

OZNÁMENÍ

ve smyslu § 6 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění
(o posuzování vlivů na životní prostředí) pro záměr:

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ULIC BELGICKÉ A ČS. ARMÁDY

v Jablonci -Rýnovicích

Obsah

Část A.	Údaje o oznamovateli	3
Část B.	Údaje o záměru	4
B.I.	Základní údaje.....	4
B.I.1.	Název záměru	4
B.I.2.	Kapacita (rozsah) záměru	4
B.I.3.	Umístění záměru	4
B.I.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	7
B.I.5.	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	7
B.I.6.	Popis technického a technologického řešení záměru	7
B.I.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	10
B.I.8.	Výčet dotčených územně samosprávních celků.....	10
B.I.9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	10
B.II.	Údaje o vstupech	10
B.II.1.	Půda	10
B.II.2.	Voda	10
B.II.3.	Ostatní surovinové a energetické zdroje	11
B.II.4.	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	11
B.III.	Údaje o výstupech.....	12
B.III.1.	Emise do ovzduší	12
B.III.2.	Odpadní vody	12
B.III.3.	Odpady	13
B.III.4.	Energetické emise	14
B.III.5.	Doplňující údaje.....	14
Část C.	Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	15
C.I.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	15
C.II.	Stručná charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	15
C.II.1.	Klima a ovzduší	15
C.II.2.	Vodohospodářské poměry.....	16
C.II.3.	Geofaktory životního prostředí	16
C.II.4.	Příroda, krajina, ekosystémy	18
C.III.	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	19
Část D.	Údaje o vlivu záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí.....	20
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	20
D.I.1.	Vliv na ovzduší	20
D.I.2.	Vliv na hlukovou situaci	21
D.I.3.	Vlivy na povrchové a podzemní vody	21
D.I.4.	Vlivy na půdu	22
D.I.5.	Vlivy na horninové prostředí a na přírodní zdroje.....	22
D.I.6.	Vlivy na krajinu, přírodu a ekosystémy	22
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	23
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	23
D.IV.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	23
D.IV.1.	Fáze přípravy a výstavby	23
D.IV.2.	Fáze provozu	24
D.V.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostech, které se vyskytly při specifikaci vlivů	24
Část E.	Varianty záměru a jejich hodnocení.....	25

Část F.	Doplňující údaje	26
Část G.	Shrnutí netechnického charakteru	27
Část H.	Přílohy	29
H.I.	Údaje týkající se zpracování Oznámení	29
H.II.	Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	30
H.III.	Rozptylová studie	31

Seznam hlavních použitých zkratk

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
CO	oxid uhelnatý
CO ₂	oxid uhličitý
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
č.h.p.	číslo hydrologického pořadí
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
EIA	Environmental Impact Assesment – hodnocení vlivů na životní prostředí
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHP a CHL	chemické prostředky a chemické látky
KSS	Krajská správa silnic
k.ú.	katastrální území
LK	Liberecký kraj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO	nebezpečný odpad
NO _x	oxidy dusíku
NO ₂	oxid dusičitý
NV	Nařízení vlády
O	ostatní (odpad)
PM ₁₀	prachové částice s velikostí < 10 µm
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SO ₂	oxid siřičitý
ÚSES	územní systém ekologické stability
VO	veřejné osvětlení
ZPF	zemědělský půdní fond

ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Obchodní firma:	Ředitelství silnic a dálnic Praha, správa Liberec
IČO:	65993390
Sídlo:	Zeyerova 1310/2, 460 55 Liberec 1
<i>Oprávněný zástupce oznamovatele</i>	
Jméno:	Ing. Josef Jirásko, Atelier 4
Adresa	Podhorská 20, 466 06 Jablonec n. Nisou
Telefon:	483 311 561

Investor: ŘSD Praha, správa Liberec

Projektant: Atelier 4, s.r.o. Jablonec nad Nisou

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

Úvod

Oznamovaný investiční záměr podléhá podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, procesu zjišťovacího řízení podle § 7 a to v kategorii II., a bodu 9.1:

„Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)“.

Příslušným orgánem pro oznamovaný záměr je Krajský úřad Libereckého kraje.

Toto Oznámení bylo zpracováno podle přílohy č. 3 uvedeného zákona.

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název záměru

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ULIC BELGICKÉ A ČS. ARMÁDY v Jablonci - Rýnovicích

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předkládaný záměr představuje výstavbu okružní jednopruhové křižovatky o průměru 40 m s prstencem a středovým zeleným kruhem na silnici č. III/29024 (ulice Belgická a ulice České armády), napojeny budou stávající komunikace. Na ramenech křižovatky jsou projektovány „zálivy“ pro umístění zastávek autobusů.

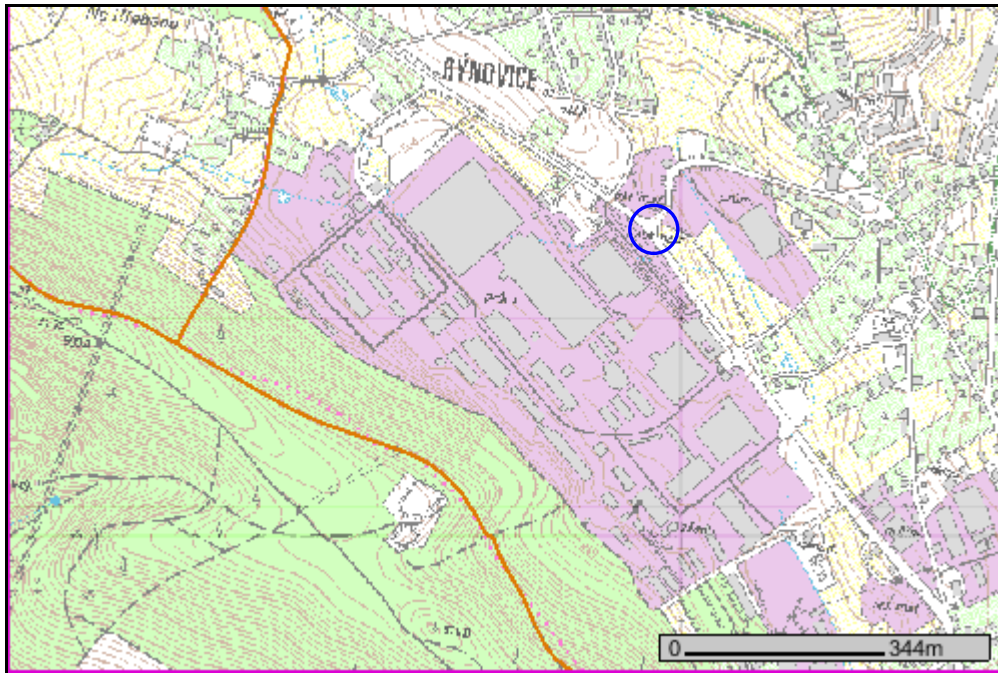
Součástí výstavby této křižovatky bude také odvodnění, přeložka kanalizace, vodovodu, osvětlení, přeložky a úprava kabelů. Celková plocha komunikací a chodníků dosáhne 5 423 m², proti dnešním 3 024 m². Záměr představuje přestavbu vlastního prostoru křižovatky a úpravy komunikací na jejích ramenech.

B.I.3. Umístění záměru

Následující tabulka specifikuje umístění záměru podle standardu územní lokalizace ČR:

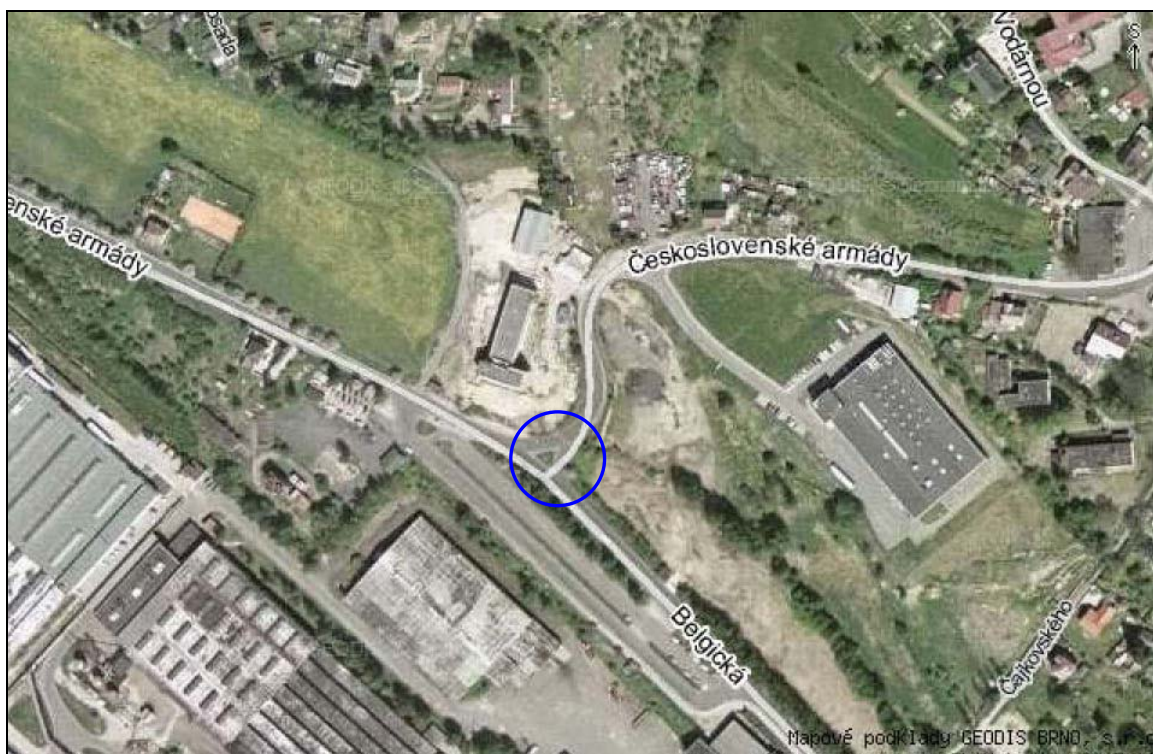
tabulka 1: Údaje o umístění okružní křižovatky	
typ územní jednotky	název
Kraj	Liberecký
Obec	Jablonec
Část obce	Rýnovice
katastrální území	65 101 Rýnovice
Mapový list 1: 50 000	03-14

Představu o geografické situaci poskytují následující výřez z topografické mapky.



obrázek 1: Umístění okružní křižovatky v území

Křižovatka je lokalizována na jedné ze dvou hlavních spojovacích komunikací mezi Libercem a Jabloncem n. N. Po ulici Belgické je také již desítky let vedena obslužná doprava do průmyslové zóny v Rýnovicích, především rozsáhlého areálu bývalého podniku LIAZ, kde dnes sídlí řada nových společností výroby a služeb. Podél oplocení, mezi Belgickou ulicí a průmyslovým areálem je rozsáhlé bývalé autobusové nádraží, nyní jen málo využívané, se zanedbanými travnatými plochami a poškozeným povrchem, znečištěné odpady (PET lahve, pneu aj.). Z nejbližších podniků u křižovatky je to při pohledu od Lukášova k JV autobazar vpravo. Správa silnic LK vlevo a v údolí ve směru na Mšeno průmyslový podnik Raymond. Mezi ním a Belgickou ul. je rozsáhlá deponie Technických služeb města se skládkami staveb. sutí, starého asfaltu, vykáčených dřevin aj. Nejbližší obytné objekty jsou asi 200 m severně od křižovatky směrem na Mšeno (rodinné domy č.p. 20 a 22). Další 2 domky jsou situovány při výjezdu směrem na Liberec (Lukášov) u silnice také 200-250 m od křižovatky.



obrázek 2: Výřez ortofotomapy lokality záměru



obrázek 3: Pohled přes stávající křižovatku k SV (do Belgické ul.)



obrázek 4: Výjezd z křižovatky na Liberec



obrázek 5 Autobusové nádraží „LIAZ“ - souběžně s Belgickou

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

Záměr představuje přebudování stávající křižovatky ve tvaru T na silnici III/29024 (ulice České armády a ulice Belgická) na okružní křižovatku. Součástí realizace této křižovatky bude také odvodnění, kanalizace, přeložka vodovodu, osvětlení, přeložky a úprava kabelů.

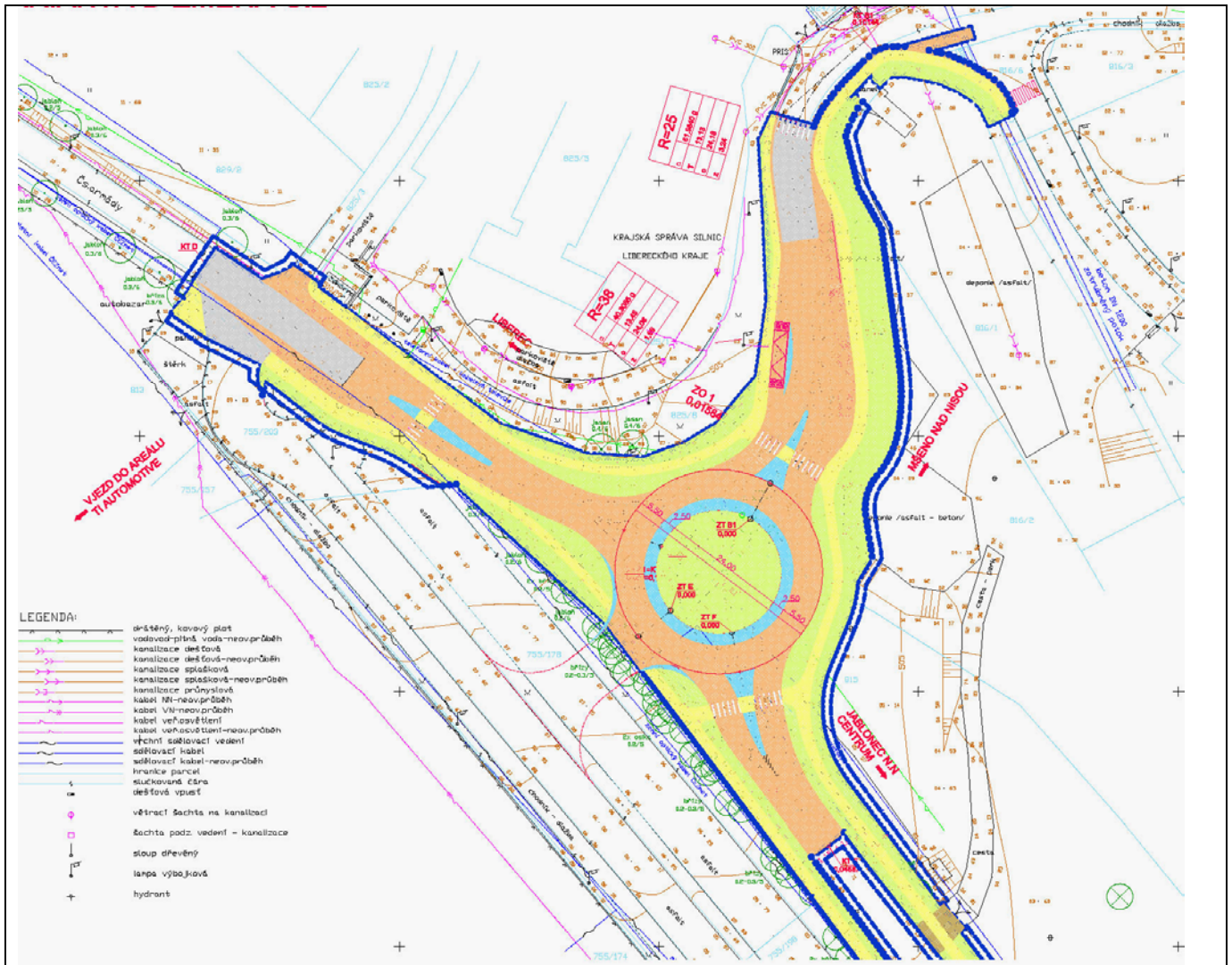
Umístění stavby je v souladu s platným územním plánem, charakter záměru není v rozporu s limity využití území.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Výstavba okružní křižovatky zajistí proti dnešnímu stavu zpomalení provozu na dotčených komunikacích, především na Belgické a tím bezpečnější křižování vozidel a zajistí i plynulejší provoz a to zejména v budoucnu (5-8 let), po dokončení nové spojovací silnice mezi Libercem a Jabloncem n.N (I /14).

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

Výstavba okružní křižovatky zajistí proti dnešnímu stavu zpomalení provozu na dotčených komunikacích, především na Belgické a tím bezpečnější křižování vozidel a zajistí i plynulejší provoz a to zejména v budoucnu (5-8 let), po dokončení nové spojovací silnice mezi Libercem a Jabloncem n.N. Součástí dopravního řešení je i výstavba „zálivů“ pro zastávky autobusů na přístupových komunikacích. Jsou projektovány za výjezdem z křižovatky na Lukášov (2 protilehlé), dále ve směru na Mšeno zhruba proti areálu KSS - vlevo jeden a vpravo tři. Poslední je situován na Belgickou ulici vlevo ve směru na centrum města, proti objektu využívaného fy. OK elektronik.



obrázek 6: Půdorys kruhové křižovatky v projektovém zákrese (bez části s úpravami komunikace na Belgické směrem k centru města)

LEGENDA

- KOMUNIKACE-POVRCH ASFALTOVÝ BETON
- CHODNÍK-ZÁMKOVÁ DLAŽBA
- ŽULOVÁ KOSTKA 16/16 CM
- NAPOJOVACÍ ÚSEKY Z ABS V TL.2-20 CM NA STÁVAJÍCÍ ŽIVIČNÉ PLOCHY
- ZELEŇ
- HRANICE ÚPRAV A DOČASNÉHO ZÁBORU

STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

Vozovka je vzhledem k velkému namáhání povrchů i celé konstrukce vozovek v křižovatkovém území navržena se zvýšenou tuhostí krytu.

Navržená konstrukce vozovky:

asfaltový koberec masticový AKMS I	40 mm
spojovací postřik asfaltový P 0,35 kg/m ²	--

asfaltový beton velmi hrubý ABVH I	80 mm
spojovací postřik P 0,35 kg/m ²	--
obalované kamenivo asfaltem OKH I	80 mm
infiltrační postřik 0,35 kg/m ²	--
kamenivo zpevněné cementem KSC I	150 mm
šterkodrt' ŠD	<u>200 mm</u>
celkem	550 mm

Konstrukce ostrůvků, srpovitých krajnic, prstence

kamenná dlažba 150 – 170 x 150 x 150 mm	150 – 150 mm
lože z cementové malty MC 10	50 mm
kamenivo zpevněné cementem KSC I	200 mm
šterkodrt' ŠD	<u>200 mm</u>
celkem	600 mm

Vozovka je ohraničena betonovou stojatou obrubou 150/250/1000 mm osazenou do betonového lože. Prstenec, krajnice a ostrůvky budou ohraničeny žulovým krajníkem K2 16/20 cm.

Chodníky v konstrukci ze zámkové dlažby 10x20x6 cm do lože z drceného kameniva 4 cm a šterkodrti 20 cm, celkem 30 cm.

Vegetační plochy (trávníky, dřeviny) budou tvořit především plochu centra okružní křižovatky (asi 1250 m²) a dále úzké lemy podél upravených komunikací.

Šířkové uspořádání:

V souladu s TP 135 (Projektování okružních křižovatek) bude jízdní pruh na okružní křižovatce navržen v šířce 5,5 m a prstenec 2,5 m. Jízdní pruhy větví jsou v základní šířce 3,5 až 4,0 m s rozšířením v místě přechodových ostrůvků pro pěší na 5,5 m. Poloměry připojovacích a odbočovacích směrových oblouků 15 m v obrubě. Pro nákladní vozidla budou oblouky zvětšeny na 18 až 20 m pomocí srpovitých zpevněných krajnic.

INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

S ohledem na stáří stávajícího vodovodu DN 150 a s ohledem na předpokládané výškové úpravy terénu ve staveništi bude vodovod v rámci nové okružní křižovatky přeložen mimo komunikace. Celá nová trasa bude provedena z tvárné litiny DN150. Přechod přes komunikaci Čs.armády bude realizován již mimo vlastní okružní křižovatku. Předpokládaná délka přeložky je 45 metrů.

Dešťová kanalizace bude vedena z prostoru okružní křižovatky do vodoteče s vyústěním ve stejné šachtě na propustku jako kanalizace z areálu KSS LK. Celková předpokládaná délka kanalizačního potrubí dosáhne až 190 m. Odvodnění nové křižovatky a souvisejících komunikací bude provedeno typovými uličními vpustěmi s těžkou mříží a košem na bahno staženými novými přípojkami DN 150 do nové dešťové kanalizace. Celkem bude osazeno cca 12 kusů vpustí.

V rámci nové okružní křižovatky budou provedeny nové rozvody veřejného osvětlení včetně přeložek 2 ks stávajících 10 m bezpaticových stožárů VO s osazením sodíkovými výbojkami 1xSHC100 W. Délka kabelových tras přeložek VO cca 400 m. Okružní křižovatka bude

osvětlována ze čtyř 12ti metrových bezpaticových oboustranně žárově zinkovaných stožárů s obloukovými dvouvýložníky, s úhlem mezi rameny 90°; každý bude osazen dvojicí výbojkových sodíkových svítidel SHC150W. Osvětlovány budou také 3 přechody pro chodce na vjezdech do okružní křižovatky. Každý přechod bude osvětlen dvojicí speciálních svítidel s metalhalogenidovou výbojkou 250W, umístěných ze strany příjezdu vozidel na bezpaticových stožárech výšky 6,5m oboustranně žárově zinkovaných. Pro osvětlení ramen OK a zastávek autobusů MHD budou osazeny celkem 3ks nových 10m bezpaticových stožárů VO s osazením sodíkovými výbojkami 1xSHC100W.

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

Zahájení stavby: 5/2008

Dokončení stavby: 9/2008

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávních celků

Jablonec nad Nisou

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

Stavební úřad města Jablonec nad Nisou:

- územní rozhodnutí
- stavební povolení
- kolaudační rozhodnutí

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Zamýšlený záměr se bude rozkládat v k.ú. Rýnovice na těchto pozemcích p.č.:

755/203, 805, 825/1; 525/8; 814,818/1,2,6,7,8; 523/3 - vedené v KN jako ostatní plochy

815 - součást ZPF (BPEJ 83421= tř. ochrany I - dle met. pokynu OOL MŽP, č.j. OOLP /1067/96)

- nový zábor pozemků : 2399 m² (z toho 502 m² ZPF)
- dočasný (zařízení staveniště) 800 m²

Pozemek v ZPF zahrnuje úzkou plochu od současné křižovatky podél Belgické ulice vlevo směrem k Jablonci. Značná část této plochy, na které bude dočasným záborem zřízeno zařízení staveniště užívají dnes Technické služby města jako deponii.

B.II.2. Voda

B.II.2.1. Fáze výstavby

Nároky na vodu budou minimální a to jen do betonových směsí pro lože zámkové dlažby a spoje dlažby a obrubníků, hlavní podíl vody pro technologii stavby spotřebuje výroba betonových směsí. (Směsi ve větších objemech se obvykle dovážejí z betonárky). Pro stavbu bude technologická voda spotřebována především na zařízení staveniště - pro hygienu pracovníků

stavby, omývání náradí a strojů, případně kol vozidel, vyjíždějících ze stavby. V suchém období pak na zkrápění povrchu z důvodu zamezení prašnosti.

Celkové množství pitné vody bude záviset na počtu pracovníků stavby, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Předpokládaná (normová) spotřeba vody na jednoho pracovníka pro požívání je 5 l/osobu/směnu a pro osobní hygienu 120 l/osobu/směnu (pro prašný a špinavý provoz).

B.II.2.2. Fáze provozu

Provoz okružní křižovatky nebude vyžadovat pitnou ani užitkovou vodu.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

B.II.3.1. Fáze výstavby

SUROVINOVÉ ZDROJE

Při výstavbě vznikne potřeba surovin v rozsahu a sortimentu obvyklém pro srovnatelné stavby, a to zejména:

- drcené kamenivo, štěrkopísek
- betonová zámková dlažba, obrubníky
- cement

Další materiály budou použity - pro vybudování osvětlení, kanalizaci a odvodnění (stojany lamp, kabely, potrubí a další).

Pro stavbu musí být použity materiály v rozsahu odpovídajícím typu výstavby a požadavkům technických norem, technické shody výrobků a zdravotní nezávadnosti. Jejich jednotlivá množství nejsou v této fázi přípravy stavby ještě kvantifikována.

ENERGETICKÉ ZDROJE

Pokud nepočítáme ropné pohonné hmoty stavebních a přepravních mechanismů, pak jiné energetické požadavky pro výstavbu nevznikají.

B.II.3.2. Fáze provozu

SUROVINOVÉ ZDROJE

Pro vlastní provoz okružní křižovatky nevzniká žádná přímá spotřeba surovin.

ENERGETICKÉ ZDROJE

Jediným využívaným zdrojem za provozu bude elektrická energie pro veřejné osvětlení.

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

B.II.4.1. Fáze výstavby

Stavba křižovatky bude představovat po dobu stavebních prací určité omezení průchodnosti dnešní křižovatkou a přístupu k areálu LIAZ a dále do centra města. Totéž platí pro odbočení na Mšeno. Z hlediska inženýrských sítí si stavba vyžádá přeložku vodovodu a nové elektrické kabelové rozvody budoucího osvětlení. Vlastní dopravní obsluha stavby bude využívat existujících komunikací. Zařízení staveniště bude na ploše, dnes užívané jako deponie Technických služeb města a z tohoto hlediska si plocha nevyžaduje žádné speciální úpravy

terénu. Bude třeba vybavit staveništní objekty standardně dočasnou přípojkou elektřiny, případně vody a zajistit odvádění odpadních vod - dešťových a splaškových (z mytí, příp. splaškové vody, pokud nebudou chemické toalety).

B.II.4.2. Fáze provozu

Provoz kruhové křižovatky není spojen s žádnými požadavky na infrastrukturu.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Emise do ovzduší

Emise z období výstavby nejsou hodnoceny, představují je především emise ze spalovacích motorů vozidel dopravní obsluhy stavby a stavebních strojů a pak potenciálně emise prachu ze stavby, zejména zemních prací. Prašnost ze staveniště lze účinně minimalizovat organizací prací a především překrýváním přepravovaných sypkých materiálů vozidly a zkrápěním vozovky při suchém počasí. Co se týče emisí znečišťujících látek z dopravy, především oxidu dusičitého a benzenu nelze je stanovit, protože není znám počet nasazení technických prostředků a jejich druhů. Modelování imisní zátěže ze stavební činnosti by bylo velmi spekulativní a není ani nutné, vzhledem ke vzdálenosti k nejbližším obytným domům i délce stavebních prací.

Zdrojem znečištění při provozu bude automobilová doprava na příjezdových komunikacích a na vlastní okružní křižovatce. K vyhodnocení množství polutantů, produkovaných z okružní křižovatky byla zpracována Rozptylová studie, která je součástí tohoto Oznámení. Ta hodnotí celkový podíl provozu, související s křižovatkou, přičemž přírůstek emisí z dopravy se zde očekává výraznější až po vybudování nové silnice od Liberce. Současný stav se z tohoto pohledu po uvedení křižovatky do provozu nezmění, naopak by se díky plynulejšímu křížení vozidel měl zlepšit.

Výpočet byl proveden pro rok 2010. Pro stanovení emisních faktorů pro jednotlivé skupiny automobilů v roce 2010 byl použit program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.02, publikovaný jako oficiální zdroj emisních faktorů ve Věstníku ministerstva ŽP č.10/2002.

Pro výpočet imisí z automobilové dopravy byla uvažována komunikace jako liniový zdroj o třech ramenech a celkem čtyřech úsecích v délce 50m (200 m celkem), v němž byly stanoveny z emisních faktorů emisní charakteristiky podle skladby a intenzity dopravního proudu a podle sklonu vozovky. Předpokládaná rychlost na komunikacích byla pro potřebu výpočtu uvažována 50 km/h.

tabulka 2: hmotnostní tok emisí z dopravy po příjezdové komunikaci			
komunikace	NO _x	CO	benzen
	g/s/m		
příjezdy + křižovatka	0,000426	0,000579	0,00002

B.III.2. Odpadní vody

S ohledem na blízkost zatrubněného potoka ve spodní části údolí se předpokládá odvádění srážkových vod do kanalizace vedené z prostoru okružní křižovatky. Celkem bude osazeno cca 12 kusů vpustí.

Nárůst zpevněných ploch je proti současnému stavu cca 500 m² a to představuje nárůst dešťového odtoku o cca 6,5 l/s. Celková odvodňovaná plocha dosáhne přibližně 2700 metrů čtverečních, což představuje celkový návrhový dešťový odtok kolem 34 l/s.

B.III.3. Odpady

Fáze výstavby

S výstavbou silničního objektu není spojena produkce významného množství odpadů. Největší podíl znamenají sejmuté asfaltové směsi původních vozovek, podložní kamenivo, zemina (mimo půdy) a potrubí z přeložky vodovodu. Většina těchto odpadů je recyklovatelná.

Část odpadu, energeticky využitelného, nebo po podrcení kompostovatelného, představují organická pletiva - křoviny, zbytky větví, pařezy.

S půdou z trvalého záboru pozemku bude naloženo v souladu s právními předpisy v oblasti ochrany půd. Většina bude použita na vegetační úpravy středu kruhového objezdu a podélné úpravy komunikací.

Odpady, uvedené v následující tabulce prezentují výčet možných odpadů ze stavby, jejich skutečné množství bude známo až před kolaudací. Vést evidenci odpadů je povinnost původce odpadů (stavební firmy). Odhadovat množství odpadů by bylo pouze spekulativní. Stavební firma musí zajistit jejich další využití, příp. odstranění a prokázat, že s nimi bylo naloženo v souladu s platnou legislativou zejména s vyhl. 383/2001Sb. a to původcem i smluvní firmou, oprávněnou k nakládání s odpady, které se odpady budou předávat. Prioritou likvidace odpadů musí být jejich materiálové a energetické využití před uložením odpadů na skládku příslušné skupiny.

<i>tabulka 3: - Předpokládané odpady z výstavby</i>		
Kód druhu odpadu	Druh odpadu	Kategorie odpadu
15 01 06	Směsné obaly	O
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N

<i>tabulka 3: - Předpokládané odpady z výstavby</i>		
Kód druhu odpadu	Druh odpadu	Kategorie odpadu
	a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	
20 03 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Fáze provozu

Za provozu po kruhové křižovatce a navazujících komunikacích nebudou produkovány žádné odpady, vyjma případných uličních smetků (pokud se komunikace budou uklízet) a usazenin z kanalizačních vpustí. Nebudou zde žádné jiné objekty jako zdroj odpadů. Produkce komunálního odpadu se předpokládá v minimálním množství (X,0 kg měsíčně) a to pokud budou na autobusových zastávkách umístěny odpadkové koše.

<i>tabulka 4 - Předpokládané odpady z provozu</i>		
Kód druhu odpadu	Druh odpadu	Kategorie odpadu
13 05 03	Kal z lapáků nečistot	N
20 03 03	Uliční smetky	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

B.III.4. Energetické emise

B.III.4.1. Hluk a vibrace

Hluk, resp. jeho vlivy na okolí nebyly modelovány, vzhledem ke vzdálenostem k obytným objektům i skutečnosti, že nejde o umístění nové stavby v lokalitě.

B.III.4.2. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Výstavba křižovatky ani provoz na ní nebudou zdrojem emisí žádného záření.

B.III.5. Doplnující údaje

Grafické přílohy, tabulky a foto dokumentace jsou vloženy přímo do textu jednotlivých kapitol.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Ekologická stabilita území je díky poměrně intenzivní antropogenní činnosti snížena. Nejbližší biocentra a biokoridory jsou situovány především na svazích Jizerských hor, bezprostředního okolí křižovatky se nedotýkají. Předchozí a dodnes přetrvávající proces rozšiřování lidských aktivit (osídlení a zejména průmyslová činnost) směrem z centra obce postupně potlačily přirozený vývoj ekosystémů. Podobně i krajinný ráz se změnil z původně pastvinářsko - lesního s řídkým osídlením na ráz průmyslový s přechodem do obytné zástavby. Rozvoj osídlení v lokalitě souvisel především s výstavbou domů pro zaměstnance nových podniků. Dotčené území je historicky (nejméně 65 let) průmyslovou zónou města, která je poměrně bezkonfliktní k životnímu prostředí, zdraví a psychickému stavu obyvatel obytných čtvrtí.

C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. Klima a ovzduší

C.II.1.1. Klima

Zájmové území je situováno v plochem a širokém sedle mezi Prosečským hřebenem a jižními svahy Jizerských hor. K východu se terén svažuje do údolí Lužické Nisy a k západu do údolí Harcovského potoka. Území pro výstavbu křižovatky leží v nadmořské výšce kolem 500 m.

Oblast Liberecké kotliny, ke které tato lokalita přísluší, patří do mírně teplé klimatické oblasti MT4 (Quitt, 1971). Oblast se vyznačuje krátkým, mírným, suchým až mírně suchým létem, normálně dlouhou, mírně teplou a suchou zimou a krátkým mírným přechodným obdobím (podzim, jaro).

Dominantní situaci v lokalitě představují větry s rychlostí do 2,5 m/s (se středem třídy 1,7 m/s). Tato situace zahrnuje 57% z celkové doby (včetně bezvětří). Na vítr o rychlosti vyšší se střední rychlostí 2,5 m/s připadá téměř 35% časového fondu, rychlost nad 7,5 m/s má četnost 8%. Převládají větry západního směru (západní 18%, jihozápadní 16%, severozápadní 13%), nejnižší je četnost jihovýchodního a východního větru (4%).

C.II.1.2. Ovzduší

Kvalita ovzduší přímo na území města je sledována se zaměřením na oxidy síry, dusíku a na prach (PM₁₀).

Následující tabulka, sestavená z údajů z tabulkových přehledů ČHMÚ o znečištění ovzduší pro rok 2005, je ilustrací o úrovni znečištění atmosféry ve městě a jeho blízkém okolí. Podle indexu kvality ovzduší lze hodnotit ovzduší v okolí měřicí stanice ČHMÚ jako vyhovující, jen mírně znečištěné. Většina spalovacích zdrojů znečišťujících ovzduší (vytápění) dnes již používá jako topné médium zemní plyn a to má příznivý vliv na vývoj imisního zatížení území v časovém horizontu minulých 10- 15 let. V tabulce uvedené údaje jsou z měřicí stanice ve městě, nicméně jsou dotčené lokalitě nejbližší. Přímou v předmětné lokalitě lze oprávněně

předpokládat, že koncentrace sledovaných polutantů (imisi pozadí) budou podstatně nižší vzhledem k okraji obce.

<i>tabulka 5: Čtvrtletní a roční průměry koncentrací sledovaných imisních látek (μm^3)- stanice Jablonec nad Nisou -město</i>						
	I	II	III	IV	rok	Denní max.
PM ₁₀	34,8	26,3	26,7	32,5	30,1	92,1(25.3.05)
SO ₂	11,4	4,3	3,1	7,8	6,6	76,4 (3.12.05)
NO ₂	28,7	17,1	16,5	26,0	22,1	125,3(25.3.05)

C.II.2. Vodohospodářské poměry

POVRCHOVÉ VODY

Lokalita se nachází v oblasti mezi Prosečským hřebenem a jižními svahy Jizerských hor. Širší území leží pod rozvodím Harcovského potoka, který sbírá několik přítoků z oblasti Lukášova, má č.h.p. 2-04-07-014 a Rýnovické (Bílé) Nisy (č.h.p.2-04-07-006). Rýnovická Nisa je hlavním tokem odvodňujícím širší území. Konečným recipientem je Lužická Nisa. Místní zatrubněná vodoteč křížící ulici České armády je bezejmenným přítokem Rýnovické Nisy.

PODZEMNÍ VODY

Charakter podzemní vody je dán vlastnostmi horninového prostředí. Horniny krystalinického masívu obsahují pouze omezené množství puklinové podzemní vody, a to hlavně v oblasti rozpojení puklin. Kvartérní pokryv, především svahové sedimenty, může být lokálním zdrojem podzemní vody o nízké vydatnosti.

V zájmovém území se nenacházejí žádné vodní zdroje pro veřejné zásobování, nicméně je součástí rozsáhlého území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

C.II.3. Geofaktory životního prostředí

C.II.3.1. Půdy a jejich využití

Z hlediska obecné charakteristiky půdních typů zde převažují hnědé kyselé půdy, hnědé půdy podzolové a jejich slabě oglejené formy s hloubkou půdního profilu do 0,6 m. Z pedologického hlediska jsou půdy v dokumentovaném prostoru podmíněny především granitoidním substrátem.

C.II.3.2. Geomorfologická charakteristika území

Regionální řazení vyšších geomorfologických jednotek ČR (ČÚZK, 1996) širšího území prezentuje následující tabulka.

<i>tabulka 6 – umístění podle geomorfologického členění</i>		
geomorfologická jednotka	číselné označení	název
Provincie	I	Česká vysočina
Subprovincie (soustava)	I ₄	Krkonoško-Jesenická
oblast (podsoustava)	I _{4A}	Krkonošská oblast

celek	I ₄ A-4	Žitavská pánev
podcelek		Liberecká kotlina

Dle detailnějšího Demkova členění (1987) se lokalita nachází na rozhraní mezi geomorfologickými okrsky Vratislavickou kotlinou a Tanvaldskou vrchovinou. Jedná se zároveň o hranici mezi dvěma geomorfologickými celky, a to jižním okrajem Žitavské pánve a západní partií Jizerských hor, resp. mezi jejími podcelky Libereckou kotlinou a Jizerskou hornatinou.

Původní reliéf v území byl značně modifikován při stavbách výrobních hal v okolí.

C.II.3.3. Geologické poměry

Dle regionálního geologického členění patří zájmové území do jihozápadní partie krkonošsko-jizerského žulového plutonu. Skalní podloží na lokalitě tvoří biotitická žula.

Kromě žulového eluvia pokrývají svahy terénních elevací a boční části údolí vodotečí deluviální polygenetické kamenitohlinité a písčitohlinité uloženiny o mocnostech od X0 cm do 4 m. Půdní horizont je v převážné části dotčeného území mělký (0,3 - 0,6 m) a je uložen na deluviálních kamenitě a písčitohlinitých sedimentech o mocnosti 0,7 - 0,9 m. V jejich podloží je eluvium žuly.

C.II.3.4. Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického členění je území součástí hydrogeologického rajonu č.641 Krystalinikum Krkonoš a Jizerských hor. Zde je zvodnění vázáno na žulový pluton, při povrchu zvětralý v hlinitopísčité eluvium, které přechází do „šterkovité“ rozpadlého eluvia žuly s proměnlivou mocností a hlouběji pak do rozpukaneho přípovrchového pásma. Poměrně vysoký roční srážkový úhrn od 900 mm výše je při dobré průlinové propustnosti eluvia zárukou infiltrace srážkových vod do horninového prostředí. Zvodnění ve zvětralinovém pláště dosahuje poměrně vysoké průtočnosti, index transmisivity $Y = 4,4$ až $6,5$. Vydatnost pramenních vývěrů zvodněného zvětralinového pláště nepřesahuje obvykle první jednotky l/s. U vodních zdrojů do hloubek cca 30 m se pohybuje specifická vydatnost $q = 0,025 - 3,0$ l/s.m, s mediánem 0,3 l/s.m. Propustnost hlubších partií žulového plutonu závisí na tektonickém porušení, protože puklinový systém je většinou řídký, je hodnocení jeho průtočnosti velmi variabilní v závislosti na lokalizaci jímacích objektů o hloubkách cca 30 – 80 m. Snížená propustnost nezvětraleho žulového tělesa umožňuje akumulaci podzemní vody - vytvoření zvodně v jeho zvětralinovém pláště a zóně přípovrchového rozpukání, ze které je dotován i hlubší puklinový systém, a proto zde vzniká vzájemně propojený hydraulický systém lišící se rozdílnou propustností.

Směr proudění podzemní vody ve zvětralinovém pláště a přípovrchové zóně rozpukání je určován především morfologií terénu a směřuje do údolních depresí, kde se odvodňuje do povrchových toků. Při vhodné konfiguraci skalního podloží a morfologii terénu může docházet k pramenním vývěrům sestupného typu i v terénních depresích nad erozní bází. Při velké členitosti terénu v období déletrvajících sucha tyto pramenní vývěry zanikají a mělké vodní zdroje jsou při poklesu hladiny podzemní vody ohroženy.

Chemismus podzemní vody vypovídá o nízké geochemické reaktivitě horninového prostředí, takže ani při propustnosti zvětralinového pláště a zóny přípovrchového rozpukání v řádu 10^{-5} m/s nedochází k výraznějšímu nárůstu rozpuštěných minerálních látek. Chemismus podzemní vody je ovlivněn složením srážkových vod, což se projeví nízkou hodnotou pH 5 – 6,5, obsah rozpuštěných látek je většinou od 70 - 130 mg/l. Při takto nízké mineralizaci je chemismus podzemní vody především typu Ca-SO₄. Převaha sulfátových iontů je rovněž dána srážkovou vodou, pro kterou je v této oblasti typický zvýšený obsah oxidů síry. Agresivita podzemní vody na beton je způsobena jednak nedostatkem rozpuštěných minerálních látek, (vyluhovací agresivita), dále se zde projevuje kyselostní i uhličitá agresivita. (Obsah CO₂

dosahuje 15-30 mg/l.) Vody přípovrchové zóny mají proměnlivou kvalitu, která je ovlivňována z povrchu.

C.II.3.5. Radonové riziko

Podle příslušné odvozené mapy radonového rizika většina širšího území dotčené lokality přísluší do pravděpodobnostního stupně oblasti vysokého radonového rizika, což potvrzují i výsledky starších podrobnějších průzkumných prací v okolí. Pro daný záměr - komunikaci a provoz na ní není tato skutečnost významná.

C.II.3.6. Přírodní zdroje

Okružní křižovatka je situována na okraji historicky vymezené průmyslové zóny a není součástí chráněného ložiskového území. Ani jiné přírodní zdroje zde nejsou registrovány.

C.II.3.7. Geodynamické procesy

Na povahu dotčeného záměru nemají tyto procesy žádný vliv.

Seismicita (do 6° M.C.S), svahové pohyby a antropogenní vlivy nejsou v prostoru dokumentované lokality významným činitelem. Nevyskytuje se zde ani poddolované území.

C.II.4. Příroda, krajina, ekosystémy

C.II.4.1. Flóra a fauna

Lokalita investičního záměru se nachází na okraji průmyslové části Jablonce nad Nisou se smíšenou zástavbou. To má významný vliv na druhové složení lokality. Blízké louky jsou zarostlé převážně ruderalními druhy.

Vlastní okružní křižovatka je umístěna na území, již dříve antropogenně silně pozměněném. Z velké části je křižovatka navržena na pozemcích stávajících komunikací, k záboru pozemků dojde jen v malé ploše.

Při jihozápadním okraji vozovky je asfaltová plocha před výrobním areálem Liaz, která je členěna podélným travnatým pruhem s běžnými druhy travin a s ojedinělým výskytem náletů vrby jívy (výšková úroveň keřového patra). Zmíněná asfaltová plocha je od stávající komunikace oddělena pásem zeleně, jedná se o parkové úpravy, které zde byly provedeny během výstavby parkovací plochy před výrobním areálem. Stromořadí se skládá z několika jabloní, vrb-jív a především převažujících bříz bělokorých. Přes komunikaci podél skládkového prostoru je zastoupení druhové složení dřevin stejné s tím, že bříza se hojně vyskytuje v keřovém patře. V zatáčce ul. Čs. armády, poblíž budovy Krajské správy silnic rostou dva jasany ztepilé.

Výskyt fauny je možný podél komunikace - v travnatých lemech a stromořadí, jedná se pouze o výskyt občasný u vyšších druhů živočichů, přizpůsobených urbanizovanému prostředí s hustou frekvencí automobilové dopravy. Ptáci mohou přechodně využívat stromořadí v Belgické ulici jako odpočivná místa, k jejich hnízdění nejsou v bezprostřední blízkosti frekventované komunikace příznivé podmínky.

V nově zastavovaných plochách se nepředpokládá výskyt druhů, které jsou evidovány ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. a podléhají ochraně podle zákona č. 114/1992 Sb.

C.II.4.2. Krajina a ekosystémy

EKOSYSTÉMY

Přestavbou stávající T křižovatky na okružní nedojde k ovlivnění systému ekologické stability dotčeného území. Lokalita ani nezasahuje do žádného biocentra a biokoridoru, ani se zde nevyskytuje žádný interakční prvek.

KRAJINA

Charakter krajiny v širším okolí lokality je příměstský, z širšího pohledu s roztroušenou bytovou zástavbou s rodinnými domy, místními komunikacemi a s přechodem do volné krajiny s loukami a lesy na svazích Prosečského hřbetu. Průmyslové objekty zde vznikaly postupně od konce 19. století, největší plochu obsadil areál firmy ZEISS, po válce bývalého závodu LIAZ. Obytná zástavba v okolí, zejména Staré osady, úzce souvisela s rozvojem průmyslu, (domy pro zaměstnance fy Zeiss.)

Plocha průmyslového areálu nezasahuje do území, legislativně chráněného nebo vymezeného jako zvláště chráněné území (ve smyslu příslušných ustanovení zák. č. 114/1992 Sb.). Hranice CHKO Jizerské hory prochází severně od Rýnovic.

C.II.4.3. Natura 2000

Předmětné území nepatří mezi vymezené ptačí oblasti (NV 598- 688/2004Sb. a 19 – 28/2005 Sb.) ani není uvedeno v národním seznamu evropsky významných lokalit (NV 132/2005 Sb.)

C.II.4.4. Obyvatelstvo

Širší okolí křižovatky je osídleno převážně zástavbou rodinných domků soustředěných (Stará Osada) i rozptýlených. Na JV jsou rozptýleny domky mezi ulicemi Čajkovského a J. Suka. V bezprostřední blízkosti křižovatky nejsou žádné obytné domy. Nejbližší od areálu – asi 200 m SSV jsou 2 rodinné domy (v ulici Čs. armády). V zhruba téže vzdálenosti na SZ stejné ulice je z každé strany komunikace 1 dům.

C.II.4.5. Hmotný majetek, kulturní a technické památky

Historické památky se v dotčeném území nevyskytují, nejsou zde registrována žádná archeologická naleziště nebo kulturní památky. Architektonické a historické památky, archeologická naleziště se v zájmovém území nenacházejí. V blízkém okolí v Rýnovicích se však nacházejí památky, uvedené a evidované v rámci dokumentů územního plánu.

Realizace záměru si nevyžádá demolici žádných objektů.

C.III. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Území dle antropogenního zatížení můžeme hodnotit jako středně zatížené území, vzhledem k řídké obytné zástavbě, stupni dopravní frekvence i současnému charakteru průmyslové činnosti. Výstavba okružní křižovatky nezvýší pozorovatelně environmentální zátěž dotčeného území.

ČÁST D. ÚDAJE O VLIVU ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1. Vliv na ovzduší

D.I.1.1. Fáze výstavby

Hlavní znečišťující látky budou tuhé částice, které se uvolňují do ovzduší při terénních a zemních pracích a výfukové plyny stavebních a dopravních mechanismů. Jejich vliv je možné výrazně snížit výběrem strojů v dobrém technickém stavu, zajištěním přepravovaných materiálů a plánováním pracovních postupů.

Vzhledem ke vzdálenosti obytných lokalit nedojde během výstavby k výraznému zvýšení imisní zátěže prachem ze staveniště, kde se bude upravovat podloží křižovatky a komunikací. Zemina bude použita v ploše výstavby při terénních úpravách a nebude se přepravovat na větší vzdálenosti. Ostatní odvážené materiály, jako jsou staré asfaltová směsi z povrchu komunikací a podložní kameninové vrstvy nebudou zdrojem jemných prachových částic. Stavební nákladní doprava nezpůsobí významný nárůst dopravní intenzity na příjezdových komunikacích.

PRAŠNOST ZE STAVENIŠTĚ

Odkrytá plocha stavební pláně bude při suchém a větrném počasí představovat plošný zdroj sekundární prašnosti. Množství větrem šířených prachových částic závisí na měrné hmotnosti částic, jejich velikosti a na síle větru.

Pro případ suché stavební plochy a zvýšené prašnosti by mělo být v podmínkách na provádění stavby stanoveno, že při stavebních pracích je nutno zajistit proti nadměrné prašnosti zkrápění a sypké hmoty musí být převáženy pod plachtou. Nadlimitních hodnot může být u staveniště dosaženo pouze v případě trvání větru silnějšího než 10 m/s.

Tyto podmínky mohou nastat maximálně po dobu několika desítek hodin v roce, nemůže tedy dojít k vícenásobnému překročení imisního limitu, jak to povoluje nařízení vlády č. 350/2002 Sb.

NÁKLADNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Hlavní podíl dopravy bude představovat odvoz materiálu z odstranění asfaltového povrchu a dalších podložních vrstev a dovoz stavebních materiálů pro stavbu okružní křižovatky. Intenzita nákladní dopravy není zatím známa vzhledem ke stádiu projektové přípravy stavby, kdy nejsou připraveny harmonogramy prací a schémata nasazení mechanismů. Nicméně lze oprávněně předpokládat, že přírůstky imisních koncentrací v okolí příjezdových komunikací se projeví pouze v nárůstu krátkodobých koncentrací. Podíl zemních strojů stavby na imisních příspěvcích je zanedbatelný.

D.I.1.2. Fáze provozu

K ověření přírůstku koncentrací sledovaných škodlivin k imisní situaci v lokalitě byla zpracována *Rozptylová studie* dle § 17, odst. 5 a 6 zák. č. 86/2002 Sb., která je v plném znění uvedena v příloze tohoto Oznámení. Imisní charakteristiky byly provedeny pro časové horizonty dle aktualizované metodiky SYMOS 97.

Zdrojem znečištění bude automobilová doprava na příjezdových komunikacích a na vlastní okružní křižovatce.

HODNOCENÍ IMISNÍ SITUACE

Hodnoty koncentrací představují přírůstek koncentrací k imisní situaci v lokalitě. Výsledky jsou prezentovány pro vybrané referenční body (viz Rozptylová studie).

tabulka 7: Porovnání nejvyšších očekávaných imisních koncentrací s limity

Znečišťující látka	parametr	jednotka	max. zjištěná koncentrace		limitní hodnota	procento limitní hodnoty [%]
			v mapě	v ref.bodech		
NO ₂	hodinová konc.	µg/m ³	37,57	12,75	200	18,8
	roční průměr	µg/m ³	3,39	0,29	40	8,5
CO	osmihod. konc.	µg/m ³	61,7	8,11	10000	0,6
benzen	roční prům.	µg/m ³	0,44	0,016	5	8,8

Koncentrace znečišťujících látek z automobilové doprava na příjezdových komunikacích a vlastní okružní křižovatce budou výrazně pod hodnotami imisních limitů a neovlivní nadměrně blízké okolí ani nejbližší bytovou zástavbu.

Výše imisního příspěvku hodnocených znečišťujících látek se bude pohybovat v nejméně příznivé kombinaci povětrnostních podmínek do 19% hodnoty imisního limitu maximální hodinové koncentrace NO₂, u ročního průměru dosáhne 8,5% limitu. U benzenu bude dosahovat 8,8% průměrné roční limitní koncentrace.

D.1.2. Vliv na hlukovou situaci

Vzhledem k dostatečné vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby a předpokládaném počtu a typu nasazených stavebních strojů je zřejmé, že nedojde u obytných domů k překročení limitů akustického tlaku pro stavby/(60 dB) pro denní dobu (7-21hod.). V noci práce probíhat nebudou. Stavební nákladní doprava bude spočívat především v dovozu stavebních materiálů a odvozu recyklovatelných odpadů ze starých konstrukcí vozovek a nezpůsobí významný nárůst dopravní intenzity na příjezdových komunikacích.

Co se týče provozu, vzhledem k tomu, že jde o přestavbu křižovatky, neměla by se zvýšit hluknost z projíždějících vozidel u obytné zástavby při komunikacích, spjatých s přestavěnou křižovatkou, v následujících minim. pěti letech se výrazně nezvýší doprava po nich.

Lze konstatovat, že záměr nezpůsobí hlukem z dopravy po komunikacích a okružní křižovatce významné zhoršení současné hlukové situace v blízkém okolí a u obytných domů.

D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody

D.1.3.1. Povrchové vody

Odtokové poměry v lokalitě nebudou záměrem ovlivněny. Nárůst dešťového odtoku, spojený se zvětšením zpevněných ploch asi o 500 m² proti současné ploše, bude o 6,5 l/s větší. To by měla lokální vodoteč, kam se vody budou odvádět, bez problému přijmout. Co se týče možného znečištění, pak je nutné minimalizovat riziko kontaminace vody především z ropných produktů (pohonné hmoty, maziva, hydraulické oleje). To znamená především při

stavbě kontrolovat technický stav mechanismů a doplňování hmot a údržbu provádět jen na zajištěných plochách mimo přirozený terén.

Riziko znečištění povrchové vody z vlastního provozu po křižovatce a komunikacích není významné, vyjma dopravní nehody - havárie, spojené s únikem velkého objemu ropných látek, tedy především při havárii cisterny, přepravující pohonné hmoty. Pro větší ochranu vody potoka doporučujeme před vyústěním dešťové kanalizace do něj předsadit lapol.

D.1.3.2. Podzemní vody

Nedojde k narušení vodohospodářsky významné zvodně, ovlivnění hladiny či chemismu podzemní vody ve spojitosti s přestavbou křižovatky, ani s dopravním provozem.

D.1.4. Vlivy na půdu

Vlivem na půdu bude trvalý zábor části pozemku (502 m²), který je dosud součástí ZPF. (Jiné dotčené pozemky jsou ostatní plochy - neplodná půda). Vzhledem k tomu, že v lokalitě je velmi omezena hospodářská využitelnost pozemků, nebude ztráta předmětné plochy, byť v třídě ochrany I. významná. Dojde ke skrývce přibližně 200 m³ ornice, která bude využita na vegetační úpravy zejména středového kruhu křižovatky. Vzhledem k povaze dotčených pozemků lze vyslovit závěr, že vliv na půdu v lokalitě je přijatelný.

D.1.5. Vlivy na horninové prostředí a na přírodní zdroje

Nebezpečí kontaminace horninového prostředí, v období výstavby, vzniká z provozu stavebních mechanismů a z dopravy – úkapy ropných látek a také z manipulace s provozními oleji – toto riziko je však nízké, nicméně musí být na této úrovni udržováno zajištěním ploch a stavebním režimem, organizací práce, údržbou mechanismů). Obslužná doprava stavby bude probíhat na stávajících komunikacích.

Při dopravním provozu po křižovatce a komunikacích nevzniká žádné riziko ohrožení horninového prostředí. Žádné přírodní zdroje nemohou být ovlivněny.

D.1.6. Vlivy na krajinu, přírodu a ekosystémy

Současný krajinný ráz se přestavbou křižovatky výrazně nezmění, nedojde k výrazné změně topografie terénu.

Záměr nebude mít žádný vliv na území, legislativně chráněná nebo vymezená jako území zvláště chráněná (podle zákona č. 114/1992 Sb.), ani nedochází k žádnému kontaktu s vymezenými prvky ÚSES. Území nepatří mezi vymezené ptačí oblasti (NV 598- 688/2004Sb. a 19 – 28/2005 Sb.) ani není uvedeno v národním seznamu evropsky významných lokalit (NV 132/2005 Sb.)

Část dřevin východní výseče křižovatky a podél upravovaných komunikací bude nutno vykáceť a to 30 bříz o obvodu kmene 25- 85 cm, 15 jív (obvod 50-92 cm) a 6 starých jabloní s obvodem kmene 50 - 60 cm. Kromě toho musí být vymýceno asi 500 m² křovin (včetně bříz v keřovém patře). Jde o dřeviny méně hodnotné, jabloně jsou přestárlé. Přesto stromořadí podél komunikací tvoří vhodný tlumící prvek, jak z hlediska pohledového, tak hlukového. Bylo by tedy vhodné vysadit v lemech křižovatky i navazujících komunikací nové stromy, ovšem v bezpečném odstupu od vozovky.

Nízké zastoupení vhodné vegetace v dotčené ploše, lidská činnost a frekvence dopravy v okolí vylučují trvalé osídlení živočichy, především ptáky v korunách stromů a pravděpodobnost výskytu náročných druhů nebo dokonce zákonem chráněných živočichů.

Vliv na flóru a faunu lokality v souvislosti s realizací záměru můžeme hodnotit jako málo významný.

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

Územní plán Jablonce nad Nisou vychází z původního architektonického a urbanistického řešení s návazností na kulturní, obchodní i hospodářské vazby liberecko-jablonecké aglomerace na Žitavu a Jeleniu Góru, nyní v rámci Euroregionu Nisa. V severní a jihozápadní části Rýnovic se uvažuje s rozvojovými plochami pro bydlení. Z hlediska dopravy je uvažováno s radiálně-okružním systémem a sem zapadá i koncepce dopravního spojení lokality – přeložka silnice I/14. S budoucím řešením této komunikace souvisí i přestavba předmětné křižovatky.

Rozsah vlivů vzhledem k malé ploše zasaženého území a k relativně malé intenzitě vlivů bude malý. Negativní vlivy na obyvatele v okolí nebudou podle hodnocených faktorů dosahovat úrovně, která by ohrožovala jejich zdravotní stav.

Projektový záměr nebude mít žádný vliv na kulturní, historické ani technické památky. Nedojde k žádnému poškození či ztrátě hmotného majetku.

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

Projektovaný investiční záměr se nedotýká území jiného státu.

D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZAČI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

D.IV.1. Fáze přípravy a výstavby

- Stavební režim výstavby a přepravu stavebních materiálů uspořádat tak, aby nedocházelo k porušování denní doby určených dopravních tras.
- Zajistit odkrytý terén kolem rozšiřovaných komunikací tak, aby se nerozplavovaly za dešťů zeminy do okolí.
- Sypké hmoty dopravované automobily na a ze stavby patřičně zakrýt a zajistit, aby nedocházelo k jejich úletům.
- Nákladní auta, případně stavební mechanismy vyjíždějící ze staveniště na veřejnou komunikaci musí být očištěny - komunikace musí být udržovány čisté.
- S ropnými látkami provádět manipulace na zpevněných, izolovaných plochách, nádoby s mazivy a pohotovostní zásoba pohonných hmot musí být uloženy v záchytných vanách.
- V projektu kanalizace vložit před vtok do vodoteče objekt záchytu ropných látek (sorpční vpust').
- S odpady ze stavební činnosti nakládat v souladu s platnými právními předpisy – ukládat je před předáním oprávněné odpadové firmě na shromaždišti, zajištěném proti případnému úniku vodám a půdě nebezpečných CHP a CHL (hlavně ropných látek).

- Zajistit maximální recyklování a opětovné využití odpadů - zejména asfaltových směsí, kameniva. U zbytků dřevin (větve, keře), jinak nevyužitelných, zajistit podrcení a kompostování.
- Zvážit možnost výsadby nových dřevin kolem křižovatky a přípojných komunikací.

D.IV.2. Fáze provozu

- Na zastávková stání umístit odpadkové koše, u nich zabezpečit pravidelné vyprazdňování a likvidaci v souladu s právními předpisy v oblasti nakládání s odpady.
- Udržovat vegetační plochu uprostřed křižovatky a v pásích kolem ní a komunikací.

D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTECH, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

Projektová dokumentace ke stavbě areálu byla v době přípravy Oznámení ve stádiu zpracování projektu pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

Potenciální vlivy na životní prostředí byly hodnoceny na podkladě provedené prohlídky lokality, projektových materiálů, archivních informačních zdrojů a posouzení parametrů stavby a jejího provozu ve vztahu k platným právním předpisům. V konečném projektu může dojít k malým ale nepodstatným odchylkám v prezentovaných datech a zákresech. Ty nebudou mít významný vliv na hodnocení potenciálních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Intenzita dopravy týkající se současných poměrů a stavu po realizaci okružní křižovatky vychází z dostupných dat a následných kvalifikovaných odhadů dopravy.

Rozptylová studie rozptylu škodlivin v ovzduší byla zpracována na základě očekávaných situací a předpokládané frekvence dopravy. Skutečný stav se může procentuálně odchylovat od modelových situací, ale neměl by být horší než prezentované výsledky.

ČÁST E. VARIANTY ZÁMĚRU A JEJICH HODNOCENÍ

V přípravné etapě projektu byly zvažovány 3. resp. 4 stavebně konstrukční varianty, je však předkládána pouze jedna realizační varianta.

Varianta „A“

Do okružní křižovatky jsou napojena čtyři ramena dvoupruhových obousměrných stávajících komunikací. Převládající počet vozidel se uvažuje na třech ramenech s největší předpokládanou zátěží – v ulici Čs. armády a ulici Belgické. Čtvrté rameno ústí z průmyslové zóny, z které bude vycházet hlavně nákladní automobilová doprava s relativně malým množstvím vozidel. Všechna ramena okružní křižovatky ústí na stávající vozovky. V místě se středovými přechodovými ostrůvky – šíře 2,5m jsou jízdní pruhy větví připojovacích a výjezdových rozšířeny na 5,5m (TP 135). Ostrůvky jsou dlážděné. Podél okružní křižovatky a částečně i větví budou navrženy chodníky.

Varianta „B“

Okružní křižovatka ve variantě „B“ řeší stávající stav křižovatky se zaslepením stávajícího vjezdu ke stanovištím autobusů, parkovištím a autobazaru a řeší toto napojení z nové okružní křižovatky novým ramenem komunikace.

Varianta „C“

Okružní křižovatka v tomto návrhu má oproti variantě „A“ nové rameno ulice Čs.armády ve směru na Mšeno n.N. a to opuštěním stávající trasy tohoto směru a jeho narovnáním s napojením v oblouku R-100m na stávající komunikaci. Tato trasa je sice kratší, ale oproti dnešní ulici má větší spád (7%) a její realizace by nebyla velkým přínosem.

Varianta „D“

Studie okružní křižovatky ve variantě „D“ řeší stávající stav křižovatky s vyloučením zásahu do pozemků soukromých vlastníků. Navržená okružní křižovatka o průměru 40m s třemi rameny s možností výhledového napojení komunikace do soukromých pozemků (příjezdová komunikace pro firmu TI AUTOMOTIVE). Podélný spád okružní křižovatky má maximální sklon 4,77% v krátkém úseku cca 15 m. Ostatní situační parametry okružní křižovatky jsou shodné s variantou „A“. Shodně jsou řešeny i komunikace pro pěší s potřebnými přechody jednotlivých ramen okružní křižovatky.

Pro záměr byla nakonec vybrána varianta „D“ a tato je dokumentována a hodnocena v Oznámení. Ostatní zvažované varianty jsou odlišné více-méně jen konstrukčně, proto nebyly ani z hlediska environmentálních vlivů dále v Oznámení hodnoceny.

Nulová varianta, tedy ponechání současného křížování vozidel na předmětných komunikacích by byla tou nejhorší, protože neřeší zlepšení průchodnosti křižovatky a zvýšení její bezpečnosti. V budoucnu, po předpokládaném zvýšení frekvence dopravy by došlo navíc k zdržování aut při vjezdech a výjezdech na silnici s předností v jízdě. Časové prodlevy vozidel by v konečném důsledku znamenaly vyšší podíl emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Na základě údajů a hodnocení, uvedených v tomto Oznámení můžeme konstatovat, že rozsah a intenzita vlivů vyvolaných stavbou a provozem projektovaného záměru v předložené variantě budou nízké a únosné ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí i zdraví lidí a psychické pohodě lidí v okolí záměru.

ČÁST F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V této fázi přípravy projektové dokumentace nejsou žádné doplňující údaje připojeny.
Grafické přílohy a fotodokumentace jsou vloženy do textu příslušných kapitol.

ČÁST G. SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Oznamovaný investiční záměr podléhá podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, procesu zjišťovacího řízení podle § 7 a to v kategorii II., a bodu 9.1:

„Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)“.

Charakter a umístění záměru

Předkládaný záměr představuje výstavbu okružní jednopruhové křižovatky o průměru 40 m s prstencem a středovým zeleným kruhem na silnici č. III/29024 (ulice Belgická a ulice České armády), napojeny budou stávající komunikace. Na ramenech křižovatky jsou projektovány „zálivy“ pro umístění zastávek autobusů. Součástí výstavby této křižovatky bude také odvodnění, přeložka kanalizace, vodovodu, osvětlení, přeložky a úprava kabelů. Celková plocha komunikací a chodníků dosáhne 5 423 m², proti dnešním 3 024 m². Přestavěn bude vlastní prostor křižovatky a upraveny komunikace na jejích ramenech.

Křižovatka je lokalizována na jedné ze dvou hlavních spojovacích komunikací mezi Libercem a Jabloncem n. N. Po ulici Belgické je také již desítky let vedena obslužná doprava do průmyslové zóny v Rýnovicích, především rozsáhlého areálu bývalého podniku LIAZ, kde dnes sídlí řada nových společností výroby a služeb. Podél oplocení, mezi Belgickou ulicí a průmyslovým areálem je rozsáhlé bývalé autobusové nádraží, nyní jen málo využívané, se zanedbanými travnatými plochami a poškozeným povrchem, znečištěné odpady. Z nejbližších podniků u křižovatky je to při pohledu od Lukášova k JV autobazar vpravo, Správa silnic LK vlevo a v údolí ve směru na Mšeno podnik Raymond. Mezi ním a Belgickou ul. je deponie Technických služeb města. Nejbližší obytné objekty jsou asi 200 m severně od křižovatky směrem na Mšeno. Další 2 domky jsou situovány při výjezdu směrem na Liberec (Lukášov), u silnice, také 200-250 m od křižovatky.



Vlivy záměru na životní prostředí

Z povahy záměru a jeho umístění byly identifikovány jako potenciálně významné vlivy na životní prostředí, vyvolané stavbou a provozem objektu vlivy, vyvolané především dopravou. Ostatní hodnocené vlivy se zde neprojeví nebo budou zcela minimální.

K ověření rozsahu uvedených vlivů byly proto modelovány úrovně znečištění ovzduší dopravy, procházející křižovatkou a napojenými komunikacemi a to pro rok 2010. Intenzita dopravy se přestavbou křižovatky nezmění až do budoucího napojení nové silnice od Liberce.

Úroveň znečištění ovzduší

Koncentrace znečišťujících látek z automobilové dopravy na příjezdových komunikacích a vlastní okružní křižovatce budou výrazně pod hodnotami imisních limitů a neovlivní nadměrně blízké okolí ani nejbližší bytovou zástavbu. Okružní křižovatka je umístěna do stejného místa jako stávající tvaru „T“ a v čase srovnatelná frekvence dopravy je stejná. Imisní zatížení bylo v této studii modelově hodnoceno k emisím sledovaných látek všech motorových vozidel, které podle prognózy pro rok 2010 křižovatkou projedou .

Výše imisního příspěvku hodnocených znečišťujících látek se bude pohybovat v nejméně příznivé kombinaci povětrnostních podmínek do 19% hodnoty imisního limitu maximální hodinové koncentrace NO₂, u ročního průměru dosáhne 8,5% limitu. U benzenu bude dosahovat 8,8% průměrné roční limitní koncentrace.

Hluk v okolí při výstavbě a provozu

Emise hluku během výstavby budou relativně krátkodobé. Počty a druhy použitých strojů a aut obslužné dopravy se budou měnit v průběhu výstavby. Práce budou probíhat pouze v denní době a při dodržení stavebního režimu budou dodrženy příslušné hygienické limity pro stavby.

Hlavním zdrojem hluku v lokalitě bude, jako dosud, automobilová doprava po komunikacích přes předmětnou křižovatku. Parametry hlukové zátěže u výše zmíněných domů na přípojných komunikacích se nezvýší.

Zdravotní rizika

Podle výsledků rozptylové studie, zpracované pro nejméně příznivou situaci, maximální koncentraci projíždějících vozidel a s ohledem na stanovené limity, které určují bezpečné hranice pro zdravé životní prostředí nebude realizací záměru, především vlastním provozem parkoviště, vyvolána v dotčeném území situace pro vznik neakceptovatelného zdravotního rizika a to ani z dlouhodobého působení zdraví škodlivých látek.

Vlivy na ostatní složky životního prostředí

Ostatní vlivy, jako je ztráta přírodních hodnot, vliv na krajinu, narušení ekologické stability území, horninové prostředí a vody povrchové a podzemní nejsou u připravovaného záměru významné. Stavba bude realizována v rozhodující míře na plochách, dnes zastavěných současnou křižovatkou a komunikacemi.

Závěr

Podle projektovaných stavebně-konstrukčních parametrů záměru přestavby křižovatky a frekvence dopravy lze konstatovat, že vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí, zdraví a faktory pohody lidí budou přijatelné.

ČÁST H. PŘÍLOHY

H.I. ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ

Název:	OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ULIC BELGICKÉ A ČS. ARMÁDY v Jablonci - Rýnovicích		
Datum zpracování:			
ZPRACOVATELÉ OZNÁMENÍ			
	Zpracovatel		Telefon
1	RNDr. Miloslav Kučera	Jánská 864/4	603 267 842
SPOLUPRACOVNÍCI			
2	RNDr. Zbyněk Ryšlavý, CSc.	Liberec	
3	Ing. Romana Dohnalová	Liberec	
4			
5			
6			

Zpracovatel oznámení je držitelem autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (č.j. osvědčení: 3194/496/OPV/93)

.....
podpis zpracovatele Oznámení

H.II. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE



14.2.2007
ZPRAVILA
MĚSTSKÝ ÚŘAD JABLONEC NAD NISOU
ODBOR STAVEBNÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, STAVEBNÍ ÚŘAD

Sp. zn. 93/2007/SÚ/Kr
Čj. 11702/2007
Vladimír Kraus
12. února 2007

ATELIER 4, s.r.o.
Podhorská 20
Jablonec nad Nisou

Okružní křižovatka – sdělení

Městský úřad Jablonec nad Nisou, odbor stavební a životního prostředí, stavební úřad, na podkladě Vaší žádosti ze dne 29.1.2007, sděluje, že navržená okružní křižovatka ul. Belgická a Čs. Armády v k.ú. Rýnovice obec Jablonec nad Nisou, je v souladu s územně plánovací dokumentací.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
Jablonec nad Nisou
odbor stavební a životního prostředí
stavební úřad


Vladimír Kraus
pracovník stavebního úřadu

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ 19, 467 51 JABLONEC NAD NISOU
tel.: +420 483 357 243; fax: +420 483 357 353; e-mail: kraus@mestojablonec.cz

H.III. ROZPTYLOVÁ STUDIE