

Název zakázky : Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II
Číslo úkolu : 24AZ500100000012
Objednatel : PRAGOPROJEKT, a.s.

Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II

Posouzení vlivu výstavby na kvalitu ovzduší

Zpracovala:

Ing. Hana Konečná

autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií
podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší
č. 201/2012 Sb., č.j. 21801/ENV/13



Přezkoumal:

Ing. Dalibor Surovka, Ph.D.

vedoucí sekce ekologických služeb



Schválil:

Ing. Luboš Štanc

ředitel společnosti



Ostrava, říjen 2025

Výtisk č. 1

OBSAH:

1. ZADÁNÍ.....	2
2. VSTUPNÍ ÚDAJE.....	2
2.1. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	2
2.2. ÚDAJE O ZDROJÍCH.....	3
2.2.1. Popis záměru.....	3
2.2.2. Údaje o emisích.....	6
2.3. NEJBLIŽŠÍ OBYDLENÉ OBLASTI	8
2.4. ZNEČIŠŤUJÍCÍ LÁTKY A PŘÍSLUŠNÉ IMISNÍ LIMITY	9
2.5. HODNOCENÍ ÚROVNĚ ZNEČIŠTĚNÍ V PŘEDMĚTNÉ LOKALITĚ	10
3. VLIV NA KVALITU OVZDUŠÍ.....	12
4. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ	14
5. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ	18

SEZNAM TABULEK:

Tabulka č. 1	Emisní faktory pro stavební činnost	7
Tabulka č. 2	Souřadnice referenčních bodů reprezentujících nejbližší obytnou zástavbu	8
Tabulka č. 3	Imisní limity dle Přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb.....	10
Tabulka č. 4	Pětileté průměry imisních koncentrací ve vybraných bodech pobytu osob.....	10
Tabulka č. 5	Imisní pozadí na základě informací ze stanic imisního monitoringu.....	12

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
MP	metodický pokyn
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NA	nákladní automobil
PM ₁₀	frakce prachových částic do velikosti 10 µm
PM _{2,5}	frakce prachových částic do velikosti 2,5 µm
S – JTSK	systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
TZL	tuhé znečišťující látky

OBSAH PŘÍLOHOVÉ ČÁSTI:

Příloha č. 1	Přehledná situace okolí posuzovaného záměru
--------------	---

1. ZADÁNÍ

Předkládané posouzení bylo vypracováno společností AZ GEO, s.r.o. (zhotovitel) pro společnost PRAGOPROJEKT, a.s. (objednatel) pro účely zpracování Oznámení EIA záměru „Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín“.

Předmětem tohoto posouzení je hodnocení vlivu výstavby liniové cyklistické infrastruktury mezi městy Týnec nad Labem a Kolín, na kvalitu ovzduší. Posouzení je provedeno bez zahrnutí numerického modelování.

Záměr představuje vybudování cyklostezky na levém břehu Labe v úseku Kolín – Týnec nad Labem jako součást připravované Labské cyklostezky. Cyklostezka podél naší největší české řeky Labe bude po svém dobudování patřit k jedné z nejdůležitějších mezinárodních cyklotras v ČR. V Mělníce se Labská cyklostezka napojuje na trasu č. 7 sítě EUROVELO. Svým charakterem Labská cyklostezka zapadá do koncepce GREENWAYS.

Jedná se o liniovou stavbu, kdy předmětem posuzovaného záměru je větší úsek zmiňované cyklostezky mezi městy Kolín a Týnec nad Labem rozdělen do několika menších úseků. Cyklotrasa vede podél pravého břehu vodního toku Labe, případně podél komunikace II/322. Pro realizaci záměru budou využity stávající cesty podél Labe a polní cesty.

Cílem je cyklistická trasa, která bude plnit bezpečnostní hlediska a další technická hlediska kladená na páteřní cyklostezky v kraji.

2. VSTUPNÍ ÚDAJE

2.1. Umístění záměru

Administrativní příslušnost místa záměru je následující:

Kraj: Středočeský (CZ020)

ORP: Kolín

Katastrální území: Týnec nad Labem [772356], Lžovice [777330], Záboří nad Labem [789348], Svatá Kateřina u Svatého Mikuláše [694088], Veletov [777927], Konárovice [668958], Starý Kolín [755052], Tři Dvory [770809], Kolín [668150].

Trasa posuzovaného záměru cyklostezky je situována ve Středočeském kraji, mezi městy Kolín a Týnec nad Labem. Záměr je veden podél pravého břehu vodního toku Labe, případně podél komunikace II/322.

Trasa mezi Kolínem a Týncem nad Labem částečně zasahuje do severní části Chvaletické pahorkatiny. Krajinná oblast má protáhlý tvar úzkého trojúhelníku, orientovaného severozápad–jihovýchod, na linii mezi městem Týnec nad Labem a obcí Rabštejská Lhota v délce přibližně 35 km, v nejširším místě severovýchod – jihozápad zhruba 8 km mezi městem Heřmanův Městec a obcí Lipovec.

Trasa podél Labe vede bez náročných stoupání. V okolí Týnce nad Labem je nutné cyklostezku trasovat s ohledem na výškové členění lokality. Průběh trasy je zřejmý z přílohové části posouzení.

Nejbližší obytná zástavba se v blízkosti cyklostezky nachází lokálně pouze v Týnci nad Labem, ve Veletově a v Kolíně. Mezi těmito městy prochází cyklostezka oblastí bez obytné zástavby.

2.2. Údaje o zdrojích

Stavební postupy a využití stavebních zařízení během výstavby se budou odvíjet od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou v době zpracování posouzení známy. Na základě konzultací s projektanty bylo navrženo nasazení mechanizace na horní množstevní hranici, tedy na straně bezpečnosti.

Harmonogram výstavby:

Předpokládaný termín zahájení stavby: Etapa I. – 2027, Etapa II. – 2029

Předpokládaný termín ukončení stavby: Etapa I. – 2028, Etapa II. – 2030

Během období výstavby budou na imisní koncentrace znečišťujících látek v obydlených oblastech dočasně působit stacionární i mobilní zdroje znečišťování ovzduší, jejichž lokalizace bude v průběhu výstavby proměnlivá zejména v ose výstavby komunikace v závislosti na postupu prací.

Zdroji znečištění během období výstavby bude zejména provoz stavebních mechanismů a manipulace se zeminou (plošný zdroj znečištění) a odvoz zeminy nákladními automobily (liniový zdroj znečištění).

V období výstavby budou emise prachu nejhorším činitelem pro kvalitu ovzduší v lokalitě. Vliv výfukových emisí (NO₂, benzen, benzo(a)pyren) bude významně nižší než vliv stavby na imisní zátěž prachovými částicemi.

Automobilová staveništní doprava – mobilní zdroj znečišťování

Staveništní doprava bude vedena po veřejných i staveništních komunikacích, přednostně mimo obydlená území a nejkratší možnou cestou. Nákladními automobily budou přepravovány stavební materiály, kamenivo, výkopový materiál, betonové sutě atd.

Stacionární zdroje znečišťování ovzduší

- Pohyb stavebních mechanismů (cca 6 ks) v ose cyklostezky,
- Přesypy zeminy v ose budované cyklostezky během na nakládky a vykládky,
- Deponie materiálu - pohyb stavebních mechanismů, větrná eroze, buldozerování (2 ks).

Mechanismy se v ose cyklostezky/zájmového území budou pohybovat průběžně podle postupu prací. Maximální počet stavebních mechanismů byl v tomto prostoru stanoven na 6 ks. Reálný počet v konkrétním úseku předpokládáme nižší.

Dieselagregáty, které mohou být využívány na stavenišťích s absencí napojení na elektrickou energii (bodové zdroje znečištění) a jejich výfukové emise, budou mít zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší.

2.2.1. Popis záměru

Předmětem záměru je realizace Labské cyklostezky mezi městy Kolín a Týnec nad Labem. Cyklostezka bude vedena podél Labe. Využívány budou stávající cesty podél Labe a polní cesty. Tyto úseky budou doplněny o nově vybudované části. Úseky budou řešeny jako cyklostezky doplněné o účelové komunikace s využitím pozemků ve vlastnictví místní samosprávy.

V současné době je Labská cyklostezka mezi Kolínem a Týncem nad Labem vedena zejména po nezpevněných cestách podél řeky Labe. U obce Veletov se cyklotrasa odpojuje a kolem areálu společnosti České šterkopísky se pomocí polních cest napojuje na komunikaci II/322 a

po této komunikaci vede až do část Lžovice. Ze Lžovic je pak po místních komunikacích vedena až do centra Týnce nad Labem. Oficiální prospekty doporučují za mokra použít velice frekventovanou komunikaci II/322 Kolín – Týnec nad Labem. Vedení páteřní cyklostezky po velmi frekventované silnici II. třídy s absencí bezpečnostních prvků není vhodné.

Zájmové území je přírodovědně velmi cenné a má velký rekreační potenciál.

Propojení měst bude realizováno výstavbou nových úseků cyklostezek a vyznačením trasy po stávajících místních a účelových komunikacích pomocí orientačního dopravního značení. Preferovaný povrch je asfaltový, v povodňové zóně upnutý v betonových obrubnících. Na vybraných stávajících úsecích bude navržena obnova a úprava povrchu.

V rámci projektu budou realizována potřebná opatření dle požadavků dotčených subjektů a orgánů státní správy (možná náhradní výsadba zeleně a další opatření pro minimalizaci negativních dopadů stavby na krajinný ráz atp.). Dále bude řešeno možné napojení na případné turistické a místní cíle, umístění zázemí pro cyklisty (odpočívadla a cyklostojačky) atp.

Součástí technologického řešení v průběhu výstavby bude zkrápění pojezdových ploch ke snížení úletu částic a skrápění přesypů jemnozrnných materiálů. Vozidla vyjíždějící ze stavenišť musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ploch a komunikací. Případné znečištění komunikací musí být okamžitě odstraněno. Zhotovitelé jsou povinni zabezpečit provoz dopravních prostředků, produkujících ve výfukových plynech škodliviny tak, aby množství odpovídalo platným vyhláškám a předpisům o provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zhotovitelé jsou povinni omezovat nasazování stavebních strojů se spalovacími motory na nejmenší možnou míru a provádět pravidelně technické prohlídky vozidel vč. seřizování motorů. Při větrném počasí vyvolávajícím zvýšenou prašnost obtěžující obyvatele budou zemní práce přerušeny.

Projektovaná varianta cyklostezky k realizaci obsahuje následující části:

- Úseky A1 – A3
- Úsek A4a nebo A4ba s mostem 1 a následně převedení na úsek A4b za pomoci úseku A4ab
- Úsek A5
- Úsek A6

Vybraná varianta se v maximální míře vyhýbá komunikacím II. třídy.

Celková délka řešeného úseku:	cca 14 km
Základní šíře cyklostezky:	3 m
Povrch:	asfaltový beton
Most (při variantě úseku 4Aa)	100 m

Etapu 1

Bude navržena cyklostezka dle Studie proveditelnosti (SP). Počátek cyklostezky bude v místech navazující na plánovanou cyklostezku ve směru Týnec nad Labem – Chvaletice. Odtud bude cyklostezka vedena pomocí cyklopruhů po komunikaci II/322 kolem vlakového nádraží a následně přes nově zrekonstruovaný most v ulici Havlíčkova [úsek A1]. Dále bude pokračovat na [úsek A2], který začíná v ulici V Loužku. V této ulici bude cyklostezka vedena podél areálu mlýna, účelové komunikaci a pokračuje po zpevněné účelové komunikaci [úsek A3]. Další úsek začíná u čistírny odpadních vod a bude veden podél řeky Labe na samém okraji

EVL Lžovické tůň. Slepé rameno řeky bude potřeba překonat novým mostem (o délce 100 m) [úsek A4a]. Za mostem bude vedena cyklostezka ke slepému rameni po stávající polní cestě a napojí se na trasu Labské cyklostezky do Veletova [úsek A4b], kde tato etapa končí.

Alternativně bude úsek začínat ve stejném bodě, nicméně stezka povede až za slepým ramenem řeky při hranici EVL Lžovické tůň a dále vedena po stávající polní cestě a napojí se na trasu Labské cyklostezky do Veletova [úsek A4ab a A4b], kde tato etapa končí.

Etapa 2

Z Veletova bude vybudována nová asfaltová cyklostezka vedená ve stávající cyklotrase (po nezpevněné komunikaci) podél Labe a šterkovny [úsek A5]. Etapa č. 2 v celkové délce cca 8,6 km vede z Veletova do Kolína, kde bude ukončena v úrovni pod Novým mostem [úsek A6].

Úsek A1

Úsek 1 navazuje na plánovanou cyklostezku ve směru Týnec nad Labem – Chvaletice v místě přístaviště Roll-on/roll-off. Následně bude cyklotrasa vedena pomocí cyklopruhů po komunikaci II/322 kolem vlakového nádraží a následně přes nově rekonstruovaný most v ulici Havlíčkova.

Úsek A2

Úsek 2 začíná v ulici V Loužku, v této ulici bude cyklotrasa vedena bez stavebních úprav. U řeky Labe směrem k mlýnu bude vybudována nová cyklostezka šířky 3 m, která v areálu mlýna bude zúžena na 2,5 metru a bude vedena po nové nábrežní zdi délky 60 m tak, aby mezi budovou mlýna a novým oplocením areálu byl minimální prostor 8 m pro vnitroareálovou dopravu mlýna. Za areálem mlýnu bude cyklostezka ukončena a cyklotrasa bude pokračovat po účelové komunikaci v přístavišti u rekreačních objektů.

Úsek A3

Úsek 3 je veden po zpevněných účelových komunikacích v areálu přístaviště až k místní čistírně odpadních vod. Cyklotrasa bude v tomto úseku vedena bez stavebních úprav.

Úsek A4a nebo A4ba

Úsek A4a začíná u čistírny odpadních vod a je veden podél řeky Labe na samém okraji EVL Lžovické tůň. Slepé rameno řeky pak překonává novým mostem pro pěši a cyklisty o délce 100 m s jednou podpěrou uprostřed mostu.

Úsek A4ba je alternativní trasou navazující na úsek A4a u čistírny odpadních vod, před odbočením na historickou polní cestu. V tomto úseku je navržena rekonstrukce stávající panelové cesty k vodním vrtům a napojení na plánovanou trasu A4a za mostem 1.

Úsek A4ab

Jedná se o trasu navazující na úsek A4a nebo A4ba, kdy trasa cyklostezky dále nebude pokračovat podél řeky Labe, ale bude směřována k dalšímu slepému rameni po stávající polní cestě a následně po historické polní cestě, kde se napojí na stávající trasu Labské cyklostezky (následující úsek A4b).

Úsek A4b

Úsek je přímým pokračováním trasy A4ab, kdy je trasa vedena ve stávající cyklostezce po polních cestách z východu do Veletova.

Úsek A5

Úsek je veden v trase stávající cyklotrasy Labská cyklostezka podél Labe a šterkovny. Stávající komunikace kolem šterkovny je nezpevněná a při deštích je pro cyklisty nesjízdná. Oficiální průvodce proto doporučuje v případě špatného počasí využívat komunikaci II/322. V tomto úseku je navržena novostavba cyklostezky celkové šířky 3,0 m (typ C2) s konstrukcí, která bude odpovídat vyššímu dopravnímu zatížení. Stávající cesta vede přes pozemky soukromníků, před realizací je nutné dořešit majetkové poměry.

Úsek A6

Úsek je veden v trase stávající cyklotrasy Labská cyklostezka podél Labe. Stávající komunikace je nezpevněná, průvodce proto doporučuje v případě špatného počasí využívat komunikaci II/322.

V tomto úseku je navržena novostavba cyklostezky celkové šířky 3,0 m (typ C2) s konstrukcí, která bude odpovídat vyššímu dopravnímu zatížení (obsluha břehů správcem toku). Stávající cesta vede v krátkém úseku přes pozemky soukromníků, před realizací je nutné dořešit majetkové poměry.

2.2.2. Údaje o emisích

Během výstavby záměru budou emise tvořeny zejména výfukovými plyny z pohybu vozidel na příjezdové trase a z pohybu mechanismů v místě výstavby a resuspenzí prachových částic při pohybu vozidel. Z hlediska vlivu na ovzduší budou emise prachu podstatně významnější. Emise z transportu a manipulace s prašnými materiály budou tvořeny především emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL)

Emise PM₁₀ z výstavby je možno orientačně vyčíslit na základě emisních faktorů Evropské agentury pro životní prostředí (European Environment Agency, EEA) pro výstavbu a demolici (2.A.5.b Construction and demolition) ve výši 0,0812 kg PM₁₀ /m²/rok.

Výfukové emise používaných stavebních strojů budou s ohledem na rozsah prací a omezené období výstavby relativně nízké a nemohou významně ovlivnit imisní situaci. Sekundární prašnost vznikající pohybem vozidel a prašnost vznikající přesypem a manipulací s materiálem bude mít na 24 hodinové koncentrace PM₁₀ výrazně vyšší vliv než výfukové emise z pohybu vozidel. **K omezení těchto emisí je nutné účinně a důsledně aplikovat opatření k omezení prašnosti. V případě emisí ze stavby bude rozhodující dodržování obvyklých opatření, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň.**

Doporučení pro ochranu ovzduší v období výstavby vycházejí z metodického pokynu MŽP ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019). Hlavní pozornost je věnována opatřením vedoucím k zabránění vzniku prašnosti a ke snížení možnosti zvržení částic (tj. resuspenze) a dále pak na opatření ke snížení emisí pevných částic z dieselových motorů strojů a vozidel používaných při stavební činnosti. [9,10]

Na úroveň ročních koncentrací PM₁₀ bude mít výstavba záměru malý a nepodstatný vliv. Lokálně a dočasně zvýšené 24 hodinové koncentrace PM₁₀ nebudou mít, při aplikaci opatření k omezení prašnosti, na zhoršení podmínek v obydlených oblastech významný vliv. Výstavba záměru bude při důsledném provádění obvyklých protiprašných opatření představovat nevýznamné imisní vlivy. Prašnost bude vznikat zejména v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí). K jejímu omezení budou využívána standardní opatření v podobě vlhčení prašných povrchů, plachtování a čištění vozidel, vlhčení manipulovaného materiálu, pravidelné čištění komunikací apod.

Pro stanovení emisí ze stavební činnosti jsou v následující tabulce uvedeny emisní faktory z dokumentu „Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti“ (TAČR, 2015).

Tabulka č. 1 Emisní faktory pro stavební činnost

Činnost	Emisní faktor pro PM ₁₀	Podíl PM _{2,5} /PM ₁₀	Jednotka
Zhutňování povrchu vibrační deskou a pěchem	$0,1 \times (s)^{1,5} / M^{1,4}$	0,15	kg/hod/stroj
Vyrovnávání povrchu skrejprem	2,8	0,15	kg/vozokm
Nakládání/vykládání skrejpru	0,0015	0,15	kg/m ³ materiálu
Vrty	0,31	0,15	kg/vrt
Pojezdy vozidel a strojů			
Pojezd po zpevněných plochách	$0,62 \times sL^{0,91} \times Wt^{1,02} \times 1,1023$ tedy $0,68 \times sL^{0,91} \times Wt^{1,02}$	0,242	g/vozokm
Pojezd po nezpevněných plochách	$1,5 \times (s/12)^{0,9} \times (Wt \times 1,1023/3)^{0,45} \times (S/30) \times 0,2819$	0,1	kg/vozokm
Emise z vnášení nečistot na zpevněné veřejné komunikace (do vzdálenosti 433 m od výjezdu)*	$-28,06 \times D + 24,3$	0,242	g/vozokm
Zemní práce a terénní úpravy			
Výkopy jemnozrnných zemin – ad 1	0,2	0,15	g/t vytěženého materiálu
Výkopy jemnozrnných zemin – ad 2	0,04	0,15	g/t vytěženého materiálu
Nakládka materiálu	$0,00056 \times (U_v/2,2)^{1,3} / (M/2)^{1,4}$	0,15	kg/t naloženého materiálu
Vykládka materiálu	$0,00056 \times (U_v/2,2)^{1,3} / (M/2)^{1,4}$	0,15	kg/t vyloženého materiálu
Shoz materiálu	$0,0029 \times (d)^{0,7} / (M)^{0,3} \times 0,75$ tedy $0,0022 \times (d)^{0,7} / (M)^{0,3}$	0,15	kg/m ³ materiálu
Buldozerování	$0,34 \times (s)^{1,5} / M^{1,4}$	0,15	kg/hod/stroj
Vyrovnávání povrchu pomocí grejdru	0,085	0,15	kg/vozokm
Vyrovnávání povrchu pomocí rypadla	0,00395	0,15	kg/t transportovaného materiálu
Zpevňování povrchu frézou a pojivy	$(U_v/2,2)^{1,3}$	0,15	kg/vozokm

Vstupní veličiny:

- d – výška pádu [m]
- D – dráha ujetá po veřejné komunikaci od výjezdu ze staveniště
- U_v – průměrná rychlost větru [m/s]
- M – vlhkost materiálu [%]
- S – rychlost [km/hod]
- s – podíl jemných částic o velikosti menší než 75 μm v povrchovém materiálu [%]
- sL – množství prachových částic o velikosti menší než 75 μm usazených na povrchu vozovky [g/m^2]
- Wt – průměrná hmotnost vozidel v metrických tunách [t]

Staveništní automobilová doprava - liniové zdroje znečištění

Intenzita dopravy na přístupových komunikacích bude během výstavby záměru dočasně navýšena.

Imisní limity jsou stanoveny s dobou průměrování převážně 1 rok, resp, 24 hodin a 1 hodina. Provozní doba jednotlivých zdrojů (např. pohyb vozidel a mechanismů) nebude celoroční, naopak, na 1 místě bude působit pouze omezenou dobu podle postupu stavebních prací v ose cyklostezky.

V trase návozu materiálu nákladními automobily se uvažuje maximálně s 20 nákladními automobily ze den v 1 směru. Byl přijat předpoklad, že nákladní automobily budou v 1 směru odjíždět bez nákladu. Počet přejezdů (tam a zpět) za den vlivem výstavby záměru na dotčených silnicích je dvojnásobný. Průměrný počet nákladních vozidel za den předpokládáme reálně ve výši jednotek vozidel.

Vliv pohybu nákladních vozidel na imisní koncentrace znečišťujících látek bude zanedbatelný, lokalizovaný ve vzdálenosti prvních desítek metrů kolem osy příjezdové komunikace. Pro snížení prašnosti na nepevněných komunikacích doporučujeme snížení rychlosti pohybu vozidel na této trase a pravidelné kropení pojezdových ploch. Optimální je skrápět prašné pojezdové plochy alespoň 1× za 2 hodiny, případně častěji při suchu, větru nebo intenzivním provozu. V případě menší intenzity provozu nebo příznivých klimatických podmínek lze interval prodloužit, ale vždy je nutné zabránit viditelnému víření prachu.

2.3. Nejbližší obydlené oblasti

Nejbližší obytná zástavba, vzhledem k průběhu cyklostezky, je graficky vyobrazena v příloze č.1. Souřadnice těchto vybraných referenčních bodů v systému S-JTSK a jejich stručný popis tvoří následující tabulku.

Tabulka č. 2 Souřadnice referenčních bodů reprezentujících nejbližší obytnou zástavbu

Bod	X	Y	Lokalizace
1	-676863	-1057244	Vinařice [172367]; č. p. 91; rodinný dům
2	-677051	-1057062	Týnec nad Labem [172359]; č. p. 180; rodinný dům
3	-677340	-1057151	Týnec nad Labem [172359]; č. p. 185; rodinný dům
4	-678186	-1057314	Lžovice [172332]; č. p. 19; rodinný dům
5	-680921	-1057690	Veletov [177920]; č. p. 119; rodinný dům

Bod	X	Y	Lokalizace
6	-681116	-1057735	Veletov [177920]; č. p. 13; rodinný dům
7	-681924	-1057939	Veletov [177920]; č. p. 90; rodinný dům
8	-686890	-1057031	Kolín V [402125]; č. p. 218; rodinný dům
9	-687469	-1056697	Kolín V [402125]; č. p. 163; rodinný dům

Záměr je projektován v přírodní oblasti, převážně podél toku Labe, s lokálním výskytem obydlených oblastí v obcích, kterými cyklostezka prochází. Nejbližší obytná zástavba se v blízkosti cyklostezky vyskytuje v Týnci nad Labem, ve Veletově a v Kolíně.

2.4. Znečišťující látky a příslušné imisní limity

Automobilová doprava na komunikacích bude produkovat především oxidy dusíku (výfukové emise) a suspendované částice (výfukové emise a resuspenze), v malé míře také polycyklické aromatické uhlovodíky, včetně benzo(a)pyrenu (výfukové emise a otěry) a benzen (výfukové emise).

Emise z transportu a manipulace s prašnými materiály budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) vznikajících během jejich přesypů a manipulace. Do výpočtu jsou zahrnuty také výfukové emise vznikající při pojezdu stavebních mechanismů a výfukové emise nákladních vozidel převážejících materiál (emise částic PM, oxidy dusíku). V obou případech je zohledněna také resuspenze prachových částic vznikající pohybem vozidel a mechanismů.

Větrná eroze působí emise pouze v době vysokých rychlostí větru, tedy za dobrých rozptylových podmínek, kdy nedochází k překračování imisních limitů (nepatrně zvyšuje průměrnou roční imisní koncentraci suspendovaných částic, zejména PM₁₀, ale nepodílí se na počtu dnů s překročením denního imisního limitu).

Imisní limit ročních průměrných koncentrací NO_x je stanoven za účelem ochrany ekosystémů a vegetace, nikoliv zdraví osob. Dodržování tohoto limitu je hodnoceno pouze na stanicích venkovských, protože jen na těchto lokalitách se dle platné české legislativy hodnotí úroveň ročních koncentrací NO_x vzhledem k imisnímu limitu pro ochranu ekosystémů a vegetace.

Definice ekosystému a vegetace není v současném zákoně o ochraně ovzduší ani jiných právních předpisech uvedena. Můžeme tak vycházet pouze z předešlé legislativy, přílohy č. 10 k nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, ve kterém byly stanoveny zóny pro ochranu ekosystému a vegetace takto:

- území národních parků a chráněných krajinných oblastí,
- území o nadmořské výšce 800 m n. m. a vyšší,
- ostatní vybrané přírodní lesní oblasti – každoročně publikované ve Věstníku ministerstva.

Chráněné ekosystémy se v oblasti vlivu hodnocených zdrojů vyskytují. Jejich podrobný výčet je uveden v Oznámení EIA.

V případě benzenu, u kterého je prokázáno toxikologické karcinogenní působení, budou emise a imisní příspěvky z dopravy zanedbatelně nízké. Překročení imisního limitu bylo v uplynulých 5-ti letech v ČR zjištěno pouze v lokalitě Ostrava-Přívoz, dle aktuálních poznatků ve vazbě na souběh koksárenství a chemické výroby. Pokud jde o vliv dopravy, imisní limit benzenu není

v ČR překračován ani v blízkosti nejfrekventovanějších silničních křižovatek (v Praze, která se vyznačuje nejintenzivnější dopravou, dosahuje pětiletý průměr za roky 2019 - 2023 maximálně $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Z toho vyplývá, že automobilová doprava má na imisní koncentrace benzenu relativně málo významný vliv. Při intenzitě dopravy vyvolané záměrem mohou dosahovat imisní příspěvky benzenu maximálně tisícín $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Relevantní imisní limity jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka č. 3 Imisní limity dle Přílohy č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Jednotka	Přípustná četnost překročení / rok
Imisní limity pro ochranu zdraví lidí				
PM ₁₀	1 rok	40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
PM ₁₀	1 den	50	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	35
PM _{2,5}	1 rok	20	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
NO ₂	1 hodina	200	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	18
NO ₂	1 rok	40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Benzo(a)pyren	1 rok	1	ng/m^3	-
Benzen	1 rok	5	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace				
NO _x	1 rok	30	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	-

2.5. Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě

Pro zhodnocení stávající úrovně znečištění byly v souladu s § 11, odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb. použity pětileté průměry imisních koncentrací za období let 2019–2023 publikované ČHMÚ ve formátu ESRI Shapefile. Tento datový podklad je konstruován v síti $1 \times 1 \text{ km}$ a obsahuje hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky, které mají imisní limit stanovený pro ochranu zdraví, kromě ozonu a CO.

Tabulka hodnotí imisní pozadí v oblasti cyklostezky a v nejbližších obydlených oblastech na základě pětiletých průměrů imisních koncentrací za období let 2019–2023, které jsou publikovány ČHMÚ.

Hodnoceny byly pouze látky, které jsou relevantní z hlediska posuzovaného záměru. Pětileté průměry imisních koncentrací ve vytipovaných obydlených oblastech (viz kap. 3.4) jsou dokumentovány následující tabulkou.

Tabulka č. 4 Pětileté průměry imisních koncentrací ve vybraných bodech pobytu osob

Obydlené oblasti	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	B(a)P	Benzen	NO _x	PM ₁₀
Doba průměrování	1 rok						24 hodin (36. max.)
Jednotky	$\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$			$\text{ng} \cdot \text{m}^{-3}$	$\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$		$\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$
1	8.9	18.2	13.3	0.7	0.7	12.1	32.0
2	11.0	18.4	13.4	0.8	0.8	15.5	32.0
3	11.0	18.4	13.4	0.8	0.8	15.5	32.0
4	8.5	18.2	13.2	0.7	0.7	11.8	32.0
5	9.0	18.3	13.1	0.7	0.7	12.5	32.0

Obydlené oblasti	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	B(a)P	Benzen	NO _x	PM ₁₀
Doba průměrování	1 rok						24 hodin (36. max.)
Jednotky	μg.m ⁻³			ng.m ⁻³	μg.m ⁻³		μg.m ⁻³
6	9.1	18.4	13.3	0.7	0.7	12.4	32.0
7	9.1	18.4	13.3	0.7	0.7	12.2	32.0
8	10.6	18.6	13.5	0.7	0.8	16.5	33.0
9	15.1	18.8	13.6	0.8	0.9	23.0	33.0
Průměr hodnot	10.3	18.4	13.3	0.7	0.8	14.6	32.2
Imisní limit	40	40	20	1	5	30	50
Podíl průměru k imisnímu limitu	26%	46%	67%	73%	15%	49%	64%

Z uvedených údajů vyplývá, že v hodnocených čtvercích zájmového území **nedochází k překračování** imisních limitů znečišťujících látek. Imisní koncentrace znečišťujících látek jsou od jejich imisních limitů vzdáleny s dostatečnou rezervou.

Imisní limit pro ochranu lidského zdraví je stanoven pro NO₂, limit pro ochranu ekosystémů a vegetace je stanoven pro NO_x. Imisní limit pro NO_x je tedy relevantní pouze pro hodnocení oblasti chráněných ekosystému a není relevantní pro ochranu lidského zdraví, tj. hodnocení vlivu záměru v obydlených oblastech.

Nejbližší stanicí imisního monitoringu je stanice SKOA Kolín SAZ vzdálená cca 500 m JZ od osy cyklostezky. Její reprezentativnost je vyhovující. Stanice je umístěna v rovinném terénu. Jedná se o městskou zástavbu.

V blízkosti posuzovaného záměru se nachází také pozadřová stanice imisního monitoringu SKHO Kutná Hora-Orebitská, vzdálená necelých 8 km jižně, jejíž reprezentativnost není pro hodnocení dostačující (okrskové měřítko pouze 0.5-4 km).

Vzdálenější stanicí imisního monitoringu, s oblastním měřítkem reprezentativnosti (4-50 km), je pozadřová, venkovská stanice EHST Hošťalovice, vzdálená cca 19,4 km JV od osy záměru.

Naměřené hodnoty na těchto stanicích je nutno považovat za orientační, protože jsou více zatíženy nejistotou spojenou s meziročními změnami klimatických podmínek ve srovnání s 5letými průměry imisních koncentrací. Parametry stanic a vybrané imisní charakteristiky relevantních znečišťujících látek dokumentuje následující tabulka.

Tabulka č. 5 Imisní pozadí na základě informací ze stanic imisního monitoringu

Stanice	Lokalita	Tabelární ročenka	Reprezentativnost	Typ stanice	NO _x	NO ₂	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀	PM _{2,5}	B(a)P	BZN
					1 rok	1 rok	1 hod (19.MV)	1 rok	24 hod (36.MV)	1 rok	1 rok	1 rok
					μg/m ³						ng/m ³	μg/m ³
SKOA	obytná	2024	0,5-4	pozaďová	-	-	-	18,8	35,4	12,6	0,4	-
EHST	venkovská		4-50	pozaďová	7,0	5,3	28,0	-	-	-	-	-

Vysvětlivky: MV..hodnota, která statisticky odpovídá povolenému počtu překročení imisního limitu v roce

Z výsledků měření imisních koncentrací na stanicích imisního monitoringu vyplývá, že v okolí zájmového území **nedochází k překračování imisních limitů** relevantních znečišťujících látek. Měřené imisní koncentrace znečišťujících látek jsou od úrovně imisních limitů vzdáleny s dostatečnou rezervou.

Mapy úrovně znečištění zveřejňované MŽP ČR neobsahují hodinové koncentrace NO₂. Na základě výše uvedených informací o znečištění a informací o ovzduší uvedených v Grafické ročenke ČHMÚ 2023 [5] je možno konstatovat, že imisní limit hodinových koncentrací NO₂ nebyl v okolí uvedených stanic překročen. **Z hlediska plnění imisních limitů NO₂ předpokládáme v okolí hodnocených zdrojů jejich bezproblémové dodržování.** V roce 2023 byla na žádné lokalitě překročena hodnota imisního limitu pro hodinovou koncentraci NO₂. Nejvyšších hodnot koncentrací NO₂ je dosahováno v Praze, Brně a Ostravě. Větší znečištění měst oxidy dusíku v porovnání s mimoměstskými lokalitami je způsobeno převážně dopravou.

3. VLIV NA KVALITU OVZDUŠÍ

V hodnocených bodech nejbližší obytné zástavby dojde vlivem výstavby k nevýznamnému, navýšení imisních koncentrací relevantních znečišťujících látek.

Emise oxidů dusíku budou tvořeny převážně výfukovými emisemi z pohybu mechanismů. Vliv nákladní dopravy pro návoz a odvoz materiálu na ovzduší předpokládáme, vzhledem k jeho intenzitě a četnosti v rámci roku, nevýznamný.

Imisní limit ročních průměrných koncentrací NO_x je stanoven za účelem ochrany ekosystémů a vegetace. V oblasti přírodních památek v zájmové oblasti předpokládáme navýšení imisních koncentrací NO_x pouze o první setiny μg/m³. **V chráněných oblastech nedojde realizací posuzované stavby k reálné změně imisní zátěže vlivem NO_x.**

Vlivem výstavby předpokládáme navýšení celkových ročních imisních koncentrací v řádu setin až desetin mikrogramů, tj. desetin až prvních jednotek % stávajících celkových imisních koncentrací. Imisní koncentrace benzenu a benzo(a)pyrenu nebudou výstavbou záměru reálně ovlivněny. Nejvyšší navýšení předpokládáme u částic PM₁₀. Na základě zkušeností s obdobnými záměry lze odhadnout, že výstavba může maximálně o jednotky procent **dočasně zhoršit imisní situaci ročních koncentrací prachových částic.**

Předpokládané mírné zvýšení **nejvyšších denních imisních koncentrací PM₁₀** vlivem výstavby nastane velmi pravděpodobně v teplé polovině roku ve dnech se silným větrem, kdy se průměrné denní koncentrace pohybují pod 20 μg/m³. V součtu s pozaďovými koncentracemi proto očekávaný vliv výstavby nezpůsobí zvýšení počtu dnů s překročením limitní hodnoty. Z

výše uvedených důvodů lze považovat vliv výstavby na nejvyšší denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ za málo významný a proto přijatelný. **Pro další omezení vlivu výstavby na nejbližší obydlené oblasti doporučujeme opatření uvedená v závěru posouzení.**

V bodech nejbližší obytné zástavby předpokládáme v období výstavby málo významné až nevýznamné navýšení imisních koncentrací relevantních znečišťujících látek. Vliv výstavby na populaci v dotčené obytné zástavbě spojený se znečišťováním ovzduší předpokládáme mírně negativní a dočasný, nevýznamný až nulový.

Předpokládáme, že očekávané změny imisních koncentrací budou nevýznamné a reálně neovlivní imisní situaci v řešeném území. Budou neodlišitelné od vlivu jiných imisních faktorů v území a budou překryty přirozenými meziročními změnami klimatických podmínek. Realizace záměru nezhorší podmínky pro plnění imisních limitů v zájmové oblasti.

4. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

Předkládané posouzení bylo vypracováno společností AZ GEO, s.r.o. (zhotovitel) pro společnost PRAGOPROJEKT, a.s. (objednatel) pro účely zpracování Oznámení EIA záměru „Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín“.

Předmětem tohoto posouzení je hodnocení vlivu výstavby liniové cyklistické infrastruktury mezi městy Týnec nad Labem a Kolín, na kvalitu ovzduší. Posouzení je provedeno bez zahrnutí numerického modelování.

Stavební postupy a využití stavebních zařízení během výstavby se budou odvíjet od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou v době zpracování posouzení známy. Na základě konzultací s projektanty bylo navrženo nasazení mechanizace na horní množstevní hranici, tedy na straně bezpečnosti. V dalším stupni projektové dokumentace budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (ZOV) pro etapu výstavby, a to především s ohledem na minimalizaci vlivu staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou zástavbu.

Na základě provedeného hodnocení lze vyslovit následující závěry:

- 1) V oblasti vlivu posuzovaného záměru nedochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek. Imisní limity jsou plněny s rezervou.
- 2) Vzhledem k charakteru posuzovaných zdrojů je zřejmé, že emise do ovzduší budou tvořeny suspendovanými částicemi a výfukovými emisemi z mobilních zdrojů znečišťování. Z hlediska vlivu na ovzduší budou emise prachu významnější. Plyné polutanty obsažené ve výfukových emisích stavebních mechanismů a nákladních vozidel jsou hodnoceny, ale nejsou pro ně, vzhledem k nízkému významu jejich vlivu, doporučena opatření.
- 3) Imisní koncentrace NO_x dosahují v hodnocené oblasti cca 50 % imisního limitu pro ochranu ekosystémů. Imisní limit pro ochranu ekosystémů je tedy s rezervou plněn. **V chráněných oblastech nedojde realizací posuzované stavby k reálné změně imisní zátěže vlivem NO_x.**
- 4) Vlivem výstavby předpokládáme navýšení celkových ročních imisních koncentrací v řádu setin až desetin mikrogramů, tj. desetin až prvních jednotek % stávajících celkových imisních koncentrací. Nejvyšší navýšení předpokládáme u částic PM₁₀. Na základě zkušeností s obdobnými záměry lze odhadnout, že výstavba může maximálně o jednotky procent **dočasně zhoršit imisní situaci ročních koncentrací prachových částic.**

Imisní příspěvky plyných polutantů benzenu a benzo(a)pyren, pocházející z výfukových emisí mechanismů a vozidel, budou nízké. Budou buď téměř nulové nebo dosahují velmi nízkých koncentrací v řádu tisícín mikrogramů. **V hodnocené oblasti reálně nedojde vlivem výstavby k jejich změně.**

V bodech **nejbližší obytné zástavby** předpokládáme v období výstavby málo významné až nevýznamné navýšení imisních koncentrací relevantních znečišťujících látek. Vliv výstavby na populaci v dotčené obytné zástavbě spojený se znečišťováním ovzduší předpokládáme **mírně negativní a dočasný, nevýznamný až nulový.**

- 5) **Výfukové emise používaných stavebních strojů** budou s ohledem na rozsah prací a omezené období výstavby relativně nízké a nemohou významně ovlivnit imisní situaci. Sekundární prašnost vznikající pohybem vozidel a prašnost vznikající přesypem a manipulací s materiálem bude mít na 24 hodinové koncentrace PM₁₀ výrazně vyšší vliv než výfukové emise z pohybu vozidel. K omezení těchto emisí je nutné účinně **a důsledně**

aplikovat opatření k omezení prašnosti. V případě emisí ze stavby bude rozhodující dodržování obvyklých opatření, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň.

Vliv pohybu nákladních vozidel na imisní koncentrace znečišťujících látek bude nízký, lokalizovaný ve vzdálenosti prvních desítek metrů kolem osy příjezdové komunikace. Pro snížení prašnosti na nebezpečných komunikacích doporučujeme snížení rychlosti pohybu vozidel na této trase a pravidelné kropení pojezdových ploch. Optimální je skrápět prašné pojezdové plochy alespoň 1× za 2 hodiny, případně častěji při suchu, větru nebo intenzivním provozu. V případě menší intenzity provozu nebo příznivých klimatických podmínek lze interval prodloužit, ale vždy je nutné zabránit viditelnému víření prachu.

Pro snížení vlivu staveništní dopravy na zdraví obyvatel doporučuji vedení přepravních tras materiálu po veřejných komunikacích přednostně mimo obydlená území.

Potencionální mírné zvýšení nejvyšších denních imisních koncentrací PM₁₀ nastane velmi pravděpodobně v teplé polovině roku ve dnech se silným větrem, kdy se průměrné denní koncentrace pohybují pod 20 ug/m³. V součtu s pozadovými koncentracemi proto očekávaný vliv výstavby nezpůsobí zvýšení počtu dnů s překročením limitní hodnoty. Z výše uvedených důvodů lze považovat vliv výstavby na nejvyšší denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ za málo významný a proto přijatelný. **Pro další omezení vlivu na nejbližší obydlené oblasti doporučujeme opatření uvedená v závěru studie.**

Vliv výstavby na imisní koncentraci znečišťujících látek bude dočasný a celkově málo významný.

Doporučení pro ochranu ovzduší v období výstavby

Doporučení vycházejí z metodického pokynu MŽP ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019) a z přílohy č. 10 „Opatření k předcházení vzniku prašnosti a k omezování jejího šíření na staveništi při provádění staveb, terénních úprav nebo odstraňování staveb“ zákona o ovzduší č. 201/2012 Sb.

Hlavní pozornost je věnována opatřením vedoucím k zabránění vzniku prašnosti a ke snížení možnosti zviření částic (tj. resuspenze) a dále pak na opatření ke snížení emisí pevných částic z dieselových motorů strojů a vozidel používaných při stavební činnosti.

- Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.
- Stavební práce plánovat v souladu se zásadami efektivního stavebního provozu, tj. výjezd ze staveniště, přístupová cesta, skladovací plochy, skládky sypkých materiálů, parkování a obratiště strojů a vozidel umísťovat tak, aby byly minimalizovány pojezdy po nebezpečné ploše stavby.
- Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
- U déle trvajících staveb neprovádět odkrývku celého povrchu najednou.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek o zrnitosti do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí.

- Umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
 - *volbou jejich tvaru.* Podélná skladovací místa jsou vhodná pro velmi vysoké kapacity a pro dlouhodobá skladování, skladovací místa kruhového tvaru jsou vhodná do kapacity 100 000 t, na plochách čtvercových rozměrů nebo v případech, kdy se nepředpokládá další rozšíření haldy.
 - *volbou jejich velikosti.* Preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
 - *orientací vůči převládajícímu směru větru.* Podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru, °použitím clon a bariér. Lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů, °zakrytím plachtou či sítí.
- Pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a provádět skrápění.
- Skrápět (zvlhčovat) odkryté suché a sytké plochy při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- Zakrýt, případně skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
- Dodržovat zásadu čištění vozidel vyjíždějících na vozovku.
- Pravidelně čistit staveništní komunikace, a to v závěru každého dne nebo po ukončení prací, respektive odjezdu stavebních strojů a nákladních vozidel.
- Čištění staveništních ploch a komunikací provádět **zásadně mokrou cestou**.
- Používat zpevněných staveništních komunikací nebo trasy dočasně zpevnit pomocí betonových panelů či pryžových bloků, případně šterku, strusky či recyklovaného asfaltu, umožňujících jejich snadnou čistitelnost.
- Omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů. Maximální rychlost by neměla překročit **20 km.hod⁻¹**, u dopravních staveb může být vyšší. Značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště.
- Při broušení a řezání vozovek, chodníků, panelů apod. používat pilu s diamantovými řezným kotoučem a vodním čerpadlem.
- Používat nesilniční pojízdné stroje (bagry, rypadla, nakladače, jeřáby, buldozery atd.) splňující alespoň emisní Etapu IIIB (**Stage IIIB**). V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být **dovybaven alespoň filtrem pevných částic** schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.

- Používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu **EURO V**. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2008. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V nebo bylo vyrobeno před 1. 10. 2008, musí být dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.
- Zkrácení přepravních vzdáleností, omezení počtu překládek.
- Zaplachtování prašného nákladu na dopravních prostředcích (s nízkou vlhkostí).

5. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

- [1] Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.
- [2] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ovzduší) v znění pozdějších předpisů.
- [3] BUBNÍK, J., KEDER, J., MACOUN, J. SYMOS'97: Systém modelování stacionárních zdrojů: Metodická příručka. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 1998. 60s. ISBN 80-85813-55-6.
- [4] MŽP ČR, Metodický pokyn pro vypracování rozptylových studií, srpen 2013
- [5] https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/grafroc_CZ.html
- [6] https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html
- [7] U.S. EPA AP 42, Volume I, Fifth Edition a její schválené následné revize, 1995-2012.
- [8] Pětileté průměrné imisní koncentrace z let 2019 – 2023 podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb., §11, odst. 5 a 6
- [9] Technologická agentura ČR: Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti, Modelový výpočet produkce emisí a imisních příspěvků ze stavební činnosti. 2015.
- [10] Technologická agentura ČR: Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀, 2015.

Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II

Posouzení vlivu výstavby na kvalitu ovzduší

Přílohová část

Seznam příloh:

Příloha č. 1 Přehledná situace okolí posuzovaného záměru

Ostrava, říjen 2025



Vysvětlivky:

- 1 místa nejbližšího výskytu obyvatel včetně označení čísla referenčního bodu
- trasa cyklostezky

0 m 500 m 1000 m

AZ Geo		FOS-2/18	
Ocelářská 2969/12, 703 00 Ostrava - Vítkovice			
Název úkolu: Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II Posouzení vlivu výstavby na kvalitu ovzduší		Odběratel: PRAGOPROJEKT, a.s.	
Zpracovala: Ing. Hana Konečná	Průzkoumal: Ing. Dalibor Surovka, Ph.D.	Schválil: Ing. Luboš Štancel	Datum: 10.10.2025
Přehledná situace okolí posuzovaného záměru		Měřítko: 1 : 30 000	Číslo přílohy: 1



Ministerstvo životního prostředí

ODESÍLATEL:

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10
Česká republika

ADRESÁT:

lg. Hana Konečná
E.F. Buriana 2/2378
70200 Ostrava

PID:



Č.j.: 21801/ENV/13

MID:



Ověřovací doložka konverze do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod číslem 173228, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v elektronické podobě do podoby listinné, skládací se z 1 listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: Alena Dvorakova

Ministerstvo životního prostředí dne 19.04.2013

Podpis:

Tento dokument vynikl konverzí do listinné podoby podle §69a zákona 190/2009 Sb. z elektronického originálu dokumentu, vytvořeného zaměstnancem Ministerstva životního prostředí (dále jen "ministerstvo"), z důvodu nemožnosti zaslání do datové schránky adresáta.

K originálu dokumentu byla doplněna tato první strana ověřující pravost dokumentu.

Pokud jste adresát tohoto dokumentu a přejete si získat tento dokument v elektronické podobě obraťte se prosím na odbor protokolu ministerstva. Pokud máte podezření na neautentičnost dokumentu, kontaktujte neprodleně odbor protokolu ministerstva k ověření.

Celkový počet příloh: 1 ks.

ROZHODNUTÍ
Ministerstva životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí, orgán státní správy příslušný podle ustanovení § 32 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), k vydávání rozhodnutí o autorizaci podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší, rozhodlo takto:

Žadatelce

Ing. Haně Konečné
E. F. Buriana, 2378/2, 702 00, Ostrava 1
dat. nar. 24. 5. 1974

se vydává autorizace ke zpracování rozptylových studií
podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší

Odůvodnění:

Doručením žádosti paní Ing. Hany Konečné o vydání autorizace ke zpracování rozptylových studií bylo dne 29. března 2013 v souladu s § 44 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, zahájeno správní řízení v uvedené věci.

Žadatelka o autorizaci podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší předložila všechny zákonem požadované doklady, čímž splnila všechny zákonné povinnosti předpokládané pro udělení této autorizace, a proto Ministerstvo životního prostředí rozhodlo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Současně byla osobou uvedenou ve výroku rozhodnutí v souladu s § 33 úspěšně prokázána odborná znalost a znalost právních předpisů upravujících ochranu životního prostředí k provádění výše uvedené činnosti.

Poučení o opravném prostředku:

Proti tomuto rozhodnutí lze podle § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podat rozklad do 15 dnů ode dne jeho oznámení, podáním u Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10, Praha 10. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

Ing. Jan Kužel
ředitel odboru ochrany ovzduší

Otisk kulatého razítka MŽP
červené barvy č. 14

Kopie: ČIŽP ředitelství