zástavby jsou zahrnuty i zastavitelné plochy, tedy zástavba budoucí:

- I_{Hr} oxidu dusičitého – 0,65 µg.m⁻³ / 0,23 µg.m⁻³
- I_{Hr} benzenu – 0,015 µg.m⁻³ / 0,006 µg.m⁻³
- I_{Hr} suspendovaných částic PM₁₀ – 1,85 µg.m⁻³ / 0,53 µg.m⁻³
- I_{Hr} částic PM_{2,5} – 0,50 µg.m⁻³ / 0,15 µg.m⁻³
- I_{Hr} benzo[a]pyrenu – 0,030 ng.m⁻³ / 0,012 ng.m⁻³

Naopak snížení imisní zátěže bylo vypočteno zejména v centrální části zástavby Velkých Přílep, a to do:

- I_{Hr} oxidu dusičitého – 0,38 µg.m⁻³
- I_{Hr} benzenu – 0,012 µg.m⁻³
- I_{Hr} suspendovaných částic PM₁₀ – 1,0 µg.m⁻³
- I_{Hr} částic PM_{2,5} – 0,25 µg.m⁻³
- I_{Hr} benzo[a]pyrenu – 0,020 ng.m⁻³

Nejvyšší příspěvky ke krátkodobým koncentracím pak byly ve stavu s provozem záměru vypočteny na úrovni do (celé zájmové území / obytná zástavba):

- I_{Hk} oxidu dusičitého – 20 µg.m⁻³ / 14 µg.m⁻³
- I_{Hd} částic PM₁₀ – 18 µg.m⁻³ / 9 µg.m⁻³

Vzhledem k hodnotám celkové imisní zátěže ve výpočtové oblasti nelze zcela vyloučit překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Jak však vyplývá z výsledků modelových výpočtů, zejména v oblastech s obytnou zástavbou bude příspěvek záměru u této imisní charakteristiky jen málo významný a celkovou situaci podstatně neovlivní.

Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél nového obchvatu v souladu s opatřením AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně, které je uvedené v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02.

D.1.2.2 VLIVY NA KLIMA

Z globálního měřítka (makroklimatu) záměr neregeneruje žádné nové zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.

Změny klimatu lze potenciálně uvažovat pouze v rámci mikroměřítka díky nárůstu zpevněných ploch. Opatření spočívají v návrhu ozelenění nové komunikace. S ohledem na parametry nové komunikace nebudou tyto vlivy významné. Naopak lze vyzdvihnout dopady na plynulost dopravy, což je aspekt řadící se mezi opatření významně přispívajícího k redukci hlavního skleníkového

plynu CO₂. Některé studie uvádí, že nízká plynulost dopravy je zodpovědná za 64 % znečištění ovzduší ve městech. Na obchvatu nebudou na rozdíl od nulové varianty žádné přechody pro chodce, aktivní varianta povede tranzitní dopravu plynule mimo obce.

Z pohledu odolnosti a zranitelnosti stavby vůči klimatickým změnám je možné pro záměr identifikovat následující možná rizika: rostoucí teplota vzduchu, extrémní nárůsty teplot a vlny veder, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho, nestabilita půdy, škody vlivem mrznutí a tání. Jedná se však o rizika s velice malou až zanedbatelnou pravděpodobností vlivu, která jsou případně dobře řešitelná pomocí stavebně technických opatření (např. výsadba dřevin, dostatečně kapacitní systém odvodnění komunikace, použití stavebních materiálů odolných vysokým teplotám i mrazům, zajištění stability tělesa komunikace proti sesuvům, aj.).

D.1.2.3 KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [4]“

Kumulativní vlivy se budou projevovat zejména v období výstavby, kdy nelze vyloučit souběh stavebních prací. To bude generovat kumulaci zdrojů znečišťujících ovzduší - zemní práce, pokládka asfaltových povrchů, pojezdy a pohyb mechanizace na staveništi nebo pojezdy obslužné staveništní dopravy. Lze předpokládat, že v kumulaci bude výstavba obou staveb představovat zdroj znečišťující ovzduší, který bude po **časově omezenou** dobu **působit** na své okolí. Aby tyto vlivy byly eliminovány na přijatelnou úroveň, je nutno důsledně koordinovat jednotlivé etapy stavebních prací a opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší prašností, zajistit skrápění ploch stavenišť na obou stavbách, umístění zařízení stavenišť a deponií s ohledem na zástavbu obcí, souběžné využívání manipulačních pruhů atd.).

S ohledem na vzdálenost okolní zástavby **nebudou** tyto vlivy při přijetí navržených opatření ani v kumulaci obou staveb představovat **vlivy významně negativní**.

Pro období provozu jsou vlivy záměru vyhodnoceny se zahrnutím provozu na budoucí II/240.

D.1.2.4 NÁVRH OPATŘENÍ

Kompenzační opatření ve smyslu ustanovení § 11 zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, není nutno pro předkládaný záměr přijímat.

Pro minimalizaci vlivů v období výstavby jsou v kap B.1.6 navržena opatření v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší pro Zónu Střední Čechy. Z hlediska snižování úrovně znečištění ovzduší se pozitivně projeví návrh vegetačních úprav na obchvatu.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.2 VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem. Záměr lze zařadit pod kód opatření AB2 - Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí.

Realizace záměru povede **k poklesu imisní zátěže v intravilánu obce Velké Přílepy** v souladu s poklesem dopravních intenzit.

Naopak **nárůst** koncentrací lze vlivem očekávat v okolí budoucího obchvatu a v okrajových částech obytné zástavby. Vzhledem k celkovým koncentracím jednotlivých znečišťujících látek se však ani u nejbližší obytné zástavby nejedná o závažný nárůst koncentrací. Vyjma benzo[a]pyrenu nebylo v žádné části výpočtového území vypočteno **překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru**. U benzo[a]pyrenu nelze v části území vyloučit výskyt nadlimitních koncentrací. Jak však vyplývá z výsledků modelových výpočtů, zejména v oblastech s obytnou zástavbou bude příspěvek záměru u této imisní charakteristiky jen málo významný a celkovou situaci podstatně neovlivní.

Vlivy výstavby budou dočasné, lokální, při dodržování ochranných opatření **bez významného negativního vlivu**. Pro minimalizaci vlivů v období výstavby jsou v kap. B.I.6 navržena opatření v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší pro Zónu Střední Čechy. Z hlediska snižování úrovně znečištění ovzduší se pozitivně projeví návrh vegetačních úprav na obchvatu.

Z hlediska vlivů na klima bude mít záměr pozitivní vliv a to díky zvýšení plynulosti dopravy, která přispívá k redukci hlavního skleníkového plynu CO₂.

V lokálním měřítku přinese záměr nárůst koncentrací znečišťujících látek do ovzduší ve svém okolí. V souhrnu při zajištění plnění opatření navržených v kap. B.I.6 a D.IV. budou tyto vlivy na přijatelné úrovni. Souhrnně lze vlivy záměru na rozptylovou situaci hodnotit jako pozitivní.

D.I.3. VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI A EVENT. DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY (NAPŘ. VIBRACE, ZÁŘENÍ, VZNIK RUŠIVÝCH VLIVŮ)

D.I.3.1 OBECNÉ VLIVY KOMUNIKACE

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku. Úroveň hladiny akustického tlaku emitovaná dopravním proudem na komunikaci je závislá zejména na rychlosti vozidla - zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku motor, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk emitovaný při styku pneumatika-vozovka a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk.

Mezi další faktory, které ovlivňují hluk z automobilové dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Díky technickému vývoji se na komunikacích pohybuje stále větší podíl automobilů s příznivějšími hlukovými charakteristikami. Problém zastoupení vozidel s různým rokem výroby - a tím i různými hodnotami jejich emisních parametrů - se v dopravním proudu kromě problematiky datové základny při výpočtech dopravního hluku vyskytuje rovněž v oblasti výpočtů emisních bilancí z dopravy, kdy skladba vozového parku je jedním z faktorů, které tento výpočet zásadně ovlivňují.

Výslednou ekvivalentní hladinu hlukové zátěže ovlivňují následující faktory:

- projíždějící motorová vozidla (intenzita a skladba vozového parku, jejich kategorie, technický stav a rychlost jízdy atd.),
- technické parametry komunikace (šířkové uspořádání, podélný sklon, vedení v násypu či zářezu, povrch komunikace),
- okolí komunikace (pohltivý nebo odrazivý terén, vzdálenost zástavby, vliv odrazů zvukových vln),
- technická opatření (protihlukové bariéry, valy apod.).

D.I.3.2 VLIVY ZÁMĚRU NA HLUKOVOU SITUACI

Pro předkládaný záměr obchvatu byla pro účely vyhodnocení akustické situace zpracována akustická studie (ATEM, 11/2022), která je přílohou B2 dokumentace EIA.

Posouzení akustické situace v zájmovém území je provedeno u stávající obytné zástavby a dále na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení.

Výsledky jsou zobrazeny na hlukových mapách plošně pomocí pásem hlukové zátěže; konkrétní akustické příspěvky u jednotlivých domů a na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení jsou vypočteny v referenčních bodech a prezentovány tabulkovou formou.

Akustické posouzení je provedeno v souladu pro následující stavby:

Nulová varianta (2030) – bez obchvatu, s přeložkou II/240, bez SOKP

Aktivní varianta (2030) – s obchvatem (úsek I+II), s přeložkou II/240, bez SOKP 518, 519, 520

Podkladem pro zpracování akustické studie je dopravní prognóza (AFRY, s.r.o., 10/2022) [5] vycházející z CSD 2020. Intenzity jsou prezentovány zvláště pro denní a noční dobu v dělení na všechna vozidla / lehká nákladní vozidla / ostatní nákladní vozidla.

Celkové denní intenzity pro nulovou variantu (bez obchvatu) ukazuje Obr. 3. Rozdíl intenzit způsobený vlivem zprovoznění záměru poté ukazuje Obr. 5.

OBDOBÍ PROVOZU

VÝPOČTOVÉ BODY

Vyhodnocení ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve výpočtových bodech bylo provedeno v **chráněném venkovním prostoru staveb**. Dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, se chráněným venkovním prostorem staveb rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů je poté prostorem významným z hlediska pronikání hluku prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak. Prostorem významným může být stejně tak boční fasáda domu s okenními prvky, která je méně hlukově zatížená než čelní fasáda domu, která tak nemá chráněný venkovní prostor stavby definován.

V akustické studii jsou vyhodnoceny akustické dopady u staveb, které by mohly být provozem navrhovaného záměru významněji zasaženy.

Výpočet v bodech byl proveden na hranici chráněného venkovního prostoru staveb (tj. 2 m od fasády hodnocených objektů) ve výšce posledního nadzemního podlaží. Seznam hodnocených bodů ukazuje Tab. 37, jejich umístění Obr. 22.

Dále byly hodnoceny **hranice ploch, které územní plány obcí rezervují pro bytovou výstavbu**.

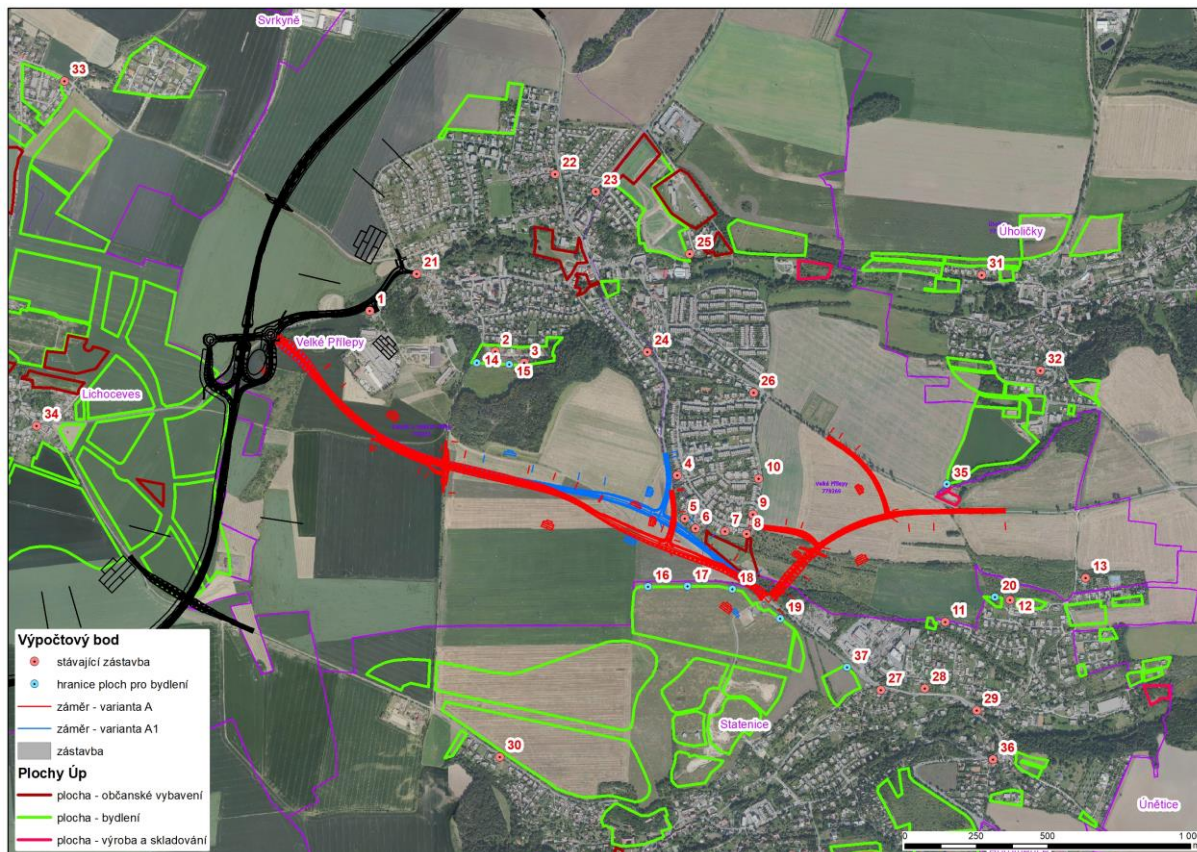
U těchto ploch není známa ani výška budoucích navrhovaných domů, ani jejich přesné umístění v rámci vymezené plochy, dle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí MZdr ze dne 18. 10. 2017 byla hodnocena výška 4 m nad terénem (výška při obecném hlukovém mapování). Na základě stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR (č.j. MZDR 32493/2016-1/OVZ) platí **priorita v území**. Pro plánovanou zástavbu v blízkosti navrhované trasy platí výklad dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví odstavec 2) *V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi*. Podrobný výklad je uveden v dokumentu ministerstva zdravotnictví, č.j. MZDR 32493/2016-1/OVZ .

Pokud je v územním plánu plocha určená k bydlení, ale v současnosti nikdo nepožádal o územní rozhodnutí, má komunikace prioritu v území a ochrana případné zástavby je na stavebníkovi žádajícím o umístění chráněného objektu. Stejný výklad platí také pro stávající zástavbu kolaudovanou po roce 2016 podél stávajících komunikací. V akustické studii je přesto na hranici ploch vyhodnoceno akustické zatížení z provozu navrhovaného záměru.

Tab. 37 Seznam výpočtových bodů

Číslo bodu	Počet NP	Charakter	Adresa
1	1	rodinný dům	Kladenská 213, Velké Přílepy
2	1	rodinný dům	V Líchách 1031, Velké Přílepy
3	2	rodinný dům	parc. č. 79/1, ku Kamýk u Velkých Přílep
4	2	rodinný dům	Dvořákova 473, Velké Přílepy
5	1	rodinný dům	Škroupova 491, Velké Přílepy
6	1	rodinný dům	Škroupova 495, Velké Přílepy
7	2	rodinný dům	Dvořákova 508, Velké Přílepy
8	2	rodinný dům	Dvořákova 515, Velké Přílepy
9	2	rodinný dům	Okružní 1027, Velké Přílepy
10	2	rodinný dům	Okružní 579, Velké Přílepy
11	2	rodinný dům	Za Roklí 539, Statenice
12	2	rodinný dům	Lomená 549, Statenice
13	2	rodinný dům	Weisova 741, Velké Přílepy
14	–	plocha UP pro bydlení	Velké Přílepy
15	–	plocha UP pro bydlení	Velké Přílepy
16	–	plocha UP pro bydlení	Statenice
17	–	plocha UP pro bydlení	Statenice
18	–	plocha UP pro bydlení	Statenice
19	–	plocha UP pro bydlení	Statenice
20	–	plocha UP pro bydlení	Statenice
21	1	rodinný dům	Kladenská 10, Velké Přílepy
22	1	rodinný dům	Májová 96, Velké Přílepy
23	2	rodinný dům	Pražská 113, Velké Přílepy
24	2	rodinný dům	Pražská 56, Velké Přílepy
25	2	rodinný dům	Slavičkova 1094, Velké Přílepy
26	3	rodinný dům	Dvořákova 309, Velké Přílepy
27	2	objekt k bydlení	Kralupská 73, Statenice
28	2	objekt k bydlení	Za Cihelnou 140, Statenice
29	1	rodinný dům	Kralupská 126, Statenice
30	1	rodinný dům	Ke Kulnám 284, Statenice
31	2	rodinný dům	Nade Dvorem 262, Úholičky
32	2	rodinný dům	Roztocká 122, Úholičky
33	2	objekt k bydlení	Noutonice 89, Lichoceves
34	2	rodinný dům	Lichoceves 19, Lichoceves
35	–	plocha UP pro bydlení	Úholičky
36	2	rodinný dům	Kralupská 150, Statenice
37	–	plocha UP pro bydlení	Statenice

Obr. 22 Rozmístění výpočtových bodů



NEJVYŠŠÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY VENKOVNÍHO HLUKU

Základní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem jsou stanoveny v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v § 30. Tento zákon mj. ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Pro zjednodušení je v textu zmiňována chráněná zástavba, tedy zástavba, která má dle zákona č. 258/2000 Sb., definovaný chráněný venkovní prostor stavby.

Vzhledem k účelu a větší srozumitelnosti studie je v textu používáno slovo hluk místo věcně

správného výrazu akustický tlak, rovněž se v textu automaticky rozumí, že hodnota hluku (akustického tlaku) je uvažována s váhovým filtrem A.

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny $L_{Aeq,T} = 50$ dB a některé z korekcí uvedených v tabulce 3 (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB.

Tab. 38 Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Způsob využití území	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 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 dráhách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Stanovení hygienického limitu pro hluk z provozu na komunikacích bylo provedeno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Ve shodě s §12 odst. 4 NV se SHZ zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů poskytnutých správcem, popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000. Zachování staré hlukové zátěže se posuzuje podle velikosti rozdílu emisních hlukových parametrů komunikace stanovených k 1. 1. 2001 a k datu posouzení.

U vybrané zástavby byla určena hlučnost v roce 2000, a to na základě dopravních podkladů [5] společnosti AFRY CZ s.r.o. Zadané intenzity dopravy byly pro denní a noční dobu stanoveny na základě metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2018 – verze 2020“.

Intenzity pro rok 2022 byly předány společností AFRY CZ s.r.o. a jsou součástí dopravní studie [5]. Porovnání hlučnosti mezi hodnocenými časovými horizonty pro silniční dopravu ukazuje Tab. 39. Jedná se o hluk dopadající na hranici chráněného venkovního prostoru hodnocených objektů, tj. bez odrazu od přilehlé fasády. Korekční hodnota pro vozový park mezi posuzovanými časovými horizonty byla započítána ve shodě se schválenou úpravou Manuálu 2018 – verze 2020 ve výši 1,5 dB. Vliv opotřebení povrchu vozovky mezi posuzovanými časovými horizonty nebyl uvažován.

Porovnání bylo provedeno pouze u objektů, které byly dokončeny před rokem 2000. U novějších objektů nelze korekci pro starou hlukovou zátěž využít.

Tab. 39 Hluková zátěž ze silniční dopravy v denní a noční době v letech 2000 a 2022 – dopadající hluk [dB]

Výpočtový bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		Rok 2000	Současný stav	Rozdíl	Rok 2000	Současný stav	Rozdíl
1	1	63,2	62,9	-0,3	55,6	55,3	-0,3
21	1	66,5	66,1	-0,4	58,3	58,0	-0,3
22	1	59,2	55,9	-3,3	50,9	47,5	-3,4
23	1	68,6	66,3	-2,3	60,9	58,7	-2,2
23	2	68,6	66,3	-2,3	60,9	58,7	-2,2
24	1	69,7	68,1	-1,6	62,1	60,4	-1,7
24	2	69,7	68,1	-1,6	62,2	60,4	-1,8
27	1	66,2	64,5	-1,7	58,6	56,8	-1,8
27	2	66,2	64,5	-1,7	58,6	56,8	-1,8
28	1	63,0	61,2	-1,8	55,5	53,6	-1,9
28	2	63,1	61,3	-1,8	55,5	53,6	-1,9
29	1	64,2	62,3	-1,9	56,6	54,7	-1,9
32	1	54,6	53,4	-1,2	45,8	44,8	-1,0
32	2	54,4	53,3	-1,1	45,7	44,7	-1,0
33	1	43,2	42,5	-0,7	33,6	33,3	-0,3
33	2	43,3	42,6	-0,7	33,7	33,4	-0,3
34	1	64,7	64,9	0,2	56,2	56,4	0,2
34	2	64,7	64,9	0,2	56,2	56,4	0,2
36	1	65,6	63,6	-2,0	59,2	57,4	-1,8
36	2	65,6	63,6	-2,0	59,1	57,4	-1,7

Starou hlukovou zátěž (SHZ) je možné v území uznat v případě, kdy se hladiny hluku před rokem 2001 pohybovaly v rozmezí 60 – 70 dB pro den nebo 50 – 60 dB pro noc podél komunikací I. a II. třídy a v rozmezí 55 – 70 dB pro den nebo 45 – 60 dB pro noc podél komunikací III. třídy a do současnosti nenarostl hluk v daném místě více než o 2 dB oproti úrovni před rokem 2001. SHZ se přiznává odděleně pro den a pro noc. Limitní hranicí je 70 dB v denní dobu a 60 dB v noční dobu, hygienické limity nemohou překročit tyto hodnoty. V okamžiku, kdy dojde k nárůstu o více než 2 dB oproti situaci před rokem 2001, SHZ není přiznána a musí být přijata adekvátní protihluková opatření tak, aby hygienický limit hluku nebyl překračován. Hygienický limit pro danou komunikaci je poté stanoven dle tabulky č. 2 části A přílohy č. 3 NV 272/2011 Sb. Obecné hygienické limity ukazuje Tab. 40.

Tab. 40 Limity hlukové zátěže pro zástavbu zrealizovanou po roce 2000

Legislativou vymezené prvky k ochraně	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB]	$L_{Aeq, 22-6}$ [dB]
Hygienický limit pro chráněný venkovní prostor staveb		
Hygienický limit pro hluk z provozu na silnicích I. třídy, II. třídy, dálnice	60	50
Hygienický limit pro hluk z provozu na silnicích III. třídy	55	45
Hygienický limit pro hluk z leteckého provozu	60	50

Navrhované hygienické limity ukazuje následující tabulka. Návrh nenahrazuje vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví. Posouzení je potřeba brát jako názor odborného pracoviště. Konečné stanovení limitů a závěrečná hodnocení jsou v kompetenci místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

Tab. 41 Limity hlukové zátěže pro hluk ze silniční dopravy pro stávající silnice [dB]

Výpočtový bod	Adresa, Obec	Dominantní zdroj hluku	$L_{Aeq,622}$ [dB]	$L_{Aeq,226}$ [dB]	Komentář
			– denní doba	– noční doba	
Navrhovaný hygienický limit hluku					
1	Kladenská 213, Velké Přílepy	III. třída	70	60	SHZ
2	V Líchách 1031, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
3	parc. č. 79/1, ku Kamýk u Velkých Přílep	III. třída	55	45	zhl
4	Dvořákova 473, Velké Přílepy	II. třída	60	50	zhl
5	Škroupova 491, Velké Přílepy	II. třída	60	50	zhl
6	Škroupova 495, Velké Přílepy	II. třída	60	50	zhl
7	Dvořákova 508, Velké Přílepy	II. třída	60	50	zhl
8	Dvořákova 515, Velké Přílepy	II. třída	60	50	zhl
9	Okružní 1027, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
10	Okružní 579, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
11	Za Roklí 539, Statenice	III. třída	55	45	zhl
12	Lomená 549, Statenice	III. třída	55	45	zhl
13	Weisova 741, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
21	Kladenská 10, Velké Přílepy	III. třída	70	60	SHZ
22	Májová 96, Velké Přílepy	III. třída	70	60	SHZ
23	Pražská 113, Velké Přílepy	III. třída	70	60	SHZ
24	Pražská 56, Velké Přílepy	III. třída	70	60	SHZ
25	Slavičkova 1094, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
26	Dvořákova 309, Velké Přílepy	III. třída	55	45	zhl
27	Kralupská 73, Statenice	II. třída	70	60	SHZ
28	Za Cihelnou 140, Statenice	II. třída	70	60	SHZ
29	Kralupská 126, Statenice	II. třída	70	60	SHZ
30	Ke Kulnám 284, Statenice	III. třída	55	45	zhl
31	Nade Dvorem 262, Úholičky	III. třída	55	45	zhl
32	Roztocká 122, Úholičky	III. třída	55	45	zhl
33	Noutonice 89, Lichoceves	III. třída	55	45	zhl
34	Lichoceves 19, Lichoceves	III. třída	70	60	SHZ
36	Kralupská 150, Statenice	II. třída	70	60	SHZ

zhl – základní hygienický limit, SHZ – stará hluková zátěž

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti byl stanoven podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. podle plánovaného časového vymezení stavebních prací. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti L_{Aeq} se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ o hodnotě 50 dB přičte další korekce v závislosti na délce provozní doby staveniště. Pro uvažovanou pracovní dobu mezi intervalem od 7 do 21 hodin platí korekce +15 dB.

STÁVAJÍCÍ HLUČNOST V ÚZEMÍ

Stávající hlučnost v území byla určena na základě intenzit dopravy [5]. Hlučnost pro stávající stav ukazuje Tab. 42. Hygienický limit je v území lokálně překročen v noční dobu.

Tab. 42 Hluková zátěž ze silniční dopravy v roce 2022 – dopadající hluk [dB]

Výpočtový bod	Výška [NP]	$L_{Aeq,6-22}$ [dB] – denní doba	Hyg. limit	$L_{Aeq,6-22}$ [dB] – noční doba	Hyg. limit
1	1	62,9	70	55,3	60
2	1	32,0	55	26,0	45
3	1	30,5	55	24,9	45
3	2	32,5	55	26,2	45
4	1	52,0	60	44,3	50
4	2	54,2	60	46,5	50

Výpočtový bod	Výška [NP]	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba	Hyg. limit	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – noční doba	Hyg. limit
5	1	52,8	60	45,1	50
6	1	55,3	60	47,7	50
7	1	47,4	60	39,8	50
7	2	52,6	60	44,9	50
8	1	43,6	60	36,0	50
8	2	46,8	60	39,1	50
9	1	41,1	55	33,5	45
9	2	42,5	55	34,8	45
10	1	39,1	55	31,4	45
10	2	40,4	55	32,6	45
11	1	36,8	55	29,4	45
11	2	38,5	55	31,0	45
12	1	39,2	55	31,4	45
12	2	40,0	55	32,3	45
13	1	43,5	55	35,6	45
13	2	44,3	55	36,4	45
21	1	66,1	70	58,0	60
22	1	55,9	70	47,5	60
23	1	66,3	70	58,7	60
23	2	66,3	70	58,7	60
24	1	68,1	70	60,4	60
24	2	68,1	70	60,4	60
25	1	53,5	55	45,0	45
25	2	53,5	55	45,0	45
26	1	54,8	55	46,3	45
26	3	54,7	55	46,2	45
27	1	64,5	70	56,8	60
27	2	64,5	70	56,8	60
28	1	61,2	70	53,6	60
28	2	61,3	70	53,6	60
29	1	62,3	70	54,7	60
30	1	52,9	55	44,9	45
31	1	52,2	55	43,6	45
31	2	54,9	55	46,3	45
32	1	53,4	55	44,8	45
32	2	53,3	55	44,7	45
33	1	42,5	55	33,3	45
33	2	42,6	55	33,4	45
34	1	64,9	70	56,4	60
34	2	64,9	70	56,4	60
36	1	63,6	70	57,4	60
36	2	63,6	70	57,4	60

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

MĚŘENÍ HLUKU V LOKALITĚ

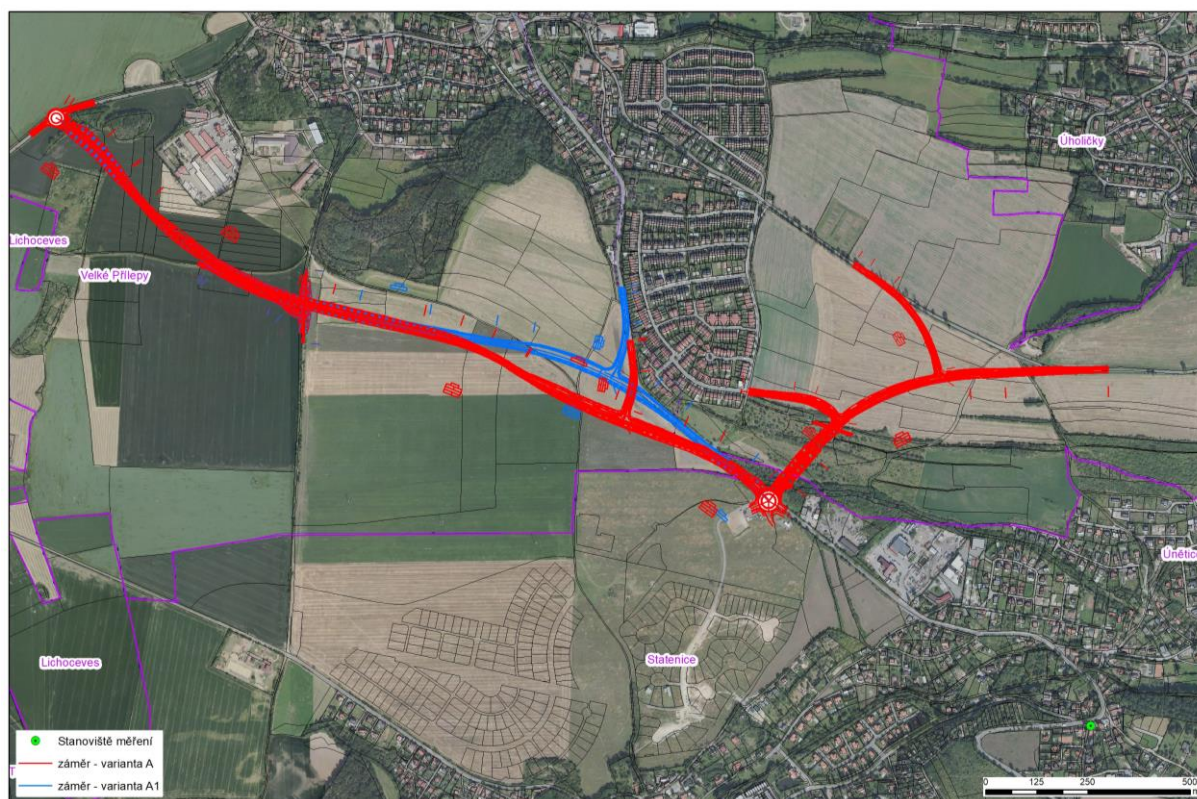
Pro ověření skutečné hladiny hluku v území provedla autorizovaná akustická laboratoř ATEM v roce 2022 v obci Statenice autorizované měření hluku z dopravy v denní a noční dobu. Umístění stanoviště ukazuje Obr. 23. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zaznamenané na stanovišti a vypočtené hodnoty z modelu při zadání dopravních intenzit zjištěných při prováděném měření hluku ukazuje Tab. 43.

Tab. 43 Porovnání měřených a vypočtených hodnot [dB]

Stanoviště měření	Naměřená hodnota	Modelová hodnota	Rozdíl
Náměr 8 ⁰⁰ – 9 ³⁰ hod	66,8 ± 2 dB	66,8	0,0
Náměr 15 ⁰⁰ – 16 ³⁰ hod	65,6 ± 2 dB	66,3	0,7
Náměr 23 ¹⁰ – 0 ⁴⁰ hod	53,1 ± 2 dB	54,3	1,2
Náměr 4 ⁰⁰ – 5 ⁰⁰ hod	61,7 ± 2 dB	60,9	-0,8

Rozdíly mezi hodnotami měření a modelování spadají do intervalu přesnosti měření. Lze konstatovat, že výsledky modelované v programu Hluk+ korelují se skutečnou akustickou zátěží v hodnocené lokalitě a model Hluk+ je možné použít pro odhad akustické zátěže v daném území.

Obr. 23 Stanoviště měření hluku



NÁVRH PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ

Pro zajištění hygienických limitů hluku byla v blízkosti trasy navržena technická protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (v dalším stupni projektové dokumentace mohou být dle finanční náročnosti nahrazeny zemními valy). Podél trasy byly navrženy pohltivé protihlukové stěny dle TP 104 v kategorii A3, pro které platí $DL_{\alpha} = 8 - 11$ dB. Důvodem pro umístění pohltivých

stěn je minimalizace odrazu hluku do okolí navrhované komunikace. Vzduchová neprůzvučnost stěn bude v kategorii min. B2 ($DL_R > 15$ dB). Výčet protihlukových stěn shrnují Tab. 44 a Tab. 45, umístění je patrné na Obr. 24 a Obr. 25. V trase A1 bylo dále navrženo na dílčím úseku snížení maximální dovolené rychlosti na $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Tab. 44 Rozsah protihlukových opatření podél navrhovaného obchvatu v základní trase A

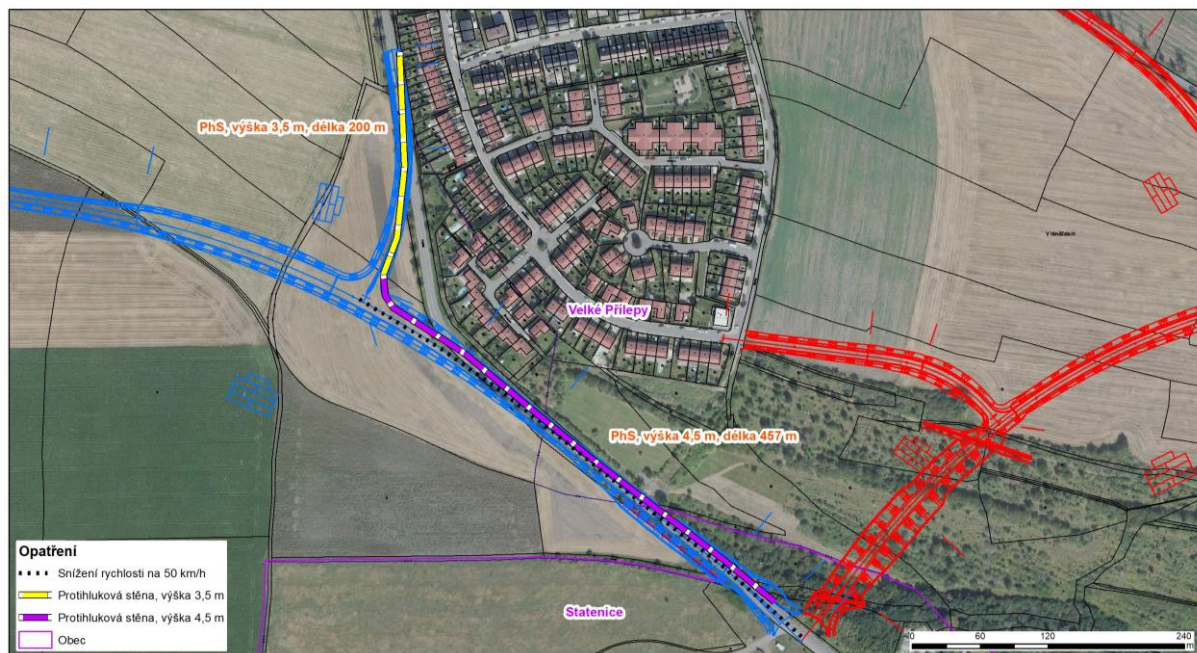
Typ ochrany	Výška	Celková délka	Počet	Umístění, parametry zadání
Protihluková stěna	4,0 m	302 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá
Protihluková stěna	3,5 m	224 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá

Obr. 24 Návrh protihlukových stěn podél obchvatu v trase A



Tab. 45 Rozsah protihlukových opatření podél navrhovaného obchvatu v trase A1

Typ ochrany	Výška	Celková délka	Počet	Umístění, parametry zadání
Protihluková stěna	3,5 m	200 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá
Protihluková stěna	4,5 m	457 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá

Obr. 25 Návrh protihlukových opatření podél obchvatu v trase A1

V modelových výpočtech bylo zvoleno podél trasy navrhovaného záměru technické opatření ve formě protihlukových stěn. Konkrétní návrh opatření (stěna nebo val) bude předmětem posouzení v dalším stupni projektové dokumentace. V trase A1 bylo dále navrženo organizační opatření ve formě snížení rychlosti na dílčím úseku komunikace.

AKUSTICKÉ PŘÍSPĚVKY PROVOZU ZÁMĚRU

Akustické příspěvky u chráněné zástavby v trase A

V modelovém hodnocení jsou stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ z provozu na navrhované silnici pro porovnání s hygienickými limity hluku. Akustické příspěvky z provozu na navrhované komunikaci byly vyčísleny v bodech u stávající chráněné zástavby. Bez opatření byly akustické příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu v trase A vypočteny v denní dobu do 58,4 dB. V noční dobu lze zaznamenat hodnoty bez opatření do 50,6 dB.

Pro zajištění hygienických limitů byla navržena protihluková opatření ve formě realizace protihlukových stěn (alternativně zemních valů). Opatření byla navržena tak, aby byl hygienický limit po zprovoznění záměru splněn. Současně byla opatření navržena v takovém rozsahu, aby byl splněn hygienický limit pro celkový hluk ze silniční dopravy v území, případně aby nedocházelo k dalšímu navyšování nadlimitní hlukové zátěže v území.

Soupis opatření je uveden v textu níže.

Po realizaci protihlukových opatření budou nejvyšší akustické příspěvky u stávající chráněné zástavby určené k bydlení dosahovat v trase A v denní dobu nejvýše 52,3 dB. V noční dobu byly vypočteny hodnoty včetně opatření do 44,4 dB.

Z vyhodnocení vyplývá, že hygienické limity v trase A u stávajících objektů pro bydlení ve výši 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu budou zajištěny. Shrnutí akustických příspěvků v hodnocených bodech ukazuje Tab. 46.

Tab. 46 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A – dopadající hluk

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		Bez opatření	S opatřením	Hygienický limit	Bez opatření	S opatřením	Hygienický limit
1	1	38,4	38,4	55	31,0	31,0	45
2	1	37,7	37,7	55	30,3	30,3	45
3	1	36,9	36,9	55	29,4	29,4	45
3	2	39,1	39,1	55	31,5	31,5	45
4	1	46,8	46,0	55	38,9	38,2	45
4	2	50,4	49,9	55	42,5	42,1	45
5	1	54,5	50,5	55	46,7	42,6	45
6	1	58,4	52,3	55	50,6	44,4	45
7	1	55,5	48,8	55	47,7	41,0	45
7	2	57,9	50,5	55	50,1	42,7	45
8	1	51,3	50,6	55	43,5	42,7	45
8	2	53,8	51,7	55	46,0	43,8	45
9	1	46,1	45,1	55	38,2	37,2	45
9	2	48,0	46,7	55	40,1	38,8	45
10	1	42,2	42,1	55	34,3	34,2	45
10	2	43,1	42,9	55	35,2	35,0	45
11	1	42,0	41,5	55	34,3	33,8	45
11	2	42,9	42,3	55	35,2	34,6	45
12	1	41,2	40,7	55	33,5	33,1	45
12	2	41,5	40,9	55	33,8	33,3	45
13	1	38,6	38,6	55	31,1	31,1	45
13	2	39,3	39,3	55	31,9	31,9	45
21	1	28,9	28,9	55	23,8	23,8	45
22	1	19,4	19,4	55	19,4	19,4	45
23	1	18,6	18,6	55	18,6	18,6	45
23	2	18,6	18,6	55	18,6	18,6	45
24	1	29,6	29,5	55	22,4	22,3	45
24	2	30,6	30,5	55	23,3	23,2	45
25	1	22,6	22,6	55	15,8	15,9	45
25	2	23,1	23,1	55	16,2	16,2	45
26	1	31,4	31,4	55	23,8	23,8	45
26	3	34,6	34,5	55	26,8	26,7	45
27	1	41,0	41,1	55	33,4	33,4	45
27	2	41,8	41,8	55	34,2	34,2	45
28	1	27,4	27,4	55	22,8	22,8	45
28	2	29,4	29,4	55	23,9	23,8	45
29	1	23,7	23,7	55	21,6	21,6	45
30	1	33,5	33,7	55	25,7	25,8	45
31	1	25,3	25,3	55	20,4	20,4	45
31	2	25,6	25,6	55	20,5	20,5	45
32	1	23,0	23,0	55	20,5	20,5	45
32	2	24,0	24,0	55	20,9	20,9	45
33	1	14,5	14,5	55	14,5	14,5	45
33	2	14,5	14,5	55	14,5	14,5	45
34	1	21,6	21,6	55	20,6	20,6	45
34	2	22,3	22,3	55	20,7	20,7	45

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>	<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>
36	1	32,3	32,3	55	25,7	25,7	45
36	2	34,2	34,2	55	27,2	27,2	45

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

Akustické příspěvky u chráněné zástavby v trase A1

V modelovém hodnocení jsou stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ z provozu na navrhované silnici pro porovnání s hygienickými limity hluku. Akustické příspěvky z provozu na navrhované komunikaci byly vyčísleny v bodech u stávající chráněné zástavby. Bez opatření byly akustické příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu v trase A1 vypočteny v denní dobu do 61,3 dB. V noční dobu lze zaznamenat hodnoty bez opatření do 53,4 dB.

Pro zajištění hygienických limitů byla navržena protihluková opatření ve formě realizace protihlukových stěn (alternativně zemních valů) a snížení maximální dovolené rychlosti na dílčím úseku trasy. Opatření byla navržena tak, aby byl hygienický limit po zprovoznění záměru splněn. Současně byla opatření navržena v takovém rozsahu, aby byl splněn hygienický limit pro celkový hluk ze silniční dopravy v území, případně aby nedocházelo k dalšímu navyšování nadlimitní hlukové zátěže v území.

Soupis opatření je uveden v textu níže.

Po realizaci protihlukových opatření budou nejvyšší akustické příspěvky u stávající chráněné zástavby určené k bydlení dosahovat v trase A1 v denní dobu nejvýše 52,7 dB. V noční dobu byly vypočteny hodnoty včetně opatření do 44,6 dB.

Z vyhodnocení vyplývá, že hygienické limity v trase A1 u stávajících objektů pro bydlení ve výši 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu budou zajištěny. Shrnutí akustických příspěvků v hodnocených bodech ukazuje Tab. 44.

Tab. 47 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A1 – dopadající hluk

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>	<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>
1	1	38,3	38,3	55	30,9	30,9	45
2	1	37,6	37,6	55	30,2	30,1	45
3	1	37,0	36,9	55	29,4	29,4	45
3	2	39,1	39,1	55	31,5	31,4	45
4	1	51,0	48,0	55	43,0	40,0	45
4	2	54,7	51,3	55	46,7	43,4	45
5	1	55,4	51,0	55	47,6	43,0	45
6	1	61,3	52,7	55	53,4	44,6	45
7	1	53,3	45,4	55	45,5	37,3	45
7	2	58,5	47,7	55	50,6	39,7	45
8	1	51,3	49,8	55	43,4	41,8	45
8	2	53,7	50,6	55	45,8	42,7	45
9	1	46,1	44,3	55	38,3	36,3	45
9	2	48,0	46,0	55	40,1	38,0	45
10	1	42,3	41,8	55	34,4	33,9	45

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>	<i>Bez opatření</i>	<i>S opatřením</i>	<i>Hygienický limit</i>
10	2	43,2	42,7	55	35,3	34,7	45
11	1	42,0	41,1	55	34,3	33,4	45
11	2	42,9	41,8	55	35,2	34,1	45
12	1	41,1	40,5	55	33,5	32,8	45
12	2	41,5	40,7	55	33,8	33,1	45
13	1	38,5	38,5	55	31,1	31,1	45
13	2	39,3	39,3	55	31,9	31,9	45
21	1	29,0	29,0	55	23,8	23,8	45
22	1	19,4	19,4	55	19,4	19,4	45
23	1	18,7	18,7	55	18,6	18,6	45
23	2	18,7	18,7	55	18,6	18,6	45
24	1	30,7	30,0	55	23,4	22,7	45
24	2	31,8	31,0	55	24,4	23,6	45
25	1	25,4	24,9	55	18,1	17,8	45
25	2	25,8	25,4	55	18,5	18,1	45
26	1	31,7	31,3	55	24,0	23,6	45
26	3	35,0	34,5	55	27,2	26,7	45
27	1	41,5	39,2	55	33,8	31,5	45
27	2	42,1	40,0	55	34,5	32,2	45
28	1	26,7	25,6	55	22,4	22,0	45
28	2	28,5	27,2	55	23,3	22,6	45
29	1	23,7	23,4	55	21,6	21,5	45
30	1	31,0	31,0	55	23,2	23,2	45
31	1	25,3	25,3	55	20,4	20,4	45
31	2	25,6	25,6	55	20,5	20,5	45
32	1	23,0	23,0	55	20,5	20,5	45
32	2	24,0	24,0	55	20,9	20,9	45
33	1	14,5	14,5	55	14,5	14,5	45
33	2	14,5	14,5	55	14,5	14,5	45
34	1	21,5	21,5	55	20,5	20,5	45
34	2	22,3	22,3	55	20,7	20,7	45
36	1	32,3	32,2	55	25,7	25,6	45
36	2	34,2	34,1	55	27,2	27,1	45

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

Akustické příspěvky u ploch vymezených pro bydlení v trase A

V modelovém hodnocení jsou stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ z provozu na navrhované silnici u ploch, které jsou územními plány vymezeny pro bydlení. Akustické příspěvky v trase A byly vyčísleny při realizaci opatření do 64,4 dB v denní a do 56,5 dB v noční dobu.

V prostoru obce Velké Přílepy byly vypočteny na hranici ploch k bydlení nejvyšší akustické příspěvky z provozu záměru do 42,1 dB v denní a 34,4 dB v noční dobu. V obci Úholičky nepřekročí akustické příspěvky na hranici ploch k bydlení 48,6 dB v denní a 41,8 dB v noční dobu.

Pouze v obci **Statenice** lze zaznamenat lokálně nadlimitní akustické příspěvky, a to do 64,4 dB v denní a 56,5 dB v noční dobu. Nová komunikace zde má **prioritu v území**, protihluková

opatření pro zajištění hranice 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu proto nebyla navrhována. Modelovým výpočtem byla vymezena **limitní izofona pro noční dobu**, která je z hlediska dodržování hygienických limitů určující. Limitní izofona představuje akustické příspěvky ze všech posuzovaných komunikací v území. Obr. 26 ukazuje hranici, za kterou může být nízkopodlažní zástavba realizována při zajištění hygienických limitů 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu.

Podél navazující komunikace v obci Statenice, stávající silnici II/240, byla současně vynesena izofona ve výši 50 dB pro noční dobu, která platí pro hluk z provozu na komunikacích II. třídy.

Shrnutí akustických příspěvků ukazuje Tab. 48.

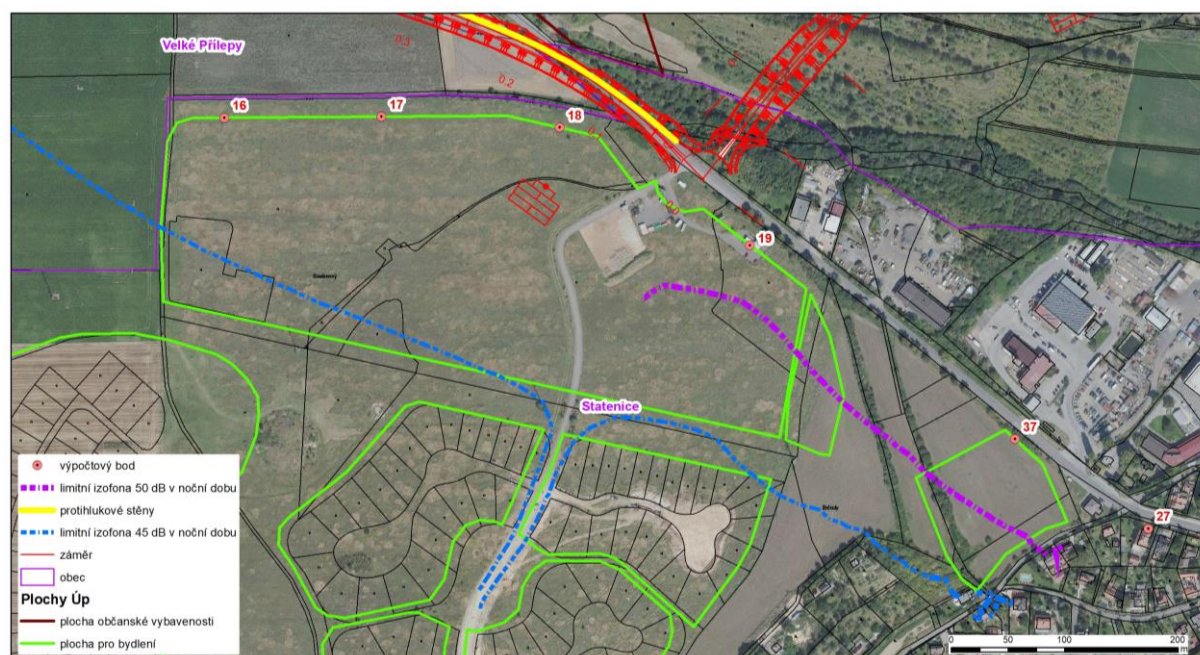
Tab. 48 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A – dopadající hluk

Bod	Výška [m]	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba včetně opatření	$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba včetně opatření
Velké Přílepy			
14	4	42,1	34,4
15	4	40,8	33,1
Statenice			
16	4	56,7	48,8
17	4	59,9	52,1
18	4	64,4	56,5
19	4	57,9	50,0
20	4	41,9	34,2
37*)	4	42,4	34,6
Úholičky			
35	4	49,6	41,8

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty nad hranicí 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu

*) Akustická příspěvek pouze z provozu záměru, nikoliv z provozu na stávající silnici II/240

Obr. 26 Limitní izofona pro noční dobu v trase A ve Statenicích



Akustické příspěvky u ploch vymezených pro bydlení v trase A1

V modelovém hodnocení jsou stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ z provozu na navrhované silnici u ploch, které jsou územními plány vymezeny pro bydlení. Akustické příspěvky v trase A1 byly vyčísleny do 61,0 dB v denní a do 52,9 dB v noční dobu.

V prostoru obce Velké Přílepy byly vypočteny na hranici ploch k bydlení nejvyšší akustické příspěvky z provozu záměru do 41,6 dB v denní a 34,0 dB v noční dobu. V obci Úholičky nepřekročí akustické příspěvky na hranici ploch k bydlení 49,6 dB v denní a 41,7 dB v noční dobu.

Pouze v obci **Statenice** lze zaznamenat lokálně nadlimitní akustické příspěvky, a to do 61,0 dB v denní a 52,9 dB v noční dobu. Nová komunikace zde má **prioritu v území**, protihluková opatření pro zajištění hranice 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu proto nebyla navrhována. Modelovým výpočtem byla vymezena **limitní izofona pro noční dobu**, která je z hlediska dodržování hygienických limitů určující. Limitní izofona představuje akustické příspěvky ze všech posuzovaných komunikací v území. Obr. 27 ukazuje hranici, za kterou může být nízkopodlažní zástavba realizována při zajištění hygienických limitů 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu.

Podél navazující komunikace v obci Statenice, stávající silnici II/240, byla současně vynesena izofona ve výši 50 dB pro noční dobu, která platí pro hluk z provozu na komunikacích II. třídy.

Shrnutí akustických příspěvků ukazuje Tab. 49.

Tab. 49 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru v trase A1 – dopadající hluk

Bod	Výška [m]	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba včetně opatření	$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba včetně opatření
Velké Přílepy			
14	4	41,6	34,0
15	4	40,7	33,0
Statenice			
16	4	52,6	44,6
17	4	55,1	47,0
18	4	61,0	52,9
19	4	55,9	47,9
20	4	41,7	34,0
37*)	4	41,3	33,5
Úholičky			
35	4	49,6	41,7

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty nad hranicí 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu

*) Akustická příspěvek pouze z provozu záměru, nikoliv z provozu na stávající silnici II/240

Obr. 27 Limitní izofona pro noční dobu v trase A1 ve Staticích

CELKOVÉ AKUSTICKÉ ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ

V modelovém hodnocení jsou dále posuzovány změny ekvivalentních hladin akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ v bodech z provozu na silniční síti před a po realizaci záměru. Posouzení pro dílčí oblasti následuje níže.

Obec Velké Přílepy

V prostoru obce Velké Přílepy dojde ke změně akustického zatížení z provozu na komunikacích. Nárůst hlukové zátěže lze zaznamenat u zástavby podél navrhovaného obchvatu, lokálně podél ulice Podmoráňská. Naopak významný pokles je patrný podél stávající silnice II/240, podél Kladenské, Roztocké a dalších komunikací.

Nejvyšší pokles byl vypočten do 10,9 dB v denní a do 12,0 dB v noční dobu, u zástavby podél Roztocké ulice, shodně pro trasu A a A1. Snížení lze očekávat také podél Kladenské, Pražské a dalších komunikací na území města.

Navýšení hlukové zátěže lze shodně pro obě hodnocené trasy zaznamenat podél ulice V Líchách nebo podél ulice Podmoráňská.

Podél ulice V Líchách ve sféře vlivu navrhovaného obchvatu lze očekávat nárůst hlučnosti do 4,5 dB v denní a do 3,9 dB v noční dobu, hygienický limit zde nebude překročen.

Minimální nárůst lze očekávat podél ulice Podmoráňská, kde nepřekročí 0,4 dB v denní i noční dobu.⁶ Avšak zde se jedná o zástavbu, u které je v noční dobu hygienický limit lokálně překročen již ve výchozím stavu. Vlivem zprovoznění záměru by zde došlo k dalšímu nárůstu hlukové zátěže, a to do 0,4 dB v denní i noční dobu.

⁶ Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů dle § 20 nelze změnu hlukového ukazatele do 0,9 dB považovat za hodnotitelnou.

Navýšení zde není způsobeno vlastními akustickými příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu, ale souvisejícím nárůstem dopravy v ulici **Podmoráňská**. V tomto místě je nutné na sledovaném profilu **zajistit měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě nárůstu hlukové zátěže nad povolenou mez pomocí opatření snížit hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň.**

Rozdíly mezi trasou A a A1 lze zaznamenat u zástavby podél Dvořákovy ulice, která je ovlivněna vzdáleností od navrhované trasy a rozsahem protihlukových opatření. V trase A lze očekávat nejvyšší nárůst do 7,5 dB v denní a do 7,3 dB v noční dobu, v trase A1 poté do 6,8 dB v denní a do 6,6 dB v noční dobu. I když je trasa A1 blíže obytné zástavbě jsou nejvyšší nárůsty hlukové zátěže oproti výchozímu stavu nižší než v trase A, to je dáno rozsahem navrhovaných opatření (v trase A1 jsou navrženy vyšší a delší protihlukové stěny v kombinaci se sníženou nejvyšší dovolenou rychlostí). Hygienické limity zde nebudou vlivem zprovoznění záměru překročeny. Detailní vyhodnocení pro řešené trasy A a A1 ukazují Tab. 50 a Tab. 51.

Tab. 50 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy včetně opatření v trase A, Velké Přílepy – dopadající hluk [dB]

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba			
		var 0	var A	diff	hyg. limit	var 0	var A	diff	hyg. limit
1	1	58,5	57,7	-0,8	60,0	50,6	49,7	-0,9	50
2	1	36,9	40,1	3,2	55,0	29,6	32,4	2,8	45
3	1	34,5	38,6	4,1	55,0	27,7	30,9	3,2	45
3	2	36,1	40,6	4,5	55,0	29,0	32,9	3,9	45
4	1	51,8	50,1	-1,7	60,0	44,0	42,1	-1,9	50
4	2	54,0	52,8	-1,2	60,0	46,2	44,9	-1,3	50
5	1	52,6	51,1	-1,5	60,0	44,9	43,2	-1,7	50
6	1	55,2	52,7	-2,5	60,0	47,4	44,9	-2,5	50
7	1	47,2	49,0	1,8	60,0	39,6	41,2	1,6	50
7	2	52,4	51,0	-1,4	60,0	44,7	43,2	-1,5	50
8	1	43,7	51,2	7,5	60,0	36,0	43,3	7,3	50
8	2	46,7	52,3	5,6	60,0	39,0	44,4	5,4	50
9	1	41,6	47,3	5,7	55,0	34,0	39,6	5,6	45
9	2	42,9	48,5	5,6	55,0	35,2	40,8	5,6	45
10	1	40,2	43,4	3,2	55,0	32,4	35,5	3,1	45
10	2	41,5	44,2	2,7	55,0	33,5	36,3	2,8	45
21	1	66,2	62,8	-3,4	70,0	57,7	54,3	-3,4	60
22	1	56,5	54,7	-1,8	70,0	48,2	46,1	-2,1	60
23	1	65,5	61,1	-4,4	70,0	57,9	53,6	-4,3	60
23	2	65,5	61,1	-4,4	70,0	57,9	53,6	-4,3	60
24	1	67,9	64,8	-3,1	70,0	60,2	57,0	-3,2	60
24	2	67,9	64,8	-3,1	70,0	60,2	57,1	-3,1	60
25 ^{*)}	1	53,4	53,8	0,4	55,0	44,9	45,3	0,4	45
25 ^{*)}	2	53,5	53,8	0,3	55,0	45,0	45,3	0,3	45
26	1	56,3	45,4	-10,9	55,0	47,9	35,9	-12,0	45
26	3	56,2	45,7	-10,5	55,0	47,8	36,3	-11,5	45

diff - rozdílové hodnoty hodnocené aktivní a nulové varianty

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

^{*)} bod k dalšímu sledování

Tab. 51 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy včetně opatření v trase A1, Velké Přílepy – dopadající hluk [dB]

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba			
		var 0	var A1	diff	hyg. limit	var 0	var A1	diff	hyg. limit
1	1	58,5	57,7	-0,8	60,0	50,6	49,7	-0,9	50
2	1	36,9	40,0	3,1	55,0	29,6	32,3	2,7	45
3	1	34,5	38,6	4,1	55,0	27,7	30,9	3,2	45
3	2	36,1	40,6	4,5	55,0	29,0	32,8	3,8	45
4	1	51,8	48,4	-3,4	60,0	44,0	40,5	-3,5	50
4	2	54,0	51,6	-2,4	60,0	46,2	43,7	-2,5	50
5	1	52,6	51,0	-1,6	60,0	44,9	43,0	-1,9	50
6	1	55,2	53,0	-2,2	60,0	47,4	45,0	-2,4	50
7	1	47,2	45,8	-1,4	60,0	39,6	37,8	-1,8	50
7	2	52,4	48,6	-3,8	60,0	44,7	40,6	-4,1	50
8	1	43,7	50,5	6,8	60,0	36,0	42,6	6,6	50
8	2	46,7	51,4	4,7	60,0	39,0	43,5	4,5	50
9	1	41,6	46,9	5,3	55,0	34,0	39,1	5,1	45
9	2	42,9	48,0	5,1	55,0	35,2	40,3	5,1	45
10	1	40,2	43,2	3,0	55,0	32,4	35,3	2,9	45
10	2	41,5	44,0	2,5	55,0	33,5	36,1	2,6	45
21	1	66,2	62,8	-3,4	70,0	57,7	54,3	-3,4	60
22	1	56,5	54,7	-1,8	70,0	48,2	46,1	-2,1	60
23	1	65,5	61,1	-4,4	70,0	57,9	53,6	-4,3	60
23	2	65,5	61,1	-4,4	70,0	57,9	53,6	-4,3	60
24	1	67,9	64,8	-3,1	70,0	60,2	57,0	-3,2	60
24	2	67,9	64,8	-3,1	70,0	60,2	57,1	-3,1	60
25 ^{*)}	1	53,4	53,8	0,4	55,0	44,9	45,3	0,4	45
25 ^{*)}	2	53,5	53,8	0,3	55,0	45,0	45,3	0,3	45
26	1	56,3	45,4	-10,9	55,0	47,9	35,9	-12,0	45
26	3	56,2	45,7	-10,5	55,0	47,8	36,3	-11,5	45

diff - rozdílové hodnoty hodnocené aktivní a nulové varianty

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

^{*)} bod k dalšímu sledování

Obec Statenice

V prostoru obce Statenice dojde ke změně akustického zatížení z provozu na komunikacích. Nárůst hlukové zátěže v obou hodnocených trasách A a A1 lze zaznamenat podél stávající trasy II/240 (ulice Kralupská) nejvýše do 0,8 dB v denní a 0,7 dB v noční dobu⁷. Vzhledem k významné dopravní zátěži v roce 2000 a stanovenému hygienickému limitu zde bude před i po zprovoznění záměru u zástavby hygienický limit splněn.

Vyšší nárůst byl vypočten při severním okraji obce, kde se projeví nárůst dopravní zátěže z provozu na druhém úseku obchvatu a navazující komunikaci. Nárůst v trase A bude dosahovat až 5,0 dB v denní a 4,8 dB v noční dobu. Ve v trase A1 lze poté očekávat nárůst hlukové zátěže do 4,7 dB v denní a do 4,4 dB v noční dobu. Základní hygienické limity zde budou před i po realizaci záměru splněny.

⁷ Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů dle § 20 nelze změnu hlukového ukazatele do 0,9 dB považovat za hodnotitelnou.

Snížení hlukové zátěže bylo vypočteno u zástavby podél ulice Ke Kulnám, kde dojde ke snížení dopravního zatížení. Hlučnost zde poklesne o 3,4 dB v denní a o 3,6 dB v noční dobu pro obě posuzované trasy A a A1.

Detailní vyhodnocení pro řešené trasy A a A1 ukazují Tab. 52 a Tab. 53.

Tab. 52 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A, Statenice – dopadající hluk [dB]

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba				
		stavy	var 0	var A	diff	hyg. limit	var 0	var A	diff	hyg. limit
11	1		37,6	42,6	5,0	55,0	30,0	34,8	4,8	45
11	2		39,1	43,6	4,5	55,0	31,5	35,7	4,2	45
12	1		40,5	43,1	2,6	55,0	32,6	35,2	2,6	45
12	2		41,4	43,6	2,2	55,0	33,5	35,7	2,2	45
13	1		45,1	46,7	1,6	55,0	37,1	38,9	1,8	45
13	2		45,9	47,5	1,6	55,0	37,9	39,6	1,7	45
27	1		64,3	65,1	0,8	70,0	56,6	57,3	0,7	60
27	2		64,3	65,1	0,8	70,0	56,6	57,3	0,7	60
28	1		61,0	61,7	0,7	70,0	53,3	54,0	0,7	60
28	2		61,1	61,8	0,7	70,0	53,4	54,0	0,6	60
29	1		62,2	62,8	0,6	70,0	54,4	55,1	0,7	60
30	1		55,2	51,8	-3,4	55,0	46,9	43,3	-3,6	45
36	1		63,0	63,4	0,4	70,0	56,9	57,3	0,4	60
36	2		63,0	63,4	0,4	70,0	56,8	57,3	0,5	60

diff - rozdílové hodnoty hodnocené aktivní a nulové varianty

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

Tab. 53 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A1, Statenice - dopadající hluk [dB]

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba				
		stavy	var 0	var A1	diff	hyg. limit	var 0	var A1	diff	hyg. limit
11	1		37,6	42,3	4,7	55,0	30,0	34,4	4,4	45
11	2		39,1	43,2	4,1	55,0	31,5	35,3	3,8	45
12	1		40,5	43,0	2,5	55,0	32,6	35,1	2,5	45
12	2		41,4	43,5	2,1	55,0	33,5	35,6	2,1	45
13	1		45,1	46,7	1,6	55,0	37,1	38,9	1,8	45
13	2		45,9	47,5	1,6	55,0	37,9	39,6	1,7	45
27	1		64,3	65,1	0,8	70,0	56,6	57,3	0,7	60
27	2		64,3	65,1	0,8	70,0	56,6	57,3	0,7	60
28	1		61,0	61,7	0,7	70,0	53,3	54,0	0,7	60
28	2		61,1	61,8	0,7	70,0	53,4	54,0	0,6	60
29	1		62,2	62,8	0,6	70,0	54,4	55,1	0,7	60
30	1		55,2	51,8	-3,4	55,0	46,9	43,3	-3,6	45
36	1		63,0	63,4	0,4	70,0	56,9	57,3	0,4	60
36	2		63,0	63,4	0,4	70,0	56,8	57,3	0,5	60

diff - rozdílové hodnoty hodnocené aktivní a nulové varianty

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

Obce Úholičky, Noutonice, Lichoceves

Ve větší vzdálenosti od záměru budou dopady na chráněnou zástavbu pro obě hodnocené trasy A a A1 identické.

V obci Úholičky se akustická situace nezmění podél ulice Roztocká ve směru k silnici III/2421. Nárůst hlučnosti poté nastane podél Roztocké ve směru na Velké Přílepy. Jedná se o objekty, u kterých je v noční dobu hygienický limit lokálně překročen již ve výchozím stavu. Vlivem

zprovoznění záměru by zde došlo k dalšímu nárůstu hlukové zátěže, a to do 0,6 dB v denní a do 0,7 dB v noční dobu.

Navýšení zde není způsobeno vlastními akustickými příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu, ale souvisejícím nárůstem dopravy v ulici Roztocká. V tomto místě je nutné na sledovaném profilu zajistit měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě nárůstu hlukové zátěže nad povolenou mez pomocí opatření snížit hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň.

V sídle Noutonice lze podél komunikace, kde dojde k nárůstu dopravní zátěže, očekávat nárůst hluku do 0,7 dB v denní a do 1,1 dB v noční dobu. Základní hygienické limity zde budou před i po realizaci záměru splněny.

Nárůst byl dále vypočten v obci Lichoceves, a to do 1,3 dB v denní i noční dobu. Vlivem realizace záměru zde nedojde u hodnocené zástavby k překročení hygienických limitů.

Detailní vyhodnocení ukazuje Tab. 54.

Tab. 54 Celkové hlukové zatížení ze silniční dopravy v trase A i trase A1, Noutonice, Lichoceves, Úholičky – dopadající hluk [dB]

Bod	NP	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba			
		stavy	var 0	var A = var A1	diff	hyg. limit	var 0	var A = var A1	diff
31	1	52,1	52,7	0,6	55,0	43,5	44,2	0,7	45
31	2 ^{*)}	54,8	55,4	0,6	55,0	46,3	46,9	0,6	45
32	1	54,3	54,3	0,0	55,0	45,7	45,7	0,0	45
32	2	54,1	54,1	0,0	55,0	45,5	45,5	0,0	45
33	1	45,0	45,7	0,7	55,0	37,0	38,1	1,1	45
33	2	45,1	45,8	0,7	55,0	37,1	38,2	1,1	45
34	1	58,2	59,5	1,3	70,0	50,7	52,0	1,3	60
34	2	58,3	59,5	1,2	70,0	50,8	52,0	1,2	60

diff - rozdílové hodnoty hodnocené aktivní a nulové varianty

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty s překročeným hygienickým limitem

^{*)} bod k dalšímu sledování

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Lze očekávat ovlivnění akustické situace v důsledku (i) samotné stavební činnosti a (ii) navýšení nákladní dopravy pro přepravu materiálů. Nutnost objízdnych tras se v rámci hodnoceného záměru nepředpokládá.

Hluk ze stavební činnosti

Pro hluk ze stavební činnosti je rozhodující počet stavebních strojů s vysokým akustickým výkonem, které při práci na staveništi tvoří rozhodující složku hlukové zátěže pro okolní prostředí. Mezi stroje s vysokým akustickým výkonem patří zejména těžká stavební technika, např. nakladače, rypadla, dozery. Přesné určení počtů strojů a jejich nasazení v průběhu pracovního dne bude provedeno v další fázi projektové dokumentace po detailním rozpracování plánu organizace výstavby.

Vzhledem k tomu, že se chráněná zástavba nenachází v bezprostřední blízkosti navrhovaného záměru, lze předpokládat, že bude hygienický limit 65 dB v průběhu stavebních prací splněn při

použití dostatečných technických a organizačních opatření pro redukci šíření hluku do okolí staveniště. Po upřesnění plánu organizace výstavby, nasazení strojních sestav a akustických parametrů stavební techniky bude v dalších stupních projektové dokumentace splnění hygienických limitů doloženo výpočtem, tj. vypracováním akustické studie. Na základě výsledků budou v případě potřeby navržena taková protihluková opatření, která zajistí, aby byli obyvatelé před nadměrným hlukem při výstavbě chráněni, a to v rozsahu dle požadavků Hygienické služby. Pro omezení vlivů hluku ze stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí navrhovaného záměru je možné doporučit následující opatření:

- Obyvatelé budou v předstihu seznámeni s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby. Na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby (zejména porušování kázně, provádění hlučných operací o víkendech, svátcích, brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodlení.
- Stabilní stavební mechanismy se zvýšenou hlučností budou umístěny do krytých přístřešků (elektrocentrála, kompresor, cirkulárka).
- Hlučné stavební práce v blízkosti chráněné zástavby budou probíhat v pracovní dny v době od 7:00 do 18:00 hodin a mimo dny pracovního klidu.
- V dalších stupních přípravy projektu bude upřesněno vedení staveništní dopravy a seznam strojní techniky tak, aby vliv na hlukovou situaci obytných budov v okolí výstavby byl detailně posouzen a dopady minimalizovány.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, bude maximálně omezen chod hlučných strojů zařízení naprázdno.
- Veškeré stavební práce budou prováděny tak, aby nebyly zbytečně generovány nadměrné hladiny hluku. Všichni pracovníci budou v tomto smyslu podrobně proškoleni. O školení bude pořízen zápis.

Hluk z dopravy na objízdných a přepravních trasách

Hluk bude vznikat na dopravních trasách při přepravě stavebních materiálů. V současném stupni projektové přípravy není k dispozici dokumentace Zásad organizace výstavby a tak akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti je třeba provést v rámci další projektové přípravy.

Celkově lze konstatovat, že v období výstavby dojde k **dočasnému zhoršení** akustické situace území, při zajištění ochranných opatření pro dodržení hygienických limitů hluku vliv **akceptovatelný**. Výstavba záměru může probíhat v souběhu s výstavbou přeložky II/240 (D7-D8) - kumulativní vlivy viz kap. D.I.3.3.

D.I.3.3 KUMULATIVNĚ PŮSOBÍCÍ ZDROJE HLUKU V ÚZEMÍ

V prostoru vlastního záměru a v jeho nejbližším okolí je dominantním zdrojem hluku provoz na silniční síti. Obchvat je podmiňující stavbou plánované **přeložky II/240** [4]. Nelze vyloučit, že realizace hodnoceného záměru bude probíhat v souběhu s výstavbou přeložky. Tento stav bude generovat kumulaci zdrojů hlukového zatížení - ať již se jedná o rozsáhlé zemní práce, pojezdy a pohyb mechanizace na staveništi nebo pojezdy obslužné staveništní dopravy. Lze předpokládat, že **kumulací** vlivů z výstavby obou staveb dojde na **časově omezené období k navýšení hlukové zátěže** v prostoru staveb a v jejich blízkém okolí. Aby tyto vlivy byly eliminovány na přijatelnou úroveň, je nutno zajistit přijetí a **koordinaci** obecně platných **opatření**

na obou stavbách (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší hlučností, pro staveništní dopravu využívat manipulační pruhy obou staveb a jejich vlastní prostor apod.)

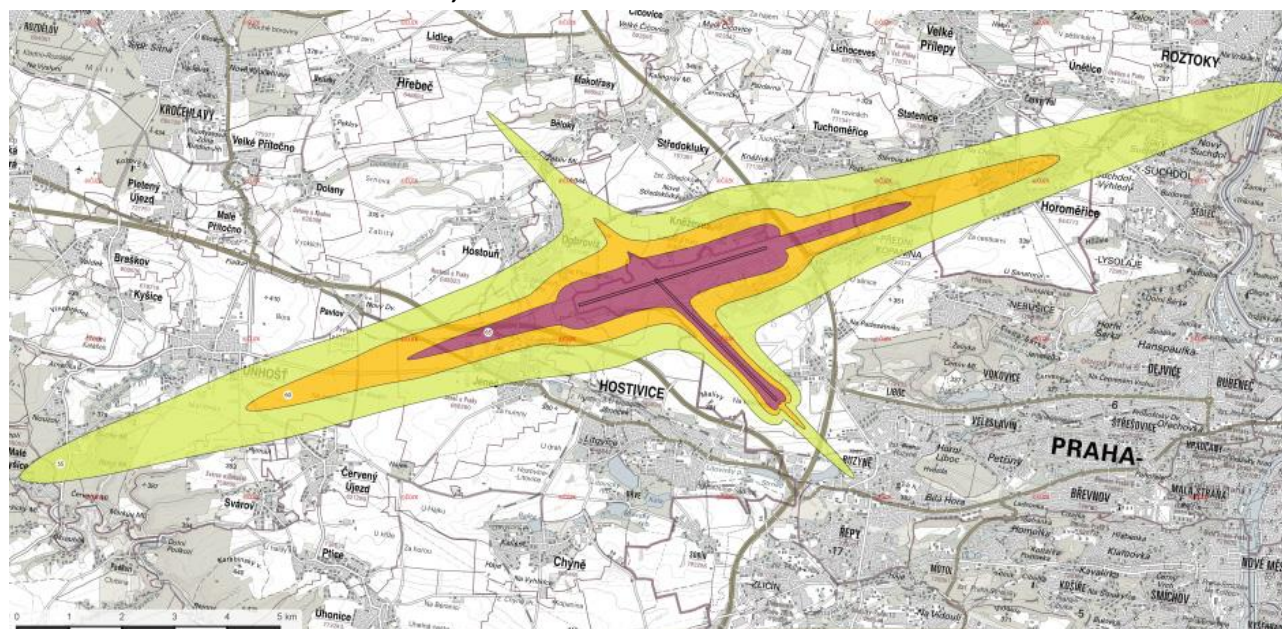
S ohledem na vzdálenost okolní zástavby **nebudou** tyto vlivy při přijetí navržených opatření ani v kumulaci obou staveb představovat **vlivy významně negativní**. Konkrétní návrh opatření k zajištění přijatelnosti vlivu na akustickou situaci pro hluk ze stavební činnosti bude definován na základě hlukové studie pro období výstavby, zpracované v navazující PD. Tato studie bude zahrnovat vyhodnocení kumulativních vlivů obou staveb a navrhne koordinaci příslušných opatření.

Pro období provozu jsou vlivy záměru na akustickou situaci území vyhodnoceny se zahrnutím provozu přeložky II/240.

V širším okolí prochází železnice trať č. 121 (Středokluky – Podlešín), která akustickou situaci v prostoru navrhované trasy neovlivňuje. V širším okolí lze zaznamenat minimální vliv při západní hranici posuzovaného území, který však není z hlediska akustických dopadů na hodnocenou zástavbu určující a celkovou hlukovou zátěž v hodnocených bodech neovlivní.

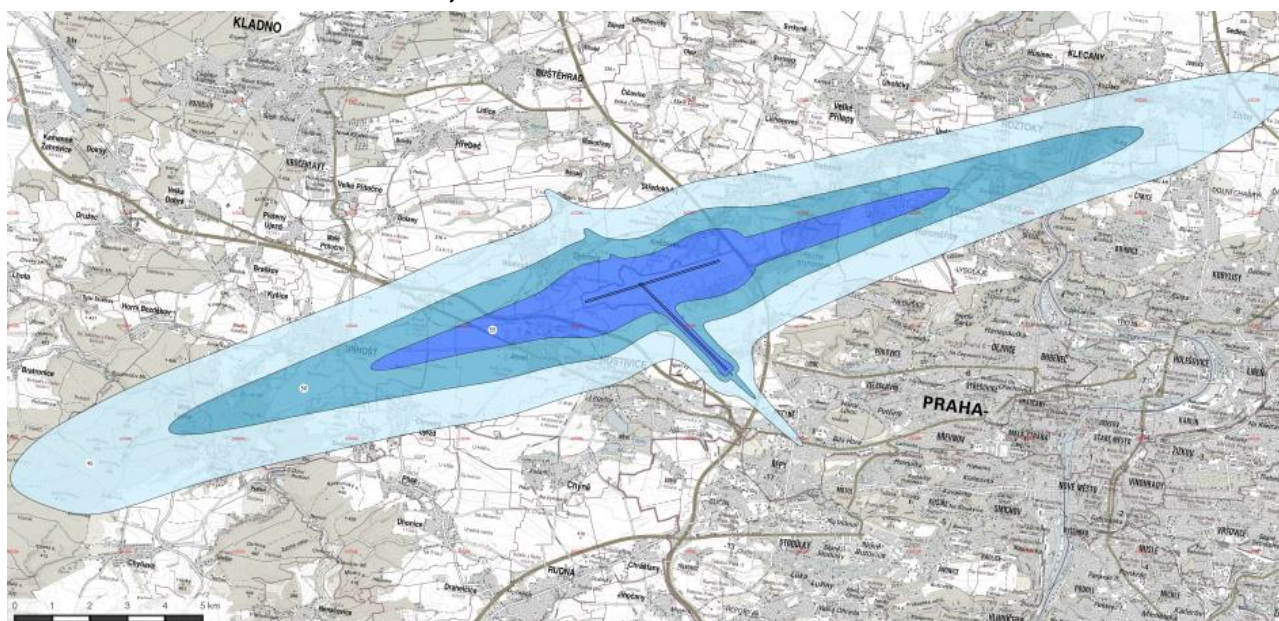
Stejně tak hluk z letecké dopravy není v oblasti určující. Letecká doprava se jako zdroj hluku projevuje zejména v okolí mezinárodního letiště Václava Havla Praha, které provozuje společnost Letiště Praha, a. s.. Hlukové mapy letecké dopravy z provozu na Letišti Václava Havla Praha v denní a noční dobu pro rok 2018 uvádějí **Obr. 28** a **Obr. 29**. Hlukové mapy z leteckého provozu slouží jako ucelená informace o dotčeném území. Pro hodnocení, zda došlo, nebo nedošlo k překročení hygienického limitu, slouží výsledky z akreditovaného měření.

Obr. 28 Izofony z leteckého provozu v denní době (06:00–22:00 hodin) vztažené k charakteristickému letovému dni; 2018



Izofony jsou odstupňované po 5 dB [55; 60; 65 dB]

Obr. 29 Izofony z leteckého provozu pro noční dobu (22:00–06:00 hodin) vztažené k charakteristickému letovému dni; 2018



Izofony jsou odstupňované po 5 dB [45; 50; 55 dB]

Z obrázků výše je patrné, že hlukem z letecké dopravy není zástavba v oblasti záměru zásadně ovlivněna, akustické příspěvky z leteckého provozu zde klesají pod 50 dB v denní a pod 40 dB v noční dobu. Hygienický limit pro hluk z leteckého provozu stanovený ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu je v území s jistotou splněn. Ovlivnění hlukové zátěže v bodech podél významněji dopravně zatížených komunikací bude minimální. V místech s vyšším hlukovým zatížením ze silniční dopravy (nad 65 dB v denní a 55 dB v noční dobu) se letecká doprava neprojeví.

Porovnání variant je provedeno v části E Dokumentace EIA.

D.1.3.4 DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

A. VIBRACE

Vibrace jsou významným faktorem vlivu silničních komunikací na obyvatele a hmotný majetek pouze v případech, kdy výstavba anebo provoz probíhá v intravilánech obcí. Negativní vlivy vibrací se projevují u řady objektů podél stávající silnice II/240 (nulová varianta). Postiženy jsou především domy a jejich obyvatelé, které dělí od silnice pouze chodník. Pravidelné vibrace při průjezdu těžkých nákladních automobilů mají zřetelné negativní zdravotní důsledky.

Vhledem k tomu, že navržený obchvat je veden mimo intravilány obcí, bude vliv vibrací nevýznamný. Výjimku může tvořit pouze provoz těžké techniky po provizorních příjezdových cestách. Trasy na přepravu materiálů budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace v rámci Zásad organizace výstavby.

B. RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ ZÁŘENÍ

Realizace záměru nezmění radiační situaci v okolí trasy.

C. SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Provoz na silničních komunikacích je zdrojem světelného znečištění ze dvou zdrojů:

- a) osvětlení komunikace, nebo dílčích objektů - s trvalým nočním osvětlením komunikace se nepočítá.
- b) světelné reflektory automobilů - vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je průvodním jevem každé silniční komunikace. Významný je pouze tehdy, pokud osvětlení zasahuje určitou citlivou část území. Tou může být obytná zástavba nebo přírodní rezervace s citlivými druhy (např. někteří ptáci). Posuzovaná obchvatová komunikace je vedena mimo obce, přírodní citlivé lokality se v okolí trasy nevyskytují. Navíc navržená doprovodná vegetace komunikace bude do určité míry světelné znečištění pohlcovat.

Žádné významné vlivy biologických a dalších fyzikálních faktorů nejsou známy.

NÁVRH OPATŘENÍ

Opatření pro minimalizaci hlukové zátěže jsou uvedena v kap. D.IV a graficky znázorněna v příloze A.4.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.3 VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI A EVENT. DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

V akustické studii (ATEM, s.r.o., 2022) je vyhodnocen vliv provozu záměru u stávající obytné zástavby a na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení.

Hlavním zdrojem hluku v území je provoz na stávající silnici II/240, plánované přeložce II/240 a doprava na místních komunikacích. Jedná se o místní komunikace, které procházejí sídly v blízkosti navrhovaného obchvatu.

Ve výhledu při zprovoznění navrhovaného záměru je v dotčeném území podél obchvatu vyhodnocen vliv provozu záměru u stávající obytné zástavby. Hluk z provozu na plánovaném obchvatu v trase A (resp. A1) bude plnit stanovené hygienické limity 55 dB v denní dobu a 45 dB v noční dobu ve všech hodnocených výpočtových bodech, a to za podmínky realizace navrhovaných protihlukových opatření (PHS, snížení rychlosti). Konkrétní návrh opatření bude předmětem posouzení v dalším stupni projektové dokumentace.

Současně lze po realizaci záměru očekávat změny hlukové zátěže u zástavby podél stávajících komunikací, kde dojde ke změně dopravního zatížení (Velké Přílepy, Statenice, Úholičky, Noutonice, Lichoceves). Nikde, kde je překročena hranice hygienického limitu, nedojde k dalšímu navýšování hlukové zátěže a zároveň nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienických limitů.

Pouze u spojení mezi Velkými Přílepy a Úholičkami by podél místní komunikace (Podmoráňská a navazující Roztocká) došlo po zprovoznění záměru k navýšení již nadlimitní hlukové zátěže v noční době. Navýšení zde není způsobeno vlastními akustickými příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu, ale souvisejícím nárůstem dopravy na daných ulicích. V tomto místě je nutné na sledovaném profilu zajistit měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě

nárůstu hlukové zátěže nad povolenou mez pomocí opatření snížit hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň.

Před realizací záměru a po realizaci záměru ve zkušebním provozu stavby bude provedeno autorizované měření hluku, na základě kterého bude prokázáno, že je hygienický limit u zástavby dodržen, případně že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot.

Z hlediska problematiky vibrací, světelného znečištění, zápachu či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako přijatelné.

D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Vlivy na povrchové a podzemní vody můžeme obecně rozdělit do dvou hlavních skupin:

- 1) **změna hydrologických poměrů** – silniční komunikace může ovlivnit hydrologický režim řadou způsobů: krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek, hydrotechnickými zásahy do toků (přeložkami), změnou rozlohy záplavových území, zásahy do melioračních řadů, tvorbou podmáčených míst, změnou proudění podpovrchových vod v důsledku změny reliéfových poměrů vybudováním zemního tělesa silnice.
- 2) **vlivy na jakost vod** – změna především chemických charakteristik povrchových, případně podzemních vod jednak v důsledku provozu a zimní údržby vozovek, jednak při případných haváriích.

V další části jsou tyto vlivy popsány samostatně pro povrchové vody a podzemní vody.

D.I.4.1 VLIVY NA POVRCHOVÉ VODY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Odpadní vody

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. Množství odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Odpadní splašková voda ze zařízení stavenišť bude jímána do provizorních jímek a pravidelně vyvážena.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění odbornou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Vznik technologických odpadních vod lze očekávat v souvislosti s procesem čištění nákladních automobilů vyjíždějících ze stavenišť. Mytí aut bude možné provádět pouze v prostoru zařízení stavenišť, a to buď pomocí mobilních myček umístěných před vjezdem na veřejné komunikace,

nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, která bude pravidelně vyvážena a s vodou bude dále nakládáno v souladu s platnou legislativou. Definitivní způsob očisty před výjezdem na komunikace bude řešen zhotovitelem stavby.

Dešťové vody

Při výstavbě je nutno zamezit splachům zeminy do okolí. Proto je nutné uvažovat o opatřeních pro případ přívalových dešťů. Ve Studii odvodnění, která je přílohou B5 Dokumentace EIA, je doporučeno vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze stavenišť. Zanesení vodních toků těmito splachy negativně ovlivňuje vodní faunu a flóru. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně bez opevnění. Užité velikost nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tento objekt bude součástí odvodnění staveniště a bude jej řešit dodavatel stavebních prací. Srážkové vody odtékající ze staveniště musí splňovat limity ukazatelů znečištění dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. [58].

V průběhu výstavby představuje provoz stavební mechanizace, nákladních automobilů, nakládání a zacházení s látkami nebezpečnými vodám v blízkosti vodních toků zvýšené ohrožení pro povrchové a následně i podzemní vody. Z tohoto důvodu je nutné pro stavbu zpracovat plán opatření pro případ havárie (tzv. Havarijní plán). Plán musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. [60] Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto plánu. Havarijní plán bude obsahovat návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.

OBDOBÍ PROVOZU

V této části jsou popsány potenciální vlivy záměru na hydrologické charakteristiky v území na jakost povrchových vod, je vyhodnoceno dotčení vodních toků.

Trasa obchvatu nekříží žádný vodní tok. Výpočet množství srážkové vody dopadající na povrch vozovky podle dílčích povodí je uveden v kap. B.III.3.

A. VLIVY NA HYDROLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

• PŘEDPOKLADY VSAKOVACÍCH POMĚRŮ NA LOKALITĚ

Pro zhodnocení vsakovacích poměrů na posuzované lokalitě byla zpracována hydrogeologická rešerše [6] z jejíž závěrů vyplývá, že horninové prostředí v trase obchvatu je pro zasakování nepříznivé - podrobněji viz.kap.C.II.3.

Podložní skalní horniny svrchního proterozoika zvětrávají do jílových hornin, které zatěsňují pro vodu prostupné pukliny v přípovrchové zóně rozvolnění těchto hornin. Také kvartérní pokryv, který je tvořen na převážné části území spraší a sprašovou hlínou, je pro vodu téměř neprostupný. Nelze počítat s možností soustředěného vsakování zachycené vody v celém objemu. Je možná pouze částečná infiltrace meteorických vod s převodem nadbytečného objemu do povrchových vodotečí.

- **Vlivy na hydrologické charakteristiky (ovlivnění průtokových poměrů recipientů)**

Klíčovým vstupním podkladem pro hodnocení vlivu dešťových vod z komunikace na vodní toky je navržený způsob odvodnění.

ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE

V rámci počáteční přípravy záměru (technická studie) bylo odvodnění komunikace navrženo pouze koncepčně. Pro účely Oznámení byla zpracována Studie odvodnění, která byla pro potřeby Dokumentace EIA aktualizována (příloha B5). K ochraně povrchových vod byly navrženy bezpečnostní prvky v podobě **kalových jímek s nornou stěnou (KJ)**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek a **retenční nádrže (RN)** jako opatření pro snížení průtoků (viz Tab. 55, podrobněji příloha B5 Studie odvodnění). Umístění kalových jímek a retenčních nádrží je patrné z grafické přílohy A4 - Opatření.

Z důvodu nepříznivých podmínek pro zasakování byly navrženy retenční nádrže s řízeným odtokem do nejbližších vodotečí (Únětický a Podmoráňský potok). Přehled opatření navrhovaných k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody jsou sumarizovány v Tab. 55.

Umístění DÚN a RN je patrné z grafické přílohy A4 – Opatření.

Tab. 55 Opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody

Km	Opatření	Recipient	Objem RN	Poznámka
Úsek 1 obchvatu				
0,100	KJ1 + RN1	Únětický potok	410 m³	Odtok do stávajícího silničního příkopu silnice II/240. Konečným recipientem odvodnění je Únětický potok. RN s řízeným odtokem 32 l/s (A), 33 l/s (A1) a objemem 410 m³ .
1,975	RN s DÚN v prostoru větve MÚK (součást stavby plánované přeložky II/240).	Podmoráňský potok.	180 m³	Odtok do retenční nádrže navržené v prostoru větve MÚK (součást stavby plánované přeložky II/240). <i>Poznámka: v případě, že bude obchvat realizován dříve než přeložka II/240, bude odtok do provizorní kalové jámy KJ2 a retenční nádrže RN2 řízeným odtokem 15 l/s a objemem 180 m³.</i> Konečným recipientem odvodnění je Podmoráňský potok.
Úsek 2 obchvatu				
0,060	DÚN3 + RN3	Únětický potok	220 m³	Odtok do stávající strže nad obcí Statenice. Konečným recipientem odvodnění je Únětický potok. RN s řízeným odtokem 18 l/s a objemem 220 m³ .
0,640	OD04 + RN4	Únětický potok	40 m³	Úsek je plně odvodněn silničními příkopy, které jsou dle potřeby propojeny propustky. Úsek odtéká převážně proti směru staničení a v nejnižším místě v km 0,640 jsou příkopy vyústěny v rámci zařízení OD 04 do retenční nádrže RN 4; zde se jedná o jediný úsek, který nemá přirozený odtok. V případě nemožnosti jakéhokoli zasakování bude nutno pravostranný příkop komunikace prohloubit tak, aby jej bylo možno propojit gravitačně s předcházejícím úsekem s odtokem do stávající strže nad obcí Statenice. Konečným recipientem odvodnění by byl v takovém

Km	Opatření	Recipient	Objem RN	Poznámka
				případě Únětický potok. RN s řízeným odtokem 3 l/s a objemem 40 m³ .
	OD05 + RN4	Únětický potok	20 m³	retenční nádrž RN 5 s odtokem do stávajícího silničního příkopu silnice III/2421. Konečným recipientem odvodnění je Únětický potok. RN s řízeným odtokem 1 l/s a objemem 20 m³ .
	OD 06	Podmoráňský potok.	-	Jedná se o úsek od km 0,072 (rozvodí příkopů) do km 0,326 (konec trasy) nové komunikace propojující východní část obchvatu Velkých Přílep s ul. Roztockou (III/2421) v obci. Úsek je plně odvodněn silničními příkopy, které jsou dle potřeby propojeny propustky. Úsek odtéká ve směru staničení a v nejnižším místě v km 0,326 jsou příkopy vyústěny do stávajících příkopů původní Roztocké ulice. Odvodňovací zařízení OD 06 je v tomto případě řešeno bez retence. Konečným recipientem odvodnění je Podmoráňský potok. Uvedené řešení je přijato s pohledem na změnu silničního řešení, jejímž důsledkem je kratší odvodňovaná délka komunikace oproti původnímu stavu. Z tohoto důvodu lze též předpokládat nulový vliv na cílový vodní tok. Povodí PVII, resp. úsek odvodnění Ú10, odtéká ve shodě se současným stavem bez retence do stávajícího silničního příkopu, u něhož může docházet ke vsakování či odtoku dále směrem k recipientu. Celkový návrhový odtok ze zpevněných ploch i svahů silničního tělesa má velikost 22 l/s.

Způsob odvodnění obchvatu je navržen v aktualizované Studii odvodnění (příloha B5), souhrnně viz Tab. 55. Z této tabulky vyplývá, že recipienty dešťových vod z komunikace jsou **Únětický a Podmoráňský potok**.

Míra vlivu příspěvku z nově zpevněných ploch

Nově zpevněné plochy komunikací činí přibližně **3,2 ha**. S ohledem na celkovou plochu dotčeného povodí Únětického potoka (18,5 km²) a Podmoráňského potoka (10,1 km²) se jedná o velmi nízkou hodnotu.

→ Nově zpevněné plochy obchvatu představují přibližně 0,13 % plochy povodí Únětického potoka a cca 0,08 % plochy povodí Podmoráňského potoka.

Jedná se tedy o zcela **zanedbatelnou část plochy dotčeného povodí bez podstatného dopadu změny charakteru povrchu**.

Rámcová bilance srážkových vod

Dle rámcové bilance srážkových vod, uvedené v kap. B.III.2, je patrné, že očekávaný nárůst ročního odtoku srážkové vody z nově zpevněných ploch činí přibližně 25 tis. m³/rok. Recipienty

dešťových vod z komunikace budou **Únětický a Podmoráňský potok**. Pro ochranu hydrologického režimu méně vodných toků jsou zásadní nárazové, **kulminační průtoky**. Ty budou účinně snižovány návrhem **retenční nádrží** s řízeným odtokem.

Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, který prochází krajinou s významným zastoupením zemědělské půdy, dojde k nárůstu zpevněných ploch s vlivem na zrychlený odtok vody. Jedná se však o nízké hodnoty, které se s ohledem na navržené retenční nádrže s řízeným odtokem na výši průtokových poměrů vodotečí výrazně neprojeví.

- **Vlivy na jakost povrchových vod**

Systém odvodnění záměru zahrnuje bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod. Před vyústěním odvodnění silničních příkopů do retenčních nádrží na nich budou dle potřeby navrženy bezpečnostní prvky - objekty havarijního zabezpečení pro ochranu povrchových vod. Jedná se o **kalové jímky (KJ) s nornou stěnou**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek.

Při hodnocení vlivu na kvalitu povrchových vod je třeba rozlišovat mezi vlivem běžného provozu a havárií.

Při havarijním stavu na silnici (dopravní nehody) a úniku nebezpečných látek do okolního prostředí musí být provedena likvidace havarijních následků přímo v místě havárie. Je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Sanace musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Pro eliminaci následků z havarijního znečištění nebezpečnými látkami před vyústěním odvodnění silničních příkopů do retenčních nádrží na nich budou dle potřeby navrženy bezpečnostní prvky - **kalové jímky (KJ) s nornou stěnou**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek.

Za běžného provozu komunikace je zdrojem kontaminace povrchových vod, které jsou v kontaktu s trasou, odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody obsahují široké spektrum látek, které souvisejí s provozem a údržbou silnice. Z praktického hlediska, ve vazbě na možná ochranná opatření, je třeba se zaměřit tři skupiny kontaminantů: (i) nerozpuštěné látky, (ii) ropné látky, (iii) chloridy.

(i) Nerozpuštěné látky

Jedná se o prach ze silnice, saze z výfukových plynů, otěry pneumatik, produkty koroze částí automobilů a stavebních konstrukcí apod.; může dojít i při přivalových deštích k odnosu zeminy (erozi) z okolních zemědělských pozemků. Mohou na ně být sorbovány i organické látky ze spalování pohonných hmot (polycyklické aromatické uhlovodíky).

Podstatná je zde ale skutečnost, že tyto látky mohou být před vstupem do vodních ekosystémů z velké části odstraněny sedimentací v **retenčních nádržích**, které jsou v rámci odvodnění záměru navrženy - viz. Tab. 55.

(ii) Ropné látky

jedná se o úkapy pohonných hmot (benzín, nafta) a olejů při provozu vozidel, v současné době se jejich množství ve vodách stanovuje jako obsah uhlovodíků C₁₀-C₄₀, v minulosti byl stanovován

jako obsah nepolárních extrahovatelných látek (NEL), literatura uvádí zjištěné koncentrace NEL ve vodách z komunikací nejčastěji 0,1 – 0,4 mg/l. Ropné látky mohou být ve vodách zachycovány pomocí norných stěn a sorpčních filtrů, nařízení vlády č. 401/2015 Sb. uvádí limit pro povrchové vody v ukazateli C₁₀-C₄₀ 0,1 mg/l.

Odvodnění přeložky zahrnuje návrh **kalových jímek (KJ) s nornou stěnou**, jež jsou schopny zachytit běžné úkapy ropných látek - viz. Tab. 55.

(iii) Chloridy

Provoz silniční komunikace je také spojen s nutností použití chemických posypů NaCl a CaCl₂ při její zimní údržbě. **Solení vozovek** se provádí od 1.11. do 31.3.

Průmyslový chlorid sodný je používán při zimní údržbě vozovky k zamezení náledí. Jeho aplikace má pro sjízdnost silnic a bezpečnost provozu zásadní význam a přes četné experimenty nebylo dosud nalezeno jiné činidlo, které by na technicky a ekonomicky přijatelné úrovni bylo schopno plnit tuto rozmrazovací funkci. Chlorid sodný je rozpustná sůl, a protože neexistuje reálný technologický proces, který by byl schopen tyto vody čistit od chloridů za přijatelné ekonomické náklady, dostává se tato rozpuštěná sůl do vodoteče. Jedná se o přirozený aniont přítomný ve všech povrchových i podzemních vodách, proto rizikem pro vodní toky není jeho samotná přítomnost, ale překročení únosné koncentrace.

V případě chloridů (chemické posypy NaCl a CaCl₂), které jsou používány k solení vozovek v zimním období (dále je uvažováno s obdobím od 1.11. do 31.3. v souladu s plány údržby silnic) je nutno uvažovat se dvěma efekty. Po posolení vozovek dochází k relativně rychlému roztátí sněhu a jeho odtoku:

- Při malém množství srážek dochází k infiltraci do horninového prostředí a k další pomalé migraci chloridové kontaminace podzemními vodami k drenážním bázím, resp. podzemní vody jsou během transportu čištěny. Takto mírně zvýšené koncentrace chloridů v podzemních vodách působí následně dlouhodobé zvýšení koncentrací v povrchových vodotečích a odráží se i v celkových monitorovaných koncentracích chloridů v povrchové vodě.
- Při intenzivním sněžení a vyšší aplikované dávce soli se veškerá voda nevsakuje a z části odtéká do recipientu. V takovém případě dochází k rychlému a dočasnému nárůstu koncentrací chloridů v toku.

Přílohou č. 7 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, je stanovena možná intenzita solení. To je možno aplikovat při vrstvě sněhu (až ledu) do max. mocnosti 3 cm. Při malém sněžení je povoleno aplikovat jen 10 g/m², při silném sněžení až max. 60 g/m² za den. Zároveň lze předpokládat, že v případě solení na sněhovou pokrývku tato začne odtávat a během jednoho dne také většina posypu odteče. Spotřeba soli dle Studie odvodnění (příloha B5) je uvažována 1,2 kg/m² za rok.

Při použití posypového materiálu s hlavním podílem NaCl je uvažováno s procentuálním podílem Cl⁻ iontů cca 60 hmotnostních procent. Proto se uvažuje s přepočtovým koeficientem kCl⁻=0,6. Tento koeficient je dostatečně přesný i při větším podílu CaCl₂, zde je hmotnostní podíl Cl⁻ iontů 63 %. Z modelového řešení vyplývá, že nejvyšší koncentrace odtékají zpravidla při malém sněžení

a minimální dávce solení 10 g/m². Na druhou stranu je nutno upozornit, že množství odtékající vody je nízké a výsledná koncentrace po ředění v recipientu jsou tak nižší.

Tab. 56 Vliv solení na sledovaná povodí v trase A

Akce	Sledovaný recipient		Únětický potok	Podmoráňský potok
	průměrný průtok toku	l/s	39	24
Velké Přílepy	průměrný odtok z vozovek	l/s	0,42	0,14
	množství solení (chloridy)	kg/rok	13478	4707
	navýšení chloridů v recipientu	mg/l	10,8	6,2

Tab. 57 Vliv solení na sledovaná povodí v trase A1

Akce	Sledovaný recipient		Únětický potok	Podmoráňský potok
	průměrný průtok toku	l/s	39	24
Velké Přílepy	průměrný odtok z vozovek	l/s	0,42	0,14
	množství solení (chloridy)	kg/rok	13571	4702
	navýšení chloridů v recipientu	mg/l	10,9	6,2

Používání chemických posypů při zimní údržbě silnice může způsobit navýšení chloridů v recipientech v jednotkách mg/l v závislosti na průtoku daného toku. Z tohoto pohledu je na tom nejhůře Podmoráňský potok, který má nízký průtok a přísun soli může způsobit navýšení chloridů až o desítky mg/l. V Podmoráňském potoce v oblasti Úholičky byly monitorovány koncentrace chloridů 93,9 mg/l. Je však nutno upozornit, že solení probíhá i za současné situace a celkové ovlivnění toků výstavbou obchvatu tak bude minimální. Lze tedy předpokládat, že ani zvýšení o 6,2 mg/l v Podmoráňském potoce nezpůsobí překročení imisního limitu pro povrchové vody průměrně 150 mg/l. To lze předpokládat i u Únětického potoka, kde v oblasti Statenic byly monitorovány koncentrace chloridů 83,1 mg/l a případné zvýšení koncentrace chloridů o 10,9 mg/l nezpůsobí výraznou změnu současného stavu a nepřekročení imisního limitu pro povrchové vody průměrně 150 mg/l.

Současné ukazatele přípustného znečištění povrchových vod připouští přípustnou hodnotu koncentrace chloridů pro povrchové vody stanovené jako lososová nebo kaprovitá voda v ročním průměru 65 mg/l, pro ostatní povrchové vody v ročním průměru 150 mg/l podle NV č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

- **Úpravy koryt vodních toků**

Záměr je realizován mimo koryta vodních toků.

- **Záplavová území**

Záměr je realizován mimo záplavová území, k jejich ovlivnění, ani k ovlivnění záměru povodňovými rozlivy, nebude docházet.

- **Meliorace**

Bez vlivu. Dle Informačního systému melioračních staveb [46] se v trase obchvatu meliorované pozemky nevyskytují.

- **Dotčené útvary povrchových vod**

V souvislosti s požadavky Směrnice evropského parlamentu a Rady č. 2000/60/ES na dosažení dobrého chemického a ekologického stavu vodního prostředí je kladen velký důraz na omezení vnosu znečištění do recipientů.

Zájmové území stavby se dotýká dílčího povodí jednoho útvaru povrchových vod v kategorii řeka *DVL_0820 Vltava od toku Berouna po ústí do Labe*. Na základě výše uvedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr nezpůsobí zhoršení jeho ekologického ani chemického stavu. Lze rovněž předpokládat, že výstavba a provoz záměru nebudou v budoucnosti překážkou ke zlepšení či zachování současného středního ekologického stavu a dobrého chemického stavu tohoto útvaru.

D.I.4.1 VLIVY NA PODZEMNÍ VODY

Vlivy záměru na stávající individuální vodní zdroje v zájmovém území byly vyhodnoceny v Hydrogeologické posudku (RNDr. Jäger, 2022), který je přílohou B6 Dokumentace EIA. Níže uvádíme závěry tohoto posudku.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby je nutno zajistit dodržování obecně platných preventivních opatření k zamezení rizik znečištění podzemních vod - platí podmínky a komentář uvedený v kapitole Období výstavby - vlivy na povrchové vody. Nebezpečí rizika znečištění podzemních vod lze čelit technicko-organizačními opatřeními.

Na kvalitě jímané vody mohou být ohroženy zdroje, které se nacházejí ve směru proudění od stavby, a to v případě havárie velkého rozsahu spojené s únikem pro vodu nebezpečných látek do horninového prostředí a následně do podzemní vody. Těmto událostem lze předcházet důslednou technologickou kázní v průběhu výstavby i bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Hloubka hladiny podzemní vody i hydraulická vodivost horninového prostředí zjištěná hydrodynamickými zkouškami ve vrtech (K v řádu 10^{-6} ms^{-1}), a vsakovací zkouškou ve vrtu VS4 (zjištěný koeficient vsaku nesaturované zóny $K_v = 2,0 \cdot 10^{-7} \text{ ms}^{-1}$) (Jäger, 2019) dokládá dostatek času pro účinnou likvidaci následků havárie způsobené nehodou před kontaminací podzemní vody.

OBDOBÍ PROVOZU

- **Ovlivnění režimu podzemní vody**

S ohledem na skutečnost, že záměr ve svých zářezových částech nezasáhne pod hladinu podzemní vody, lze předpokládat, že **záměrem nedojde k ovlivnění režimu podzemní vody**.

- **Ovlivnění vodních zdrojů**

Informace o domovních studnách a hydrogeologických vrtech v blízkosti záměru uvádí kap. C.II.3 Podzemní vody. Lokalizace hydrogeologických vrtů je vyznačena na Obr. 11.

Obecně mohou být zdroje v okolí liniových staveb jejich výstavbou či provozem ovlivněny na kvalitě a vydatnosti.

Na kvalitě mohou být ovlivněny zdroje, které se nacházejí ve směru proudění podzemní vody od stavby, a to v případě havárie spojené s únikem pro vodu nebezpečných látek do horninového prostředí. Pro pohyb kontaminace je zásadní proudění ve svrchní zvodni kvartérních pokryvných sedimentů, jehož směr odpovídá většinou morfologii terénu. Předpokládané směry proudu jsou zakresleny na Obr. 11. Po směru proudu od stavby se nacházejí potenciální individuální zdroje podzemních vod v jižní části zástavby obce Úholičky a dále severní okraj intravilánu části Statenic – Černý Vůl. Tomuto typu ovlivnění lze účinně zabránit dodržováním bezpečnostních pravidel pro používání skladování a dopravu pro vodu nebezpečných látek. V případě nečekané havárie, např. při provozu na pozemních komunikacích je nutné zamezit kontaminaci horninového prostředí a v případě, že k ní dojde provést neodkladnou sanaci zasaženého místa.

Vydatnost zdrojů může být snížena pouze drenážním účinkem zářezu, který zasáhne pod hladinu podzemní vody.

Stavba Jižního obchvatu Velkých Přílep je vedena převážně po terénu nebo v mělkých zářezech do 7 m.

ÚSEK 1: trasa A1 je vedena v celkem třech zářezech (Z1, Z2 a Z3), u trasy A jsou projektovány pouze dva zářezy (Z2 a Z3).

ÚSEK 2: je ve svém počátku veden v násypu o výšce do 5 m, poté v mělkém zářezu a na konci trasy kopíruje niveleta úroveň terénu. Projektované zářezy obchvatu, včetně úseku staničení a jejich maximální hloubky, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 58 Projektované zářezy na stavbě Jižní obchvat obce Velké Přílepy

úsek stavby		staničení trasy (km)		maximální hloubka zářezu (m p. t.)	
trasa A	trasa A1	trasa A	trasa A1	trasa A	trasa A1
Z1	Z1	-	0,28 – 0,60	-	1,7
Z2	Z2	0,80 – 1,49	0,91 – 1,52	3,1	3,0
Z3	Z3	1,73 – 2,00	1,74 – 2,02	6,7	6,7

Dle informací o hladině podzemní vody získané vlastní pasportizací a z dostupných archivních podkladů, uvedených v hydrogeologickém posudku (příloha B6), nezasáhne trasa obchvatu (A, A1) pod hladinu podzemní vody.

V případě nejhlubšího zářezu obchvatu Z3 se dno zahlubuje při napojení na navazující komunikace (přeložka II/240 (D7-D8) [4]) až do hloubky 6,7 m pod terén. I v těchto částech je stavba v dostatečné výšce nad ustálenou hladinou podzemní vody, která nebyla v blízké vrtané vsakovací sondě VS4 zastižena ani do hloubky 7 m (Jäger, 2019).

Vzhledem k tomu, že ani v žádném jiném úseku posuzovaný záměr nezasáhne pod hladinu podzemní vody je **nedojde v jeho okolí k ovlivnění vydatnosti stávajících zdrojů podzemní vody.**

Jednotlivé silniční zářezy včetně jejich geologické a hydrogeologické pozice jsou podrobně rozebrány v hydrogeologických pasportech uvedených v Hydrogeologickém posudku (příloha B6).

Také v současné době nevyužívané hydrogeologické vrty HV-1, HV-2, HV-3, HV5 a HV-8, které jsou v blízkosti zářezů Z1 a Z2 jižního obchvatu nebudou stavbou dotčeny. Ustálená hladina vody byla zastižena ve vrtech nejbližších ke stavbě (HV1, HV3) v hloubce 12,74 m a 12,28 m, což je dostatečně hluboko pod zářezy zasahujícími maximálně 3,1 m pod terén.

- **Vliv na jakost podzemních vod**

Ovlivnění kvality podzemních vod se nepředpokládá.

- **Chráněné oblasti přirozené akumulace vod**

Záměr je situován mimo území CHOPAV.

- **Dotčené útvary podzemních vod**

Záměr je situován uvnitř jednoho útvaru podzemních vod základní vrstvy „**Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy**“ (ID 62500). Dále záměr prochází svrchním útvarem podzemních vod „**Kvartér Labe po Vltavu**“ (ID 11720), jehož kvantitativní i chemický stav je nevyhovující.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace záměru nezpůsobí zhoršení stávajícího chemického stavu dotčených útvarů podzemních vod. Lze předpokládat, že výstavba a provoz záměru nebudou v budoucnosti překážkou ke zlepšení chemického stavu a zachování či zlepšení kvantitativního stavu těchto dvou útvarů.

D.I.4.3 KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [4]“

Kumulativní vlivy na vody lze uvažovat ve třech aspektech:

- Zpevněné plochy obchvatu dále navýšují výměru nových zpevněných ploch budoucí přeložky II/240 (D7-D8). I při součtu zpevněných ploch na obou stavbách se však bude jednat o malou část plochy dotčeného povodí Podmoráňského potoka. Návrh odvodnění počátečního úseku obchvatu bude v dalším stupni PD koordinován s navazující plánovanou stavbou přeložky II/240.
- Ovlivnění kvality povrchových vod - lze uvažovat potenciální vlivy chloridů ze zimní údržby, které jsou navrženými technickými opatřeními jen těžko řešitelné. Nové zpevněné plochy pro automobilový provoz navýšují nároky na zimní údržbu. Pro eliminaci vlivů musí být zamezeno nadbytečnému solení a na plochách, které to svým charakterem umožňují, musí být zimní údržba řešena jiným způsobem (např. posypy inertními materiály).
- Ovlivnění stávajících zdrojů podzemní vody - Hydrogeologickým posudkem (RNDr. Jäger, 2022) bylo doloženo, že realizace samotného obchvatu nepředpokládá ovlivnění režimu podzemní vody, ani stávajících zdrojů podzemní vody. Nejbližší zástavbou k napojení obchvatu na přeložku II/240 (D7-D8) je intravilán obce Lichoceves ve vzdálenosti 730 m od konce stavby obchvatu (MÚK). V této obci není zaveden vodovod a k zásobování pitnou

vodou jsou využívány mělké kopané domovní studny. V předcházejícím textu je doloženo, že zářez Z3, který je součástí obchvatu, nezasáhne pod hladinu podzemní vody, a tedy neovlivní režim podzemní vody ve svém okolí, ani zdroje v Lichocevsí. Vydatnost studní v této obci není ohrožena ani případným kumulativním vlivem obchvatu s přeložkou II/240 a to i v případě, kdy přeložka zasáhne pod hladinu podzemní vody. Dle hloubky napojení obchvatu je zřejmé, že případný dosah pod hladinu podzemní vody by byl u přeložky pouze nevelký s odhadovaným maximem do 1,5 m. V inkriminovaném místě prochází přeložka východně od rozvodnice mezi Zákolanským potokem a Podmoráňským potokem. Vzhledem k velké vzdálenosti k zástavbě obce Lichoceves a k vedení přeložky při rozvodnici by zásahem pod hladinu došlo pouze k minimálnímu zmenšení plochy povodí zdrojů a drenážní účinek by se šířil téměř výhradně východním směrem, tedy od území obce.

D.I.4.4 NÁVRH OPATŘENÍ

Opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody jsou uvedena v kap. D.IV a graficky znázorněna v příloze A.4.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.4 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

S ohledem na rozsah záměru a navržené technické řešení zahrnující příslušná opatření k minimalizaci vlivů na kvantitativní a kvalitativní charakteristiky recipientu nepřinese realizace a provoz záměru významné negativní vlivy na povrchové vody.

Záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani se k žádnému vodnímu zdroji pro hromadné či individuální zásobování nepřibližuje.

Dle hydrogeologického posudku (RNDr. Jäger, 2022) a na základě informací o hladině podzemní vody z provedené pasportizace a z archivních podkladů lze předpokládat, že stavba ve svých zářezových částech nezasáhne pod hladinu podzemní vody. Proto nelze očekávat ovlivnění režimu podzemní vody ani vydatnosti stávajících zdrojů podzemní vody.

Lze předpokládat, že realizace ani provoz záměru nezpůsobí zhoršení stavu dotčeného útvaru povrchových vod ani stavu dotčeného útvaru podzemních vod a zároveň nebude v budoucnosti překážkou v zachování či zlepšení jejich současného stavu.

Na základě provedeného vyhodnocení lze konstatovat, že celkový vliv na povrchové a podzemní vody je při respektování navržených opatření bez významného negativního vlivu, přijatelný.

Za předpokladu respektování opatření uvedených v kap. D.IV dokumentace EIA lze vlivy záměru na povrchové a podzemní vody považovat za přijatelné.

D.I.5. VLIVY NA PŮDU

Výstavba silniční komunikace a následný provoz na ní mají na půdu tyto základní dopady:

- Zábory půdy (trvalý a dočasný) – vzhledem k době trvání dopravních staveb se jedná o nejzávažnější faktor
- Kontaminace půdy – z běžného provozu a havarijní
- Stabilita půdy – zvýšení rizika eroze a sesuvů
- Další degradační faktory – zhutnění

D.I.5.1 ZÁBORY PŮDY

Z hlediska hodnocení posuzovaného záměru jsou zábory půd hlavním vlivem působícím negativně na půdu. Zábory půdy je nevyhnutelný při výstavbě jakékoli nové či modernizované komunikace, možnosti jeho minimalizace jsou pouze omezené.

V souvislosti s plánovanou výstavbou obchvatu Velkých Přílep se předpokládá **celkový trvalý zábory půdy 12,1 ha (resp. 11,9 trasa A1)**, z toho **trvalý zábory ZPF 11,1 ha (resp. 10,4 trasa A1)** (viz kap. B.II.1). Zbytek tvoří pozemky s kulturou „ostatní plochy“.

Vyčíslení trvalých záborů je nutno s ohledem na stávající stupeň projektové dokumentace (technická studie) chápat jako orientační, které bude upřesněno dle zaměření terénu v navazující PD. Dočasné zábory nejsou ve stávajícím stupni přípravy stanoveny a budou upřesněny v navazující PD dle Zásad organizace výstavby. Na základě znalosti procesu výstavby staveb obdobného rozsahu a charakteru lze předpokládat, že při uplatnění navržených opatření (skrývka a péče o orníční a podorníční vrstvu) a postupů v souladu s platnou legislativou, nepředstavují dočasné zábory významný vliv.

Podvariantní řešení A1 znamená v daném úseku nižší trvalé zábory, které byly pro potřeby Dokumentace EIA orientačně vyčísleny na cca -0,7 ha. Jedná se především o plochy ZPF I. třídy ochrany. Z hlediska celkových záborů pro celý záměr se jedná o rozdíl necelé 2 %, bez znatelného dopadu do celkového vlivu.

Pozemky PUPFL nejsou záměrem dotčeny. Vynětí půd ze zemědělského půdního fondu v tomto rozsahu spadá do kompetence krajského úřadu jako příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

Seznam pozemků dotčených trvalým i dočasným zábořem bude součástí záborového elaborátu, který bude zpracován v rámci navazující projektové dokumentace (DÚR).

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Míra vlivu na zemědělský půdní fond (ZPF) není dána pouze velikostí záboru, ale také zastoupením půd různé kvality. Hodnocení vychází z BPEJ, které jsou sdruženy do 5 tříd ochrany (I. třída = nejvyšší ochrana, V. třída = nejnižší). Dotčené BPEJ jsou sumarizovány v kap. C.II.4.

Souhrnnou analýzu trvalých záborů půd podle tříd ochrany ZPF uvádí Tab. 59 a Tab. 60. Zastoupení tříd ochrany v zájmovém území je patrné Obr. 15.

Poznámka: Jedná se o orientační hodnoty, požadavky na trvalé a dočasné zábory budou přesně kvantifikovány v záborovém elaborátu v dalším stupni projektové přípravy.

Tab. 59 Orientační trvalé zábory zemědělské půdy podle tříd ochrany půdy (A)

Třída ochrany	BPEJ	výměra	výměra celkem	zastoupení v záboru ZPF
		(ha)	(ha)	(%)
I.	1.01.00	5,113	5,388	48,47
	1.10.10	0,275		
II.	1.01.12		2,37	21,32
III.	-		-	-
IV.	-		-	-
V.	1.37.16		3,358	30,21
celkem			11,12	100

Tab. 60 Orientační trvalé zábory zemědělské půdy podle tříd ochrany půdy (A1)

Třída ochrany	BPEJ	výměra	výměra celkem	zastoupení v záboru ZPF
		(ha)	(ha)	(%)
I.	1.01.00	4,487	4,762	45,61
	1.10.10	0,275		
II.	1.01.12		2,373	22,73
III.	-			
IV.	-			
V.	1.37.16		3,305	31,66
celkem			10,44	100

Z výsledků je patrné, že velká část záměru prochází vysoce kvalitními půdami. Trvalým zábohem budou dotčeny především půdy v I. a II. třídě ochrany (celkem 70 % (A) a 68% (A1) dotčených ploch ZPF). Jedná se o půdy bonitně nejcennější (I. třída ochrany ZPF), resp. s nadprůměrnou produkční schopností (II. třída ochrany ZPF).

Vzhledem k velkému plošnému rozšíření kvalitních půd v zájmové oblasti (viz Obr. 15) se jim nelze při vedení trasy zcela vyhnout.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu je s ohledem na rozsah záborů příslušným orgánem k posouzení odnětí půd ze zemědělského půdního fondu Ministerstvo životního prostředí.

Část trvalých záborů bude zastavěna vozovkou a nebude plnit žádnou jinou funkci než účelovou. Zbytek bude tvořit svahy násypů a zářezů. Tato půda nebude nikterak využívána, bude zatravněna či osázena dřevinami dle návrhu vegetačních úprav a bude plnit alespoň částečnou ekologicko-stabilizační funkci v krajině. Na lokalitách zemědělských půd, které budou v rámci

stavby určeny k trvalému a dočasnému záboru, bude **provedena skrývka orniční a podorniční vrstvy**.

Na základě údajů Komplexního průzkumu půd [28], lze očekávat převládající mocnost ornice či humózní vrstvy cca od 30 do 130 cm, což bude upřesněno v navazující PD na základě pedologického průzkumu:

- Orientační množství skrývky kulturních vrstev půdy z ploch trvalého záboru: 84 400 m³ (resp. 82 600 m³ pro trasu A1).

Před započítáním prací musí být v terénu vytyčeny hranice trvalých i dočasných záborů, které musí být po dobu stavby respektovány. **Skrývka** bude uložena na zvláštní deponii a použita pro následnou rekultivaci území. Ornice a podorniční vrstvy budou deponovány odděleně. Ornice sejmutá z dočasných záborů bude po ukončení výstavby vrácena na původní místo v původní vrstvě (při zohlednění bonity ZPF). Pro ohumusování svahů a ploch komunikace bude použito především podorničí. Přebytečnou ornici z ploch trvalého záboru, nevyužitou v rámci stavby, je možno využít ke zkvalitnění okolních polních pozemků (na základě souhlasu majitelů pozemků). Přebytečné množství ornice po skrývce bude ihned odvezeno na lokality určené orgánem ochrany ZPF za podmínek jím stanovených ve vydaném souhlasu s odnětím půdy. O činnostech souvisejících s přemístěním, rozprostřením či jiným využitím a ošetřováním kulturních vrstev půdy je třeba vést záznamy, v nichž budou uváděny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti a účelnosti využívání těchto zemin. Skrývka bude ošetřována tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním.

Souhrnně lze **vlivy záměru na ZPF** hodnotit jako významné, nicméně odpovídající parametrům, charakteru a významnosti stavby a za předpokladu dodržení navržených opatření akceptovatelný.

Rekultivace

Jako určitou kompenzaci za záborů lze vnímat návrh rekultivace zrušených úseků silnic II/240 a III/2421. Dále budou rekultivovány plochy dočasného záboru nad 1 rok na zemědělských půdách – jedná se o manipulační pruhy, plochy zařízení staveniště či skládek materiálů a deponií zemin. Plochy budou uvedeny do původního stavu a připojeny k sousednímu pozemku.

Lesní půdy (PUPFL - pozemky určené k plnění funkcí lesa)

Severně od úseku 1 záměru se nacházejí dvě lokality PUPFL (cca v km 0,9-1,3 a v km 1,9), žádná z nich však není navrhovaným záměrem přímo dotčena. Částečně může být dotčeno ochranné pásmo lesa - v tomto případě bude nutno požádat o souhlas s využitím území do 50 m od okraje lesa. Tato problematika bude dořešena v rámci DÚR.

D.1.5.2 KONTAMINACE PŮDY

Stavba a především samotný provoz na komunikaci jsou potenciálním zdrojem kontaminace půdy.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Zvýšené riziko kontaminace půdy je v období výstavby soustředěno do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Toto nebezpečí lze **minimalizovat** zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami. Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je toto riziko minimalizovatelné na přijatelnou míru. V případě, že zhotovitel zjistí při výkopech výskyt kontaminované půdy, zajistí její odstranění oprávněnou osobou a bude postupovat v souladu s platnou legislativou.

OBDOBÍ PROVOZU

Potenciálním zdrojem kontaminace půd z provozu a údržby komunikací jsou:

- a) Emise výfukových plynů – jsou směsí desítek různých chemických látek. Z hlediska kontaminace půd jsou sledovány zejména: oxidy dusíku (možnost eutrofizace), polycyklické aromatické uhlovodíky (jako zástupce persistentních organických látek), těžké kovy, např. Pb, Zn, Cd, platinové kovy.
- b) Obrušování pneumatik, brzdových destiček a vozovky (rizikové prvky).
- c) Zimní údržba komunikací posypovými materiály (chloridy, sodík – zasolení půdy).
- d) Úniky pohonných hmot a mazadel z vozidel při provozu nebo haváriích (ropné látky).

Emise a obrusy z vozidel. Emise a obrusy z vozidel mohou způsobovat kontaminaci pozemků kolem komunikace v různých vzdálenostech podle intenzity a doby provozu a podle lokálních podmínek. Úroveň kontaminace klesá exponenciálně se vzdáleností od krajnice a ve většině případů se soustřeďuje především do krajnice a silničního příkopu do 10 m od okraje komunikace. U lesních půd a trvalých travních porostů je kontaminace kumulována do povrchových vrstev půdy (do 5 cm), u orných půd dochází k promísení kontaminantů v proorávané vrstvě.

Kontaminace půd zimní údržbou. Je daná dvěma mechanismy:

- Primární kontaminací sněhu při posypu, pluhování, frézování komunikace a vlivem rozstříků vozidly – tato kontaminace je maximální na krajnici, potom prudce klesá a ve vzdálenosti 20 m od krajnice již není rozeznatelná od okolí.
- Sekundární kontaminací – rozplavováním zasoleného sněhu v době tání do okolí. Tam, kde se vlivem geomorfologie terénu vytváří při tání „potoky“ ze silniční vody, se mohou vyšší koncentrace sodíku i chloridů dostat do větší vzdálenosti. Sekundární kontaminace – rozplavováním zasoleného sněhu v době tání do okolí. Vzhledem k vodohospodářskému řešení stavby nebude k rozplavování do okolí docházet.

Havarijní úniky. Nejvýznamnější riziko kontaminace půdy je spojeno s dopravními nehodami, kdy kromě úniku ropných látek mohou být poškozena transportní vozidla přepravující nebezpečné látky. Pro eliminaci tohoto rizika je nutné sledovat a mít stanoveny podmínky přepravy nebezpečných nákladů. Jedná se o mimořádné situace při haváriích vozidel. Sanace těchto úniků musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními, v příslušném středisku údržby silnic musí být k dispozici veškeré potřebné vybavení pro sanaci ropných látek.

D.I.5.3 STABILITA PŮDY - EROZE

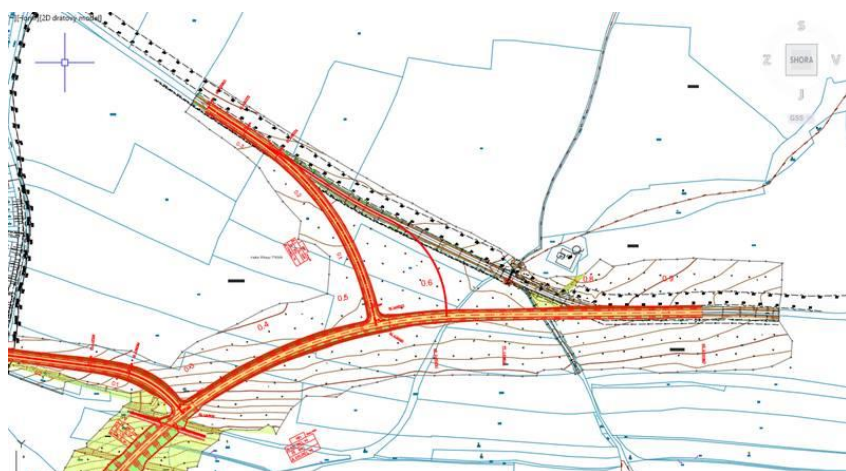
Podle mapy erozní ohroženosti půd ČR prochází většina trasy přes půdy erozně neohrožené, případně přes menší plochy mírně erozně ohrožených půd. Silně erozně ohrožené půdy se nacházejí pouze v km 0,270-0,300 2. úseku (východního obchvatu). V těchto místech je niveleta obchvatu vedena prakticky po terénu, takže okolní pozemky by neměly být ohroženy půdní erozí. U vlastního silničního tělesa je riziko eroze závislé na výšce a rozloze vysokých násypů a zářezů, kde je nutno dodržet zásady protierozních opatření, především zpevnění svahů vegetačními úpravami. Na většině posuzované trasy je výška násypů i zářezů cca do 3 m, pouze před koncem obchvatu jsou zářezy výšky kolem 6 m. Vegetační úpravy budou navrženy v dalších stupních PD.

Podle mapy svahové nestability České geologické služby nejsou v oblasti záměru registrovány žádné sesuvy půd.

D.I.5.4 POZEMKOVÉ ÚPRAVY

U zemědělských pozemků dojde výstavbou komunikace k jejich rozdělení, důsledkem čehož mohou v některých případech vznikat plochy s nepříznivým tvarem nebo tak malou výměrou, že se jejich obhospodařování stane nerentabilním. Přestože bude na tyto pozemky zajištěn vhodný přístup pro příslušnou zemědělskou techniku, bude ztíženo jejich obhospodařování. Tuto problematiku je v nutných případech vhodné řešit jednoduchými či komplexními pozemkovými úpravami.

Jako opatření ke snížení fragmentace zemědělských pozemků bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) na přeložce ul. Roztocká prověřena možnost snížení poloměru oblouku na 130m. Osa ul. Roztocké s poloměrem 130 m je naznačena na následujícím obrázku.



D.I.5.5 DALŠÍ DEGRADAČNÍ FAKTORY

Dalšími degradačními faktory působícími na půdu jsou ztráty organické hmoty, ztráty biodiverzity, zhutnění, záplavy, acidifikace a zasolování. Z těchto faktorů se významněji uplatňuje pouze zasolení v bezprostřední blízkosti komunikace (viz část D.I.5.2 Kontaminace půdy), popř. zhutnění na okolních pozemcích na dočasném záboru.

D.I.5.6 KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [4]“

Lze uvažovat zábory zemědělské půdy, což jsou vlivy obecně spojené prakticky s jakoukoli stavbou situovanou do volné krajiny. Limity území ve formě zastavěnosti krajiny jsou obecně řešitelné na úrovni územního plánování. Zábory nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídy ochrany ZPF jsou výjimečně přípustné pro liniové stavby zásadního významu. Zásadní význam je spatřován v účelu samotného záměru a tím je odlehčení vlivu na obyvatelstvo.

S ohledem na souběh výstavby bude v ZOV koordinována výstavba obou staveb s cílem zamezit nadbytečným dočasným záborům (např. společné využívání manipulačních pruhů, zařízení staveniště apod.).

NÁVRH OPATŘENÍ

Opatření pro minimalizaci vlivů na půdu jsou uvedena v kap. D.IV.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.5 VLIVY NA PŮDU

Hlavní vliv předkládaného záměru na půdu spočívá v záboru půd. Záměr se dotýká zejména pozemků zemědělského půdního fondu, přičemž významnost zásahu je umocněna dominantním zastoupením **nadprůměrně produkčních zemědělských půd I. a II. třídy ochrany**. Záměr je vázán na trasu plánované přeložky II/240 (D7-D8) a vzhledem k plošnému rozšíření těchto půd v zájmové oblasti se jim nelze prakticky vyhnout. Zábory nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídy ochrany ZPF jsou výjimečně přípustné pro liniové stavby zásadního významu. Zásadní význam je spatřován v účelu samotného záměru a tím je odlehčení vlivu na obyvatelstvo v intravilánu obce Velké Přílepy (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění obce, bezpečnost chodců apod.).

Zábory **PUPFL** nebudou záměrem dotčeny. Částečně může být dotčeno ochranné pásmo lesa - v tomto případě bude nutno požádat o souhlas s využitím území do 50 m od okraje lesa. Tato problematika bude dořešena v rámci DÚR.

Souhrnně lze vlivy záměru hodnotit jako významné, odpovídající rozsahu a charakteru stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole D.IV akceptovatelné.

D.I.6. VLIVY NA PŘÍRODNÍ ZDROJE

Ve Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025 (MŽP, 2016) jsou v prioritě 3 „Šetrné využívání přírodních zdrojů“ zmíněny kategorie zemědělská krajina, lesní ekosystémy, vodní ekosystémy, půda a nerostné bohatství. Vody jsou pojednány v kapitole D.I.4, Půdy v kap. D.I.5., Ekosystémy v kap. D.I.7. Náplní této kapitoly je tedy hodnocení vlivů na nerostné bohatství a horninové prostředí.

- **Horninové prostředí**

Vlivy na horninové prostředí jsou dány zejména výškovým řešením záměru. Nejsou navrženy žádné rozsáhlé výkopy, záměr negeneruje žádné zásadní zásahy do horninového prostředí. Geologické poměry nebudou záměrem ovlivněny, stejně tak nedojde ke změnám horninového podloží.

- **Přírodní zdroje, nerostné bohatství**

V ploše záměru ani v jeho okolí se nevyskytují žádné zdroje nerostných surovin, poddolovaná území, ani svahové nestability či sesuvy. Bez vlivu.

Dle orientačně stanovené bilance zemin v Tab. 13 v kap. B.II.3 vykazuje záměr nadbytek zeminy. Nakládání se zeminou je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Přebytečná zemina může být využita pro výstavbu plánované přeložky II/240 (D7-D8), která naopak vykazuje nedostatek zeminy.

- **Kumulativní vliv záměru a plánované stavby přeložky II/240 (D7-D8) [4]**

Kumulativní vlivy předkládaného záměru přeložkou II/240 se nepředpokládají.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.6 VLIVY NA PŘÍRODNÍ ZDROJE

Realizace záměru nevyvolá žádné zásahy do horninového prostředí, které by znamenaly jeho ohrožení či významnější dotčení. Nebudou dotčeny žádné zdroje nerostných surovin.

Realizace záměru nepřinese z hlediska charakteristik hodnocených v této kapitole **žádné významné negativní vlivy na přírodní zdroje.**

D.I.7. VLIVY NA BIOLOGICKOU ROZMANITOST (FAUNA, FLÓRA, EKOSYSTÉMY)

Vyhodnocení uvedená v této kapitole lze komplexně vnímat jako vyhodnocení vlivů záměru na biologickou rozmanitost. Zákon o ochraně přírody a krajiny zajišťuje ochranu biodiverzity prostřednictvím nástrojů zvláštní ochrany přírody (velkoplošná a maloplošná ZCHÚ, lokality soustavy Natura 2000, zvláštní druhová ochrana) a obecné ochrany přírody a krajiny (obecná druhová ochrana, ÚSES, VKP, krajinný ráz, ochrana dřevin rostoucích mimo les atd.). Významné jsou také právní předpisy v oblasti zemědělského a lesního hospodaření či vodního hospodářství – viz další kapitoly části D.I.

D.I.7.1 OBECNÉ VLIVY DOPRAVNÍCH LINIOVÝCH STAVEB

Během výstavby a provozu silnice dochází k těmto základním vlivům na volně žijící organizmy a jejich biotopy:

OBDOBÍ VÝSTAVBY

- přímá likvidace stávajících biotopů – jedná se o nejzávažnější vlivy, protože při nich dochází k nevratné a trvalé likvidaci určitých biotopů. O závažnosti zásahu rozhodují především dvě skutečnosti: (i) rozsah zásahu a technické řešení včetně minimalizačních

opatření, (ii) přítomnost daného biotopu v zájmovém území, kde je velmi důležitou skutečností, zda je postižená lokalita jediným refugiem daných společenstev v oblasti, nebo zda je tento biotop v oblasti hojně zastoupený, tedy nahraditelný.

- disturbance (rušení) – hluk, vibrace vlivem výstavby (zvýšená aktivita v území, těžká mechanizace atd.).
- znečištění prostředí – odpadní vody ze staveniště, možná kontaminace ropnými látkami z těžké mechanizace atd., možné ovlivnění vodních druhů.

OBDOBÍ PROVOZU

- fragmentace krajiny – proces, kdy dochází k rozdělení souvislých biotopů/populací vlivem bariéry (komunikace) na stále menší části. Tyto části postupně ztrácejí potenciál k plnění původních funkcí, dochází tedy k postupnému snižování kvality biotopů.
- bariérový efekt – silnice svým liniovým charakterem působí jako bariéra pro pohyb volně žijících živočichů v krajině
- mortalita živočichů na silnicích vlivem autoprovozu
- disturbance – hluk, vibrace, světelné rušení z autoprovozu
- znečištění prostředí – kontaminace emisemi z automobilů (oxidy dusíku, oxid uhelnatý, těžké kovy atd.), další polutanty vzniklé při provozu (obrušování pneumatik, posypové materiály – zasolení, úniky látek při haváriích automobilů atd.), odpadky
- změny ve využití krajiny – ovlivnění dalšího vývoje přilehlých biotopů (zánik hospodářského využití, jindy naopak nežádoucí kultivace)
- změny stanovištních poměrů, např. odvodnění či zástin zemním tělesem nebo mostním objektem
- ruderalizace přírodního prostředí (flóra) - znehodnocení dosud kvalitní vegetace
- pravidelná údržba vozovky a krajnic a zejména rozsáhlejší rekonstrukce, kdy se v okolí silnice hromadí cizorodý materiál (flóra) - často dochází i k narušení již regenerované vegetace podél silnice.

Stavba dopravní komunikace tak může způsobit zásadní změny v ekologické stabilitě daného území. Rozsah vlivu závisí na konkrétních podmínkách a typu dané komunikace. Některé vlivy (disturbance, znečištění prostředí, změny ve využití krajiny atd.) se odehrávají většinou v poměrně úzkém pásmu od okraje vozovky, v rozsahu jednotek až prvních desítek metrů, mohou však mít nemalý význam, pokud silnice prochází v těsné blízkosti přírodně exponovaných lokalit, zvláště pak lokalit maloplošných.

Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA).

D.1.7.2 VLIVY NA FLÓRU

Posuzovaný záměr nebude mít negativní vliv na zvláště chráněné druhy rostlin dle zákona č. 114/1992 Sb. [55] a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. [56]. Tyto druhy se v bezprostřední blízkosti trasy obchvatu dle aktuálního terénního šetření nevyskytují.

Realizací posuzovaného zásahu dojde k trvalé změně habitatu prostředí tím, že současný povrch agrocenóz a bylinotavní pokryv stavbou dotčených ploch mimo polní celky v půdorysu tělesa komunikace a dočasných záborů pro fázi přípravy území a výstavby bude skryt. V rozsahu trvalého záboru dojde k trvalé likvidaci vegetačního pokryvu, v rozsahu dočasného záboru je podle místních podmínek možná zpětná biologická rekultivace; na svazích náspů a zářezů pak nové vegetační úpravy. Zásah vlivem navrhovaného záměru je z hlediska flory a vegetace realizován většinou na ochuzených antropogenních biotopech. Minoritní část úseku 1 a počáteční část úseku 2 zasahují do ploch s pestřejším druhovým zastoupením rostlin v rámci mozaiky bohatších antropogenních biotopů s prvky přírodních biotopů, tyto enklávy lze jednoznačně pokládat za refugia biodiverzity v dotčeném území.

V kontextu dotčení druhové skladby rostlin v porovnání s okolními plochami lze konstatovat, že nejsou dotčeny prostory známých původních výskytů zvláště chráněných druhů rostlin. Většina území dotčeného výstavbou nezahrnuje plochy s koncentrovanějším výskytem druhů rostlin, zařazených mezi druhy s různým stupněm ohrožení podle červených seznamů květeny ČR, přechod krajinného segmentu V hlinišťatech zasahuje lokality, kde se nachází výraznější koncentrace stenoekních druhů včetně některých druhů zařazených do červených seznamů. Předpokládané dotčení místních populací těchto druhů zařazených v nižších až středních kategoriích ohrožení je možno pokládat za málo významné až lokálně mírně nepříznivé. Popsané vlivy na druhovou rozmanitost flory a fytoocenózy je možno v daném kontextu kvalifikovat jako okrajové, trvalé, z hlediska významnosti za nevýznamné. Zásah se tak dotýká prakticky pouze prostorů výskytu populací stanoviště běžných druhů rostlin, které jsou zcela hojné na řadě analogických ploch v okolí, lokalita sama nepředstavuje prostor výskytu hodnotných fytoocenóz.

S výjimkou důsledné rekultivace pozemků, dotčených stavebními pracemi, ve vztahu k prevenci další ruderalizace území v rámci rekultivace stavbou dotčených ploch, vlivy na floru nevyžadují žádná další specifická opatření.

VLIVY NA POROSTY DŘEVIN ROSTOUCÍCH MIMO LES

Zásah představuje mírně nepříznivý až lokálně významný střet s mimolesními porosty dřevin, především pro úsek 2. Ten bude generovat několik interakcí:

- průklest porostem v počátku úseku od nové okružní křižovatky přes strž doprovázenou staršími listnatými stromy mezi km cca 0,03 až 0,05 (zejména jasan, vrby bílé a křehké, hybridní topoly, javory, akát; příměs dubu letního, v podrostu dominuje bez černý);
- přechod mozaiky náletových porostů stromů a keřů mezi strží a svahem s ořešáky mezi km cca 0,05 až 0,17 včetně (třešně, mirabelky, myrobalány, ořešák, javor jasanolistý, j. klen, j. mléč, jasan, akát, dub letní, d. zimní, hlohy, svída krvavá, růže šípková, ptačí zob aj.) v dolní části krajinného segmentu V hlinišťatech;
- přechod mozaiky náletových porostů stromů a keřů (část bývalých zahrad) mezi svahem s ořešáky a horním svahem u pole mezi km cca 0,17 až 0,26 včetně (třešně, mirabelky, švestky, jabloně, ořešák, javor jasanolistý, j. klen, j. mléč, jasan, akát, hlohy, svída krvavá, růže šípková, jiva, bez černý aj.) v horní části krajinného segmentu V hlinišťatech;

- napojení na silnici III/2421 v závěru úseku bude generovat zásah do zatím blíže neurčeného počtu lip srdčitých a javorů z doprovodné aleje.

V úseku 1 bude záměr generovat jen málo významné a mírně nepříznivé vlivy:

- okrajový zásah do doprovodného porostu silnice II/240 Statenice – Velké Přílepy v počátku úseku do km 0,2 (prosychající pyramidální topoly, jabloně, podrost bezu černého);
- průnik doprovodným porostem polní cesty s LBK 11 (dominantně hrušně, švestky a jabloně, nálet jasanu ztepilého, dubu letního a bezu černého) v šíři cca 15 m kolem km 1,25;
- okrajový zásah do porostu v rámci SV cípu jižní části LBC 13 (akát, růže šípková, bez černý, jasan, javory, svída) kolem km 1,85;
- průnik SZ okrajem severní části LBC 13 (akát, příměs jasanu, javorů, mahalebky, bezu černého, meruzalky) kolem km 1,95, jde spíše o průnik porostem charakteru lesního biotopu X9B (akátina s příměsí dalších dřevin).

V každém případě je požadováno zásahy do porostů dřevin minimalizovat jen na jednoznačně odůvodněný rozsah.

D.1.7.3 VLIVY NA FAUNU

Z hlediska ovlivňování místních populací zvláště chráněných druhů živočichů lze předpokládat především následující interakce:

- Přímý zásah do biotopu se týká především místní populace **křečka polního** (§2/SO), poněvadž trasa prochází místy s proměnným nečetným výskytem tohoto zvláště chráněného druhu hlodavce včetně potenciálních ploch reprodukce. Byly zaznamenány jen jednotlivé nory: (Vávra /2020/ dokládá nález nory při vyústění úseku 2 na silnici III/2421 ve směru na Roztoky, Losík a Háková (2019) několik nor v trase obchvatu; mohou tak být přímo ovlivněno několik jedinců až první desítky jedinců likvidací nor a případným zraňováním během výstavby (záleží na dynamice populace v roce zahájení stavby ve vazbě na populační cyklus a pěstovanou plodinu), dochází k usmrcování jedinců během provozu na silnici (/zejména na nových trasách. Vlivy záměru na místní populaci je možné zmírnit systémovými opatřeními pro jednotlivé fáze záměru. Jde především o podmínky, které minimalizují riziko usmrcení jedinců v norách během stavebních prací a jedinců při migracích za potravou nebo jinými jedinci v době rozmnožování (z důvodu ochrany populace křečka polního lze za účelné pokládat doporučení ve smyslu, že v posledním vegetačním období před zahájením stavby bude na pozemcích koridoru stavby oseta plodina, která není pro křečka polního atraktivní jako zdroj potravy a prostor koridoru tak nebude atraktivní, postupnost skrývek ve vhodném období, instalace dočasných zábran podél vnější hranice dočasných záborů). Dále jde o opatření směřující k prevenci střetů s dopravou a zajištěním průchodů pod silniční komunikací (výstavba vhodných propustů a řešení naváděcích prvků do propustů). Tyto zásady je nutno rozpracovat ve vyšším stupni projektové přípravy záměru na základě aktuálního doprůzkumu před zahájením stavby.
- Zásah může ovlivnit některá loviště jedinců **krahujce obecného** (§2/SO), poněvadž zasahuje do biotopů s výskytem drobných pěvců jako hlavní složky potravy druhu, dokladovaného pro

okolí posuzovaného koridoru, pravděpodobné hnízdní biotopy nebudou dotčeny. Přesto je nutné omezit zásahy do porostů dřevin jen na nezbytně nutný jednoznačně odůvodněný rozsah nejlépe mimo vegetační období. Analogie se týká pravděpodobného výskytu jestřába lesního (§3/O).

- **Ještěrka obecná** (§2/SO) se vyskytuje v dotčeném území, zejména v plochách s mozaikou vysychavých lad a ekotonů populace druhu je řídká s tím, že koncentrace nálezů se týkala krajinného segmentu V hlinišťatech, který patří mezi refugia fauny v území. Analogie platí pro slepýše křehkého (§2/SO). Při výstavbě nelze případnou mortalitu jedinců vyloučit (možnost přejetí, možnost napadání do výkopů apod.). Vlivy mírně nepříznivé, okrajové, účelné řešit návrhem skrývek v mimoreprodukčním období.
- Zásah může ovlivnit pravděpodobný výskyt dvou druhů hrabavých ptáků hnízdicích na zemi: **koroptve polní** (§3/O), případně **křepelky polní** (§2/SO). Ruderály a okraje polí nabídkou potravy představují vhodný biotop druhu a na lokalitě či v blízkém okolí oba druhy pravděpodobně hnízdí. Um koroptve jde o druh stálý, takže je jedinou možností zajistit snížení mírně nepříznivého až nepříznivého dopadu tím, že skrývky v území budou řešeny v každém případě mimo období hnízdění, tedy ve druhé polovině až poslední třetině vegetačního období. Tato zásada prakticky vyloučí ohrožení křepelky polí, poněvadž tento druh je tažný. Fáze výstavby bude působit rušivě, fáze provozu z důvodu nízké letové hladině jedinců druhu může jen okrajově přispívat k lokálním úhynům.
- Záměr bude znamenat zásah do loveckých teritorií obou druhů motáků: **motáka pilicha** (§2/SP) a **motáka pochopa** (§3/O), poněvadž výskyt obou druhů je na základě výstupů biologických průzkumů předpokládán, výskyt m. pochopa byl v okolí koridoru pozorován. Nelze vyloučit případná ojedinělá hnízdění i v polních celcích, i když preferovaným biotopem jsou mokřady. Fáze výstavby bude působit rušivě, Z výše uvedených důvodů je nezbytné, aby skrývky v území byly řešeny v každém případě mimo období hnízdění, tedy ve druhé polovině až poslední třetině vegetačního období.
- Přímý zásah do biotopu včetně potenciálních ploch reprodukce se týká biotopu **tuhýka obecného** (§3/O) a **bramborníčka hnědého** (§3/O), poněvadž tyto druhy preferují pro hnízdění krajinné segmenty s mozaikou rozptýlené dřevinné vegetace a pestrých lad. Oba druhy byly v dotčeném území koridoru dokládány, a to v záměrem fragmentovaném krajinném segmentu V hlinišťatech, příhodnost tohoto segmentu vyplývá i z provedené biotopové analýzy. Zásah do biotopu sníží atraktivitu patrné části tohoto segmentu pro tyto druhy, takže lze předpokládat vliv lokálně nepříznivý. Druhý analogický krajinný segment, příhodný pro oba druhy - jižní část LBC 13 na bývalé skládce, není záměrem dotčen. Určitá analogie platí pro pravděpodobný výskyt ři dalších zvláště chráněných druhů drobných pěvců: **pěnicí vlašskou** (§2/SO), **bramborníčka černohlavého** (§3/O), případně i **strnada lučního** (§1/KO). Umístění úseku 2 představuje tak představuje vážné riziko s dopadem na snížení hustoty výskytu uvedených druhů v území navazujícím na zastavěné území sídla Velké Přílepy. Vliv potenciálně nepříznivý, lokálně významný, vazba na vhodnost období přípravy území a minimalizovaného jednoznačně odůvodněného rozsahu kácení v mimovegetačním období, všechny uvedené druhy jsou přísně tažné. Fáze výstavby, která bude do vegetačního období přesahovat, bude působit rušivě, rovněž tak dopravní provoz. Z výše uvedeného vyplývá

i požadavek na vyloučení jakýchkoli zařízení staveniště a řešení jakýchkoli deponií na území krajinného segmentu V hlinišťatech.

- Záměr generuje přímý zásah do biotopu včetně reprodukčních prostorů **slavíka obecného** (§3/O) jako druhu přímo vázaného na porosty dřevin s hustším podrostem (okraje lesů u státnické cesty, prostor krajinného segmentu V hlinišťatech, prostor severní části LBC 13. Pro prevenci dopadu na stupni mírně nepříznivého až nepříznivého vlivu na lokální úrovni, je nezbytné jednoznačně minimalizovat kácení dřevin v uvedených lokalitách a důsledně dodržet zásadu minimálních odůvodněných zásahů do porostů dřevin v mimovegetačním období. Dokladovaná lokalita výskytu v k.ú. Státnice se nachází mimo vlivy posuzované komunikace. Fáze výstavby, která bude do vegetačního období přesahovat, bude působit rušivě, rovněž tak dopravní provoz, platí i další podmínky uváděné pro druhy o odražku výše.
- Prostory koridoru navrhovaného obchvatu jsou místem občasného výskytu několika druhů **čmeláků** (§3-O), jako hmyzu navštěvujícího květy, nelze je pokládat za prostor výskytu reprezentativních populací, nelze ale vyloučit zakládání hnízd zejména v ruderálních ladech a travních porostech. Vlivy na populace čmeláků lze očekávat spíše jen jako mírně nepříznivé, málo významné, s ohledem na doložený charakter zájmového území. Imaga jsou značně mobilní a tak lze očekávat vlivy jen skutečně jako okrajové, pokud bude příprava území řešena až po odeznění reprodukčního období, kdy budou society už rozpadlé. Lze doporučit do sadových úprav uplatnit i domácí druhy kvetoucích dřevin z důvodu navýšení potravní nabídky.
- Analogie se týká **zlatohlávka** *Oxythyrea funesta* jen s tím rozdílem, že lokální zásahy do krátkostébelných lad či jiných ploch s možnou reprodukcí není možné s ohledem na víceletý vývoj larev zcela vyloučit. U z tohoto důvodu je účelné skrývky minimalizovat jen na nezbytný rozsah manipulačních ploch pro výstavbu jednotlivých objektů záměru, opět lze doporučit, aby do sadových úprav byly uplatněny i domácí druhy kvetoucích dřevin z důvodu navýšení potravní nabídky.
- Ovlivnění populací **mravenců rodu** *Formica* (§3/O) lze předpokládat jako okrajové v příhodných lokalitách s ohledem na rozprostřené nečetné výskyty.
- Zásah do krajinného segmentu V hlinišťatech se bude týkat i pravděpodobného výskytu a s tím souvisejících reprodukčních prostorů **otakárka ovocného** (§3/O), jako druhu vývojem vázaného na porosty slivoní (víceero druhůš tohoto rodu dřevin je dokládáno právě v uvedeném segmentu). I z tohoto důvodu je legitimní požadovat minimalizaci zásahu do porostů dřevin a uplatnění vhodných druhů do sadových úprav na tělese nové komunikace a v jeho okolí. Charakter výskytu bude nutno ověřit doprůzkumem.
- Ostatní dokladované i výskytem předpokládané zvláště chráněné druhy nemají přímou vazbu na biotopy zájmového území a záměr je vůči nim prakticky indiferentní.

Z dalších vlivů na faunu je nutno zmínit především:

- Dojde k negativnímu k ovlivnění populací ptáků hnízdících v dotčených porostech dřevin. Pokud by došlo ke kácení v první polovině vegetačního období, předpokládaný rozsah kácení je i z tohoto pohledu nepříznivý a významný. Poněvadž řada doložených druhů je tažných, je

nutno zásahy volit v období vegetačního klidu. Je dále nutno omezit kácení jen na odůvodněný rozsah, jak je uvedeno v rámci vlivů na dřevinné porosty.

- Je nutno očekávat vlivy na populace epigeického hmyzu a na populace drobných hlodavců, případně na populace hnízdících druhů ptáků (**strnad, skřivan, konipas bílý** aj.) v zájmovém území. Poněvadž dojde k mírné redukci jejich výskytu, je možno odhadovat jako vlivy mírně nepříznivé, s ohledem na rozsah areálu vzhledem k plošnému výskytu v širším území méně významné.
- Rovněž dojde ke zmenšení prostoru pro skupiny a populace fytofágního hmyzu, vázaného na stanoviště s vysokou primární produkcí ruderalních lad a pestrých porostů dřevin - z hlediska velikosti a významnosti vlivů analogie.
- Komunikace obecně představuje fragmentaci území a migrační bariéru pro nelétavé druhy živočichů. Nejvýznamnějším aspektem této problematiky je řešení průchodu úseku 2 krajinným segmentem V hlinišťatech na vysokém násypu v členitém území a dále přechod dílčích částí úseku 1 v polních tratích, kdy průchod je migračně obtížně řešitelný s ohledem na zářez v podstatné délce průniku polními celky.

Těžištěm zmírnění vlivů spočívá především v minimalizaci manipulačních ploch či pásů při výstavbě (kontext zásahů do porostů dřevin včetně SZ okraje LBC 13 a průchod krajinným segmentem s mozaikou biotopů V hlinišťatech a doprovodných porostů komunikací a zejména pak vhodnost období v přípravě území včetně nezbytného rozsahu kácení dřevin.

VLIV NA MIGRACI ŽIVOČICHŮ

Při posuzování vlivů liniových staveb na migraci živočichů jsou zohledňovány migrační koridory chráněných druhů velkých savců a místní migrační trasy. Migrační tahy byly zjišťovány v rámci biologického průzkumu (RNDr. Vávra, 2020), který doplnil závěry terénního průzkumu (Háková, Losík, 03/2019) [2].

▪ Migrační koridory chráněných druhů velkých savců

Biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců byly zpracovány v rámci projektu „Komplexní přístup k ochrany fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny ČR“ a jsou poskytovány jako jeden podklad „Průchodnost krajiny pro velké savce“. Biotopy se vztahují na následující vybrané druhy velkých savců: vlka obecného, rýsa ostrovida, medvěda hnědého a losa evropského. Biotopy mají tři části: jádrová území, migrační koridory a kritická místa. Z hlediska výskytu a migrací velkých druhů savců nepatří zájmové území k nadregionálně významným. Biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců se zde nevyskytují. Bez vlivu.

▪ Lokální migrace

Lokální migrace se týkají pohybů v krajině u těch druhů, které mají v dané oblasti pravidelný výskyt.

V lokalitě ovlivněné záměrem je pohyb živočichů vázán na fragmenty porostů rozptýlené zeleně. Pohyb živočichů v daném území je převážně difuzní bez významnější směrové orientace, je sezónně proměnlivý v závislosti na rozmístění zdrojů potravy.

Výskyt živočichů kategorií B (menší kopytníci) a C1 (drobné šelmy) je v trase obchvatu soustředěn především do oblasti LBC 13 (km 1,9 – 2,0 úseku 1). Kromě zajíce obecného a srnce obecného se zde pravidelně pohybují kuna skalní, liška obecná a občas i prase divoké. Tyto druhy využívají také liniový porost podél polní cesty (LBK 11), kterou obchvat kříží v km 1,25. Cesta navazuje na lesní porost v okolí bývalého lomu (LBC 16) a živočichové vázaní na tento les se podél cesty dostávají do polních kultur za potravou. Mezi polní cestou a LBC 13 dochází k častějším pohybům živočichů ve vazbě na polní cestu, resp. porost podél oplocení průmyslového areálu na jižním okraji Velkých Přílep. Menší savci využívají také stávající propustek pod silnicí II/240 v blízkosti napojení plánovaného obchvatu (km 0,1)⁸. V prostoru krajinného segmentu V hlinišťatech (úsek 2 obchvatu) byly z větších druhů zjištěny vyšlapané trasy lišky obecné (kategorie C1).

V místě napojení obchvatu na přeložku bude rozptýlená místní migrace narušena nejsilněji (bariérový efekt stavby obchvatu v synergii s okružní a mimoúrovňovou křižovatkou, rušení intenzivním provozem na přeložce silnice II/240). Dá se očekávat, že většina živočichů tuto část lokality opustí. V místě křížení obchvatu a LBK 11 v km 1,25 je na přeložce polní cesty naplánován rámový most, o šířce 10 m, který by měl sloužit i k zajištění migrace. Na mostě je pro migraci živočichů navržena realizace 6 m širokého pásu doplněného výsadbou keřů navazujících na stávající porost podél polní cesty. Nadchod s takto omezenou šířkou by mohl sloužit jen živočichům kategorie C1. Pro kopytníky kategorie B bude šířka mostu nedostatečná, resp. mohou jej užívat jen někteří habituovaní jedinci z místních populací. Nicméně pohyb živočichů této kategorie je v zájmovém území difúzní a komunikaci dané kategorie mohou přebíhat.

Navrhovaný obchvat tedy především omezí migrační průchodnost lokálních migračních tras v západní části území (LBC 13 a jeho okolí), kde bude jeho vliv kumulativně posílen působením navrhované přeložky silnice II/240.

Z výše uvedeného vyplývá, že na navrhované trase obchvatu může po jeho uvedení do provozu docházet ke střetům živočichů s vozidly. Kromě výše uvedených druhů se toto riziko týká i silně ohroženého křečka polního, který se v dané lokalitě vyskytuje. Jedná se o druh, u kterého je mortalita způsobená kolizemi s dopravou poměrně častá a v menších izolovaných populacích může přispět k dalšímu snižování jejich početnosti. V dané oblasti bude tento vliv posílen plánovanou stavbou přeložky silnice II/240. V daném kontextu je tedy nutno zajistit zachování alespoň částečně konektivity v území přes koridor obchvatu. Riziko zvýšené mortality i význam snížení migračního potenciálu lze do určité míry snížit realizací vhodných zmírňujících opatření. Tedy nadále uplatnit víceúčelový most v km 1,25 (úsek 1) v místě křížení s LBK 11 s doplněním kompaktní naváděcí výsadby keřů navazujících na stávající porost podél polní cesty, umístěním suchých propustků pod tělesem obchvatu v úsecích, kde je veden na násypech lze dosáhnout částečného zmírnění vlivu záměru na křečka polního. Propustky by měly mít světlost cca 1 m a suché dno pokryté zeminou. Toto opatření přispěje ke snížení vlivu i na další druhy drobných

⁸ Tento propust navazuje na křížení hluboké strže u nové okružní křižovatky na silnici II/240 na počátku úseku 2

savců včetně šelem kategorie C1 a pro zmírnění rizika střetů s živočichy kategorie B je vhodné podél trasy umístit pachové nebo světelné ohradníky.

Samostatnou kapitolou je fragmentace krajinného segmentu V hlinišťatech, který je křížen úsekem 2 ve složité terénní konfiguraci a bude tak prakticky rozdělen na dvě samostatné enklávy. Výměra tohoto krajinného segmentu (mimo polohu hluboké strže jižně s jiným charakterem biotopů) je kvalifikovaně odhadnuta na 7,28 ha, výměra přechodu úsekem 2 je odhadnuta předběžně na 0,65ha (cca 8,9% výměry). Vydělená západní plocha představuje 2,89 ha, vydělená východní plocha 3,71 ha. Tyto plochy samostatně umožňují trvalý výskyt většiny druhů živočichů v tomto prostoru dokladovaných. Stávající zatímní řešení úseku 2 v rámci podélného profilu navrhuje zatím jediný podchod pro pěší a zvěř pod násypem v km 0,24. Zásadním aspektem je ale z hlediska využívání obou dílčích segmentů nelétavými živočichy zajištění konektivity mezi oběma vydělenými dílčími segmenty, proto zpracovatel Hodnocení H67 (Macháček, 11/2022) pokládá za potřebné v úseku křížícím segment V hlinišťatech doplnit minimálně další jeden migrační objekt charakteru velkého rámového propustku, případně mostního objektu s minimální světlostí cca 3,5 m a suchým dnem pokrytým zeminou, a to mezi km 0,10 až 0,16. Migrační propustnost úseku 2 je dále účelné podpořit i odpovídajícím objektem překlenujícím hlubokou strž, tedy navrhnout a rozpracovat odpovídající kapacitní mostní objekt překonávající hlubokou strž odvádějící přívalové srážky mezi km 0,02 – 0,06.

Ve fázi provozu bude stavba pro většinu obratlovců znamenat zvýšení rizika mortality v důsledku kolizí s projíždějícími vozidly. Zároveň bude stavba představovat novou migrační bariéru pro zemní druhy obratlovců. Riziko zvýšené mortality i význam snížení migračního potenciálu lze do určité míry snížit realizací vhodných zmírňujících opatření (viz. kap. D.IV).

D.I.7.3 VLIVY NA EKOSYSTÉMY

- **vlivy na zvláště chráněná území**

Posuzovaný obchvat není v přímém územním střetu s žádným zvláště chráněným územím dle zákona č. 114/1992 Sb. a je dostatečně vzdálen od jejich hranic. Bez vlivu.

- **vlivy na lokality soustavy Natura 2000**

Posuzovaný záměr není v kontaktu s žádnou lokalitou Natura 2000. Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č.j. 126583/2022/KUSK ze dne 24.10.2022 (viz příloha H).

- **vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)**

Hlavním smyslem ÚSES je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb.

Popis významných krajinných prvků v zájmovém území je proveden v kapitole C.II.7. Trasa obchvatu je v přímém kontaktu s několika prvky územního systému ekologické stability lokálního významu:

LBC 13: Při realizaci obchvatu s přeložkou dojde k rozdělení LBC 13 na dvě části. Rozloha severní části je cca 1 ha, rozloha jižní části je cca 3,87 ha. I když dojde k narušení severní části LBC vlivem realizace obchvatu a následně i budoucí MÚK přeložky II/240, jižní část LBC 13 bude stále plnit funkci vloženého biocentra (podrobněji je situace zřejmá ze situace v příloze A3. Záměr se dotkne tohoto porostu jen při SZ okraji LBC pouze okrajově, i když vlivem realizace obchvatu dojde k izolaci severní plochy od navazujících polopřirodních biotopů. Jižně od dotčeného porostu charakteru nepřirodního lesního biotopu se nacházejí polní celky, které prakticky zcela oddělují jižní část LBC s mozaikou porostů dřevin a ruderálních lad s prvky přírodních nelesních biotopů na bývalé skládce. Vlivem záměru tak může dojít v kumulaci s plánovanou přeložkou II/240 k oslabení ekostabilizační funkce LBC 13 v důsledku okrajového zásahu do porostu charakteru biotopu X9B a také provozem obchvatu včetně existence MÚK na silnici II/240. Poněvadž vlivem stavby může dojít k oslabení funkce ÚSES na lokální úrovni s ohledem na realizaci plánované přeložky II/240, budou vlivy stavby na ÚSES v dalším stupni projektové dokumentace řešeny koordinovaně s plánovanou přeložkou II/240 - v další fázi projektových příprav této stavby (DÚR, DSP) bude navrženo přetrasování části ÚSES v zájmovém území autorizovaným architektem ÚSES tak, aby byla zajištěna jejich funkčnost.⁹

LBK 9: Biokoridor je vymezen podél stávající silnice III/00710 Lichoceves – Velké Přílepy; dotčen bude napojením obchvatu na tuto komunikaci. V současnosti je funkce LBK značně omezena jeho umístěním podél stávající silniční komunikace. Realizací obchvatu nedojde k významnému zásahu do území, které představuje funkční část LBK, kterou jsou travinobylinné porosty s náletem dřevin severně od obchvatu. Dotčení LBK nebude znamenat snížení schopnosti biokoridoru plnit stabilizující funkce v krajině.

LBK 11: Nová komunikace kříží biokoridor v místě Statenické cesty v km 1,25. Zde je navržen víceúčelový rámový most o šířce 10m, který bude zároveň plnit funkci ekoduktu. Na mostě je navržen 6 m široký pás doplněný výsadbou keřů navazujících na stávající porost podél polní cesty. Dotčení LBK za předpokladu realizace mostního objektu nebude znamenat zásadnější snížení schopnosti biokoridoru plnit stabilizující funkce v krajině s polními celky. Migrační problematika je řešena v příslušné části kapitoly vlivů na faunu.

- **vlivy na významné krajinné prvky**

Popis významných krajinných prvků v zájmovém území je proveden v kapitole C.II.7.

Významný krajinný prvek (VKP) je definován v § 3, odst. 1, písm. b zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., v platném znění (dále jen zákon) jako „ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její

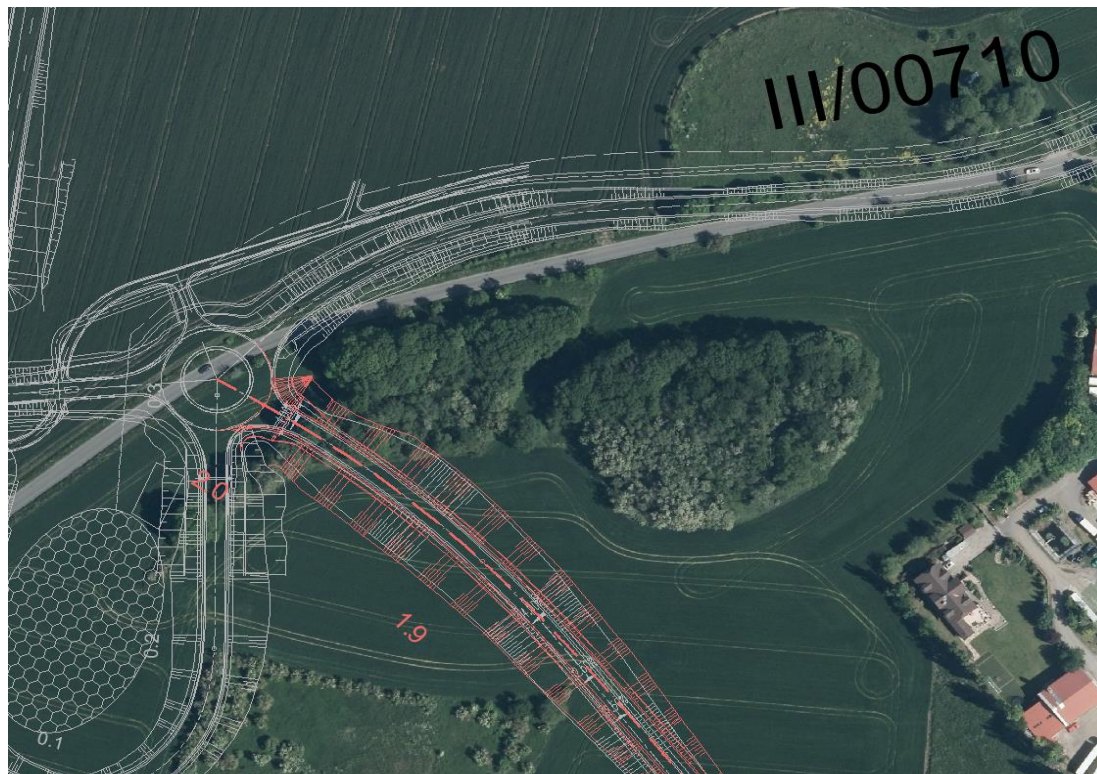
⁹ Obchvat Velkých Přílep je podmiňující stavbou přeložky II/240, do které se napojuje. V rámci přeložky II/240 bude nově vymezen ÚSES v území, viz stanovisko EIA záměru „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ – viz IS EIA na www.cenia.cz, kód záměru PHA1073: podmínka č. 13: „V rámci dokumentací pro územní řízení a pro stavební povolení navrhnout kompenzační opatření, tj. nové biokoridory a biocentra územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“) tak, aby nedošlo k zániku sítě ÚSES; nové prvky ÚSES budou upřesněny na všech úrovních (místní, regionální, nadregionální) tak, aby byly dodrženy limitující parametry ÚSES a zajištěna tak jejich funkčnost; navrhovaná řešení budou zpracována autorizovaným architektem ÚSES – projektantem ÚSES a případné změny budou odborně zdůvodněny; zvláštní pozornost bude věnována zejména dořešení křížení regionálního biokoridoru RK 5019 v km 3, 8 a regionálního biokoridoru RK 1136 v km 4,7 a v km 7,0...“

stability.“ VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách, a to registrované VKP a VKP „ze zákona“, kterými jsou veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Zákon dále v § 4, odst. 2 uvádí, že VKP „jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce.

Realizací záměru dojde k zásahu do významného krajinného prvku „ze zákona“, kterým je lesní porost v severní části LBC 13. Jedná se o maloplošný porost s hojným výskytem nepůvodního trnovníku akátu charakteru lesního biotopu. Stavba se dotkne tohoto porostu pouze okrajově, i když vlivem realizace obchvatu dojde k izolaci plochy od navazujících polopřirodních biotopů. Vlivem záměru může dojít v kumulaci s plánovanou přeložkou II/240 k oslabení ekostabilizační funkce VKP v důsledku zásahu do porostu charakteru lesního biotopu a také provozem obchvatu včetně existence MÚK na silnici II/240. Po ukončení stavební činnosti bude vhodné provést náhradní výsadbu dřevin v návaznosti na stávající lesní porost východně. Situace je podrobněji znázorněna na obrázku níže (řešený obchvat červeně).

Obr. 30 Zásah záměru do VKP les



D.1.7.4 Vlivy na paleontologické nálezy

V km 0,25 v úseku 2 prochází obchvat cenomanskými sedimenty s úlomky mlžů. V této lokalitě je doporučen podrobný paleontologický průzkum. V případě potvrzení paleontologických nálezů v trase obchvatu (úsek 2) bude postupováno podle § 11 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, tedy zajistit odborný paleontologický průzkum a zajištění odborné dokumentace a záchrany těchto nálezů.

D.1.7.4 KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [3]“

Plánovaný obchvat omezí **migrační průchodnost** lokálních migračních tras v západní části území (LBC 13 a jeho okolí), kde bude jeho vliv posílen působením plánované přeložky silnice II/240. V místě napojení obchvatu na přeložku bude rozptýlená místní migrace narušena nejsilněji (bariérový efekt stavby obchvatu v synergii s okružní a mimoúrovňovou křižovatkou, rušení intenzivním provozem na přeložce silnice II/240). Dá se očekávat, že většina živočichů tuto část lokality opustí.

Vlivem stavby může dojít k oslabení ekostabilizační funkce VKP „ze zákona“ v důsledku zásahu do lesního porostu, a to s ohledem na realizaci plánované přeložky II/240 (podrobněji v textu výše). Po ukončení stavební činnosti bude vhodné provést náhradní výsadbu dřevin v návaznosti na stávající lesní porost.

Vlivem stavby může dojít k oslabení funkce ÚSES na lokální úrovni s ohledem na realizaci plánované přeložky II/240. Vlivy stavby na ÚSES budou v dalším stupni projektové dokumentace řešeny koordinovaně s plánovanou přeložkou II/240 - v další fázi projektových příprav této stavby (DÚR, DSP) bude navrženo přetrasování části ÚSES v zájmovém území autorizovaným architektem ÚSES tak, aby byla zajištěna jejich funkčnost.

NÁVRH OPATŘENÍ

Opatření pro minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost jsou uvedena v kap. B.I.6. A D.IV.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.7 VLIVY NA BIOLOGICKOU ROZMANITOST

V trase obchvatu se nenacházejí žádné lokality soustavy Natura 2000 ani zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA). Ze závěrů Hodnocení H67 vyplývá následující:

- ovlivnění obecné ochrany rostlin a živočichů zejména ve vztahu ke skrývkám a přípravě území dosahuje úrovně mírně nepříznivých vlivů pro úsek 1, pro úsek 2 úrovně lokálně nepříznivých až lokálně významných vlivů pro úsek 2 v rámci přechodu krajinného segmentu V hlinišťatech;
- ovlivnění mimolesních porostů dřevin lze předpokládat na úrovni lokálně mírně nepříznivých až nepříznivých vlivů, pro úsek 2 v prostoru přechodu krajinného segmentu V hlinišťatech ve spojení s křížením strže u okružní křižovatky silnice II/240 u Statenic na úrovni lokálně významného vlivu;
- ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce VKP „ze zákona“ lesního porostu v km 1,95 (úsek 1) a dotčených skladebných prvků ÚSES (úsek 2) lze pokládat za mírně nepříznivé;
- lze předpokládat mírně nepříznivé ovlivnění lokality paleontologických nálezů v rámci úseku 2
- ovlivnění několika druhů zvláště chráněných živočichů v kategorii druhů silně ohrožených a druhů ohrožených zejména ve vztahu ke skrývkám, přípravě území a nároků na kácení dřevin a dotčení mozaiky biotopů na úrovni mírně nepříznivých až nepříznivých vlivů;

Pro vybrané zvláště chráněné druhy živočichů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb.).

Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č.j. 126583/2022/KUSK ze dne 24.10.2022.

Za předpokladu respektování navržených doporučení dle kapitoly D.IV lze zásah i přes lokálně mírně nepříznivé až nepříznivé vlivy na některé zájmy ochrany přírody považovat za akceptovatelný.

D.I.8. VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

KRAJINNÝ RÁZ

Technické řešení stavby ovlivňující krajinný ráz

Při návrhu nové komunikace je z hlediska krajinného rázu vhodné dbát na technické řešení stavby. Snahou je minimalizace zářezů a násypů (minimalizovat zásahy do horizontu), rozsah technických děl by měl být úměrný charakteru krajiny. Technické parametry stavby, které by mohly mít významný vliv na krajinný ráz, jsou následující:

- *Šířkové uspořádání silnice: dvoupruhové uspořádání, kategorie S9,5 (úsek 1) a kategorie S7,5 (úsek 2) v celkové délce cca 3 km.*
- *Lokalizace mimoúrovňových křižovatek: záměr nezahrnuje MÚK.*
- *Velké mostní objekty: záměr nezahrnuje velké mostní objekty. Je navržen jeden menší rámové konstrukce.*

Vlivy na krajinný ráz

Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA).

Z hlediska vlivu na krajinný ráz jsou z obecného pohledu nejkonfliktnější a nejproblémovější takové zásahy, které ovlivní identifikované jedinečné a neopakovatelné hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodních, kulturně historických a estetických hodnot krajinného rázu). Z hlediska přírodních charakteristik jsou významné zejména zvláště chráněná území přírody, významné krajinné prvky a systémy ÚSES a konflikty s nimi, případně zabor kvalitních přírodních biotopů nebo pestřejší mozaiky s podílem enkláv s vyšší druhovou či biotopovou rozmanitostí. Z hlediska kulturně historických charakteristik je nejvýznamnější konflikt s kulturními památkami, památkovými zónami nemovitých kulturních památek a jejich prostředím podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, případně likvidace historických strukturních prvků v krajině.

Posuzovaný záměr je realizován v pohledově výrazněji otevřeném, lokálně zvlněném prostoru, kdy se novotvar silnice projeví zejména v těch částech, kdy je formován na násypu (týká se části úseku 1 (mezi km cca 0,13 – 0,76 a km cca 1,51 – 1,70) a zejména počáteční části úseku 2 přes krajinný segment V hlinišťatech po km cca 0,26 (výška násypu místy přes 6 m). Většina trasy přes

pohledově otevřené polní celky jihozápadně až jižně od sídla Velké Přílepy je řešena v zářezu, takže bude pohledově skryta.

Dojde k prostorově definované změně poměru krajinných složek tím, že pozitivní složka mimolesních porostů dřevin (viz příslušná kapitola), mozaiky biotopů v xerofytních enklávách (zejména část krajinného segmentu V hlinišťatech) bude nahrazena tělesem komunikace. Jde o trvalou změnu, která se nedá v místě dotčení porostů a mozaiky biotopů přímo kompenzovat, ale je nutno řešit náhradní výsadby a vegetační úpravy. Dojde tak k patrné pohledové změně území tím, že působení dnešních mimolesních porostů a mozaiky lad, ploch s dřevinami a xerofytními enklávami jako stěžejní součásti přírodní charakteristiky bude v krajinné mozaice oslabeno a v průhledech podél osy komunikace bude patrný dělicí efekt. Ostatní složky přírodní charakteristiky jsou dotčeny jen méně významně a na změnách v krajině se prakticky neprojeví.

V kontextu základních aspektů ovlivnění krajinného rázu ve vazbě na obsah díkce § 12 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění, je možno konstatovat, že:

- Poloha zvláště chráněných území nekoliduje s polohou posuzovaného záměru, maloplošná chráněná území jsou dostatečně vzdálena. V kontextu pohledových aspektů se pohledová poloha nejbližších zvláště chráněných území v určujících pohledových osách od posuzované stavby (i přes ni) neprojevuje, nemůže být tedy ovlivněna oslabením jejich estetického působení jako součásti vizuálně vnímatelného krajinného prostoru. Tuto součást hodnocení není tedy nutno uvažovat.
- Poloha významných krajinných prvků „ze zákona“ se v územní kolizi se záměrem nachází jen okrajově (dotčení okraje porostu s charakterem nepřírodního lesního biotopu v závěru úseku 1 kolem km 1,95, splývá s okrajovým dotčením LBC 1). V kolizních místech s prvky lokálního ÚSES jsou navrženy mostní objekty (km 1,25 úseku 1) či kompenzační opatření ve formě vegetačních úprav.
- Zásahy do znaků přírodních charakteristik krajinného rázu tak budou v úseku 1 minimální, záměr se nedotýká žádných zvláště cenných partií. Za význačný znak přírodní charakteristiky v rámci dotčeného krajinného prostoru v nadlokálním charakteru lze pokládat krajinný segment V hlinišťatech, kde s ohledem na složitější terénní konfiguraci je nutno, předpokládat patrnější zásahy do reliéfu úsekem 2 (zejména násep v počátku úseku cca do km 0,26). Vliv na přírodní charakteristiky v úseku 1 lze hodnotit jako slabý, v úseku 2 jako středně silný až lokálně silný.
- Kulturní dominanty krajiny nejsou záměrem pohledově ovlivněny, v určujícím vizuálně vnímatelném krajinném prostoru se totiž prakticky neprojevují, tento aspekt hodnocení není tedy nutno uvažovat.
- Stavba nepovede k zásahu do jedinečných či význačných kulturních a historických hodnot území. Pohledové scénérie panoramatu obce zůstanou po realizaci záměru zachovány z blízkého i dalekého okolí. Nebudou dotčeny drobné sakrální stavby udávající charakter venkovského prostředí ani nebude ovlivněno rázovité vyznění sídelní struktury sídel. Realizací záměru ale dojde k zásahu do částečně dochovaných historických krajinných struktur v úseku 2. Potenciální vliv tak spočívá zejména v posílení jednoho znaku území - výrazné technické stavby - oproti jiným znakům v již značně pozměněné krajině. Proto je vliv

hodnocen jako slabý (až středně silný), a to zejména na úrovni dotčeného krajinného prostoru. Na úrovni místa krajinného rázu je vliv slabý, na úrovni oblasti krajinného rázu prakticky vyznívá.

- Harmonické měřítko v krajině – novotvar tělesa změní vztahy v krajině vytvořením liniového novotvaru, který se místně projeví změnou topografie krajiny a krajinné struktury, čímž budou harmonické vztahy ovlivněny zejména v prostorech, kde dochází k vyšší míře dotčení přírodních složek (krajinoesteticky významné mimolesní porosty dřevin – porosty podél silnice III/2421 v úseku 2, doprovodný porost silnice II/240 v počátku úseku 1, doprovodný porost podél místní cesty na Statenice v km 1,25 a okraj porostu s dominancí akátu kolem km 1,95 v úseku 1; zejména dotčení mozaiky v krajinném segmentu V hlinišťatech úsekem 2). Ve vztahu k měřítku okolní krajiny se bude jednat o analogii stávajících silnic II. a III. třídy, takže parametry záměru se nebudou od stávajících komunikací v krajině výrazněji odlišovat a vliv na měřítko většinově velkovýrobní krajiny v plochách JZ až JV od sídla Velké Přílepy nebude významný, harmonické měřítko krajiny bude středně silně narušeno úsekem 2 přecházejícím krajinný segment V hlinišťatech. Pro zmírnění vlivů záměru na estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině je stěžejní řešení vegetačních úprav. Ty mohou s výjimkou úseku 2 velmi výrazně podpořit estetické vyznění stavby, přispět ke změkčení technicistního rázu a omezit celkový zásah do krajiny.

Pro posouzení navrhovaného záměru na krajinný ráz a estetické parametry území je podstatné dále hodnotit posuzovaný záměr v kontextu určujících faktorů krajinného rázu území. Hodnocení je možno provést v syntéze několika pohledů:

Vznik nové charakteristiky území:

Realizací záměru dojde ke vzniku tohoto vlivu v celém novém koridoru silničního tělesa. Tyto vlivy je nutno pokládat za nepříznivé zejména v době výstavby a v období těsně po výstavbě, než dojde k zapojení násypů, svahů zářezů a dalších objektů do krajiny, včetně uplatnění nově provedených výsadeb. Vznik nové charakteristiky území je nutno pokládat v těchto úsecích za trvalý vliv, jehož významnost s postupem začlenění tělesa do krajiny klesá.

Narušení stávajícího poměru krajinných složek:

V této souvislosti se výrazněji projeví otázka novotvaru tělesa, kdy vzniknou technická díla na úkor pozitivních (pestrá ruderální lada a xerofytní enklávy, porosty dřevin) a většinově negativních (orná půda, zpevněné a změněné plochy, zastavěné plochy-komunikace atp.) krajinných složek. Vlastní těleso silnice je novým liniovým prvkem, který výrazněji posouvá stávající poměr krajinných složek k negativním, ale svahy násypů a nejbližší okolí umožňuje realizaci sadových úprav ve smyslu navrhovaných kompenzací (opět na úkor většinou orné půdy, částečně mozaiky lad a porostů dřevin), takže v konečných bilancích může být poměr krajinných složek částečně vybilancován nebo posun směrem k negativním složkám částečně snížen. Nejvíce negativním aspektem záměru je dotčení krajinného segmentu V hlinišťatech úsekem 2, poněvadž je narušena pestrá mozaika pozitivních složek krajiny.

Narušení vizuálních vjemů:

Realizace znamená především ovlivnění této složky hodnocení na krajinný ráz. Vliv navrhované trasy obchvatu jako liniové stavby se může negativně projevit především tím, že v celém koridoru změní terénní konfiguraci a stávající charakter doposud nezastavěného území nahradí tělesem silnice se zpevněným povrchem. Jak již bylo uvedeno, posuzovaný záměr je realizován v pohledově výrazněji otevřeném, lokálně zvlněném prostoru, kdy se novotvar silnice projeví zejména v těch částech, kdy je formován na náspu (týká se části úseku 1 (mezi km cca 0,13 – 0,76 a km cca 1,51 – 1,70) a zejména počáteční části úseku 2 přes krajinný segment V hlinišťatech po km cca 0,26 (výška náspu místy přes 6 m). Většina trasy přes pohledově otevřené polní celky jihozápadně až jižně od sídla Velké Přílepy je řešena v zářezu, takže bude pohledově skryta.

Míra vlivu je lokálně zvýrazněna podstatným zásahem do krajinnotvorně významných mimolesních a lesních porostů; jednak ve vztahu k vyvolanému dělicímu efektu (zejména příklad průchodu úseku 2 svahem krajinného segmentu V hlinišťatech od jihu v ose stavby, stavba zde prochází vertikálně členitějším terénem, takže musí volit razantnější technické postupy pro překonání těchto rozdílů (nelze vyloučit nároky např. na šíři manipulačních pásů při výstavbě). Tím stoupá podíl významnějších terénních úprav, které vedou k vytvoření nových pohledově významnějších krajinných útvarů (zejména vyšší násyp). Tato okolnost se výrazněji promítá zejména od jihu, poněvadž je řešena v pohledově exponovaném krajinném prostoru a projeví se tak lokální pohledově významnou změnou (změna charakteru výrazného prvku mimolesní bylinotravní a dřevinné vegetace a k otevření průhledu do krajinného segmentu polí v podélné ose nově navrhované komunikace nad korunou svahu).

Nový koridor bude patrným způsobem narušovat vizuální vjemy v krajině především v úseku 2 přechodem krajinného segmentu V hlinišťatech. Jinak z hlediska objektivních parametrů pro změny krajinného reliéfu je třeba konstatovat, že tyto novotvary jsou srovnatelného měřítka s měřítkem dotčeného krajinného reliéfu. V daném kontextu jde o nepříznivý vliv, avšak méně významný, představovaný vytvořením pohledově významného technického prvku do krajiny. Opatření jsou formulována nároky na projekt sadových úprav a začlenění novotvaru tělesa silnice do krajiny a požadavkem na minimalizaci zásahů ve svahu v úseku 2. Záměr nepředstavuje silné zásahy do znaků a hodnot charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle §12 s výjimkou rozdělení krajinného segmentu V hlinišťatech v úseku 2, kde je nutno předpokládat středně silný až silný vliv v nadlokálním měřítku.

Obecně žádné ze znaků a hodnot KR, do kterých záměr zasahuje, nelze považovat za jedinečné, proto lze záměr považovat z hlediska ochrany krajinného rázu dle §12 za podmíněně přijatelný (únosný); tedy za předpokladu respektování navržených opatření (viz kap. D.IV).

- **Přírodní park**

V zájmovém území nejsou situovány žádné přírodní parky, zřízené ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Bez vlivu.

- **KUMULATIVNÍ VLIV ZÁMĚRU A PLÁNOVANÉ STAVBY „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8) [3]“**

Jak je výše v textu uvedeno, obchvat je podmiňující stavbou plánované přeložky II/240 (D7-D8). Záměr bude zesilovat její nepříznivé projevy, které byly vyhodnoceny jako přijatelné [2]. Tyto projevy se však budou odehrávat na lokální úrovni.

Ani při kumulaci vlivů se nebude jednat o vlivy významně negativní.

- **Návrh opatření**

V navazující přípravě záměru je nutno přijmout opatření ve prospěch přírodních hodnot, které podpoří začlenění stavby do okolní krajiny. Jedná se o vhodné řešení vegetačních výsadb - opatření jsou uvedena v kap. B.I.6 a graficky znázorněna v příloze A.4.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.8. VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

Vyhodnocení vlivů na krajinu bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA):

Záměr nepředstavuje silné zásahy do znaků a hodnot charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle §12 s výjimkou rozdělení krajinného segmentu V hlinišťatech v úseku 2, kde je nutno předpokládat středně silný až silný vliv v nadlokálním měřítku v důsledku fragmentace tohoto segmentu; Obecně žádné ze znaků a hodnot KR, do kterých záměr zasahuje, nelze považovat za jedinečné, proto při přijetí navržených opatření, která spočívají zejména ve vhodném návrhu vegetačních úprav pro začlenění nové stavby do krajiny, lze záměr hodnotit z hlediska ochrany krajinného rázu dle §12 za přijatelný (únosný).

D.I.9. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

• Vlivy na hmotný majetek

Záměr je situován mimo zastavěná území obcí. Jeho realizace nevyvolá nutnost žádných demolic obytných ani jiných staveb.

Stavební práce a činnosti v ochranných pásmech inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a dle jím stanovených podmínek.

• Vlivy na kulturní památky

V zájmovém území se nacházejí čtyři kulturní památky, zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek (ÚSKP) – viz kap. C.II.9. Všechny uvedené památky jsou v dostatečné vzdálenosti od záměru (0,5-1,0 km) a nebudou posuzovanou stavbou nijak ovlivněny.

• Vlivy na archeologické lokality

Celé zájmové území je územím s archeologickými nálezy kategorie UAN III, kromě toho se v blízkosti záměru vyskytuje několik archeologických lokalit registrovaných ve Státním archeologickém seznamu (převážně plochy UAN I, jedna plocha UAN II) – viz kap. C.II.9. Tyto plochy se nacházejí poměrně blízko záměru (nejbližší ve vzdálenosti 50 a 100 m) a **dvě registrované plochy budou záměrem přímo dotčeny – jedná se o plochu UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep.** Při realizaci záměru lze proto s velkou pravděpodobností očekávat další archeologické nálezy.

V Tab. 61 je uveden přehled těch lokalit UAN I či UAN II, které jsou v těsné blízkosti záměru (do 100 m) nebo jsou záměrem přímo dotčeny (tj. vzdálenost = 0).

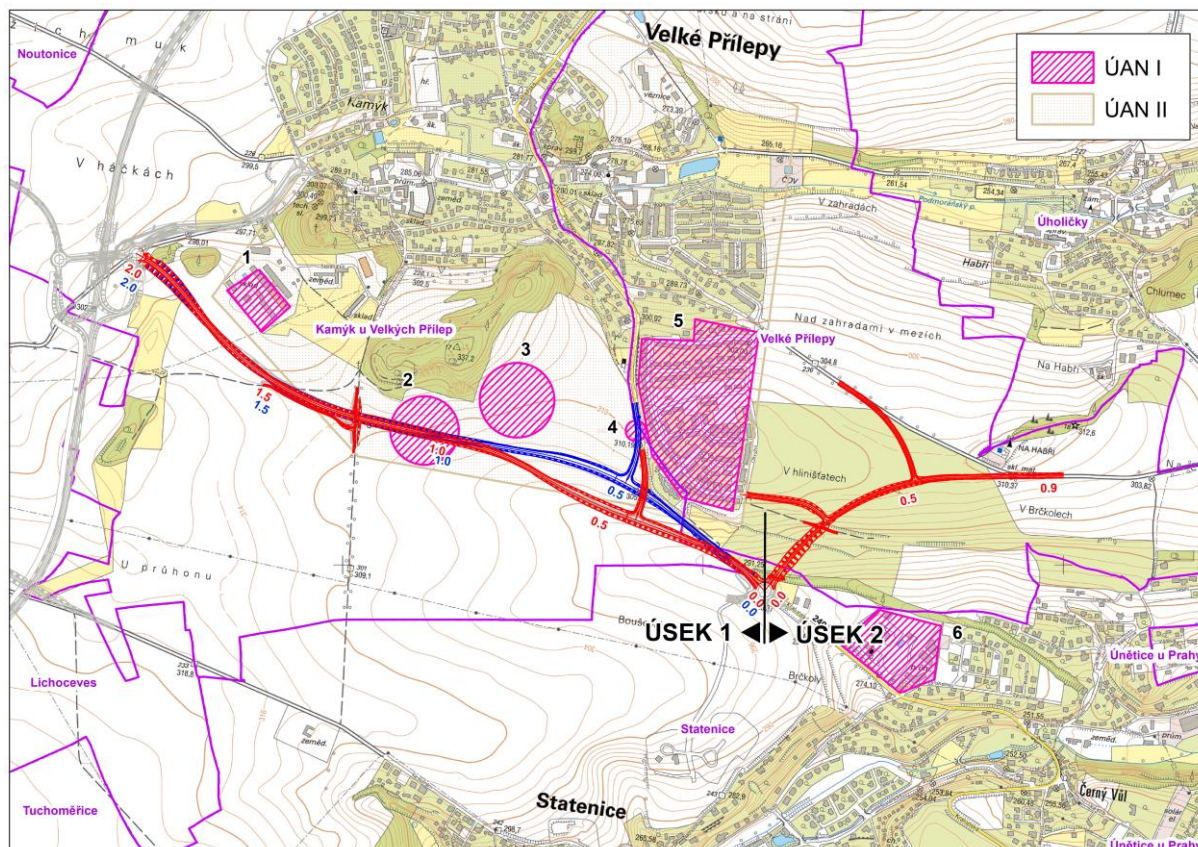
Tab. 61 Archeologické lokality v těsné blízkosti záměru (do 100 m)

Č.	Katastr	Název UAN	Kateg. UAN	Vzdál. od trasy (m)	Č. SAS
1	Kamýk u Vel. Přílep	Teletník	I	100	12-23-10/19
2	Kamýk u Vel. Přílep	„Strakovo pole“	I	0	12-23-10/15
3	Kamýk u Vel. Přílep	„Ženíškovo pole“, či „pole p. Piskáčka“	I	50	12-23-10/9
5	Kamýk u Vel. Přílep	JV okraj intravilánu	I	100	12-23-10/2
7	Kamýk u Vel. Přílep	- (plocha zahrnující jednotlivé menší plochy UAN I v prostoru Velkých Přílep)	II	0	-

Pozn.: **Tučně** jsou vyznačeny vzdálenosti u těch UAN, které jsou záměrem přímo dotčeny (tj. vzdálenost = 0).

Umístění území s archeologickými nálezy je patrné na Obr. 31.

Obr. 31 Území s archeologickými nálezy



Každý záměr stavební činnosti v UAN I, II, III je nutné v předstihu oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení případného záchraného archeologického výzkumu (§ 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů). Dále je stavebník podle zákona povinen oznámit i náhodné porušení archeologických situací, stejně tak jako nálezy movitých artefaktů, k tomuto účelu zajistí stavebník u výše zmíněné organizace archeologický dohled. Vzhledem k významnosti celé lokality nelze výskyt archeologických nálezů během výstavby záměru vyloučit.

- Kumulativní vliv záměru a plánované stavby „PŘELOŽKA II/240 (D7-D8)“ [4]

Kumulativní vlivy na hmotný majetek a kulturní památky se nepředpokládají.

- **Návrh opatření**

- Ke stavebnímu řízení bude zpracován předběžný archeologický průzkum v trase navržené komunikace.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.
- V lokalitách archeologických nálezů známých nebo očekávaných zajistit při provádění strojových skrývek a zemních prací odborný archeologický dohled dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

- V ostatních úsecích respektovat doporučení orgánu památkové péče nebo odborného archeologického pracoviště. V případě odkrytí archeologických nálezů umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.

DÍLČÍ ZÁVĚR KAPITOLY D.I.9. VLIVY NA VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Záměr se nedotýká žádné nemovité kulturní památky. Jeho realizace nevyvolá nutnost demolic žádných obytných ani jiných objektů. Záměr je **bez vlivu** na hmotný majetek a kulturní památky.

Trasou obchvatu budou dotčeny **dvě registrovaná území s archeologickými nálezy. Jedná se o plochu UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep.** Vzhledem k tomu, že je záměr navržen v území s možnými archeologickými nálezy, bude v etapě výstavby nutný archeologický dohled.

Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako akceptovatelné.

D.II. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PRO VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, KULTURNÍ DĚDICTVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘI MOŽNÝCH NEHODÁCH, KATASTROFÁCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ Z NICH PLYNOUCÍCH

V období výstavby hrozí havárie především v případě nedodržování platných bezpečnostních předpisů, nedodržování havarijních řádů a technického stavu strojů a vozidel (špatná údržba, nedostatečná kontrola stavu strojů), kdy může dojít k úniku pohonných či mazacích hmot, které znečistí okolí. Pracovníci budou důkladně proškoleni v oblasti provozního řádu, požárních předpisů a bezpečnosti práce a bude se kontrolovat dodržování pracovních postupů a předpisů.

Na nezpevněných, nezabezpečených plochách nebude provozována jakákoliv manipulace s ropnými ani jinými závadnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nebudou opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla). Pro parkování těchto mechanismů budou využívány zpevněné plochy nebo při odstavení na nezpevněných plochách budou mechanismy podloženy záchytnými vaničkami. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na dotčené lokalitě musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto prostorech. V případě úniku závadných látek je nutné ihned přerušit nebo alespoň omezit únik závadných látek – dle charakteru mimořádné události (dočasně utěsnit poškozená místa, otvory či praskliny (např. utěšňovací pastou či tmelem, fóliemi, využít náhradních nádob, apod.). Také je důležité z místa odstranit možné zdroje vznícení (vypnout chod stroje či mechanismu apod.). Je nutné zabránit rozšiřování látek a závadnou látku urychleně zachytit - uniklou kapalinu přemístit do náhradní nádoby, zbytek zachytit pomocí svého materiálu (sypký sorbent, piliny, sorpční rohože atp.). Znečištěné sorbenty se shromáždí do označených PE pytlů nebo označených a uzavřených sudů s víkem a poté je třeba zajistit jejich odstranění. Případně kontaminovanou zeminu je nutné urychleně odstranit z terénu ručně, nebo v případě většího rozsahu úniku vytěžit pomocí strojní mechanizace a odvézt na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů. Pro případy náhodných úkapů nebo úniků závadných látek budou k dispozici prostředky pro zdolání úniku, zázemí bude také vybaveno hasícími prostředky, lékárníčkou pro první předlékařskou pomoc a ochrannými pomůckami pro pracovníky.

Dalším potenciálním nebezpečím jsou nehody vozidel projíždějících po komunikacích ve styku se stavbou, vzniklé v důsledku nepozornosti apod. Z toho důvodu je nutné věnovat velkou pozornost návrhu a instalaci dopravních opatření, regulujících průjezd v místě provádění záměru, důležitá je i ochrana chodců v místech napojení přeložky na stávající silnici.

Základním rizikem bezpečnosti **provozu** na komunikaci jsou dopravní nehody (střety vozidel, vyjetí vozidel mimo vozovku). Hlavní příčiny spočívají zejména v nekázni a nepozornosti řidičů, v technickém stavu vozidel, či v náhlých změnách počasí (náledí, mlha) a kolizích se zvěří. S případnou havárií vozidla úzce souvisí i riziko následného požáru havarovaného vozidla či jeho nákladu.

Největší nebezpečí ohrožení okolí nastane v případě havárie vozidla převážejícího ropné, chemické či jiné podobné nebezpečné látky. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat

restrukturalizovanou Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), platnou od 1.7.2001.

Míra nebezpečnosti havárie závisí především na místě, kde se stane, a na rozsahu a následcích na automobilech a přepravovaných nákladech. Nebezpečné jsou zejména havárie v blízkosti zdrojů pitné vody. 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.

Obecně lze konstatovat, že havárie na moderních silnicích vybavených kontrolovaným odvodněním jsou z hlediska ovlivnění okolí podstatně méně nebezpečné, než havárie na stávajících nezabezpečených komunikacích. Při případné havarijní situaci je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Pokud dojde ke kontaminaci menšího množství zeminy (úkypy únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě odstranit a zneškodnit vhodným způsobem. V případě většího úniku ropných látek dodržovat zásady a postupy uvedené v havarijním plánu správce komunikace, zejména:

- zabránit jakémukoliv dalšímu úniku ropných látek, tj. neprodleně provést první zásah, který směřuje k zajištění požární bezpečnosti, dále zabránit dalšímu vytékání kapaliny nejvhodnějším způsobem, tj. utěsněním trhlin a děr, uzavřením ventilů apod.,
- sanovat postižené lokality materiály sajícími nebo vázajícími ropné produkty (Vapex, Kurool, případně piliny, písek, rašelina, škvára apod.),
- co nejrychleji uložit zachycené ropné produkty do vhodných nádob a následně odvézt k likvidaci oprávněnou osobou.

Preventivním opatřením je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Již samotnou výstavbou moderní silnice včetně všech opatření pro zajištění bezpečnosti provozu je pravděpodobnost nehod minimalizována. Kombinací nejnovějších opatření a vynucováním dodržování pravidel silničního provozu lze docílit obecně nízkého rizika vzniku havárií.

D.III. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU PODLE ČÁSTI D BODŮ I A II Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÉHO PŮSOBENÍ, SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA MOŽNOST PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

D.II.1. CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Všechny vlivy záměru jsou popsány v kapitole D.I. Rozsah vlivů záměru vzhledem k zasaženému území a populaci je s ohledem na charakter a parametry záměru vcelku omezený a bezprostřední okolí záměru.

Pozitivní vlivy záměru se budou projevovat zejména v dopadu na obyvatelstvo v intravilánu obce Velké Přílepy (životní prostředí města - hluk, ovzduší, faktory pohody, veřejné zdraví, vytvoření příznivějších podmínek pro socioekonomický život ve městě bez výrazného dělicího a rušivého vlivu silnice) a v dopadu na bezpečnost a plynulost dopravy (snížení rizika střetů s chodci).

Nepříznivé vlivy se budou projevovat ve spojení se zábořem nových ploch (dotčení kvalitních půd ZPF - půdy I. a II. třídy ochrany), možností potenciálního ovlivnění režimu podzemních vod (kumulativně s přeložkou II/240), lokálním dotčením přírodních lokalit (drobný lesní porost, starý ovocný sad) a zásahem do mimo lesních porostů. Nejedná se však o limitující aspekty.

V této kapitole je provedena rekapitulace vlivů ve vztahu k zasaženému území a populaci obyvatel. Hodnocení vlivů bylo provedeno podle následující stupnice:

- + přijatelný vliv
- +/- přijatelný vliv s dílčími výhradami
- nepřijatelný vliv

Tab. 62 Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci

Kategorie	Vliv na podkategorii	Výskyt	Přijatelnost	Komentář
Obyvatelstvo	Imise, veřejné zdraví	+	+	Pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu. Nepředpokládá se navýšení rizika, které by bylo významné ve smyslu ohrožení zdraví.
	Hluk, veřejné zdraví	+	+	Dočasné zhoršení přinese období výstavby, které bude poměrně citelné z hlediska faktorů pohody.
	Faktory pohody	+	+/-	Po ukončení výstavby odezní, při přijetí navržených opatření akceptovatelné.
	Vlivy na řidiče	+	+	
Ovzduší		+	+	Klesne počet obyvatel zasažených znečištěním ovzduší z dopravy. V lokálním měřítku přinese záměr nárůst koncentrací znečišťujících látek do ovzduší ve svém okolí. V souhrnu při zajištění plnění navržených

Kategorie	Vliv na podkategorii	Výskyt	Přijatelnost	Komentář
				opatření budou tyto vlivy na přijatelné úrovni.
Hluk		+	+	Klesne počet obyvatel zasažených hlukem z dopravy. K zajištění legislativních limitů jsou navržena příslušná opatření.
Voda	Povrchová voda	+	+	Návrh odvodnění respektuje požadavky na minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody.
	Podzemní voda a vodní zdroje	+	+	S ohledem na parametry záměru, morfologii terénu a předpokládanou úroveň hladiny podzemní vody se nepředpokládá žádné významné (znatelné) ovlivnění režimu podzemní vody a vodních zdrojů.
Půda	Zemědělská (ZPF)	+	+/-	Rozsah záborů odpovídá velikosti záměru. S ohledem na velkoplošný výskyt kvalitních zeměd. půd se nelze půdám I. a II. třídy ochrany vyhnout. Bude provedena skrývka ornice.
	Lesní (PUPFL)	-	+	
	Stabilita, eroze	-	+	
Horninové prostředí a přírodní zdroje	Dobýv. prostory	-	+	Záměrem nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území, ložiska a prognózní zdroje, poddolovaná území ani sesuvná území. Geologické poměry nebudou záměrem ovlivněny. Bez podstatného dopadu.
	Chráněná lož. území	-	+	
	Poddolovaná území	-	+	
	Sesuvy, svahové nestability	-	+	
	Geolog. poměry, horninové prostředí	+	+	
Biologická rozmanitost	Fauna	+	+/-	Realizací záměru mohou být v různé míře ovlivněny některé zvláště chráněné druhy živočichů. Pro vybrané ZCHD živočichů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb.).
	Flóra	+	+	Vlivy na flóru jsou dány kácením středního rozsahu, které bude kompenzováno v rámci vegetačních úprav obchvatu. V trase obchvatu nebyly zjištěny populace žádných zvláště chráněných druhů rostlin.
	Zvl. chráněná území	-	+	V zájmovém území se nenacházejí, bez přímého i nepřímého vlivu.
	Soustava Natura 2000	-	+	

Kategorie	Vliv na podkategorii	Výskyt	Přijatelnost	Komentář
	ÚSES	+	+	Stavba zasáhne několik prvků ÚSES na lokální úrovni, jejich funkce bude s ohledem na technické řešení a kompenzační opatření zachována.
	VKP	+	+/-	V kumulaci s plánovanou přeložkou II/240 může dojít k oslabení ekostabilizační funkce VKP drobného lesního porostu. Po ukončení stavební činnosti bude vhodné provést náhradní výsadbu dřevin v návaznosti na stávající lesní porost.
	Památné stromy	+	+	Nebudou záměrem dotčeny.
Krajina	Krajinný ráz	+	+	Záměr nepředstavuje významně negativní zásah do znaků a charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Přijatelný (únosný) zásah do krajinného rázu. Začlenění stavby pomocí vegetačních úprav.
	Přírodní park	-	+	V zájmovém území se nenachází.
Antropogenní systémy	Hmotný majetek	-	+	Záměr odvede dopravu mimo zastavěné území, nevyvolá demolice. Jeho vliv tak bude pozitivní.
	Kulturní památky a dědictví	-	+	Nebudou trasou obchvatu dotčeny.
	Archeologická území	+	+/-	Trasou obchvatu budou dotčena dvě registrovaná území s archeologickými nálezy - nutný archeologický dohled.

Z uvedené rekapitulace je zřejmé, že vlivy výstavby i provozu předloženého záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou z pohledu současné environmentální legislativy a únosnosti území přijatelné.

KUMULATIVNÍ VLIVY

Vlivy záměru se mohou odehrávat kumulativně s plánovanou trasou přeložky II/240 (D7-D8). Tyto vlivy jsou popsány v samostatných částech kapitol D.I.1 až D.1.9.

Porovnání variant z hlediska velikosti a významnosti vlivů je provedeno v samostatné kapitole E.

D.II.2 CHARAKTERISTIKA MOŽNOSTI PŘESHraničNíCH VLIVŮ

Rozsah záměru, jeho charakter a umístění stavby prakticky vylučuje jakékoliv vlivy přesahující hranice ČR.

D.IV. CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ, POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. POST-PROJEKTOVÁ ANALÝZA), KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘIPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ

1. Pro fázi projektových příprav

- Projektové přípravy záměru a stavby přeložky II/240 musí být koordinovány tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu; obě stavby musí být zprovozněny současně.

Technická opatření pro další stupeň projektové dokumentace

- v úseku 2 prověřit možnost snížení poloměru oblouku na přeložce ul. Roztocká na 130 m.
- v úseku 1 (km 1,25) rozpracovat návrh víceúčelového mostního objektu v místě křížení s LBK 11 s tím, že poloha tohoto objektu bude doplněna komplexními naváděcími vegetačními prvky z kompaktních výsadeb keřů, které budou přímo navazovat na stávající porost podél polní cesty (usměrnění pohybů savců kategorie C1 a části jedinců kategorie B).
- V úseku 2 (mezi km 0,10 až 0,19) navrhnout migrační objekt charakteru velkého rámového propustku, případně mostního objektu s minimální světlostí cca 3,5 m a suchým dnem pokrytým zeminou.
- v úseku 2 (mezi km 0,02 – 0,06) navrhnout mostní objekt překonávající hlubokou strž odvádějící přívalové srážky.
- V úseku 2 navrhnout podchod pro pěší tak, aby zároveň převzal funkci migračního objektu pro zvěř.
- navrhnout systém umístění suchých propustků pod tělesem obchvatu v úsecích, kde je veden na násypch, mj. z důvodů zajištění částečného zmírnění vlivu záměru na křečka polního. Propustky by měly mít světlost cca 1 m a suché dno pokryté zeminou, toto opatření přispěje ke snížení vlivu i na další druhy drobných savců včetně šelem kategorie C1. Návrhy tohoto opatření. Toto opatření prověřit zejména pro úsek 1 mezi km 0,18 – 0,62.
- V úseku 2 prověřit dílčí změnu napojení na ul. Dvořákova tak, aby nezasahovala do severního okraje krajinného segmentu V hlinišťatech.

Opatření na ochranu před hlukem

- V dalším stupni projektové dokumentace aktualizovat hlukovou studii na konkrétní technické parametry trasy záměru. Základní požadavkem je upřesnění návrhu protihlukových opatření a jejich případné doplnění tak, aby bylo zajištěno splnění hygienických limitů hluku.
- V DSP zpracovat hlukovou studii pro etapu výstavby. V případě souběhu záměru s výstavbou přeložky II/240 bude toto zohledněno a budou navržena příslušná opatření k zajištění hygienických limitů pro hluk. Tato opatření budou koordinována s navrženými stavebními postupy při výstavbě přeložky (např. vyloučit souběh pracovních fází s nejvyšší hlučností, pro staveništní dopravu využívat plochy staveniště obou staveb apod.)

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum s návrhem monitoringu, a to v koordinaci s projektovou přípravou přeložky II/240 (D7-D8).
- Návrh monitoringu povrchových a podzemních vod bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem a s příslušnými správci toků. Monitoring stanovených vodních zdrojů a vodních toků bude zahájen v dostatečném předstihu před započítáním stavby.
- Aktualizovat technické řešení odvodnění komunikace na konkrétní technické parametry trasy. Základní požadavky:
 - Upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí. Do vodotečí odvádět srážkové vody pouze v odůvodněných případech.
 - Návrh odvodnění koordinovat s navazující plánovanou stavbou přeložky II/240.
- Projednat navržené technické řešení odvodnění komunikace se správci vodních toků a zástupci dotčených orgánů státní správy.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Ke zmírnění fragmentace krajiny v důsledku navrhované realizace obchvatu podpořit následující opatření k zajištění konektivity přes koridor posuzované komunikace (snížení migrační bariery obchvatu):
 - v úseku 1 rozpracovat návrh víceúčelového mostního objektu v km 1,25 v místě křížení s vymezením funkčního LBK 11 s tím, že poloha tohoto objektu bude doplněna komplexními naváděcími vegetačními prvky z kompaktních výsadeb keřů, které budou přímo navazovat na stávající porost podél polní cesty (usměrnění pohybů savců kategorie C1 a části jedinců kategorie B) – viz Technická opatření výše.
 - V úseku 2 (mezi km 0,10 až 0,19) navrhnout migrační objekt charakteru velkého rámového propustku, případně mostního objektu s minimální světlostí cca 3,5 m a suchým dnem pokrytým zeminou.
 - V úseku 2 navrhnout podchod pro pěší tak, aby zároveň převzal funkci migračního objektu pro zvěř.

- v úseku 2 (mezi km 0,02 – 0,06) navrhnout mostní objekt překonávající hlubokou strž odvádějící přívalové srážky - viz Technická opatření výše.
- navrhnout systém umístění suchých propustků pod tělesem obchvatu v úsecích, kde je veden na násypch, mj. z důvodů zajištění částečného zmírnění vlivu záměru na křečka polního. Propustky by měly mít světlost cca 1 m a suché dno pokryté zeminou, toto opatření přispěje ke snížení vlivu i na další druhy drobných savců včetně šelem kategorie C1. Návrhy tohoto opatření. Toto opatření prověřit zejména pro úsek 1 mezi km 0,18 – 0,62. viz Technická opatření výše.
- Pro zmírnění rizika střetů s živočichy kategorie B podél celé trasy úseku 1 a části úseku 2 v polní trati umístit pachové nebo světelné ohradníky.
- vzhledem k migraci živočichů, neumísťovat oplocení, aby nedocházelo ke vzniku slepých pastí pro zvířata.
- V dalším stupni projektové dokumentace řešit minimalizaci vlivů záměru na prvky ÚSES koordinovaně s plánovanou přeložkou II/240 (v projektové přípravě přeložky bude navrženo přetrasování ÚSES autorizovaným architektem ÚSES tak, aby byla zajištěna jejich funkčnost).
- V úseku 2 (km 0,25) s výskytem cenomanských sedimentů provést podrobnější paleontologický průzkum. V případě potvrzení paleontologických nálezů v trase obchvatu postupovat podle § 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nejlépe formou přizvání odborných pracovníků v oboru paleontologie za účelem záchrany a dokumentace paleontologických nálezů.
- Nejpozději v posledním vegetačním období před realizací stavby (příprava území) zajistit komplexní biologický doprůzkum z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů živočichů, případně jiných druhů ochrannářsky významných s cílem pro fázi realizace precizovat příslušná ochranná opatření.
- V úseku 2 prověřit dílčí změnu napojení na ul. Dvořákova tak, aby nezasahovala do severního okraje krajinného segmentu V hlinišťatech - viz Technická opatření výše.
- Požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb.).
- V dalším stupni projektové přípravy (DÚR) zpracovat podrobný Dendrologický průzkum, který zajistí:
 - Celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí) a ostatní dendrologické charakteristiky.
 - Kompenzaci za pokácené dřeviny v podobě odvodů či náhradních výsadeb.
 - Návrh opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
- V dalším stupni projektové přípravy (DÚR) zpracovat Projekt vegetačních úprav, který bude obsahovat:

- Návrh vegetačních úprav na vybraných místech komunikace k odclonění vizuálního kontaktu mezi obytnou zástavbou a silnicí; zeleň bude mít rovněž izolační funkci z hlediska snižování úrovně znečištění
- U navržených výsadeb požadovat použití původních a stanovištně vhodných dřevin v celém úseku navržené komunikace.
- Návrh protierozních opatření
- Návrh následné péče o vysázené dřeviny.

Další opatření

- Ke stavebnímu řízení bude zpracován předběžný archeologický průzkum v trase navržené komunikace.
- V dostatečném předstihu před zahájením výstavby bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1897., v platném znění bude následně proveden základní výzkum odbornou archeologickou organizací. Písemné potvrzení o provedení výzkumu bude součástí kolaudačního rozhodnutí.

2. Pro fázi výstavby

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Vyloučit lokalizaci jakéhokoli zařízení staveniště v úseku křížení LBC 13 navrhovanou komunikací a v této souvislosti důsledně minimalizovat dočasné zábory v tomto úseku.
- Vyloučit lokalizaci jakéhokoli zařízení staveniště v úseku křížení krajinného segmentu V hlinišťatech úsekem 2 a v této souvislosti důsledně minimalizovat dočasné zábory v tomto úseku.
- Důsledně zajistit, že na území krajinného segmentu V hlinišťatech nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje).
- Krajinný segment V hlinišťatech a prostor VKP dle zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů nebude narušen pojižděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby.
- Pro zmírnění rizika střetů s živočichy kategorie B podél celé trasy úseku 1 a části úseku 2 v polní trati umístit pachové nebo světelné ohradníky.
- Z důvodu ochrany křečka polního budou podél hranice dočasného záboru stavby přes polní celky umístěny dočasné mobilní zábrany (analogie zábran na ochranu obojživelníků).
- Během realizace stavby zajistit ekologický/biologický dozor odborně způsobilou fyzickou osobou nebo právnickou osobou, disponující pracovníkem s příslušnou odbornou kvalifikací s cílem operativně řešit situace, které bezprostředně ohroží zájmy ochrany přírody a krajiny.

3. Pro fázi provozu

Další opatření

- V lokalitách archeologických nálezů známých nebo očekávaných zajistit při provádění strojových skrývek a zemních prací odborný archeologický dohled dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- V ostatních úsecích respektovat doporučení orgánu památkové péče nebo odborného archeologického pracoviště. V případě odkrytí archeologických nálezů umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.
- Před realizací záměru a po realizaci záměru ve zkušebním provozu stavby bude provedeno autorizované měření hluku, na základě kterého bude prokázáno, že je hygienický limit u zástavby dodržen, případně že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzování vlivů na životní prostředí vychází ze znalostí procesů ovlivňujících současný stav životního prostředí a působení jednotlivých činností na složky a subsystémy životního prostředí. Oznámení bylo zpracováno standardními metodickými postupy, které jsou popsány v jednotlivých částech nebo odborných přílohách, v souladu se současně platnými právními předpisy a normami.

Při zpracování oznámení byly použity zejména následující podklady:

- Technickým podkladem pro posuzování vlivů byla technická studie [2].
- Odborné studie – přílohy B1 až B8
- Terénní průzkumy
- Osobní jednání, konzultace s odborníky
- Literární a internetové zdroje – viz Referenční seznam použitých zdrojů

To umožnilo identifikaci environmentálně významných aspektů záměru, vyhodnocení přímých i nepřímých vlivů, stanovení rizik a případný návrh opatření k jejich eliminaci.

Použité metodiky

Dále je uveden stručný přehled metodických postupů použitých pro celkové hodnocení vlivů, v jednotlivých přílohách je metodika popsána podrobněji.

D.V.1 DOPRAVNÍ PROGNÓZA

Dopravní prognóza zatížení silniční sítě vychází z předpokládaného rozvoje území a demografie. Prognostický dopravní model je sestaven pro výhledový rok 2030.

Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení byl použit dopravně-plánovací software PTVVISION[®] společnosti PTV Karlsruhe stejně jako pro model současného stavu. Použity byly programy VISEM[®] 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM[®] 2022 pro zatěžování komunikační sítě.

Základ modelu komunikační sítě byl převzat z modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech, včetně základních silnic evropského významu v zahraničí, zpracovaný v rámci zakázky „Aktualizace kategorizace silniční sítě do roku 2040“. Tento model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst. V současné době je aktualizován na CSD 2020.

Dopravní poptávka mimo zájmové území je převzata z aktualizovaného modelu individuální automobilové dopravy celé ČR pro rok 2030.

Výhledový nárůst intenzit dopravy je zpracován na základě aktualizovaných TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy z roku 2018. Stanovení výhledového počtu cest je provedeno pomocí koeficientů vývoje pro jednotlivé vztahy mezi zónami. Koeficienty jsou určeny podle typu

zóny, délky cesty a typu vozidla, pro který je koeficient určován. Každá zóna je charakterizována třemi parametry:

- příslušnost zóny do konkrétního kraje ČR,
- velikost obce podle počtu obyvatel,
- příslušnost obce do rozvojové osy nebo oblasti podle Zásad územního rozvoje kraje (ZÚR).

Délky cest mezi jednotlivými zónami jsou rozděleny do tří kategorií:

- do 5 km,
- od 5 km do 20 km,
- nad 20 km.

Posledním parametrem je skupina vozidel, pro které jsou koeficienty určovány. Jedná se o:

- osobní vozidla,
- lehká nákladní vozidla,
- těžká vozidla.

Nárůst dálkových vztahů, které jsou vůči řešenému území tranzitní, vychází z celorepublikového modelu dopravy. Nárůsty přeshraniční dopravy vychází z koeficientů vývoje mezioblastních vztahů pro zóny reprezentující přeshraniční dopravu dle TP 225 [2]. Tyto koeficienty vychází z rozdělení na jednotlivé typy vozidel (osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a těžká vozidla) a ze země, do/z které cesta směřuje (Bavorsko, Sasko, Polsko, Slovensko, Rakousko).

Rozvoj obcí Statenice, Lichoceves, Roztoky a Tursko byl uvažován podle jednotlivých územních plánů těchto obcí. Každá rozvojová plocha byla zohledněna samostatnou dopravní zónou.

D.V.2 OVZDUŠÍ

Pro výpočet byl použit model ATEM, verze 2015 (1.0.1.0), který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích, ve znění pozdějších předpisů, uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů [3, 4]. Model je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře.

Model umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachovými částicemi od velkého počtu bodových, liniových a plošných zdrojů znečišťování ovzduší
- výpočet charakteristik znečištění v husté pravidelné i nepravidelné síti referenčních bodů tak, aby výsledky mohly být dále zpracovány např. pomocí geografického informačního systému (GIS) a podány v mapové formě
- výpočet znečištění v relativně komplikovaném terénu
- výpočet na základě většího počtu větrných růžic, přičemž každá z nich je charakteristická pro určitou část modelové oblasti a popisuje větrné poměry v této oblasti.

Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Pro výpočet koncentrace NO_2 se vychází z výpočtu koncentrace NO_x , avšak ve vstupních datech musí být zadán emisní poměr NO_2/NO_x a tento poměr je nutno znát pro každý jednotlivý zdroj. Na základě vzdálenosti zdroje a referenčního bodu a rychlosti proudění v úrovni ústí zdroje je nejprve určen čas, který je nutný k překonání dané vzdálenosti. Následně je vypočten imisní poměr NO_2/NO_x , který závisí na této časové hodnotě, výchozím poměru NO_2/NO_x a limitním poměru NO_2/NO_x dle meteorologických podmínek.

Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území. Výsledky modelových výpočtů poskytují následující imisní hodnoty:

1. Průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek
2. Maximální krátkodobé koncentrace, resp. maximální hodinové hodnoty
3. Dobu překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující příměsi
4. Podíly jednotlivých skupin zdrojů
5. Příspěvky k celkové koncentraci z jednotlivých směrů proudění
6. Směry proudění, kritické pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací

Pro výpočet doby překročení byly použity údaje o imisním pozadí ze čtverců pětiletých průměrů 2017–2021 vydaných ČHMÚ

D.V.3 HLUK

Modelování hlukové zátěže bylo provedeno pomocí programu Hluk+, verze 14.05. Profi. Program umožňuje výpočet hladin hluku ve venkovním prostředí, způsobených dopravními a stacionárními zdroji akustického zatížení. Program je kompatibilní s "Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí" (Věstník MZ ČR, částka 11/2017 ze dne 18. 10. 2017). Současně zahrnuje metodiku „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2018 – verze 2020“ autorizovaný ŘSD ČR, která byla projednána, posouzena a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-10-UPR/3 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/QVZ.

Na základě grafického zadání konkrétní situace a podrobných dat o posuzované komunikaci a dopravním proudu tento model umožňuje:

- výpočet hluku v jednotlivých vybraných bodech,
- výpočet polohy charakteristických izofon L_{Aeq} ,
- vyhodnocení plošného rozložení hluku v zadaných pásmech L_{Aeq} .

Program HLUK+ pracuje na základě metody raytracing, pracuje s 3D výpočty a automaticky používá vícenásobnou difrakci. Model zohledňuje podélný profil hodnocených komunikací včetně zářezů, násypů, estakád a jejich vliv na šíření zvukových vln. V modelu byl zohledněn digitální model terénu území. 3D hrany navrhovaného tělesa trasy byly převzaty z projekčního řešení záměru z roku 2022.

Výpočty byly provedeny pro denní i noční dobu. Podíl denní a noční dopravy byl určen dle podkladů zadavatele. Rychlost na komunikaci byla zohledněna pro maximální povolenou rychlost, která je rovna 90 km.h⁻¹.

Intenzity dopravy byly zadány v dělení na automobily do 3,5 tuny (osobní automobily) a automobily s hmotností nad 3,5 tuny (nákladní automobily). Vozidla N1 jsou dělena dle následující tabulky ve shodě s Manuálem 2018 – verze 2020.

Hodnota nejistoty výpočtu je uváděna ve výši 2 dB.

Terén byl posuzován jako plně odrazivý, výsledky jsou na straně bezpečnosti. Prostředí v modelu odpovídá homogenním podmínkám šíření zvuku, výpočet dle Manuálu 2018 – verze 2020 v sobě nezahrnuje korekce na meteorologickou situaci.

Hluková emise pro jedno vozidlo byla zadána ve shodě s metodickým materiálem „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuálu 2018 – verze 2020“. Dále byla pro hlavní trasu komunikace připočtena k emisi vozidel korekce + 3 dB, která představuje dostatečnou rezervu pro zajištění shody výpočtu a případného měření při kolaudaci stavby (minimalizuje se vliv nejistot zadávání a vliv podmínek v průběhu případného měření hluku).

V modelových výpočtech byly uvažovány standardní odrazy od fasád objektů, korekce pro odraz od stěn byla uvažována ve výši 3 dB (činitel pohltivosti stěn = 0). Za účelem porovnání hodnot s hygienickým limitem je hodnocen pouze dopadající hluk, tj. bez odrazu od přilehlé fasády, který je v programu Hluk+ dopočítáván.

D.V.4 VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Použitá metodika hodnocení vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a s využitím autorizačních návodů Státního zdravotního ústavu (dále jen „SZÚ“) k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15, k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku a odborné literatury. Postup hodnocení zdravotního rizika je sestaven ze čtyř navazujících kroků:

- **Identifikace nebezpečnosti** – jedná se o určení faktorů, které mají být hodnoceny, popis jejich vlastností se zaměřením na nebezpečnost pro člověka a podmínky, za kterých se může projevit.
- **Určení vztahu dávky a účinku** – kvantitativně hodnotí vztah mezi úrovní expozice danému faktoru (látce v ovzduší) a mírou rizika.
- **Hodnocení expozice** – obsahuje kvalitativní vyjádření kontaktu hodnoceného faktoru s hranicemi organismu a kvantitativní vyjádření intenzity tohoto kontaktu. Cílem je získat informaci, jakými cestami, v jaké míře a v jakém množství je konkrétní populace vystavena působení hodnocené chemické látky, apod.
- **Charakterizace rizika** – obsahem této etapy je vyjádření míry zdravotního rizika exponované populace na základě poznatků o nebezpečnosti působícího faktoru a odhadu konkrétní expoziční úrovně. Jedná se o kvalitativní a kvantitativní popis odhadnutého zdravotního rizika pro sledovanou populaci, tj. výčet všech možných zdravotních poškození u sledované populace a uvedení pravděpodobnosti jejich vzniku. Je nutno popsat všechny výchozí podmínky a fakta zahrnutá do postupu hodnocení rizik, jakož i všechna zjednodušení

a nejistoty, které se zde promítají. Takto hodnocená rizika je vždy nutno považovat za potenciální, avšak dostatečně pravděpodobná pro populaci v zájmovém území.

V souladu s Autorizačním návodem AN 17/15 je pak hodnocení členěno do následujících částí:

- podklady pro hodnocení expozice obyvatel, zahrnující též identifikaci hodnocených znečišťujících látek a podklady pro stanovení imisního pozadí
- charakteristika obytné zástavby v okolí záměru
- identifikace nebezpečnosti a vztahů dávka – účinek
- vyhodnocení expozice a charakterizace rizik
- nejistoty v hodnocení
- závěr

D.V.5 PŮDA

Vyhodnocení stavu a kvality půdního fondu v zájmovém území stavby a vyhodnocení ovlivnění půdních poměrů bylo provedeno na základě informací o půdách, které byly získány z dostupných podkladů – katastru nemovitostí, územních plánů a Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů. Byly vyhodnoceny půdní typy a bonita půd v koridoru stavby a určeny stupně ochrany půdy dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP č.j. OOLP/1067/96 ze dne 12.6.1996.

D.V.6 VODA

Vliv na povrchové i podzemní vody byl zpracován podle standardních metodických postupů. Podrobnosti jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách.

D.V.7 BIOLOGIE

Biologický průzkum. Zájmové území, v němž byly provedeny biologické průzkumy, je vytyčeno pruhem podél komunikace v šíři 150 metrů na obě strany od její osy, zakresleným do podkladu ortofotomapy. Do tohoto podkladu byly vkresleny všechny důležité informace získané v průběhu biologických průzkumů. Tato mapa tvoří přílohu tohoto textu.

V roce 2020 byly provedeny průzkumy terestrických společenstev – průzkumy geobotanický, inventarizační průzkum floristický, cílený průzkum hmyzích druhů chráněných národní legislativou, průzkum suchozemských obratlovců (obojživelníků, plazů, ptáků, savců). Byly studovány migrační koridory větší zvěře.

Od 16. března do 10. června 2020, celkem v pěti termínech, byly prováděny terénní průzkumy suchozemských společenstev v rozsahu uvedeném výše.

V první řadě byl proveden průzkum geobotanický. Jako podklad pro geobotanické práce posloužila ortofotomapa, jejíž interpretací byla vytvořena pochůzková mapa se zákresem rozhraní mezi jednotlivými typy povrchů a rostlinných společenstev. Tento podklad byl v průběhu terénních průzkumů korigován a naplňován geobotanickými informacemi. Bylo provedeno syntaxonomické zařazení porostů vyskytujících se na posuzovaných plochách, na bázi curyšsko-montpeliérské školy, a to včetně porostů prodělávajících v současné době sukcesní vývoj. Porosty byly hodnoceny na základě význačných edifikátorů – dominantních a subdominantních druhů typických pro jednotlivá stanoviště. Názvosloví syntaxonomických

jednotek vychází z publikací Chytrý 2007, 2009, 2011, 2013. Výstupem je porostová mapa zakreslená jako vrstva nad ortofotopodkladem. Ta tvoří přílohu zprávy o výsledcích biologických průzkumů. Současně tento výstup posloužil k zakreslu veškerých dalších závažných zjištění z ostatních přírodovědných oborů. Při konstrukci porostové mapy byla použita legenda vytvořená autorem tohoto textu pro účely vegetačního mapování biotopů České republiky v měřítku 1 : 10 000. Mapovací jednotky vycházejí ze syntaxonomických jednotek na úrovni rostlinných svazů a podsvazů. Mapovací jednotky jsou doplněny jednotkami nesyntaxonomickými pro možnost kompletního pokrytí celého hodnoceného území.

Na celé trase byl dále proveden inventarizační průzkum floristický. Rostlinné druhy jsou uváděny tabulkovou formou s použitím názvosloví dle literárního pramene Kubát et al. 2002, případně Danihelka et al. 2012. Průzkum floristický byl zaměřen na cévnaté rostliny. Rostlinné druhy jsou začleněny do čtyř kategorií v duchu metodiky autora, která je přístupná na webových stránkách autora tohoto textu: https://www.biologickepruzkumy.cz/Publikacni-cinnost-a3_0.htm.

Hodnocení H67. Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny bylo provedeno dle § 67 zákona č. 114/12992 Sb., v platném znění. provedeno podrobné kontrolní terénní šetření zpracovatele závěrečné zprávy Hodnocení dne 7.10.2022 cílem především ověřit základní informace a údaje ohledně dotčeného území a dosavadních podmínek /požadavků na prevenci, eliminaci či minimalizaci vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny.

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

Míra neurčitostí, resp. nedostatků znalostí, je dána především vypovídací schopností podkladů, které jsou v dané fázi přípravy projektu k dispozici. Hodnocení záměru bylo zpracováno na podkladě poslední aktuální verze technického řešení záměru, které je dáno technickou studií VPÚ 2019 [1] a její aktualizace APIS 2022 [2] pro dokumentaci EIA. Hodnocení vlivů tak odpovídá stupni projektové přípravy záměru. Při zpracování dokumentace bylo nutno akceptovat následující nejistoty/nedostatky ve znalostech:

- **Stupeň přípravy záměru – návrh technického řešení.** Záměr je v současné době rozpracován na úrovni technické studie, která do detailu neřeší konkrétní návrh jednotlivých stavebních prvků.

Zábory - vyčíslení trvalých záborů odpovídá stávajícímu stupni projektové dokumentace (technická studie) a bude upřesněno dle zaměření terénu a detailního řešení jednotlivých stavebních objektů v navazující PD. Na základě znalosti přípravy obdobných staveb lze konstatovat, že hodnocené zábory budou víceméně platné a případná odchylka bude jen velmi malá bez dopadu na závěry hodnocení. Stejně tak bude v navazující PD stanoven rozsah trvalých záborů, který bude určen v projektu Zásady organizace výstavby. Dočasné zábory se odvíjejí od míry potřeby manipulačních pruhů podél hranic trvalého záboru. V poslední době se však prosazuje trend minimalizace (v ideálním případě úplné eliminace) těchto manipulačních pruhů. Dočasné zábory do 1 roku jsou dány rozsahem vyvolaných přeložek inženýrských sítí. Lze konstatovat, že při uplatnění navržených opatření (skrývka a péče o orniční a podorniční vrstvu z dočasných záborů) a postupů v souladu s platnou legislativou, nepředstavují dočasné zábory kritérium, které by bylo rozhodné pro posuzování vlivů. Jejich neznalost nebrání formulování závěrů hodnocení.

Bilance zemin – bilance zemin je stanovena v Technické studii [2], její přesnost odpovídá míře podrobnosti projektového stupně. Bude upřesněna v navazující PD dle zaměření terénu, detailního technického návrhu a výsledků IG průzkumu, který určí vhodnost výkopové zeminy pro násypová tělesa. Lze předpokládat, že množství zeminy bude řádově odpovídat učiněným předpokladům, bez dopadu na závěry hodnocení.

Vlivy na podzemní vody – vyhodnocení vlivů na podzemní vody bylo zpracováno na základě Inženýrsko-geologického posudku se zohledněním aktuálního technického řešení záměru. Pro účely hodnocení vlivů záměru se jedná o dostatečný odborný podklad, který umožňuje identifikaci potenciálních rizik a návrh opatření.

Vegetační úpravy, terénní úpravy – nejsou v TES [2] zahrnuty. V předloženém hodnocení je k nim přistupováno jako k návrhu opatření, a dále se navrhuje rozpracovat v podobě, která maximálně přispěje k eliminaci vlivů. Bez dopadu na závěry hodnocení.

- **Stupeň přípravy záměru – harmonogram a organizace výstavby.** Nejsou v TES detailně řešeny. Potenciální vlivy jsou vyhodnoceny na základě znalosti jiných staveb obdobného charakteru. Výstavba se bude řídit obecnými zásadami, které zajistí minimalizaci případných

negativních vlivů ze stavební činnosti. V dokumentaci jsou uvedena minimalizační a kompenzační opatření, která je nutno v navazující PD do Zásad organizace výstavby zahrnout tak, aby vlivy výstavby byly akceptovatelné. Nejedná se tedy o nedostatek, který by bránil formulování závěrů hodnocení.

- **Prognóza intenzit dopravy.** Vzhledem k charakteru záměru je dopravní zatížení pro posuzovaná výhledová (střednědobé či dlouhodobé) období nejpodstatnějším předpokladem. Modelování a prognóza dopravních zátěží patří k obecně nejdiskutovanějším podkladům při přípravě dopravních staveb. Důvodem jsou následující skutečnosti:
 - Relativně daleký časový horizont.
 - Příliš mnoho proměnných s nejistou prognózou – především nejistota hospodářských aktivit v hodnoceném regionu v dalekém horizontu.
 - Provázanost lokální úrovně (= úroveň záměru) s regionální a celostátní úrovní. V řadě případů rozhoduje i napojení na celoevropskou dopravní síť.
 - Důležitost tohoto podkladu – z něj vycházejí technické parametry komunikace, hluková studie, rozptylová studie, aj.

Řešením z pohledu dokumentace EIA je využívání současného stavu poznání a složitých matematických modelů ke stanovení prognózy vývoje dopravy. Takto bylo postupováno i u tohoto záměru. Základním podkladem poskytnutým zadavatelem jsou výstupy modelování zpracované spol. AFRY s.r.o. Jejich vypovídací hodnota je pro hodnocení vlivů v rámci předložené dokumentace dostačující a nebrání formulování závěrů hodnocení.

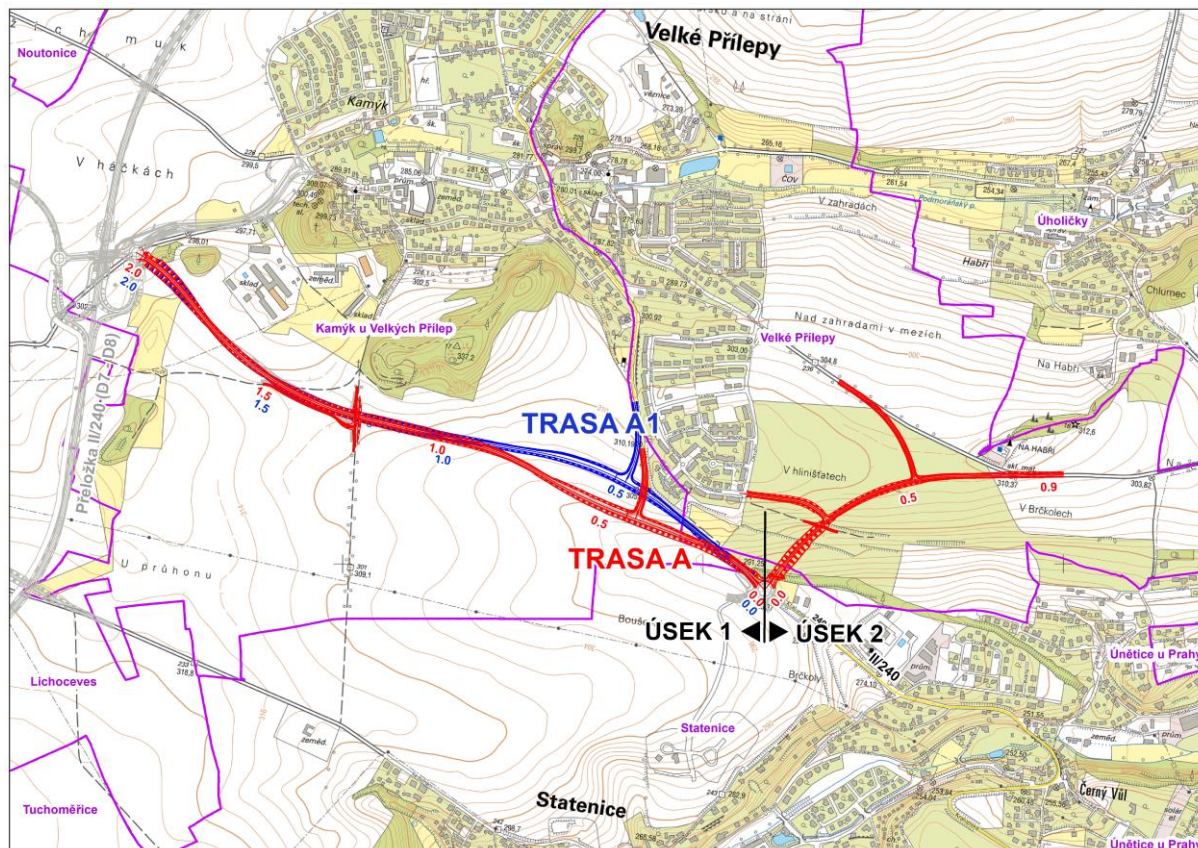
- **Kumulace s dalšími záměry.** Silnice je stavba s dobou využívání v řádu desítek let. V současné době nelze dostatečně předvídat rozvoj území do budoucna a tím i možnosti kumulativních vlivů. Klíčovým nástrojem je územní plánování, které ve svých mechanismech rovněž zahrnuje hodnocení vlivu na životní prostředí (strategické hodnocení, proces SEA). Při přípravě dalšího rozvoje území bude třeba vycházet z identifikovaných vlivů přeložky a následné záměry hodnotit z pohledu celkové únosnosti. Týká se to především vlivu na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž) a vlivů na krajinu. Zde hrozí, že bez striktní regulace územním plánováním dojde k rozvoji dalších investičních aktivit podél nové přeložky. Musí být kladen důraz na ochranu půd zemědělského půdního fondu a nezastavěnou krajinu umožňující volnočasové rekreační aktivity obyvatel.

Obecně lze konstatovat, že veškeré prognózy jsou zatíženy určitou mírou nejistoty vzhledem k současnému stavu poznání. Tyto nedostatky a neurčitosti však nijak významně neovlivňují rozsah a obsah posouzení v této dokumentaci a nejsou překážkou k jejímu zpracování. Při shromažďování podkladů se nevyskytly žádné zásadní problémy a všechny dostupné informace byly do oznámení zpracovány. Celkově lze dostupné podklady hodnotit jako dostačující a nebránící formulování konečného závěru.

V rámci zpracování předkládané dokumentace nebyly zjištěny takové nedostatky v podkladech a ve znalostech, které by bránily formulování konečného závěru.

ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) s přimknutým začátkem trasy v koridoru stávající II/240 viz kapitola B.I.6.



Jak ukázaly analýzy a hodnocení provedené v rámci dílčích kapitol části D, jsou rozdíly základního a podvariantního řešení aktivní varianty ve většině hodnocených aspektů bez rozdílného vlivu na životní prostředí. Dle jednotlivých složek je vyhodnocení shrnuto v následující tabulce.

Tab. 63 Srovnání základního (A) a podvariantního (A1) řešení aktivní varianty

Ukazatele	Vyhodnocení, porovnání
OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	Obě řešení jsou z hlediska vlivů na zdraví, řidiče a faktory pohody srovnatelná. Pro porovnání tras z hlediska vlivu na zdraví se obecně vyšší priorita přisuzuje akustické zátěži – viz níže.
OVZDUŠÍ A KLIMA	Bez podstatného rozdílu vlivů.
HLUK, DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOL. CHARAKTERISTIKY	Na základě akustického posouzení lze lépe hodnotit variantu A1, a to jak na území obce Velké Přílepy (u stávající zástavby), tak na území Statenic (na plochách vymezených pro bydlení) oproti trase A. To je však dáno výrazně vyšším rozsahem protihlukových opatření v trase A1, která byla navržena pro zajištění hygienických limitů z provozu na vlastní trase obchvatu, tím je ovlivněno také celkové hlukové zatížení lokality po zprovoznění záměru.

Ukazatele	Vyhodnocení, porovnání																																			
	<p>Rozsah protihlukových opatření podél navrhovaného obchvatu</p> <table border="1" data-bbox="448 293 1391 510"> <thead> <tr> <th>Typ ochrany</th> <th>Výška</th> <th>Celková délka</th> <th>Počet</th> <th>Umístění, parametry zadání</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Trasa A</td> </tr> <tr> <td>Protihluková stěna</td> <td>4,0 m</td> <td>302 m</td> <td>1 ks</td> <td>Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá</td> </tr> <tr> <td>Protihluková stěna</td> <td>3,5 m</td> <td>224 m</td> <td>1 ks</td> <td>Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Trasa A1</td> </tr> <tr> <td>Protihluková stěna</td> <td>3,5 m</td> <td>200 m</td> <td>1 ks</td> <td>Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá</td> </tr> <tr> <td>Protihluková stěna</td> <td>4,5 m</td> <td>457 m</td> <td>1 ks</td> <td>Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá</td> </tr> </tbody> </table> <p>V trase A1 bylo dále navrženo na dílčím cca 500 m dlouhém úseku snížení maximální dovolené rychlosti na 50 km.h⁻¹.</p>	Typ ochrany	Výška	Celková délka	Počet	Umístění, parametry zadání	Trasa A					Protihluková stěna	4,0 m	302 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá	Protihluková stěna	3,5 m	224 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá	Trasa A1					Protihluková stěna	3,5 m	200 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá	Protihluková stěna	4,5 m	457 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá
Typ ochrany	Výška	Celková délka	Počet	Umístění, parametry zadání																																
Trasa A																																				
Protihluková stěna	4,0 m	302 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá																																
Protihluková stěna	3,5 m	224 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá																																
Trasa A1																																				
Protihluková stěna	3,5 m	200 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá																																
Protihluková stěna	4,5 m	457 m	1 ks	Na terénu; kategorizace A3, B2, svislá																																
POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY	Bez podstatného rozdílu vlivů. Systém odvodnění záměru je řešen u obou tras (A, A1) shodně svedením srážkových vod do silničních příkopů a následně jejich zadržením v retenčních nádržích (RN). Navrženy jsou RN s řízeným odtokem do nejbližších recipientů.																																			
PŮDA	Podvariantní řešení A1 znamená v daném úseku nižší trvalé záborů (o cca -0,7 ha). Jedná se především o plochy ZPF, I. třídy ochrany. Z hlediska celkových záborů pro celý záměr se jedná o rozdíl necelé 2 %, bez znatelného dopadu do celkového vlivu.																																			
PŘÍRODNÍ ZDROJE	Bez podstatného rozdílu vlivů.																																			
BIOLOGICKÁ ROZMANITOST	Bez podstatného rozdílu vlivů.																																			
KRAJINA A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE	Bez podstatného rozdílu vlivů.																																			
HMOTNÝ MAJETEK, KULTURNÍ DĚDICTVÍ, ARCHITEKT. A ARCHEOL. ASPEKTY	Bez podstatného rozdílu vlivů.																																			

V porovnání s nulovou variantou je aktivní varianta, a to v základním (A) i podvariantním (A1) řešení, bez významného negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Vlivy odpovídají charakteru záměru i charakteru území. V žádném aspektu nepředstavují limitující dopady s nepřijatelnými riziky.

ČÁST F ZÁVĚR

V rámci zpracování této dokumentace bylo provedeno posouzení vlivů záměru „Velké Přílepy, obchvat“ na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

K posuzování byl oznamovatelem předložen záměr v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) s přimknutým začátkem trasy v koridoru stávající II/240.

Obchvatová komunikace umožní převedení dopravy mimo centrum obce Velké Přílepy. Posuzovaný záměr je podmiňující stavbou plánovaní přeložky II/240 (D7-D8) a řeší rovněž problematické napojení přeložky na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem.

Při hodnocení nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Realizace záměru přinese oproti nulové variantě převládající pozitivní vlivy, dané zlepšením situace v obci Velké Přílepy (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění města, bezpečnost chodců). Přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy na novou komunikaci převažují nad zápory spojené s vedení nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Při dodržení navrhovaných opatření k prevenci, eliminaci a kompenzaci vlivů, s jejichž zohledněním jsou vlivy záměru vyhodnoceny, **nepřinese výstavba ani provoz záměru, a to v základním (A) ani podvariantním (A1) řešení, významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.** Případné negativní vlivy nepřesahují míru stanovenou platnou legislativou a nepřekračují meze únosného zatížení dotčeného území.

Z hlediska variantního řešení je základní i podvariantní řešení prakticky rovnocenné. Na základě akustického posouzení lze lépe hodnotit variantu A1, a to jak na území obce Velké Přílepy (u stávající zástavby), tak na území Statenic (na plochách vymezených pro bydlení) oproti trase A. To je však dáno výrazně vyšším rozsahem protihlukových opatření v trase A1, která byla navržena pro zajištění hygienických limitů z provozu na vlastní trase obchvatu, tím je ovlivněno také celkové hlukové zatížení lokality po zprovoznění záměru.

ČÁST G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

IDENTIFIKACE ZÁMĚRU

Název:	Velké Přílepy, obchvat
Umístění:	kraj: Středočeský obce: Velké Přílepy, Statenice
Oznamovatel:	Středočeský kraj Zborovská 11, 250 21 Praha 5 Zastoupený Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, p. o.
Zhotovitel:	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 Oprávněná osoba: Ing. Jitka Krejčová
Datum zpracování:	listopad 2022

CHARAKTERISTIKA A ZDŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU

Obchvat je navržen jako silnice III. třídy a je rozdělen na dvě části (jižní a východní část). Jižní část je navržena v kategorii S 9,5 a východní část v kategorie S 7,5. Celková délka obchvatu je cca 3 km. Technické řešení záměru vychází z technické studie VPÚ 2019 [1] a její aktualizace APIS 2022 [2].

Obchvatová komunikace umožní převedení dopravy mimo centrum obce Velké Přílepy. Posuzovaný záměr je podmiňující stavbou plánovaní přeložky II/240 (D7-D8) a řeší rovněž problematické napojení přeložky na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem.

POSUZOVANÉ VARIANTY

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) napojení na stávající II/240. Ve vhodných případech je aktivní varianta porovnávána s variantou nulovou, tj. bez realizace záměru.

VLIVY ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Ve vztahu k životnímu prostředí je charakterizován a hodnocen vliv na následující složky životního prostředí:

Vlivy na obyvatelstvo. Navrhovaný obchvat je vhodně veden územím bez zástavby. Záměr přinese oproti nulové variantě významné zlepšení situace pro velkou část obyvatel Velkých

Přílep, kde odvedení tranzitní dopravy mimo obec přispěje ke zlepšení životních podmínek obyvatelstva (hluková a rozptylová situace, faktory pohody). Přínosem bude také pro řidiče, kde nová komunikace s vyhovujícími parametry bez kontaktu se zástavbou a chodcilepší plynulost a bezpečnost provozu.

Zhoršení situace lze očekávat u okrajové zástavby orientované k nové trase obchvatu. V rámci Studie vlivů na veřejné zdraví (Mgr. Polák, 11/2022) byly posuzovány vlivy hluku a imisní zátěže na zdraví obyvatel. Dle provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví není třeba v dotčené populaci očekávat vlivem posuzovaného záměru nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví.

Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako akceptovatelné.

Vlivy na ovzduší a klima. Významný negativní vliv záměru lze vyloučit. Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem. Záměr lze zařadit pod kód opatření AB2 - Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí.

Realizace záměru povede k poklesu imisní zátěže v intravilánu obce Velké Přílepy v souladu s poklesem dopravních intenzit.

Naopak nárůst koncentrací lze vlivem očekávat v okolí budoucího obchvatu a v okrajových částech obytné zástavby. Vzhledem k celkovým koncentracím jednotlivých znečišťujících látek se však ani u nejbližší obytné zástavby nejedná o závažný nárůst koncentrací. Vyjma benzo[a]pyrenu nebylo v žádné části výpočtového území vypočteno překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru. U benzo[a]pyrenu nelze v části území vyloučit výskyt nadlimitních koncentrací. Jak však vyplývá z výsledků modelových výpočtů, zejména v oblastech s obytnou zástavbou bude příspěvek záměru u této imisní charakteristiky jen málo významný a celkovou situaci podstatně neovlivní.

Vlivy výstavby budou dočasné, lokální, při dodržování ochranných opatření bez významného negativního vlivu. Pro minimalizaci vlivů v období výstavby jsou v kap. B.I.6 navržena opatření v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší pro Zónu Střední Čechy. Z hlediska snižování úrovně znečištění ovzduší se pozitivně projeví návrh vegetačních úprav na obchvatu.

Z hlediska vlivů na klima bude mít záměr pozitivní vliv a to díky zvýšení plynulosti dopravy, která přispívá k redukci hlavního skleníkového plynu CO₂.

V lokálním měřítku přinese záměr nárůst koncentrací znečišťujících látek do ovzduší ve svém okolí. V souhrnu při zajištění plnění opatření navržených v kap. B.I.6 a D.IV. budou tyto vlivy na přijatelné úrovni. Souhrnně lze vlivy záměru na rozptylovou situaci hodnotit jako pozitivní.

Vlivy na hlukovou situaci Významný negativní vliv záměru lze vyloučit. V akustické studii (ATEM, s.r.o., 2022) je vyhodnocen vliv provozu záměru u stávající obytné zástavby a na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení.

Hlavním zdrojem hluku v území je provoz na stávající silnici II/240, plánované přeložce II/240 a doprava na místních komunikacích. Jedná se o místní komunikace, které procházejí sídly v blízkosti navrhovaného obchvatu.

Ve výhledu při zprovoznění navrhovaného záměru je v dotčeném území podél obchvatu vyhodnocen vliv provozu záměru u stávající obytné zástavby. Hluk z provozu na plánovaném obchvatu v trase A (resp. A1) bude plnit stanovené hygienické limity 55 dB v denní dobu a 45 dB v noční dobu ve všech hodnocených výpočtových bodech, a to za podmínky realizace navrhovaných protihlukových opatření (PHS, snížení rychlosti). Konkrétní návrh opatření bude předmětem posouzení v dalším stupni projektové dokumentace.

Současně lze po realizaci záměru očekávat změny hlukové zátěže u zástavby podél stávajících komunikací, kde dojde ke změně dopravního zatížení (Velké Přílepy, Statenice, Úholičky, Noutonice, Lichoceves). Nikde, kde je překročena hranice hygienického limitu, nedojde k dalšímu navýšování hlukové zátěže a zároveň nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienických limitů.

Pouze u spojení mezi Velkými Přílepy a Úholičkami by podél místní komunikace (Podmoráňská a navazující Roztocká) došlo po zprovoznění záměru k navýšení již nadlimitní hlukové zátěže v noční době. Navýšení zde není způsobeno vlastními akustickými příspěvky z provozu na navrhovaném obchvatu, ale souvisejícím nárůstem dopravy na daných ulicích. V tomto místě je nutné na sledovaném profilu zajistit měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě nárůstu hlukové zátěže nad povolenou mez pomocí opatření snížit hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň.

Před realizací záměru a po realizaci záměru ve zkušebním provozu stavby bude provedeno autorizované měření hluku, na základě kterého bude prokázáno, že je hygienický limit u zástavby dodržen, případně že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot.

Z hlediska problematiky vibrací, světelného znečištění, zápachu či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako přijatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody S ohledem na rozsah záměru a navržené technické řešení zahrnující příslušná opatření k minimalizaci vlivů na kvantitativní a kvalitativní charakteristiky recipientu nepřinese realizace a provoz záměru významné negativní vlivy na povrchové vody.

Záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani se k žádnému vodnímu zdroji pro hromadné či individuální zásobování nepřibližuje.

Dle hydrogeologického posudku (RNDr. Jäger, 2022) a na základě informací o hladině podzemní vody z provedené pasportizace a z archivních podkladů lze předpokládat, že stavba ve svých zářezových částech nezasáhne pod hladinu podzemní vody. Proto nelze očekávat ovlivnění režimu podzemní vody ani vydatnosti stávajících zdrojů podzemní vody.

Lze předpokládat, že realizace ani provoz záměru nezpůsobí zhoršení stavu dotčeného útvaru povrchových vod ani stavu dotčeného útvaru podzemních vod a zároveň nebude v budoucnosti překážkou v zachování či zlepšení jejich současného stavu.

Na základě provedeného vyhodnocení lze konstatovat, že celkový vliv na povrchové a podzemní vody je při respektování navržených opatření bez významného negativního vlivu, přijatelný.

Za předpokladu respektování opatření uvedených v kap. D.IV dokumentace EIA lze vlivy záměru na povrchové a podzemní vody považovat za přijatelné.

Vlivy na půdu Hlavní vliv předkládaného záměru na půdu spočívá v záboru půd. Záměr se dotýká zejména pozemků zemědělského půdního fondu, přičemž významnost zásahu je umocněna dominantním zastoupením nadprůměrně produkčních zemědělských půd I. a II. třídy ochrany. Záměr je vázán na trasu plánované přeložky II/240 (D7-D8) a vzhledem k plošnému rozšíření těchto půd v zájmové oblasti se jim nelze prakticky vyhnout. Zábory nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídy ochrany ZPF jsou výjimečně přípustné pro liniové stavby zásadního významu. Zásadní význam je spatřován v účelu samotného záměru a tím je odlehčení vlivu na obyvatelstvo v intravilánu obce Velké Přílepy (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění obce, bezpečnost chodců apod.).

Zábory PUPFL nebudou záměrem dotčeny. Částečně může být dotčeno ochranné pásmo lesa - v tomto případě bude nutno požádat o souhlas s využitím území do 50 m od okraje lesa. Tato problematika bude dořešena v rámci DÚR.

Souhrnně lze vlivy záměru hodnotit jako významné, odpovídající rozsahu a charakteru stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole D.IV akceptovatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje. Realizace záměru nevyvolá žádné zásahy do horninového prostředí, které by znamenaly jeho ohrožení či významnější dotčení. Nebudou dotčeny žádné zdroje nerostných surovin.

Realizace záměru nepřinese z hlediska charakteristik hodnocených v této kapitole žádné významné negativní vlivy na přírodní zdroje.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy. Významný negativní vliv záměru lze vyloučit. V trase obchvatu se nenacházejí žádné lokality soustavy Natura 2000 ani zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA). Ze závěrů Hodnocení H67 vyplývá následující:

- ovlivnění obecné ochrany rostlin a živočichů zejména ve vztahu ke skrývkám a přípravě území dosahuje úrovně mírně nepříznivých vlivů pro úsek 1, pro úsek 2 úrovně lokálně nepříznivých až lokálně významných vlivů pro úsek 2 v rámci přechodu krajinného segmentu V hlinišťatech;
- ovlivnění mimolesních porostů dřevin lze předpokládat na úrovni lokálně mírně nepříznivých až nepříznivých vlivů, pro úsek 2 v prostoru přechodu krajinného segmentu V hlinišťatech ve spojení s křížením strže u okružní křižovatky silnice II/240 u Statenic na úrovni lokálně významného vlivu;
- ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce VKP „ze zákona“ lesního porostu v km 1,95 (úsek 1) a dotčených skladebných prvků ÚSES (úsek 2) lze pokládat za mírně nepříznivé;
- lze předpokládat mírně nepříznivé ovlivnění lokality paleontologických nálezů v rámci úseku 2

- ovlivnění několika druhů zvláště chráněných živočichů v kategorii druhů silně ohrožených a druhů ohrožených zejména ve vztahu ke skrývkám, přípravě území a nároků na kácení dřevin a dotčení mozaiky biotopů na úrovni mírně nepříznivých až nepříznivých vlivů;

Pro vybrané zvláště chráněné druhy živočichů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb.).

Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č.j. 126583/2022/KUSK ze dne 24.10.2022.

Za předpokladu respektování navržených doporučení dle kapitoly D.IV lze zásah i přes lokálně mírně nepříznivé až nepříznivé vlivy na některé zájmy ochrany přírody považovat za akceptovatelný.

Vlivy na krajinný ráz. Významný negativní vliv záměru lze vyloučit. Vyhodnocení vlivů na krajinu bylo převzato z Hodnocení H67 zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem (příloha B7 dokumentace EIA). Záměr nepředstavuje silné zásahy do znaků a hodnot charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle §12 s výjimkou rozdělení krajinného segmentu V hliništatech v úseku 2, kde je nutno předpokládat středně silný až silný vliv v nadlokálním měřítku v důsledku fragmentace tohoto segmentu; Obecně žádné ze znaků a hodnot KR, do kterých záměr zasahuje, nelze považovat za jedinečné, proto při přijetí navržených opatření, která spočívají zejména ve vhodném návrhu vegetačních úprav pro začlenění nové stavby do krajiny, lze záměr hodnotit z hlediska ochrany krajinného rázu dle §12 za přijatelný (únosný).

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Záměr se nedotýká žádné nemovité kulturní památky. Jeho realizace nevyvolá nutnost demolice žádných obytných ani jiných objektů. Záměr je bez vlivu na hmotný majetek a kulturní památky. Trasou obchvatu budou dotčeny dvě registrovaná území s archeologickými nálezy. Jedná se o plochu UAN I „Strakovo pole“ (pohřebiště z doby stěhování národů) a jižní okraj velké plochy UAN II, zahrnující většinu zástavby Velkých Přílep. Vzhledem k tomu, že je záměr navržen v území s možnými archeologickými nálezy, bude v etapě výstavby nutný archeologický dohled. Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření v kap. D.IV. označit jako akceptovatelné.

ZÁVĚR

V rámci zpracování této dokumentace bylo provedeno posouzení vlivů záměru „Velké Přílepy, obchvat“ na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

K posuzování byl oznamovatelem předložen záměr v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) s přimknutým začátkem trasy v koridoru stávající II/240.

Obchvatová komunikace umožní převedení dopravy mimo centrum obce Velké Přílepy. Posuzovaný záměr je podmiňující stavbou plánovaní přeložky II/240 (D7-D8) a řeší problematiku napojení přeložky na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem.

Při hodnocení nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Realizace záměru přinese oproti nulové variantě převládající pozitivní vlivy, dané zlepšením situace v obci Velké Přílepy (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění města, bezpečnost chodců). Přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy na novou komunikaci převažují nad zápory spojené s vedením nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Při dodržení navrhovaných opatření k prevenci, eliminaci a kompenzaci vlivů, s jejichž zohledněním jsou vlivy záměru vyhodnoceny, **nepřinese výstavba ani provoz záměru, a to v základním (A) ani podvariantním (A1) řešení, významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.** Případné negativní vlivy nepřesahují míru stanovenou platnou legislativou a nepřekračují meze únosného zatížení dotčeného území.

ČÁST H PŘÍLOHY

Na následujících stranách je doloženo:

- Vyjádření příslušného úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace
 - Městský úřad Černošice, odbor územního plánování
- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.
 - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství



Městský úřad Černošice
odbor územního plánování
Karlštejnská 259
252 28 Černošice

Spis. ZN.
Naše č.j./Vaše č.j.
vyřizuje:
tel./e-mail:

uup:186497/2022/Ko/VelP
MUCE 206997/2022 OUP
Bc. Petra Kocourková, kancelář č. 3.03 221982546
petra.kocourkova@mestocernosice.cz

V Černošicích dne 25.10.2022

VYJÁDŘENÍ

Městský úřad Černošice, odbor územního plánování (dále jen „úřad územního plánování“) příslušný podle § 6 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) na žádost, kterou podala dne 29. 6. 2022 společnost **PRAGOPROJEKT, a.s., IČO 45272387, K Rysánci č.p. 1668/16, Praha 4-Krč, 147 00 Praha 47**, ve věci:

Žádost o vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace k akci „Velké Přílepy, obchvat“, který obsahuje silnici III. třídy včetně přípojovacích úseků na stávající komunikační síť v k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, k.ú. Velké Přílepy a k.ú. Statenice, vydává podle ustanovení § 154 zákona č. 500/2004 Sb. (dále jen „správní řád“) a bodu H přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 o posuzování vlivů na životní prostředí, toto vyjádření:

Úřad územního plánování s předloženým záměrem **souhlasí**.

Odůvodnění:

Záměr představuje dvouvariantní řešení stavby silničního obchvatu na území k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, k.ú. Velké Přílepy a z části na území k.ú. Statenice. Jedná se o silnici III. třídy navrhovanou v jižní části v kategorii S 9,5 a ve východní v kategorii S 7,5. Celková délka trasy je cca 3 km, stavba je členěna na dva hlavní úseky. Úsek 1 tvoří propojení mezi silnicí III/00710 z místa navrhované kruhové křižovatky mezi Velkými Přílepy a Lichocevsí (budoucí křižovatka navrhovaného záměru přeložky silnice II/240) až po kruhovou křižovatku v severní části obce Statenice na silnici II/240. Trasa je vedena jižně od sídla Velké Přílepy. Úsek 2 je navržen od kruhové křižovatky ve Statenicích směrem po napojení na silnici III/2421, tj. v pokračování ve směru na Roztoky. Součástí je realizace přípojovacích úseků na stávající komunikační síť. Navrhované varianty trasa A a trasa A1 řešení stavby silničního obchvatu se polohově liší ve staničení 0,2 – 0,8m.

Nadřazená územně plánovací dokumentace - Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen ZUR SK), vydané zastupitelstvem Středočeského kraje usnesením č. 4-20/2011/ZK dne 19.12.2011, v aktualizovaném znění, koridor pro uvedenou dopravní stavbu obchvatu na území mezi obcemi Velké Přílepy a Statenice neobsahují. V západní části záměr kříží regionální biokoridor RK 1136 vymezený v ZÚR.

Úplná aktualizace územně analytických podkladů ORP Černošice, která proběhla k 31. 12. 2016, eviduje na dotčených pozemcích zejména existenci inženýrských sítí včetně ochranných pásem a existenci ochranných pásem letiště. Návrh zasahuje v západní části do nadregionálního biokoridoru RK 1136 Ers – Únětický Háj.

Č.j. MUCE 206997/2022 OUP

str. 2

Na území obce Velké Přílepy platí Územní plán sídelního útvaru Velké Přílepy, vydaný obecně závaznou vyhláškou obce ze dne 27. 3. 1996, ve znění Změny č. 1 vydané vyhláškou obce č. 2/2001 ze dne 16. 11. 2001, Změny č. 2 vydané opatřením obecné povahy č. 1/2008 s nabytím účinnosti 14.10. 2008 a Změny č. 3 vydané opatřením obecné povahy č. 1/2009 s nabytím účinnosti dne 12.2.2009 a Změny č. 4 s nabytím účinnosti 8. října 2022 (dále jen "ÚPNSÚ Velké Přílepy").

ÚPNSÚ Velké Přílepy obchvat ani koridor předložené dopravní stavby neobsahuje. Navrhovaná trasa obchvatu - úseku 1 silnice - zasahuje z části do ploch Sport a rekreace – I, dále je vedena přes plochy zemědělské – pole, v části u napojení na silnici III/00710 zasahuje do interakčního prvku – les (návrh), v místech kříží liniové prvky zeleně. Úsek 2 silnice prochází na území Velkých Přílep plochou zeleně označenou jako Zahrady. Uvedené plochy jsou převážně součástí funkčního celku Volná krajina, který je definován jako soubor všech zemědělsky využívaných pozemků.

Podle textové části ÚPNSÚ Velké Přílepy jsou plochy pro Sport a rekreaci – I určeny k využití pro golfové hřiště. Podle podmínek plochy je přípustné mimo jiné umístování zpevněných cest pro golfové vozíky, jako nepřipustné jsou uvedeny místní a účelové komunikace. Pro plochy Volné krajiny nejsou stanoveny podmínky pro umístování dopravní infrastruktury.

Podle ustanovení § 18 odst. 5 stavebního zákona lze v nezastavěném území v souladu s jeho charakterem umísťovat mimo jiné stavby, zařízení a jiná opatření pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, a to pouze v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje. V ÚPNSÚ Velké Přílepy není umístování navrhované silniční infrastruktury výslovně vyloučeno.

Na území obce Statenice platí Územní plán Statenice, vydaný zastupitelstvem obce Statenice formou opatření obecné povahy na základě usnesení č. 410/6.6/18 ze dne 6. 6. 2018, s nabytím účinnosti dne 23. 6. 2018 (dále jen „Územní plán Statenice“).

V územním plánu Statenice je obsažena plocha kruhové křižovatky na stávající silnici II/240, její vymezení ve výkresové části územního plánu odpovídá posuzovanému záměru. Trasa vedená od křižovatky severovýchodním směrem je v územním plánu vymezena jako územní rezerva pro dopravní stavbu označená „R03 - územní rezerva pro vedení propojující komunikace místního významu od výhledové objízdné trasy silnice II/240, respektive II/241 ke křižovatce (odbočení do areálu Boušovský) na stávající silnici II/240“. Územní plán ukládá jako podmínku pro její prověření prověřit účelnost propojení od objízdné trasy směrem ke křižovatce na stávající silnici II/240. V místě určeném pro prověření územní rezervy jsou v územním plánu vymezeny plochy PV - Veřejná prostranství, ZX – Zeleň se specifickým využitím a plocha NSpZ - Plochy smíšené nezastavěného území (přírodní, zemědělské), jedná se o plochy v nezastavěném území. Plochy PV – Veřejná prostranství jsou mimo jiné určeny pro umístování komunikací, jako nepřipustné jsou v této ploše uvedeny stavby, zařízení a činnosti neslučitelné s hlavním využitím. V podmínkách využití ploch ZX - Zeleň se specifickým využitím a ploch NSpZ - Plochy smíšené nezastavěného území (přírodní, zemědělské), nejsou ve výčtu vyloučených staveb, zařízení a jiných opatření pro účely uvedené v § 18 odst. 5 stavebního zákona uvedeny stavby pro dopravní a technickou infrastrukturu. V uvedených plochách tedy lze v souladu s jejich charakterem stavby dopravní infrastruktury umístit. Z uvedeného vyplývá, že umístění silniční stavby není v rozporu s podmínkami využití ploch dle územního plánu, záměr zároveň odpovídá trase územní rezervy pro dopravní stavbu dle vymezení v územním plánu.

Z výše uvedených důvodů úřad územního plánování s navrhovaným záměrem souhlasí.

Ing. arch. Klára Zvěřevová
vedoucí odboru územního plánování
„otisk úředního razítka“

Obdrží:

PRAGOPROJEKT, a.s., IDDS: 4kifr54

Na vědomí:

Obecní úřad Velké Přílepy, stavební úřad, IDDS: qj4efnb

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 24.10.2022 PRAGOPROJEKT, a.s.
Číslo jednací: 126583/2022/KUSK K Ryšánce 1668
Spisová značka: SZ_126583/2022/KUSK/2 147 00 Praha 4
Vyřizuje: Michal Prokop, DiS. / 1.777
Značka: OŽP/PRO

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Velké Přílepy, obchvat“

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad) obdržel dne 13. 10. 2022 pod č.j. 126583/2022/KUSK od společnosti PRAGOPROJEKT, a.s., se sídlem K Ryšánce 1668, 147 00 Praha 4, IČ 45272387, žádost o vydání stanoviska dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k záměru „Velké Přílepy, obchvat“. Záměrem je silnice III třídy kategorie S 9,5 o délce cca 3 km a je předkládán v jedné aktivní variantě a dvěma podvariantami napojení obchvatu na stávající II/240, viz. Mapový zakres přiložený k žádosti v měřítku 1:5000. Odvodnění obchvatu je navrženo do Únětického potoka. Záměr je tvořen dvěma dílčími úseky. Prvním úsekem je jižní část obchvatu ve staničení 0,0-2,0 km propojující silnici II/240 a křižovatku na budoucí přeložce II/240. Druhým úsekem je východní část obchvatu ve staničení 0,0 – 0,9 km propojující silnici II/240 a III/2421 (Velké Přílepy – Roztoky). Počátek staničení obou úseků je na stávající nové okružní křižovatce na silnici II/240 mezi Velkými Přílepy a Satalicemi-Černý Vůl. Stavba bude realizována na pozemcích v k.ú. Velké Přílepy, Kamýk u Velkých Přílep a Statenice.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona již byl vyloučen významný vliv předloženého záměru, samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, stanoviskem orgánu ochrany přírody pod č.j. 094281/2022/KUSK ze dne 09. 07. 2020 a toto stanovisko zůstává nadále v platnosti.

Krajský úřad dále, jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a odst. 4 a následujících zákona sděluje, že z hlediska zvláště chráněných území (přírodní rezervace, přírodní památky a jejich ochranná pásma), z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a z hlediska regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability (ÚSES) má k předkládanému záměru připomínky.

Z hlediska zvláště chráněných druhů sdělujeme, že záměrem řešené území v gesci Krajského úřadu, je dle údajů Nálezové databáze ochrany přírody Agentury ochrany přírody a krajiny ČR biotopem zvláště chráněných druhů. Konkrétně se jedná o druhy křeček polní (*Cricetus cricetus*), strnad luční (*Emberiza calandra*), slavík obecný (*Luscinia*

č.j. 126583/2022/KUSK

strana 2 / 2

megarhynchos) a koroptev polní (*Perdix perdix*). Upozorňujeme na povinnost investorů dle ust. § 67 zákona předem zajistit na svůj náklad provedení hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na zvláště chráněné druhy. Dle odst. 2 tohoto ustanovení je třeba je zpracovat v časovém sledu tak, aby mohlo sloužit jako podklad pro hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí ve smyslu zákona o posuzování vlivů na ŽP. V případě kolize záměru s ochrannými podmínkami zvláště chráněných druhů uvedenými v ust. §§ 49 a 50 zákona lze záměr provést pouze na základě předem udělené výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona. V území se také dle rozsahu přiloženého zákresu v mapové příloze nenacházejí prvky regionálního ani nadregionálního ÚSES, zvláště chráněná území v kategorii přírodní památka, přírodní rezervace nebo jejich ochranná pásma.

Ing. Simona Jandurová
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v.z. Mgr. Pavel Vaňhát
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podepsaný:	Mgr. Pavel Vaňhát
Organizace, OJ:	odbor životního prostředí a zemědělství
Sériové č. cert.:	22705946
Vydavatel cert.:	PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas:	24.10.2022 11:52:29
Místo:	

SEZNAM PODKLADŮ

Technické podklady a materiály

- [1] VPÚ DECO PRAHA a.s: Technická studie „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“ a „Propojení silnic II/240 a III/2421“, 2019
- [2] APIS, s.r.o.: Aktualizace technické studie „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“, 10/2022
- [3] Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“, Ing. Jitka Krejčová, 03/2019,
- [4] Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ na životní prostředí, MHMP, 12/2019
- [5] Dopravní prognóza „Velké Přílepy - obchvat“, AFRY CZ s.r.o., 10/2022
- [6] Hydrogeologická rešerše „Velké Přílepy – obchvat – projektová dokumentace (EIA)“ (AQH s.r.o., 03/2020)

Ostatní podkladové materiály

- [1] Culek M., /ed/ a kol., (1996): Biogeografické členění České republiky, Enigma Praha,
- [2] Vorel I., Bukáček R., Matějka P., Culek M., Sklenička P. (2006): Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz
- [3] AOPK: Hodnocení fragmentace krajiny dopravou, 2005
- [4] TP 180 – Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy (Ministerstvo dopravy, 2006)
- [5] Anděl, P. a kol.: Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011
- [6] Quitt E., 1971: Klimatické oblasti Československa – Studia Geographica, Brno 1971
- [7] Tolasz R. et al. (2007): Atlas podnebí Česka. Český hydrometeorologický ústav a Univerzita Palackého, Praha a Olomouc
- [8] Ambrožová, P., 2015: Diplomová práce Geochemická charakteristika půdního prostředí se zaměřením na kontaminaci podél vybraných silničních komunikací
- [9] Semorádová E., 2003: Poškozování lesních porostů posypovou solí, článek v Lesnické práci.
- [10] Šnajdr V., 2010: Bakalářská práce Environmentální zatížení PAHs v blízkosti komunikací oblasti Kyjova
- [11] Trávníčková, E, 2011: Diplomová práce Vliv zimního chemického ošetření silnic na mikrobiální společenstvo okolních půd

Internetové zdroje a portály

- [12] Národní geoportál INSPIRE: <http://geoportal.gov.cz>

- [13] Mapový server DIBAVOD: <http://webmap.dppcr.cz>
- [14] Ministerstvo životního prostředí: www.env.cz
- [15] Mapový portál Středočeského kraje: <https://gis.kr-stredocesky.cz>
- [16] Mapový portál Středočeského kraje, staré ekologické zátěže: <https://gis.kr-stredocesky.cz/fxgis01/ozp/sez/>
- [17] Mapový portál ČHMÚ: <http://portal.chmi.cz/historicka-data/pocasi/mapy-charakteristik-klimatu>
- [18] Česká geologická služba, mapový server: www.geology.cz
- [19] Český hydrometeorologický ústav: www.chmi.cz
- [20] Mapový server AOPK: <http://drusop.nature.cz>
- [21] Mapové aplikace AOPK ČR MapoMat: mapy.nature.cz
- [22] Geoportál UHUL: <http://eagri.cz/public/app/uhul/MysIMap/>
- [23] <https://geoportal.uhul.cz/mapy/mapyhon.html>
- [24] Hydroekologický informační systém VÚV T.G.M: <http://heis.vuv.cz/>
- [25] Mapový server NIKM: <http://kontaminace.cenia.cz/>
- [26] Agentura ochrany přírody a krajiny: www.aopk.cz
- [27] Digitální báze vodohospodářských dat: www.dibavod.cz
- [28] Mapová aplikace Komplexní průzkum půd, VÚMOP, v.v.i.: kpp.vumop.cz
- [29] Vodohospodářský informační portál: <http://voda.gov.cz/portal/cz/>
- [30] Ortofotomapy, obecná a turistická mapa: www.mapy.cz
- [31] Ministerstvo dopravy, jednotná dopravní vektorová mapa, dopravní nehody: www.mdcr.cz
- [32] Národní památkový ústav: www.npu.cz
- [33] Ústřední seznam kulturních nemovitých památek: www.monumnet.npu.cz
- [34] Památkový katalog NPÚ: <http://pamatkovykatalog.cz>
- [35] Státní archeologický seznam: <http://isad.npu.cz/ost/archeologie/ISAD/free/>
- [36] Mapa archeologických lokalit http://isad.npu.cz/tms/arch_public
- [37] Katastr nemovitostí: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- [38] Statistický lexikon obcí, ČSÚ, 2013: www.czso.cz
- [39] Český statistický úřad <https://czso.cz/>
- [40] Krajský úřad Středočeského kraje: www.kr-stredocesky.cz/
- [41] Mapová aplikace GIS KÚSK: <http://gis.kr-stredocesky.cz/fx/ozp/opk/>
- [42] Webové stránky dotčených obcí

- [43] Meteorologický slovník: www.slovník.cmes.cz
- [44] Regionální informační servis: www.risy.cz
- [45] Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve znění 2. aktualizace: www.kr-stredocesky.cz
- [46] Informační systém melioračních staveb: <https://meliorace.vumop.cz/>

Legislativa

- [47] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- [48] Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší
- [49] Vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích
- [50] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- [51] Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, ve znění pozdějších předpisů
- [52] Směrnice Ministerstva lesního a vodního hospodářství ČSR č. 9/1973 Ú. v., pro výpočet potřeby pitné vody při navrhování vodovodů a kanalizačních zařízení a posuzování vydatnosti vodních zdrojů
- [53] Vyhláška č. 48/2014 Sb., kterou se mění vyhláška č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, ve znění pozdějších předpisů
- [54] Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- [55] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- [56] Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- [57] Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů
- [58] Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech
- [59] Vyhláška č. 428/2001 Sb. kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), v platném znění
- [60] Vyhláška č. 450/2005 S., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků

- [61] Vyhláška č. 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajonů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod
- [62] Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- [63] Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- [64] Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- [65] Vyhláška č. 8/2021 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
- [66] Vyhláška č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění
- [67] Zákon č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů (veterinární zákon)
- [68] Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků
- [69] Vyhláška č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany
- [70] Vyhláška č. 227/2018 Sb., o charakteristice bonitovaných půdně ekologických jednotek a postupu pro jejich vedení a aktualizaci
- [71] Vyhláška č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu