

Ú v o d

Tento posudek byl vypracován na základě pověření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a smlouvy číslo evid. 5081/OŽP/2008 o zpracování posudku k záměru II/240 Velvary obchvat, podle § 9 a přílohy č.5 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí.

V Praze dne 29. března 2009

.....
Ing. Pavel M u d r a

OBSAH POSUDKU

ZÁKLADNÍ ÚDAJE.	6
POSOUZENÍ DOKUMENTACE.	14
POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.	24
VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ).	30
CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.	36
NÁVRH STANOVISKA.	38
KOPIE VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI, OBCE A DOTČENÝCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY.	
KOPIE OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI.	

Prohlášení

Posudek jsem zpracoval jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti MŽPČR č.j. 8106/945/OPVŽP/94, vydaného dne 14.3.1995 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky podle §9 odst. 3 a §9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/92 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Prodloužení autorizace vydáno dne 27.6.2006 pod č.j. 40225/ENV/06 na dobu 5 let.

Dále v souladu s ustanovením §9 odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí prohlašuji, že nikdo z konzultantů zpracovatele posudku se nepodílel na vypracování žádné části hodnocené dokumentace E.I.A. na posuzovaný záměr, ani nepůsobil v době jejího vypracování jako konzultant nebo poradce týmu zpracovatele této dokumentace.

Seznam použitých zkratk

BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP OI	Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát
ČOV	Čistírna odpadních vod
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DZS	Dokumentace pro zadání stavby
EIA	Environmental Impact Assessment – hodnocení vlivů na životní prostředí
EO	ekvivalentní obyvatelé
EVL	Evropsky významná lokalita
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KÚ	krajský úřad
LA	Hladina akustického tlaku
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MěÚ	městský úřad
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NA	nákladní automobily
NUTS	La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques - (územní statistické jednotky)
OA	osobní automobily
OH	okresní hygienik
OkÚ	okresní úřad
OP	ochranné pásmo
OÚ	obecní úřad
PO	Ptačí oblast
PP	přírodní památka
RŽP	referát životního prostředí
TNV	těžká nákladní vozidla
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPSÚ	územní plán sídelního útvaru
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VÚC	Velký územní celek
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

POVĚŘUJÍCÍ ORGÁN dle zák.č.100/2001 Sb.	Krajský úřad Středočeského kraje referát životního prostředí a zemědělství zástupce: Ing.Josef Keřka Ph.D., vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství
INVESTOR	Středočeský kraj, Zborovská 11, 15021, Praha 5 IČ 70891095
OZNAMOVATEL	Středočeský kraj, Zborovská 11, 15021, Praha 5 IČ 70891095
STAVBA	II/240 Velvary silniční obchvat
CHARAKTER A ZÁMĚR STAVBY	Výstavba silnice II/240 – severovýchodního ob- chvatu města Velvary – v délce 2638 m, navazující- ho na již fungující západovýchodní obchvat silnicí I/16H.
MÍSTO STAVBY	Severovýchodní a severní okraj města Velvary. Katastrální území Velvary, Uhý, Budihostice okres Kladno, kraj Středočeský
ZPRACOVATEL DOKUMENTACE	VIA servis s.r.o. Vlastina 23/889 16101, Praha 6 Dr.Ing. Roman Kovář osvědčení o odborné způ- sobilosti čj.12060/1834/OPVŠP/01
ZPRACOVATEL POSUDKU	Ing. Pavel Mudra osv. odb. zp. MŽPČR č.j.8106/945/OPVŽP/94 U Klavírky 1311/10 150 00 Praha 5 - Smíchov

PODKLADOVÉ A ODBORNÉ MATERIÁLY

1. Dokumentace hodnocení vlivu záměru na životní prostředí podle §8 zákona 100/2001 Sb. „II/240 Velvary, obchvat“, VIA servis s.r.o., datum dokončení: listopad 2008.
2. Ing. Tomáš Just a kol., Vodohospodářské revitalizace a jejich uplatnění v ochraně před povodněmi, MŽP Praha 2005.
3. Archivní podklady a oficiální údaje (ČHMÚ, ČEÚ, Povodí Vltavy, Geofondu ČR, Demek J.et al.(1966): Atlas Československé socialistické republiky, Praha, Mikyška R.et al.(1972): Geobotanická mapa ČSSR. 1. České země. - Academia, Praha, Příloha č.II Kolektiv: Hygiena díl 1. faktory životního prostředí ovlivňující zdraví Univerzita Karlova, Praha 1996, Míchal I. a kol.: Územní zabezpečování ekologické stability MŽP ČR, Praha,1991, Znečištění ovzduší a chemické složení srážek na území České republiky včetně doprovodných meteorologických dat ČHMÚ 1997, Situace širších vztahů a radonového rizika, Mapa chráněných území přírody a vodohospodářsky chráněných území, Situace z generelu ÚSES Říčany a okolí, Vodohospodářská mapa základní, Balatka, B. et al. 1972: Geomorfologické členění ČR, Geografický ústav Brno, Demek J. a kol. (1987): Zeměpisný lexikon ČR – Hory a nížiny, Academia, Praha, Forman T.T., Godron M (1993) Krajinná ekologie , Academia, Holý M. a kol. (1994): Eroze a životní prostředí. Vydavatelství ČVÚT, Praha, Chytrý M., Kučera T., Kočí M. (2001): Katalog biotopů České Republiky, Liberko m., (2004) HLUK V PROSTŘEDÍ problematika a řešení, Löw J. et al. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. Brno, nakl. Doplněk, Míchal, I. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě, AOPKA, Praha, Neuhauslová Z. a kol. (2001): Mapa přirozené potencionální vegetace ČR, Primack, B.P. Kindlmann, P., Jersáková J. (2001) : Biologické principy ochrany přírody, Quitt E. (1971): Klimatické oblasti ČSSR. Studia geographica 16, GÚ ČSAV Brno, Sádlo, J. a Tichý, L. (2002) Zeměpisný lexikon ČR – Vodní toky a nádrže, Academia, Praha, MŽP - Metodika k vyhodnocování vlivů liniových staveb (pozemních komunikací) na životní prostředí. Anděra M. (2000): Atlas rozšíření savců v České republice III, Národní muzeum, Anděra M., Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice II, Národní muzeum, Anděra M., Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice I, Národní muzeum, Balatka, B. et al. 1972: Geomorfologické členění ČR, Geografický ústav Brno, Chytrý M., Kučera T., Kočí M. (2001): Katalog biotopů České Republiky, Janeček, M. et al. (1992): Ochrana zemědělské půdy před erozí. ÚVTIZ., Löw J. et al. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability., Míchal, I. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě, AOPK
4. vDoplňující informace poskytnuté investorem a starosty obcí.

Vyjádření a stanoviska následujících úřadů a institucí, k dokumentace:

5. Středočeský kraj, náměstek hejtmána Ing.Miloš Petera, č.j. 002736/2009/KUSK, ze dne 7.1.2009.
6. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 26/11/2008 (171920/2008/KÚSK), předání dokumentace k záměru.
7. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 18/12/2008, vyjádření oddělení ochrany přírody a krajiny.

8. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 5/1/2009, vyjádření oddělení odpadů
9. Město Velvary, vyjádření k akci „II/240 Velvary, obchvat“, starostka města Ing. Jitka Linhartová, ze dne 14.1.2009.
10. Městský úřad Slaný, odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 22.12.2008, č.j. ŽP/5456/08.
11. Obecní úřad Uhy, vyjádření ze dne 19.1.2009, starostka obce JUDr. Blanka Vaigelťová.
12. Obecní úřad v Chržíně, vyjádření ze dne 17.12.2008, Rudolf Drobný, starosta obce.
13. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, vyjádření ze dne 16.12.2008, č.j. ČIŽP/41/IPP/0804192.002/08PTM.
14. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, územní pracoviště Kladno, vyjádření ze dne 10.12.2008.
15. Prohlídka zájmového území, vlastní terénní průzkum a jeho vyhodnocení, fotodokumentace.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE (dle dokumentace)

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Středočeský kraj
2. IČ : 70891095
3. Zborovská 11, 15021, Praha 5
4. Robin Povšík, náměstek hejtmána pro oblast dopravy,
Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 11
150 21 Praha 5
tel: 257 280 111

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

I.1. Název záměru:

II/240 Velvary, obchvat

Dle zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění - spadá stavba do kategorie II. (Záměr vyžadující zjišťovací řízení), bodu 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita komunikace: silnice II. třídy (dva jízdní pruhy) - kategorie S 9,5/80. Součástí návrhu je úprava úrovnového křížení na silnici I/16H s novou komunikací II/240, další dvě křižovatky se silnicemi III. třídy, přemostění Bakovského potoka a nutné přeložky dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, úprava odvodňovacích zařízení a vegetační úpravy.

Délka úseku: délka posuzovaného obchvatu činí 2.638 m

I.3. Umístění záměru:

NUTS II: CZ02 Střední Čechy
Kraj (NUTS III): CZ020 Středočeský kraj

obec	katastrální území
Velvary (533041)	Velvary (779962)
Uhy (533009)	Uhy (773506)
Chržín (532398)	Budihostice (654418)

Zájmové území se nachází na severovýchodním a severním okraji města Velvary, a to na katastrálním území Velvary, Uhy a Budihostice.

I.4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry.

Investiční záměr se týká výstavby silnice II. třídy (kategorie S 9,5/80), a to v délce cca 2.638 m. Nová komunikace má procházet severovýchodní částí města, která je označena za průmyslovou a dopravní oblast. Jedná se o liniovou stavbu, jejímž účelem je dopravně odlehčit střed města a zlepšit bezpečnost dopravy v daném úseku. Daný záměr bude navazovat na již fungující západovýchodní obchvat silnicí I/16H.

Navrhovaný obchvat Velvar v délce 2.638 m začíná od křižovatky se silnicí I/16H východně od Velvar, severozápadním obloukem se trasa obchvatu dostává na sever, kde končí napojením na stávající silnice II/240 ve směru na obec Černuc. Součástí obchvatu jsou tři křižovatky, na začátku úpravy se silnice napojí na I/16H, dále pak úrovně křížení se III/240 32 a III/240 37.

Realizaci stavby se omezí průjezdy nevyhovující uliční sítí s omezením rychlosti, s řadou dopravních závad, velkým stoupáním nebo klesáním. Doprava po obchvatu bude plynulejší, rychlejší, bezpečnější, a proto i hospodárnější.

Po realizaci obchvatu bude pro dopravu v blízkosti Velvar k dispozici kvalitní komunikace, která umožní plynulou, rychlou a bezpečnou dopravu v tomto důležitém a dopravně zatíženém směru. Obchvat je navržen v kategorii S 9,5, návrhová rychlost 80 km/hod. Pro očekávané dopravní zatížení s rezervou vyhoví nejen samotný obchvat, ale i navržené křižovatky.

V době zpracování této Dokumentace není v území znám žádný záměr, jehož vlivem by mohlo docházet k environmentálně nepříznivým kumulativním vlivům.

I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Zdůvodnění potřeby záměru

Silnice II/240 tvoří důležitou dopravní spojnicí mezi severem Středočeského kraje a západní částí Prahy. Silnice je vedena od severu až po obec Černuc v přímé trase. Stávající průjezd obcí Černuc zatím zůstává a severovýchodní obchvat je uvažován až ve výhledu. V prostoru Velvar je nově uvažován severovýchodní obchvat s napojením do křižovatky se silnicí I/16H východně od Velvar. Dále se v trase silnice II/240 předpokládá mimoúrovňové křížení železniční tratě východně od obce Zeměchy. Kromě další krátké přeložky v prostoru Mikovic se další úpravy jejího vedení v této části nepředpokládají. Dále pak v úseku od Kralup n/V ve směru na Prahu její dopravní význam výrazně narůstá a to zejména po napojení nové přeložené trasy silnice II/101. Z tohoto důvodu se v tomto úseku předpokládá přeložení silnice II/240 do zcela nové trasy a to s vedením mezi Turskem a Holubicemi, východně od Svrkyně, západně od Velkých Přílep a východně od Lichocevsí s napojením na silnici R7 a to do upravené MÚK Tuchoměřice.

V současné době je silnice II/240 vedena přes město Velvary. Tato silnice je velmi zatížena automobilovou dopravou a to i těžkou nákladní, intenzita dopravy stále narůstá. Komunikace ve městě je nevyhovující svojí šířkou a uspořádáním, stejně tak i svým technickým stavem. Problém průjezdu městem Velvary byl v minulosti částečně vyřešen jihovýchodním obchvatem města silnicí I/16H mezi Uhy a Velkou Bučinou, na který později navázal další úsek od dálnice D8. Tento obchvat však neřešil severojižní dopravu používající silnici II/240, která i nadále vedla přes město. Průjezd náměstím je velmi omezen z důvodu původní zástavby městských bran, které svou šíří neumožňují plynulý průjezd protijedoucích vozidel. Provizorní řešení, které převedlo dopravu z Pražské (nevyhovující průjezd bránou) do Školské, Tyršovy a Chržínské ulice není postačující. Účelem záměru je tedy omezení dopravy v centru města a převedení tranzitní dopravy, případně dopravy se zdrojem v průmyslovém a skladovém prostoru v ulici Chržínská na stávající silnici I/16H a u obce Uhy na navrhovaný obchvat silnice II/240. Mimo jiné se jedná o velké objemy těžké nákladní dopravy od pískoven Černuc nejkratším směrem k přeložce silnice I/16H a ve směru k dálnici D8. Záměr je novostavba umístěná na severovýchodním okraji města v převážně průmyslové zóně, ve své jihovýchodní části prochází zemědělskou půdou v nivě Bakovského potoka resp. na jižním svahu nad ním. Záměr je v souladu s platným územním plánem.

Navržené varianty

Investorem byla navržena jediná varianta, která logicky vychází z platné územně plánovací dokumentace. Navrhovaný záměr se nalézá v severovýchodní části města. S malými výjimkami vede trasa po orné půdě. V místě napojení na silnici I/16H jsou instalovány protihlukové stěny. Dále trasa pokračuje po svahu do široké nivy (cca 600 m) Bakovského potoka. V nivě se nachází několik příkopů ústících do Bakovského potoka, které mají za úkol odvodnit přilehlé pozemky. Terén dále stoupá k silnici III/24032 na Budihostice a mezi silnicemi III. třídy prochází trasa v severní části města mezi areálem VELVANA a betonárkou ILBAU FRISCHBETON – Velvary aby se napojila na silnici II/240 severně od Velvar. Jedná se o silnici II. třídy (kategorie S 9,5/60, návrhová rychlost 60 km/hod.) v délce cca 2.638 m. Navržená varianta byla optimalizována po stránce dopravní, ekonomické i vzhledem k možným negativním vlivům na životní prostředí. Optimalizace směrového vedení a přiblížení výškového vedení současnému terénu má za následek i minimalizaci záborů zemědělské půdy a minimální ovlivnění vodního režimu.

I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

B.I.6.1. Charakteristika místa realizace záměru.

Lokalita uvažovaná pro navrhovanou stavbu obchvatu obchází po východě a severu město Velvary. Trasa je volena tak, aby vedle splnění technických parametrů v maximální možné míře šetřila území s vyšší ekologickou stabilitou. Zájmové území severozápadně od silnice III/24032 vykazuje vysoký stupeň zornění a v blízkosti trasy se nachází průmyslové areály. Naopak jižně resp. jihozápadně od této silnice vstupuje trasa obchvatu do nivy Bakovského potoka. Také toto území je zemědělsky intenzivně obhospodařováno, nacházejí se zde však drobná liniová společenstva křovin, dřevin a rákosin podél odvodňovacích kanálů a polních cest. V okolí, mimo trasu, se nacházejí i zalesněná území a nejnižší část zájmového území na severně orientovaném svahu trasa prochází okrajovou částí starého sadu. Pro celé zájmové území je však dominantním rysem orná půda.

B.I.6.2. Technické řešení.

Obchvat má svůj počátek na stávající mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/16H u lokality Nové Uhy, přechází nivu Bakovského potoka, úrovně kříží stávající silnice III/24032 a III/24037. Severně od Velvar se napojuje na původní silnici II/240, celková délka trasy je cca 2.638 m. Na přechodu nivy kříží trasa odvodňovací příkopy a Bakovský potok, zde jsou navrženy mostní objekty. Součástí stavby je přerešení tříramenné úrovně křižovatky na silnici I/16H na čtyřramennou, nutné přeložky křižujících komunikací, přeložky dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, protihluková zeď, vegetační úpravy a rekultivace opuštěných úseků silnic a ploch dočasného záboru. Výškové vedení nivelety je navrženo s ohledem jednak na stávající výšky komunikací, na které se obchvat napojuje nebo je úrovně kříží, dále pak s ohledem na rozsah zemních prací. Snahou projektanta bylo, aby nivelety komunikací byly navrženy s vyrovnanou bilancí. Největší podélný sklon 4 % má trasa v klesání od silnice I/16H do nivy Bakovského potoka.

Členění stavby : Stavba je členěna na stavební objekty (SO), které zahrnují všechny práce vyvolané stavbou a jsou rozděleny podle profesí na číselné řady:

SO 001 – Příprava území

Obsahem stavebního objektu jsou následující činnosti a práce v obvodu stavby (plocha trvalých a dočasných záborů):

- odstranění stromů a křovin
- demolice lehké kůlny a v areálu betonárky
- odstranění zpevněných ploch (s výjimkou ploch využívaných stavbou)
- sejmutí kulturních vrstev (tl. ornice dle pedologického průzkumu)

Před zahájením prací bude výtýčen obvod stavby, zjištěny stávající IS a staveniště předáno vybranému zhotoviteli.

SO 101 – Hlavní trasa II/240

Hlavní trasa obchvatu je navržena v kategorii S9,5/80. Obchvat má svůj počátek na stávající mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/16H u lokality Nové Uhy, přechází nivu Bakovského potoka, úrovně kříží stávající silnice III/24032 a III/24037. Severně od Velvar se napojuje na původní

silnici II/240, celková délka trasy je 2,64 km. Na přechodu údolní nivy kříží trasa odvodňovací příkopy a Bakovský potok. Zde jsou navrženy mostní objekty. Součástí stavby a SO 101 je přeřešení tříramenné úrovně křižovatky na silnici I/16H na čtyřramennou, včetně rozšíření sil. I/16H pro odbočovací pruh vpravo ve směru od D8 na obchvat. Výškové vedení nivelety je navrženo s ohledem jednak na stávající výšky komunikací, na které se obchvat napojuje nebo je úrovně kříží, dále pak s ohledem na rozsah zemních prací. Snahou projektanta bylo, aby nivelety komunikací byly navrženy s vyrovnanou bilancí, resp. s minimálním nedostatkem materiálu. Projekt uvažuje s dovozem cca 20 tis. m³ z pískovny Černuc (vzdál. cca 5 km). Největší podélný sklon 3,80% má trasa v klesání od silnice I/16H do nivy Bakovského potoka. Niveleta komunikace v nehlubším zářezu je cca 6 m pod úrovní stávajícího terénu; nejvyšší násypy nepřekročí výšku 6 m. Obsahem stavebního objektu jsou činnosti a práce související s výstavbou hlavní trasy obchvatu:

- rozebrání stávajících zpevněných ploch a další bourací práce
- těžení a přesun zeminy, vč. speciálních prací (např. zlepšení zemin hydraulickými pojivy)
- vybudování kompletní konstrukce zemního tělesa komunikace, vč. konečných terénních úprav
- trubní propustky pod hlavní trasou a úprava hospodářských sjezdů, které nejsou součástí samostatných SO
- konstrukce vozovky, vč. krajnic a vybavení komunikace (svodidla, dopravní značení)
- zpevnění příkopů, vč. povrchových záchytných jímek s možností osazení mobilního hrazení v případě havárie na komunikaci s únikem nebezpečných látek (NL).
- rozproštění ornice na svazích i upravených plochách v rovině a jejich osetí travním semenem

Situační řešení

Osa obsahuje oblouky s poloměry 400, 450, 2100 a 507m. S výjimkou R 2100 jsou oblouky navrženy s oboustrannými klotoidickými přechodnicemi.

Výškové řešení

Niveleta klesá -3,80% do údolí Bakovského potoka a dále jsou sklony -0,50%, +1,70%, +0,70%, +1,43%, +0,73, +0,30% a -0,80% v napojení na stávající stav. Výškové lomy jsou zaobleny parabolickými oblouky. Min. Ru 8 500m a Rv 4 500 a 21 000m.

Uspořádání v příčném řezu

Základní šířkové uspořádání:	jízdní pruhy	2 x 3,50 m = 7,0 m
	vodící proužky	2 x 0,25 m = 0,5 m
	zpevněné krajnice.	2 x 0,50 m = 1,0 m
	bezpečnostní odstup	2 x 0,50 m = 1,0 m
	celkem	9,5 m

Přídavné pruhy jsou zřízeny pouze pro odbočení vlevo. Základní šířka pruhu je 3,5m. Nezpevněná krajnice šířky 0,75m je v úseku se svodidlem rozšířena na 1,50m.

Vozovka má základní příčný sklon střešovitý 2,5 %; v oblouku dostředný – max. 4,5%. Na nezpevněné krajnici budou osazeny směrové sloupky, v místech vyšších násypů budou osazena svodidla.

Konstrukce vozovky :Návrh vychází z „TP 78 - katalog vozovek pozemních komunikací“.

Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Vždy je dodržen min. výsledný sklon 0,5%. Odvodnění vozovek je navrženo do silničních příkopů, které budou vydlážděny prefabrikovanými betonovými žlabovkami TBM 1-60. Před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena opatření pro možnost osazení mobilního hrazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek. Zemní plán pod konstrukcí vozovky je urovnaná v příčném sklonu min. 3% a vyústěna svahů příkopu. Propustky pod hlavní trasou i pod hospodářskými sjezdy jsou součástí SO101. Trasa je mimo údolní nivu Bakovského potoka vedena v zářezu nebo v úrovni stávajícího terénu. Násyp u mostu přes potok dosahuje výšky necelých 6 m.

Zemní práce

Výkopy v rámci SO 101 jsou cca 50 tis.m³, násypy 70 tis.m³. Postup výstavby, zdroje a rozvozní vzdálenosti zemin a sypanin budou řešeny rovněž v rámci harmonogramu v dalším stupni projek-

tové dokumentace. Zemní práce tvoří zejména rozebírání stávající vozovky odtěžení a přesun zeminy, případné odtěžení nevhodné navážky, rozproštění ornice v rovině a ve svahu včetně osetí travním semenem.

SO 102 – Přeložka sil. III/240 32

Obsahem stavebního objektu jsou činnosti a práce související s výstavbou přeložky stávající silnice III/240 32, která je navržena pro splnění podmínek pro křižovatku dle ČSN 73 6102. Stávající silnice III/24032 slouží jako spojení mezi městem Velvary a obcí Budihostice. V souvislosti s plánovanou stavbou obchvatu je navrženo přeložení této silnice, kvůli bezpečnosti při křížení s plánovaným obchvatem. Ke křížení dochází v km 0,200 na ose přeložky. Délka navrhované úpravy je cca 540 m.

SO 103 – Přeložka sil. III/240 37

Silnice III/240 37 propojuje město Velvary s obcí Miletice. Do km 0,245, kde se přeložka kříží s plánovaným obchvatem II/240, bude sloužit jako hlavní výjezd z Velvar směrem na sever a nahradí rekultivovaný úsek stávající sil. II/240. Celková délka úpravy je cca 290 m.

SO 121 – Chodník podél sil. III/240 37

Nový chodník umožní bezpečný pohyb pěších na zvýšené ploše oddělené od vozovky obrubníkem výšky 0,15 m. Přejechod přes hlavní komunikaci je řešen dle platných ČSN a TP a bude i náležitě vybaven (svítidla typu zebra).

SO 151 – Polní cesta pod most SO 202

V místě křížení obchvatu s polní cestou v km 0,7 je pro možnost průjezdu vozidel údržby Bakovského potoka navržena pod přemostění přístupová komunikace – polní cesta v kategorii P4. Konstrukce vozovky v tl. 0,35 m bude s krytem typu PM (penetrační makadam).

SO 152 – Souběžná polní cesta km 1,7-2,2 vpravo

Pro lepší přístup na pozemky je navržena souběžná hospodářská cesta podél oplocení Velvary.

SO 201 – Tubosider v km 0,777

Most je situován v místě odvodňovacího příkopu. Příčné uspořádání na mostě je dáno kategorií přeložky II/240 S 9,5 bez chodníků. Jedná se o přesýpanou konstrukci oválného (tlamového) profilu šířky 4,0 m a výšky 3,30 m z vlnitého ocelového plechu s kvalitní protikorozní ochranou.

SO 202 – Most přes cestu a Bakovský potok (km 0,906)

Most je situován v plochem terénu údolní nivy Bakovského potoka na trase obchvatu v km 0,906. Překračuje stávající vodoteč. Příčné uspořádání na mostě je dáno kategorií obchvatu S9,5 bez chodníků. Podélné dimenze novostavby objektu jsou diktovány požadavky správce vodoteče.

světla šířka	9,5 m mezi obrubami a pásnicemi zábradelního svodidla
šířka říms	2 x 0,8 m
šířka půdorysu mostu	11,10 m
světlost	šikmá 28,0 m
rozpětí konstrukce	30,564 m

SO 211 – Protihluková clona (PHC) Nové Uhy

Clona je navržena podle závěrů hlukové studie. Situačně je umístěna na hraně zářezu obchvatu vlevo do km 0,270. Na stávající silnici I/16H navazuje na stávající PHS u mostního objektu a pokračuje podél rozhledového trojúhelníka křižovatky. Výška stěny je uvažována max. 3,5 m s tím, že je nutno provést terénní úpravy pod soklem stěny, zejména před napojením u stávající silnice I/16 v návaznosti na most. Účinku pro ochranu obytné zástavby obce Nové Uhy proti hluku od dopravy významně přispívá i vedení nivelety obchvatu II/240 v zářezu.

Celková délka zdi 340 m

Výška zdi 2,5-3,5 m

Konstrukční typ PHC bude zvolen podle stávajícího typu

Nosný prvek bude tvořit železobetonový prefabrikovaný dílec I-profil průřezové výšky 0,35 m. Dílce budou upevněny do vrtaných pilot. Do drážky budou zasazeny pohltivé panely z recyklovaného plastu pokryté minerální plstí. Dolní část stěny - sokl bude ze žel.bet. panelů. Typ konstrukce plně odpovídá TP 104 „Protihlukové clony pozemních komunikací“.

SO 212 – Úprava PHC podél I/16

- Přestavbou stykové křižovatky na průsečnou obchvatu dojde k úpravě stávající PHC. Clona bude částečně demontována tak, že nebude omezovat rozhledové poměry v upravené křižovatce. Zkrácení zdi z hlediska ochrany proti hluku nahradí nová PHC SO 211. V dalším stupni projektové dokumentace bude podrobně dořešena nutnost odsunutí zdi na začátku rozšíření pro odbočovací pruh vpravo.
- | | |
|---------------------|---|
| Celková délka zdi | 50 m |
| Výška zdi | 2,0 m |
| Konstrukční typ PHC | stávající (bet. I profily do pilot a panely z recyklovaných plastů) |
- SO 301 – Úprava kynety Bakovského potoka (km 0,906)
Výstavbou mostního objektu (rozpětí L 30m) nevzniká nutnost situační úpravy koryta. Volbou většího rozpětí mostu je nyní vzdálenost opěr dostatečná i pro zřízení obslužné cesty na obou březích. Součástí objektu 301 je obnova opevnění koryta podle požadavku správce s návazností na úpravy pod mostem a podél cesty SO 151. Projekt uvažuje s provedením zpevnění z lomového kamene v profilu stávající kynety potoka v délce cca 70m.
- SO 302 – Úprava odvod. příkopu v km 0,770
V km 0,65 kříží osa obchvatu v ostrém úhlu stávající odvodňovací příkop hl. cca 1m, do kterého jsou zřejmě zaústěny hlavníky meliorací. Je navrženo převedení příkopu podél násypu vlevo do tubosideru v km 0,777.
- SO 311 – Vodovod DN110, km 1,740 - přeložka
Hlavní trasa kříží stávající vodovod v km 1,707. Je navržena přeložka s křížením kolmo k trase obchvatu v km 1,740. Pod vozovkou bude nové potrubí uloženo do ocelové chráničky o průměru 400 mm s kontrolními šachticemi mimo podélné příkopy.
- SO 312 – Vodovod VELVANA DN80 - přeložka
Hlavní trasa kříží stávající vodovod pro závod Velvana v km 1,912. Protože komunikace je v mírném zářezu, je navržena přeložka se zahloubením potrubí o cca 1,5m.
- SO 313 – Přeložka vodovodu, km 0,135
Hlavní trasa kříží stávající potrubí závlahy v km 0,134. Protože trasa obchvatu je v zářezu, je nutno provést přeložku-zahloubení potrubí o cca 2m (cca 3,5m pod původní terén).
- SO 331 - Úprava meliorací km 0,4-0,7 vpravo
Podél násypového tělesa hlavní trasy vpravo bude zřízen patní příkop, do kterého budou podchycena přerušovaná drenážní pera meliorovaných ploch.
- SO 411 – Venkovní vedení 22 kV, km 0,722 úprava trasy
Výstavbou nové silnice II/240 v severním obchvatu města Velvar vznikne nové křižovatkové pole s jednoduchým venkovním vedením 22kV. SO 411 – Venkovní vedení 22 kV, km 0,722 úprava trasy. Celková délka úpravy bude cca 250m. Vedení je v majetku a.s. ČEZ Distribuce, prac. Kladno.
- SO 412 – Venkovní vedení 22 kV, km 1,016 úprava trasy
I když nejsou trasou silnice dotčeny vlastní podpěrné body vedení musí se provést celková výšková úprava vedení v původní trase a jeho bezpečnostní úprava dle podmínek platné ČSN EN 50423-1 vč. národního aspektu 50423-3. Celková délka úpravy bude cca 300m. Vedení je v majetku a.s. ČEZ Distribuce, prac. Kladno.
- SO 413 – Venkovní vedení 22 kV, km 2,2 přeložka
Výstavbou nové silnice II/240 v severním obchvatu města Velvar v místě nové úrovnové křižovatky se silnicí II/24037 Miletice bude dotčeno jednoduché venkovní vedení 22kV. Celková délka úpravy bude cca 200m. Vedení je v majetku a.s. ČEZ Distribuce, prac. Kladno.
- SO 441 – Veřejné osvětlení podél III/240 37 - přeložka
V souvislosti s výstavbou nové silnice II/240 v severním obchvatu města Velvar bude nutná přeložka stávajícího osvětlení určeného pro chodce ve směru k závodu Velvana.
- SO 451 - Přeložka DK RWE Transgas Net, s.r.o. (km cca 0,300-0,390)
V uvedeném úseku dojde výstavbou silničního obchvatu II/240 (SO 101) k dotčení stávající optické kabelové trasy, výše uvedeného správce, společně také s prvky trasy spol. Aliatel (DKO CESNET Hospozín-Zikova). Vzhledem k charakteru uložení stávajícího úseku trasy je uvažová-

- na stranová přeložka všech stávajících prvků, bez nutnosti jejich přerušování. Celková délka přeložky, činí cca 90,0m.
- SO 452 - Přeložka DOK Telefonica O2 (km cca 0,045 – 0,515 SO 102)
Realizací záměru dochází ke křížení kabelové trati (DK 204), výše uvedeného správce. Z tohoto důvodu je navržena souvislá, společná přeložka dotčených kabelů. Celková délka přeložky, činí cca 490,0m.
- SO 461 - Přeložka MK Telefonica O2 (km cca 0,045 – 0,515 SO 102)
Vlivem realizace záměru dochází přeložkou silnice III/24032 ke křížení metalické kabelové trati, výše uvedeného správce. Celková délka přeložky, činí cca 490,0m.
- SO 453 - Ochrana kabelové trati Telefonica O2 (km cca 1,605 SO 101)
Výstavbou dojde v okolí km 1,6 ke křížení a k dotčení stávajících kabelových tratí, výše uvedeného správce. Kabely a optotrubky budou pod komunikací a pod příkopy mechanicky chráněny uložením do dělených PE chrániček, příslušných délek.
- SO 454 - Ochrana kabelové trati Telefonica O2 (km cca 1,725 SO 101)
Výstavbou dojde v okolí km 1,725 ke křížení a k dotčení stávajících kabelových tratí, výše uvedeného správce. Kabely a optotrubky budou pod komunikací a pod příkopy mechanicky chráněny uložením do dělených PE chrániček, příslušných délek.
- SO 462 - Ochrana kabelové trati Telefonica O2 (km cca 2,240 SO 101)
Výstavbou dojde v okolí km 2,240 u křižovatky s přeložkou silnice III/24037 ke křížení a k dotčení stávajících kabelových tratí, výše uvedeného správce. Kabely budou pod komunikací a pod příkopy mechanicky chráněny uložením do dělených PE chrániček, příslušných délek.
- SO 455 - Ochrana kabelové trati Telefonica O2 (km cca 0,090 SO 103)
Výstavbou dojde v místě křížení stávající komunikace (směr Miletice) k částečným úpravám povrchu a stávajících prostupů – k jejich prodloužení. Kabely budou pod komunikací a pod příkopy mechanicky chráněny uložením do dělených PE chrániček, příslušných délek.
- SO 456 - Přeložka DOK Telefonica O2 (km cca 2,210-2,640 SO 101)
Realizací záměru dojde k dotčení kabelové trati, která by tak zůstala mimo komunikaci - v poli. Z výše uvedeného důvodu je nutné kabelovou trať přeložit do nové trasy, podél okraje nové komunikace III/24032 a obchvatu II/240. Celková délka přeložky, činí cca 630,0m.
- SO 463 - Přeložka MK Telefonica O2 (km cca 2,210-2,640 SO 101)
Realizací záměru dochází k vynucené přeložce metalické kabelové trati MTS, výše uvedeného správce. Z výše uvedeného důvodu je nutné kabelovou trať přeložit do nové trasy. Celková délka přeložky, činí cca 630,0m.
- SO 501 – Ochrana potrubí DN 100 etylenovod
Trasa obchvatu kříží stávající potrubí v km 1,235. Je navrženo osazení dělené chráničky pod zemním tělesem v délce 41 m. Součástí objektu je i chránička dl. 30m pod přeložkou III/24032 (SO 102) v km 0,330 přeložky.
- SO 510 – Úpravy plynovodů v prostoru stavby
Vzhledem k tomu, že nebyla zjištěna přesná poloha stávajících plynovodů v prostoru silnice III/24037 severně od Velvar a nebylo možno určit přesně případnou kolizi s příkopy přeložky této silnice, byl zaveden tento stavební objekt jako rezerva pro potrubní přeložky v prostoru stavby.
- SO 601 – Stavební úpravy v areálu betonárny
Obsahem stavebního objektu jsou činnosti a práce související s úpravou zpevněných ploch, stavebních objektů a plotu areálu tak, aby bylo možno provést výstavbu komunikace. Vlastník byl podrobně seznámen projektantem dne 7.8.2008 na místě se stavebním záměrem a vyjádřil předběžný souhlas s rozsahem záboru i s demolicí garáže (dílny) pro nákladní automobil.
- SO 801 – Rekultivace stáv. komunikací a zpevn. ploch
Obsahem stavebního objektu je technická rekultivace po odstranění stávajících vozovek a zpevněných ploch. Území bude vyrovnáno zeminou a bude rozprostřena vrstva ornice v tl. jako na sousedních pozemcích (0,4-0,6m). Biologická rekultivace proběhne následně na základě smlouvy mezi investorem a následným vlastníkem stanoveným geometrickým plánem.
- SO 802 – Rekultivace ploch dočasného záboru

Obsahem stavebního objektu je technická rekultivace ploch, které byly využívány stavbou, ale nejsou vykoupeny jako trvalý zábor. Plochy budou uvedeny do původního stavu, aby mohly být zemědělsky využívány. Ornice bude rozprostřena v tl. jak byla sejmuta. Plochy budou předány původním vlastníkům.

SO 810 – Vegetační úpravy

Na svazích zemního tělesa komunikace bude mimo zatravnění (součást SO 101, 102, 103) provedeno osázení keří a stromy na cca 30% ploch. Projekt vegetačních úprav bude podrobně rozpracován v dalším stupni projektové dokumentace. Ozelenění má za úkol zmírnit dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Doprovodná zeleň bude plnit především funkci estetickou, krajinnotvornou a hygienickou. Vysázené stromy a keře by měly pomoci zapojit technické dílo do krajiny a napojovat se na sporadickou stávající zeleň v blízkosti trasy obchvatu. Zeleň bude chránit před působením vodní a větrné eroze. Důležité je mikroklimatické, hygienické, estetické a psychologické působení zeleně v příměstském prostředí na obyvatele a na účastníky silniční dopravy. Součástí hlavního silničního objektu bude ohumusování a zatravnění všech nezpevněných ploch. Pro ohumusování se použije skrytá ornice, případně podorničí. V rámci vegetačních úprav bude provedena výsadba vzrostlé zeleně. Hlavním úkolem vegetačních úprav je začlenění stavby do okolní krajiny ozeleněním nové komunikace a obnovou či nahrazením porostů, které byly v souvislosti s výstavbou vykáceny, vymýceny, nebo poničeny.

Při výběru dřevin se musí vycházet z místních geobotanických a klimatických podmínek a návrh musí navazovat na stávající druhové složení a vzhledový vjem. Při návrhu vegetačních úprav musí být respektovány požadavky všeobecně platící při výsadbě poblíž sídelních útvarů a dále požadavky při začlenění dopravních technických děl do krajiny, přičemž musí být respektovány zhoršené životní podmínky pro rostliny v okolí frekventované silnice. Veškerý výsadbový materiál bude splňovat níže uvedené nároky. Koruna bude nasazena minimálně ve výšce 2,5 m. U výsadeb na svahu postačí nasazení koruny ve výšce 2 m. Spon u alejové výsadby bude přibližně 10 m, u výsadeb na svahu 6 m. Stromořadí bude doplněno jednořadou výsadbou volně rostoucích vyšších živých keří chránících řidiče před oslněním. Jednotlivé keře budou od sebe vzdáleny v řadě 0,8m. Výsadby musejí být provedeny v místě trvalého záboru (max.30 cm od konce svahu). Veškeré vysazované rostliny musí splňovat požadavky na výsadbový materiál I. třídy. Dřeviny musí být dostatečně narostlé, prokořenělé, bez zjevných vad na habitu a růstu. Habitus musí být pravidelný a typický pro danou rostlinu. Rostliny nesmí být jakkoliv mechanicky či jinak poškozeny. Nesmí být zaschlé nebo spálené od slunce. Musí být bez zjevných chorob a škůdců na nadzemní části i kořenové soustavě. Veškeré vysazované rostliny budou buď kontejnerované, nebo s balem, dostatečně prokořenělé. Bal nesmí být proschlý. V případě podzimní výsadby v období září-listopad je možné použít pro výsadby listnaté stromy prostokořenné (kořeny pak musejí být před výsadbou ošetřeny odborným řezem a namočený do zemité kaše). Ostatní dřeviny vždy bal, nebo kontejner. Rostliny musí být celkově v dobrém zdravotním i vitalitním stavu. Zálivka vysazených rostlin proběhne ihned po výsadbě (keře zálivka k jednotlivým rostlinám, popř. postřik hadicí na široko 5 l/keř, stromy min. 15 l/ks). Zálivka bude prováděna podle vláhových poměrů cca 3x za rok až do předání výsadeb (5 l/keř, 15 l/strom špičák, 20 l alejový strom, 50 l alejový strom větší velikosti).

Úroveň navrženého technického řešení: Úroveň zpracování technické dokumentace odpovídá stávajícímu standardu pro daný stupeň projektové přípravy. Zpracovatel dokumentace garantuje vypracování návrhu koncepce a technického řešení stavby v souladu s platnými technickými předpisy a normami.

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

Zahájení výstavby	2010
Dokončení výstavby	2012

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj:	Středočeský
-------	-------------

Obec: Velvary (533041), Uhy (533009), Chržín (532398)

Následující přehled uvádí stav zpracované územně plánovací dokumentace vztahující se k zájmovému území.

1. Územní plán města Velvary

Území: právní území města Velvary
Stav: schválen
Zpracoval: architekti Bartošek a Vavřík spol. s r.o.
Datum zpracování: r. 2003
Uloženo: Městský úřad Velvary

Vztah územně plánovací dokumentace k obchvatu

Podle původně navrženého řešení v územním plánu z r. 2003 vedla trasa nové komunikace téměř kolmo na sil. I/16H, v nově navrhovaném řešení byla odkloněna severovýchodně a zpracována do změny č. 02 územního plánu Velvar, schváleného zastupitelstvem města 21.12.2006.

Obec Chržín, část Budihostice a obec Uhy nemají pro své území zpracován územní plán.

2. Územní plán VÚC Pražský region

Území: Pražský region
Stav: schválen
Zpracoval: -
Datum zpracování: r. 2006
Uloženo: Magistrát hl. m. Prahy

Vztah územně plánovací dokumentace k obchvatu

Navrhovaná komunikace je uvedena v ÚP VÚC Pražský region a je s ním v souladu.

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

1. Městský úřad Velvary – odbor výstavby a životního prostředí

územní rozhodnutí podle ustanovení § 92 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

stavební povolení podle ustanovení § 115 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

2. Městský úřad Slaný – odbor životního prostředí (příslušný vodprávní úřad)

stavební povolení podle ustanovení § 15 zákona č.254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon)

souhlas se zásahem do VKP dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

3. Městský úřad Slaný – odbor dopravy (př. silniční správní úřad)

stavební povolení podle ustanovení § 115 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. FORMÁLNÍ ÚPLNOST DOKUMENTACE

- ↪ Předložená dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí s názvem „II/240 Velvary“, obchvat vypracovaná firmou VIA servis s dokončením v listopadu 2008 má 162 stran textu včetně map, fotodokumentace a kopií vyjádření orgánů, institucí a občanů, dále obsahuje hlukovou studii o 32 stranách textu, rozptylovou studii o 23 stranách textu, biologický průzkum o 28 stranách textu, protokol o autorizovaném

hodnocení zdravotních rizik. Z hlediska porovnání obsahu posuzované dokumentace s přílohou č. 4 zákona č.100/2001 Sb., která specifikuje potřebné náležitosti dokumentace je na základě podrobného prostudování možno konstatovat, že formální skladba posuzované dokumentace odpovídá těmto požadavkům. Rovněž je možno konstatovat, že autoři dokumentace věcným a obsahově správným způsobem, popsali a vyhodnotili hlavní problémy související s výstavbou a provozem posuzovaného záměru a to jak z hlediska nároků na vstupy, tak i klasifikace a kvantifikace hlavních výstupů a to zejména :

- emise hluku do okolí liniovou dopravou
- vlivů na okolní přírodu a krajinu
- produkce odpadů, jejich skladování a využití (případně likvidace)
- emise škodlivých látek do venkovního ovzduší

Dokumentace je vzhledem k charakteru posuzované stavby zpracovaná velmi obsáhle a kromě nutné sumy kompilovaných ekologických a dalších údajů obsahuje i přiměřenou část analytickou.

- ↪ Přes zcela ojedinělé dílčí připomínky a poznámky, které jsou uvedeny v dalších částech je možné konstatovat, že dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 100 ze dne 20. března 2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a splňuje jeho základní požadavky. Dokumentace je zpracována velmi přehledně, je dodržen sled jednotlivých částí, kapitol a subkapitol podle citované přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Věcná náplň s výjimkou některých drobných nedostatků odpovídá požadavkům zákona. Rozsah dokumentace zhruba odpovídá jak náročnosti posuzované investice tak i charakteru stavby a charakteru posuzovaného životního prostředí v jejím okolí. Celkově je možno konstatovat, že přiměřená pozornost je v dokumentaci věnována popisům technologického a technického řešení, tak i obsahově vyhovující a s vysokou odborností zpracované vlastní hodnotící části, zejména údajům o vstupech, výstupech i popisu pravděpodobně ovlivněného životního prostředí.
- ↪ Celkové shrnutí a hodnocení kvality dokumentace vyznívá příznivě a dokumentaci je možno prohlásit za zpracovanou ve velmi dobré kvalitě s výskytem pouze drobnějších marginálních nedostatků.

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.

- ↪ Hodnocení věcného obsahu je zpracovatelem posudku dále provedeno ve sledu dle vzorové osnovy dokumentace stavby, tedy v souladu s přílohou 4 zákona č.100/2001 Sb. K části A a B I je možné souhrnně konstatovat, že technické a technologické řešení je možné z hlediska vlivů na životní prostředí při dodržení podmínek řádného provozování včetně zabezpečení všech základních vstupů a ošetření všech výstupů stavby pokládat za vyhovující.

ČÁST A: ÚDAJE O OZNAMOVATELI

— identifikační údaje

Bez připomínek.

ČÁST B: ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- kapacita a umístění, rozsah záměru v lokalitě
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr či odmítnutí
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- stručný popis řešení, úroveň navrženého tech. řešení
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- výčet dotčených územně samosprávných celků
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci
Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

II.1. Půda:

- zábor půdy
Obchvat je veden převážně po pozemcích zemědělského půdního fondu. Převažuje orná půda, v menší míře i trvalý travní porost. Na celé ploše trvale odnímané půdy a dočasných dlouhodobých záborů ZPF bude provedena skryvka kulturního horizontu. O skryvce a jejím využití bude vedena evidence. Pozemky spadající do kategorie „ostatní“ tvoří jen nevýznamnou část a jedná se především o plochy stávajících komunikací a plochy výroby na okraji města. Pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou stavbou dotčeny. Celkový trvalý zábor ZPF bude činit 105.887 m², dočasný nad 1 rok 17.676 m², dočasný do 1 roku 22.314 m². Na toto množství bude vypracován projekt pro souhlas s odnětím pro Krajský úřad Středočeského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství. Realizaci záměru bude doprovázet přebytek ornice cca 25.500 m³. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- chráněná území
*V zájmovém území se ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. nenachází žádné zvláště chráněné území či jeho ochranné pásmo. Obchvat leží mimo CHOPAV. V zájmovém území se nenachází žádné území zařazené do evropské soustavy Natura 2000.
V zájmovém území se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek. Trasa obchvatu kříží nivu a tok Bakovského potoka, stejně tak jako tok Vranského potoka. Křížení vodotečí je mimoúrovňové. Tyto segmenty je třeba ve smyslu § 3 považovat za významné krajinné prvky ze zákona. Celé zájmové území, stejně tak jako polovina zástavby města Velvary, se nachází v ochranném pásmu osy nadregionálního biokoridoru. Obchvat mimoúrovňově kříží mostním tělesem lokální biokoridor Bakovský potok. Záměr se nedostává do konfliktu s ochranou ložiskových území dle zákona č. 44/1988 Sb. Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- ochranná pásma:
V prostoru stavby se vyskytuje infrastruktura, zejména komunikace a inženýrské sítě, které mají svoje ochranná pásma.

silnice I. třídy
silnice II. třídy
silnice III. třídy
trať ČD
plynovod

50 m od osy vozovky
15 m od osy vozovky
15 m od osy vozovky
60 m od osy krajní koleje
4 m od vnějšího povrchu potrubí

kanalizační stoky	1,50 m od vnějšího povrchu
vodovodní řady	1,50 m od osy
produktovod	15 m
sdělovací kabely	1,50 m
nadzemní vedení VN 1 - 35 kV	7 m od krajního vodiče
podzemní vedení kabel. silnoproudá	1 m od krajního vodiče
podzemní vedení kabel. slaboproudá	1,5 m od krajního kabelu
manipulační pruh kolem vodoteče	6 m

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

II.2. Voda

— spotřeba vody

Tato část je zpracována poměrně stručně a ani kvantifikace spotřeby vody není v dokumentaci prováděna. S ohledem na charakter stavby a předpokládané nároky na spotřebu vody toto lze s ohledem na charakter stavby tolerovat – jednalo by se víceméně o spekulativní výpočty. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— způsob zajištění vody

Lze konstatovat, že výstavba ani provoz silnice nebudou mít zvláštní nároky na spotřebu pitné či užitkové vody. Budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti a nevznikne potřeba otevření a čerpání nových zdrojů vody. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

— druh, spotřeba, zdroj

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

— inženýrské sítě

V prostoru stavby je poměrně hustá síť technického vybavení. Jedná se o vodovody, kanalizaci, plynovody, nadzemní vedení VN, podzemní kabelová vedení elektro i slaboproudá. Přeložky a úpravy těchto sítí jsou ve stavbě zařazeny jako samostatné stavební objekty. Jejich realizace bude detailně rozpracována v dalších stupních zpracování projektové dokumentace. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— komunikace

Záměr je navrhován s úmyslem převést co největší část dopravy ze silnice II/240 mimo zástavbu. Ve stávající zástavbě významně poklesne dopravní zatížení a bude odvedena významná část tranzitní dopravy s významným podílem těžké nákladní dopravy. Z prognózy dopravy vyplynulo, že město Velvary je poměrně silným zdrojem resp. cílem těžké nákladní dopravy. Především doprava v Chrástské ulici je ovlivněna lokálními zdroji a proto je zde snížení nákladní dopravy po zprovoznění obchvatu poměrně malé. Z toho vyplývá, že oba příjezdové úseky od silnice I/16H budou i nadále, po zprovoznění obchvatu II/240, zatíženy těžkou nákladní dopravou (pokles pouze o 22 %). Naopak významné snížení intenzit dopravy nastane v samotném centru na náměstí krále Vladislava a napojujících ulicích (Školská, Tyršova a Za Roudnickou branou). Konkrétně se jedná o pokles o přibližně 77 % u osobních a 87 % u nákladních vozidel. Rozsah a charakter navrhovaných stavebních prací vyžaduje provedení přeložek a úprav stávajících komunikací III. třídy, u napojení na silnici I/16H na začátku a II/240 na konci stavby dojde k zásahu do stávajících silnic. Dopravní opatření při zásahu do silnic nebyla zatím specifikována, bude využito objížďek po stávajících silnicích, případně budou zřízeny dočasné krátké objížďky v místě napojení. Rekonstrukce úrovně křižovatky na silnici I/16H bude prováděna za provozu s regulací dopravy. Při výstavbě budou stávající komunikace využívány pro přístup na staveniště. Jako hlavní trasu pro přísun materiálu lze doporučit silnici I/16H. Doprava při zemních pracích a výstavbě vozovky by měla probíhat v trase nové silnice. Před zahájením prací bude provedena pasportizace přístupových cest pro případ jejich poškození stavbou. Po dokončení prací budou poškozené komunikace opraveny. Vzhledem k poměrně malému rozsahu prací a kvalitě hlavní přístupové komunikace se poškození souvisejících komunikací nepředpokládá. Dopravně-inženýrská opatření budou upřesňována v dalších

projektových stupních dle zvoleného postupu prací vybraným zhotovitelem stavby. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— dopravně-inženýrské údaje

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— železniční síť v zájmovém území

Záměr se nedostává do střetu s železniční dopravou. V trase silnice II/240 se předpokládá mimoúrovňové křížení železniční tratě východně od obce Zeměchy. Záměr je bez vlivu na plynulost železniční dopravy. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

III.1. O vzduší

a) bodové zdroje znečištění ovzduší

Mohou se vyskytnout pouze ve fázi výstavby vlivem nabloučení stavební techniky a jejich význam je zanedbatelný. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

b) plošné zdroje znečištění ovzduší

Potenciálním plošným zdrojem mohou být nezpevněné stavební plochy, z kterých se může šířit polévatý prach. Tento zdroj připadá v úvahu pouze ve fázi výstavby a jeho vliv je velmi omezený. Potenciální plošné zdroje (parkoviště techniky, mezísklad deponií, atd.) bude třeba umístit co nejdále od objektů obytné zástavby. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

c) liniové zdroje znečištění ovzduší

Bilance liniových zdrojů znečištění ovzduší vlivem výstavby a vlastního provozu na rozšířeném obchvatu je zpracována obsáhle a přehledně. Emise byly vypočítány pro jednotlivé dílčí úseky a modelem byla následně zjišťována jejich disperze do okolí. Zohledněn byl sklon vozovky, rychlost jízdy a předpokládané složení vozového parku. K výpočtu emisní bilance byly použity emisní faktory publikované na serveru MŽP. Pro fázi výstavby byla provedena bilance potřeby převozu rozhodujících množství zemin a stavebních materiálů spojených s realizací záměru, byl proveden hrubý odhad množství plynných škodlivin emitovaných nákladními automobily. Odhad se opírá o emisní faktory pro těžké nákladní automobily (hodnoty dle serveru MŽP) při rychlosti 20 km/hod a vzhledem k částečnému pohybu v náročném terénu mimo vozovku byly hodnoty navýšeny o 30%. Údaje shrnuty v přehledných tabulkách tabulka. Během delších suchých období se za provozu komunikace dále může projevit vliv zvýšené prašnosti, který by měl být řešen odpovídajícími provozními opatřeními ze strany správce komunikace, především kropením. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

III.2. Odpadní vody

Během výstavby a provozu na obchvatu nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Jediné splaškové vody vzniknou v omezeném množství v průběhu výstavby ze sociálních zařízení. Jejich odstraňování se musí dít v souladu s n. ařízením vlády ČR č. 61/2003 Sb. Dešťová voda, odtékající z povrchu komunikace, je dle ČSN 75 6101 klasifikována na základě původu a typu znečištění jako znečištěná dešťová voda odtékající ze znečištěných povrchů komunikací. Bilance, původ a hodnocení zdrojů znečištění dešťových vod bylo zpracováno obsáhle a přehledně. Průměrný roční srážkový úbrn činí 499 mm, průměrný srážkový úbrn za zimní období (listopad – březen) činí 127 mm. Recipientem dešťových vod z obchvatu bude potok Bakovský, v mnohem menší míře pak také potok Vranský. V místech očekávaného zaústění dešťové vody z povrchu vozovky není vyhlášeno žádné ochranné pásmo (dříve PHO) vodního zdroje. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

III.3. Odpady

Stavba a provoz na obchvatu budou doprovázeny vznikem odpadů typických pro komunikace této třídy.

Zatímco během výstavby vznikne velké množství odpadu za krátkou časovou jednotku, bude samotný provoz zatěžovat životní prostředí po malých dávkách, zato však neustále. Během provozu komunikace samozřejmě vznikne nebezpečí havarijních stavů (úniky ropných látek či jiných kontaminantů vlivem nehody, kontaminace zeminy, vodních toků) vyžadující sanační zásah s následným vznikem kontaminovaného odpadu. Tyto stavy je těžké předpovídat, provozovatel komunikace na ně však musí být připraven. Dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů se za původce odpadů u liniové stavby rozumí dodavatel stavby pro období výstavby a organizace pověřená správou a údržbou komunikací pro období provozu. Původce odpadů se musí výše zmíněným zákonem řídit a při vzniku, nakládání, třídění a zneškodňování odpadů postupovat dle zařazení v katalogu odpadů (vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb.), vést jejich evidenci a zabezpečit je před odcizením a nežádoucím znehodnocením. Před zaprvováním obchvatu musí provozovatel administrativně i organizačně zajistit rozšíření svého systému nakládání s odpady o objem odpadů, které budou vznikat při provozu na nové komunikaci. V maximální možné míře je třeba odpady recyklovat či je nabídnout k využití jinému subjektu. Při výstavbě je možné využít jako stavební materiál technicky vhodné frakce recyklátu z betonů nebo z tříděných stavebních sutí. Účelem všech těchto opatření je minimalizace vzniku odpadů a jejich nevratného zneškodňování, které s sebou vždy nese rizika a zátěže pro životní prostředí. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně. (Pro forma lze opravit, že katalogová čísla odpadů neobsahují jako poslední dvojčíslí 00 („chybně“ uvedeno u odpadů kat. č. 130100, 170200 a 170500).

III.4. Hluk, vibrace, záření.

— hluk a vibrace

Zdroje hluku vznikajícího v souvislosti se záměrem lze rozdělit na dočasné, působící v průběhu výstavby a trvalé, které budou v provozu po zahájení výroby. Hluk šířící se ze staveniště je závislý na množství, umístění, druhu a technickém stavu používaných strojů a zařízení, počtu jejich současných nasažení, charakteru prací a ve značné míře i na tom, zda se vedení stavby snaží hluk co nejvíce omezit. Navíc se hladina hluku mění v průběhu jednotlivých fází výstavby. Výše negativního ovlivnění okolí stavby hlukem bude záviset i na profesionalitě dodavatele stavby a úrovni jeho systému řízení, na zodpovědném výběru subdodavatelů a na kvalitě použitého strojového parku. V úsecích, kde obytná zástavba nejvíce přiléhá k trase obchvatu bude třeba omezit nejhlučnější práce mimo noční dobu a mimo volné dny.

V případě realizace stavby nové komunikace bude hlukovou situaci v území ovlivňovat automobilový provoz na síti stávajících pozemních komunikací a automobilový provoz na nové komunikaci. Nová silnice II/240 je plánována podél severního okraje města a na většině trasy se nepřibližuje k chráněným prostorům staveb. Výjimku tvoří počáteční úsek navržené trasy, který se v km 0,0 – 0,4 přibližuje k obytné zástavbě v části města Nové Uhy. Vůči navržené trase je nejbližší situována „bytovka“ č.p. 103 a 104, která je vzdálena cca. 90 m od osy nové komunikace. Nová komunikace však nebude pro tento objekt ve výhledovém období tj. roce 2020 dominantním zdrojem hluku z dopravy, tím již nyní je a do budoucna zůstane provoz na silnici I/16H. Stavební řešení trasy obchvatu bude vyžadovat změnu geometrických parametrů stávající protihlukové stěny vybudované v tomto prostoru u silnice I/16H. Tato protihluková stěna bude v místě napojení obchvatu přerušena a musí být proto doplněna o novou část, která plynule naváže na nový obchvat tak, aby byly splněny hygienické limity hluku pro chráněné prostory staveb /60/ 50 dB (A)/. Většina zástavby v lokalitě Nové Uhy leží na svahu odvráceném směrem od navržené trasy obchvatu směrem k níže položené stávající trase silnice II/240. Realizace záměru zde hlukovou situaci významně nezmění. V souvislosti se záměrem dojde k významnému snížení intenzity těžké nákladní dopravy na významné části veřejných komunikací ve vnitřní zástavbě města Velvary a tím i ke snížení hlukové zátěže v okolí těchto komunikací. K významnému snížení hlukové zátěže dojde zejména v chráněných prostorech staveb situovaných po obou stranách stávající silnice II/240 tzn. na náměstí krále Vladislava, v ulici Za Roudnickou branou a ve východním úseku ulice Chrástské ohraničeném křižovatkou se silnicí II/616. Ke zlepšení hlukové situace dojde také v chráněných prostorech staveb v Tyršově ulici tzn. v úseku mezi křižovatkou silnice II/240 se silnicí II/616 jižně směrem

ke silnici I/16. U ostatních obytných staveb v ulici Chržínské tzn. v navazujícím úseku silnice II/616 směrem na Nové Uhy se hluková situace výrazně nezmění. Důvodem je významný podíl těžké nákladní dopravy, která má cíl přímo ve Velvarech. Detailně se vlivem dopravy na hlukovou situaci v lokalitě zabývá akustická studie Za nejcitlivější prostor z hlediska hluku je třeba považovat zástavbu lokality Nové Uhy resp. bytové domy č. 103 a 104. Na základě doporučení vyplývajících z akustické studie je v této lokalitě navržena protihluková stěna v délce cca 340 m a výšce 2,5 až 3,5 m. Zvláštní protihluková opatření v jiných úsecích nejsou nutná. Závěrem lze konstatovat, že vlivem provozu na obchvatu města Velvary dojde ke zhoršení hlukové situace několika objektů na severním okraji lokality Nové Uhy. Z hlediska možných vlivů na obyvatele nepřesáhne situace pásmo mírného obtěžování hlukem ve dne. Zároveň ale dojde ke výraznému snížení intenzity dopravy a tím i hlukové zátěže obyvatel kolem komunikací v uzavřené části města. Je možno konstatovat, že ovlivnění obyvatel několika objektů v lokalitě Nové Uhy představuje menší míru zvýšení zátěže pro menší počet osob ve srovnání se snížením hlukové zátěže kolem průjezdu městem, která se týká většího počtu osob a navíc v pásmu významnějších vlivů. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— záření radioaktivní a elektromagnetické

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIROMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

V perimetru výstavby se nenalézají zvláštní zájmy ochrany přírody (ZCHÚ, Natura, stabilní výskyty ZCHD). Nejbližší ZCHÚ PP Pod Šibeníci (slaništní louka) leží mimo vliv záměru, SZ od průmyslového areálu na severním okraji Velvar.

— Územní systém ekologické stability

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Území přírodních parků a významné krajinné prvky

Niva Bakovského potoka je VKP ze zákona, realizace záměrů je možná se souhlasem orgánu ochrany přírody. Niva Bakovského potoka ve Velvarech a pod Velvary představuje území se zřetelným potenciálem přírodní obnovy (relativní snadnost dosažení plošného zamokření a vzniku přírodě blízkých vodních prvků). V současnosti je ale silně degradované. Hlavním faktorem degradace je drastická technická úprava Bakovského potoka a proměna sítě drobných přítoků do podoby odvodňovacích zařízení. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Krajinný ráz

Je možno konstatovat, že posuzovaným záměrem je silnice druhé třídy, která svojí kapacitou resp. rozsahem představuje jen malý zásah do území, nijak nerybočující ze stávajících měřítek resp. již existujících liniových staveb. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Zvláště chráněná území,

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Chráněná ložisková území

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Chráněná území přirozené akumulace vod

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

— Natura 2000

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

- Území historického, kulturního nebo archeologického významu *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- Území hustě zalidněná *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- Území extrémně zatěžovaná *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- Ostatní *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*

C.2. CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

- ovzduší a klima *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- podzemní a povrchové vody
Bakovský potok mezi Velvary a Chržínem je veden v přímkové trase jenom s nejnútnejšími zlomky, s příčným průřezem ve tvaru hlubokého lichoběžníka, s technickým opevněním v patách svahů. Na rozdíl od úseku potoka nad Velvary, který je rovněž technicky upravený, ale jeho stav zlepšuje alespoň bohatá doprovodná dřevinná vegetace, v úseku mezi Velvary a Chržínem je potok prakticky bez dřevinné vegetace. Niva Bakovského potoka ve Velvarech a pod Velvary představuje území se zřetelným potenciálem přírodní obnovy (relativní snadnost dosažení plošného zamokření a vzniku přírodě blízkých vodních prvků). V současnosti je ale silně degradované. Hlavním faktorem degradace je drastická technická úprava Bakovského potoka a proměna sítě drobných přítoků do podoby odvodňovacích zařízení. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.
- zemědělská půda *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- lesy *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- horninové prostředí *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- flora a fauna *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- obyvatelstvo *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- krajina *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- průmyslové a zemědělské aktivity *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- hmotný majetek *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- ochranná pásma *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*
- kulturní památky *Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.*

C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

S ohledem na typ investičního záměru, jeho kapacitu resp. rozsah a stav jednotlivých složek životního prostředí v zájmovém území lze za potenciálně ovlivněné výstavbou či provozem na obchvatu považovat dále uvedené složky: kvalita ovzduší, „hluková“ situace, zdraví obyvatel (bezpečnostní situace spojená s dopravou), půda, mimolesní zeleň, voda, biota, krajinný ráz. Celá část C je zpracována velmi kvalitně a obsáhle, - bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně

ČÁST D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Vybudování obchvatu bude přínosem pro bezpečnost obyvatel na trase stávajícího průtahu městem Velvary. Záměr je bez negativních vlivů na zdraví obyvatel. Pracovníci ani obyvatelé okolních lokalit nebudou vystaveni působení látek škodících lidskému zdraví. Důsledkem záměru nebude vznik ani vyslovené kladných ani vyslovené záporných vlivů na ekonomicko-sociální aspekty. Faktory pohody jsou za stávající situace narušeny prakticky všude uvnitř zástavby města Velvary podél stávajícího průtahu. Po dobudování dojde v celé jeho délce ve srovnání s nulovou variantou ke zlepšení situace. Za negativní změnu budou obchvat považovat pouze obyvatelé bytového dvojdomu čp. 103 a 104 v lokalitě Nové Uhy. Skutečný počet obyvatel negativně ovlivněných výstavbou ale tvoří pouze zlomek počtu obyvatel ovlivněných pozitivně. Směrem k obytné zástavbě bude protihlukovou clonu kryta výsadbou dřevin. Prostor podél Bakovského potoka je především obcany obcí Chržín, Budibostice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Stávající kvalita ovzduší v zájmovém území je dobrá a prostor je dostatečně ventilován. V zájmovém území či v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj, který by mohl významně interferovat s dopravou na obchvatu. Vlivem realizace záměru dojde k určitému poklesu koncentrací všech modelovaných látek uvnitř městské zástavby, jelikož však obecně automobilová doprava ani v současné době nepředstavuje významnou zátěž pro kvalitu ovzduší zájmového území, nejsou rozdíly výrazné. Přemístění části dopravy na obchvat nebude mít za následek nadlimitní zátěž pro žádnou jinou lokalitu. Všechny modelem zjištěné imisní koncentrace leží s dostatečnou rezervou pod legislativními limity, jsou-li stanoveny. Tam kde stanoveny nejsou, je možno konstatovat, že jsou nízké. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.3. Vlivy na hlukovou situaci event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Stavba obchvatu bude mít významný pozitivní vliv na hlukovou situaci v uzavřené zástavbě města Velvary zejména v ulici Za Roudnickou branou, na Náměstí Krále Vladislava a v části ulice Chržínské (silnice II/240). Snížení hladiny hluku v ulici Tyršově bude méně významné. Stavba obchvatu nezpůsobí prokazatelné zlepšení hlukové situace ve východní části ulice Chržínské (silnice II/616). Doplnění protihlukové stěny u silnice I/16H o protihlukovou stěnu o délce 240 m, instalovanou u nového obchvatu na straně přivrácené k lokalitě Nové Uhy, je nezbytnou podmínkou stavby. Vliv záměru významně nezhorší hlukovou situaci v chráněných prostorech staveb na severním okraji města Velvary, v Budibosticích a v Dolní Kamenici. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Na obchvatu této kapacity není nutné budovat retenční nádrže k zachycení přívalové vody. V kvartérních sedimentech byl vrty zastřižen zvodnělý kolektor ve fluvialních sedimentech v údolí vodních

toků (Bakovský potok a vodní kanály). Hladina v tomto kolektoru je volná a závislá na srážkách, příp. na hladině v povrchových tocích. Sezónní kolísání hladiny podzemní vody v tomto kolektoru může dosahovat řádově až metrů. Ve zbytku trasy nebyla souvislá hladina podzemní vody v kvartérech sedimentech zastižena. Niveleta projektované komunikace je dle výsledků hydrogeologického průzkumu vedena nad úrovní hladiny podzemní vody. V prostoru nivy Bakovského potoka, kde se hladina spodní vody nachází mělce pod terénem (0,5 – 1,5 m), vede most. V okolí se navíc nikde nenacházejí žádné využívané zdroje podzemní vody, které by bylo možno stavbou narušit. Pravděpodobnost proniknutí škodlivých látek do Bakovského potoka je s ohledem na způsob odvodnění komunikace velmi malá. Znečištění Vranského potoka je zcela vyloučené. Před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena konstrukční opatření pro možnost osazení mobilního brazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.5. Vlivy na půdu

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.7. Vlivy na flóru a faunu

Vlivem realizace záměru nedojde k významnému zásahu do žádné botanicky či zoologicky hodnotné lokality. Záměr je v naprosté většině trasován po orné půdě s nízkou ekologickou stabilitou. Realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění žádné populace zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu. Ke kácení dřevin dochází pouze v omezené míře (cca 225 stromů a cca 1.900 m² keřů a náletů mladých dřevin), obchvat je trasován v rozhodující míře po orné půdě. S ohledem na délku obchvatu se jedná o zanedbatelné množství. Ztráta dřevin bude kompenzována náhradními výsadbami dle rozsahu a kvality dle dohody s městským úřadem v Velvarech. Tato kapitola je podobně jako celá dokumentace zpracována obsáhle, přitom věcně a kvalitně. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.8. Vlivy na krajinu

Stejně i tato kapitola je zpracována obsáhle, přitom věcně a kvalitně. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.9. Vlivy na krajinný ráz

Vlivem realizace záměru nebude negativně ovlivněna žádná přírodní, kulturní ani historická dominanta vizuálně dotčeného území. Nedojde ke snížení estetické ani přírodní hodnoty krajinného rázu. Veškeré významné krajinné prvky zůstanou zachovány, nedojde k ovlivnění žádné zvláště chráněného území, harmonického měřítka či vztahů v krajině. Nedojde k narušení přírodních měřítek či proporcí. Souhrnně lze konstatovat, že záměr nebude ve smyslu § 12 zákona č. 114/92 Sb. pro zájmové území představovat významně negativní vliv. V nejtěsnějším vizuálním kontaktu se záměrem bude pouze okrajová zástavba v lokalitě Nové Uhy, kde je projektována protibluková clona. Je navrženo, aby směrem od zástavby byla tato clona kryta výsadbou dřevin. Tímto způsobem dojde k odclonění a eliminaci vlivu. Tomuto prostoru je třeba při realizaci rekultivačních opatření a výsadeb věnovat zvýšenou pozornost, stejně tak jako prostoru podél Bakovského potoka, který často slouží jako cíl vycházek lidí z okolních obcí. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.11. Vlivy záření

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.12. Vlivy na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce

Souhrnně lze předkládaný záměr z hlediska vlivu na dopravu či jiné antropogenní systémy hodnotit jako přínosný pro město Velvary, ale zároveň díky svému trasování v dostatečné vzdálenosti od okolních obcí nedojde ani ke zhoršení v těchto lokalitách na úkor města. Přítomnost obchvatu nevyvolá neúměrný nárůst dopravní zátěže v těchto obcích, resp. obce nebudou odříznuty od své spádové oblasti (od města Vel-

vary). Vlivy záměru během výstavby na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce lze hodnotit jako odpovídající danému typu stavby. Po dokončení výstavby a uvedení do provozu se bude ve srovnání s existujícím stavem jednat o zlepšení. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.13. Vlivy navazujících a souvisejících staveb

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

1.14. Ostatní vlivy

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

D.II. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRAŇIČNÍCH VLIVŮ.

Vyhodnoceno kvalitně, přesvědčivě a objektivně, se závěry lze souhlasit. Jinak bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

D.III. CHARAKTERISTIKA ENVIROMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH.

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, PŘÍPADNĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

V posuzované dokumentaci jsou rozsáhle definována základní opatření k prevenci vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí. Tato opatření jsou rozdělena do dále v posudku uvedených částí. Navržené upravené a komentované podmínky doporučuji brát jako podmínky pro další realizaci posuzované investice. Uvedená opatření jsou poměrně pečlivě zpracována a jejich definování jako základních opatření k prevenci, vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí je možno pokládat za odpovídající, a proto je doporučuji převzít do stanoviska příslušného orgánu bez zásadních doplnění z hlediska obsahu dokumentace.

Organizační opatření

- ✚ Zajistit seznámení pracovníků s bezpečnostními předpisy včetně protipožárních.
- ✚ Přeložky či zásahy do sítí předem projednat s jejich vlastníky či správci.
- ✚ V případě vzniku vyvolaných investic či doprovodných staveb zanést i tyto změny do příslušných ÚP dokumentací.
- ✚ Vypracovat plán odpadového hospodářství pro fázi výstavby i pro fázi provozu na nové komunikaci. Tyto plány sjednotit s již existujícími plány systému okolních komunikací (existují-li nějaké).
- ✚ Zpracování havarijního plánu pro provoz na nové silnici do systému havarijních plánů v oblasti.
- ✚ Zpracovat plán příjezdových tras na staveniště tak, aby nedocházelo k nadlimitnímu obtěžování obyvatel emisemi hluku a zvýšenou prašností. V suchých obdobích zajistit kropení vozovek.
- ✚ Dbát na důsledné dodržování přístupu na veškeré pozemky, které by mohly být odříznuty během výstavby.
- ✚ Do výběrovém řízení na zhotovitele stavby včlenit kritérium hodnotící vybavení dodavatele technikou šetrnou vůči životnímu prostředí (méně hlučné stroje, stáří vozového parku), jeho systém řízení jakosti (ISO 9000:2001) a odpovídající reference.
- ✚ Zpracovat a s příslušnými orgány odsouhlasit havarijní plán pro průběh výstavby tak aby v případě vzniku havárie významně ohrožující životní prostředí, bylo organizačně zajištěno okamžité informování příslušných orgánů státní správy a samosprávy.
- ✚ V případě, že součástí odvodňovacího systému budou nová vodní díla ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (v platném znění), bude pro tato díla vydáno povolení příslušným vodoprávním úřadem před stavebním řízením.
- ✚ Před zahájením stavby podá investor stavby žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný úřad.

- ✚ Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat plán ochrany vzrostlých stromů v okolí staveniště a pohybu stavební techniky před poškozením podle ČSN DIN 18 920.
- ✚ Ke kolaudačnímu řízení doložit doklady o nakládání s odpady v průběhu výstavby a předložit smlouvy o předávání odpadů k využití nebo odstranění oprávněnou osobou pro trvalé užívání stavby.
- ✚ Ke stavebnímu řízení zpracovat a příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Plán bude závazným podkladem pro dodavatele stavby při její realizaci.
- ✚ Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat návrh preventivních opatření proti úniku ropných látek na staveništi. Současně navrhnout rozsah a četnost kontrolních opatření (kontrola stavebních mechanismů a plochy staveniště).
- ✚ Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušnými správními úřady projednat program monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí v průběhu výstavby a po uvedení stavby do provozu.
- ✚ Ke kolaudačnímu řízení aktualizovat plán havarijních opatření v řešeném úseku obchvatu pro případ havárie vozidla přepravujícího nebezpečné látky a únik těchto látek mimo vozidlo.
- ✚ K zásahu do významných krajinných prvků, kterými jsou tok a niva Bakovského potoka, je dle zákona č. 114/1992 Sb., potřeba povolení vydané příslušnými orgány ochrany přírody, které určí konkrétní podmínky zásahu v souladu s co nejmenším poškozením životního prostředí.
- ✚ Pro záměr bude získáno souhlasné stanovisko příslušného orgánu k záboru zemědělského půdního fondu.

Technická opatření k ochraně vod

- ✚ Základem snížení negativních vlivů na povrchové a podzemní vody je efektivní fungování kanalizačního systému komunikace. Tento systém bude vybudovaný dle hodnocené technické dokumentace, tj. před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena konstrukční opatření pro možnost osazení mobilního hrazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek.
- ✚ Zimní údržbu povrchu vozovky provádět v maximální možné míře zkrápěním roztokem soli řízeně, a to v závislosti na konkrétních povětrnostních podmínkách.
- ✚ V případě, že během výstavby dojde při zemních pracích k průniku do horizontu podzemních vod, bezodkladně zajistit jejich drenáž. Při vzniku této situace, považovat tuto oblast za citlivou na znečištění.
- ✚ Objekty a plochy v areálu stavebních dvorů zajistit tak, aby nemohlo dojít k úniku ropných látek, splaškových vod nebo znečištěných dešťových vod do povrchových nebo podzemních vod a do půdy. Na staveništi provádět opravy stavební techniky, při kterých hrozí úniky PHM. Přečerpávání a skladování PHM na staveništi omezit na minimum.
- ✚ K zamezení odplavování splachů z prostoru staveniště při přívalových deštích do recipientů, nebo okolního prostředí je nutno vybudovat ochranné zemní jímky, nebo hrázky. Tyto objekty musí být provedeny a v průběhu stavby udržovány tak, aby tomuto nežádoucímu vlivu zamezily, nebo ho alespoň omezily na minimum.
- ✚ Před zahájením prací bude v oblasti výstavby silnice proveden monitoring všech zdrojů pitné vody. V případě zásahu do vodního zdroje bude realizována okamžitá náhrada (nová studna, napojení na vodovod).
- ✚ Odpadní vody vznikající v prostoru staveniště včetně oplachových vod z mytí mechanizace musí být likvidovány v souladu s NV č. 61/2003 Sb.

Technická opatření k ochraně půdy

- ✚ Vzhledem k proměnlivé mocnosti se musí při skrývání humusových horizontů postupovat velmi opatrně, aby nedošlo ke smísení kulturních vrstev s podložním substrátem.
- ✚ Během dostavby zamezit únikům ropných látek do půdy.
- ✚ Rekultivace a výsadbu zeleně podle schváleného plánu výsadeb a vegetačních úprav včetně zatravnění provést co nejdříve po ukončení terénních úprav, aby byla omezena možnost eroze na svazích a omezen vývoj nežádoucích druhů rostlin.
- ✚ Plochy, které byly dočasně vyjmuty ze ZPF pro účely staveniště a plochy skládek budou rekultivovány a navráceny původnímu účelu.
- ✚ Po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků) a dle potřeb pro design ploch (plochu svahů lze proložit kameny a tvarovat tak, aby se zlepšil odtok srážkových vod a zvýšila schopnost zadržet vodu v půdě v suchých měsících).

Technická opatření k ochraně ovzduší

- ✚ Během výstavby omezit manipulaci a skladování prašných materiálů v zájmovém území na minimum.
- ✚ Stavební mechanismy na výjezdu ze stavby důkladně zbavovat nečistot, jako prevence znečišťování okolních vozovek a víření prachu v obcích.

Technická opatření při nakládání s odpady

- ✚ Nakládání s odpady ve fázi výstavby a provozu, jejich evidence a další povinnosti se budou řídit zákonem 185/2001 Sb., v platném znění a navazujícími prováděcími předpisy.
- ✚ Provádět důsledné třídění odpadů a prodej či předávání k dalšímu využití
- ✚ Dočasné skladování odpadů kategorie N musí být realizováno v jasné vyznačených a oddělených prostorech s nepropustnou podlahou a musí být zajištěna jejich jednoznačná identifikace
- ✚ Zajistit zneškodňování nebezpečných odpadů v zařízení určeném k jejich likvidaci, recyklaci či opětovném využití.
- ✚ Vyskytnou-li se recyklovatelné odpady, smluvně zajistit jejich svoz.
- ✚ V maximální možné míře využít výkopové zeminy, vzniklé vlivem stavby v náspech.
- ✚ V rámci místních možností v co největší míře využít náhrady neobnovitelných surovin (písek, kameňivo) vhodnými frakcemi recyklátu z betonů a stavebních sutí.
- ✚ Minimalizaci vzniku odpadů zajišťovat již ve fázi dodávek a vyvíjet tlak na dodavatele směrem k minimalizaci odpadního materiálu v dodávkách případně k využívání recyklovatelných materiálů.
- ✚ Demoliční materiál obsahující živice bude recyklován.
- ✚ V dokumentaci, která bude podkladem pro vydání stavebního povolení, bude konkretizováno množství jednotlivých kategorií odpadů vznikajících při výstavbě. Zároveň zde bude jmenovitě uveden původce odpadů vzniklých při výstavbě záměru a původce odpadů, které budou vznikat při provozu.

Technická opatření k ochraně bioty

- ✚ Pokud budou některé dřeviny ohroženy stavebními pracemi, budou ochráněny v souladu s ČSN DIN 18 920 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech): „Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (např. pohmoždění kůry kmene, větví a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejméně 1,8 m vysokým, s bočním odstupem 1,5 m od okraje plochy. Plot má ochránit celou kořenovou zónu (plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny).“
- ✚ Kácení dřevin bude omezeno pouze na plochy přímo dotčené stavbou.
- ✚ Dřeviny budou na základě povolení příslušného úřadu ke kácení dřevin (č.j. MUHO 5390/2006/J) mýceny mimo vegetační období.
- ✚ Odpovídajícím způsobem pečovat o vegetační úpravy realizované jako součást stavby po dobu min. 5 let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou náhradu.
- ✚ Přibližně a v km 0,4, kde se nachází malá vodní nádrž, bude realizován propustek, který umožní bezkonfliktní prostupnost pro obojživelníky. Způsob jeho technického provedení bude konzultován s místně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.
- ✚ V prostoru nivy Bakovského potoka je třeba minimalizovat zábory na nejnižší možnou míru a rozsáhlejší dočasné zábory situovat jinde. Po ukončení prací v tomto prostoru (samozřejmě nejen zde) proběhne důsledná rekultivace a osázení dřevinami.
- ✚ V souladu s technickou dokumentací bude prostor Bakovského potoka překlenut takovým způsobem, aby zůstala zachována propustnost tohoto území pro migrace především středních a drobných živočichů.
- ✚ Pro výsadby budou použity pouze autochtonní dřeviny
- ✚ V případě škodlivého zásahu do biotopu resp. lokality zvláště chráněných organismů, je nutno postupovat dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění a požádat o výjimku.
- ✚ Rozsah a kvalita náhradních výsadeb musí být předem konzultována s místně příslušným orgánem ochrany přírody.

Technická opatření k ochraně před hlukem

- ✚ Na základě výsledků vyplývajících z akustické studie je nutné doplnit stávající protihlukovou stěnu u silnice I/18H o výšce 2 m o plynule navazující úsek protihlukové stěny o délce 240 m instalované u nového obchvatu na straně přivrácené k lokalitě Nové Uhy . Délka této stěny bude 240 m a výška 3 – 3,5m.
- ✚ Doba po níž bude při napojování nového obchvatu přerušena stávající protihluková stěna u silnice I/18H musí být zkrácena na nezbytně nutnou dobu.
- ✚ Ke stavebnímu řízení aktualizovat na základě podrobného technického řešení stavby výpočty hluku z dopravy.
- ✚ Zdroje hluku umístit mimo obytnou zástavbu, omezovat jejich pohyb a účinně omezovat šíření hluku mimo prostor staveniště. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby spojené s významnými zdroji hluku omezit na pracovní dny od 700 do 2100 hod.
- ✚ Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů.
- ✚ Po uvedení komunikace do provozu bude orientačním měřením ověřena účinnost protihlukových opatření a ověřeno dodržení stanovených limitů hluku pro chráněný vnější a vnitřní prostor staveb. V

případě zjištění nedodržení hlukových limitů je nutno navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření, aby byly stanovené limity dodrženy.

Faktory pohody

- ✚ Směrem k obytné zástavbě kryt protihlukovou clonou výsadbou dřevin.
- ✚ Prostor podél Bakovského potoka je především občany obcí Chržín, Budíhostice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky.

Ostatní

- ✚ V případě poškození veřejného nebo soukromého majetku (stavba, pozemek, a pod.) je nutné po dohodě s majitelem uvést poškozený majetek do původního stavu, nebo uhradit náklady s tím spojené.
- ✚ Před uvedením stavby do trvalého užívání bude proveden zkušební provoz, který bude sloužit k ověření parametrů stavby, včetně vlivů na životní prostředí, a bude předcházet kolaudačnímu řízení. Délku zkušebního provozu stanoví příslušný stavební úřad.
- ✚ Ke kolaudačnímu řízení budou v plném rozsahu dokončeny veškeré stavební činnosti zahrnující opatření k ochraně životního prostředí, osob či majetku.
- ✚ Omezení dopadu hlučnosti je možné vhodnou volbou přepravních tras, vhodným časovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. Rozvoz zeminy je nutno řešit pokud možno po trase, aby nedocházelo ke zbytečnému používání silnic a obtěžování obyvatel v obcích. Pro dovoz stavebního materiálu jsou stanoveny přepravní cesty. Komunikace porušené v důsledku nadměrného opotřebování budou opraveny nejméně na kvalitu před zahájením výstavby.
- ✚ Dle § 22 odst. 2 zákona 20/1987 Sb. vyplývá povinnost investora před zahájením zemních prací záměr předem ohlásit a projednat s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a případně umožnit záchranný archeologický průzkum lokality.
- ✚ Zařízení staveniště bude vybaveno nezbytnými prostředky pro likvidaci havarijních úniků (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, ...).

U posuzované stavby, především pokud se týká fáze výstavby, je možné poměrně jednoznačně konstatovat, že technické a technologické řešení při dodržení podmínky řádného provozování odpovídá současným progresivním zvyklostem řešení obdobných záměrů. Každý nově postavený objekt může do určité míry jak při výstavbě, tak i po výstavbě působit negativně na okolí. Intenzita negativního působení je přímo závislá nejen na druhu stavby a technickém řešení objektů, ale především na zvolených výrobních technologiích a na příslušné úrovni odpovídající technologické kázně. Uvedená opatření jsou poměrně pečlivě zpracována a jejich definování jako základních opatření k prevenci, vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí je možno pokládat za odpovídající a proto je doporučuji převzít do stanoviska příslušného orgánu bez zásadních doplnění z hlediska obsahu dokumentace.

Komentář k stávajícímu „návrhu“ úprav prostoru křížení Bakovského potoka s navrhovaným silničním obchvatem.

Niva Bakovského potoka ve Velvarech a pod Velvary představuje území se zřetelným potenciálem přírodní obnovy (relativní snadnost dosažení plošného zamokření a vzniku přírodě blízkých vodních prvků). V současnosti je ale silně degradované. Hlavním faktorem degradace je drastická technická úprava Bakovského potoka, jeho nadměrné zahloubení a proměna sítě drobných přítoků do podoby odvodňovacích zařízení.

Bakovský potok mezi Velvary a Chržínem je veden v přímkové trase jenom s nejnútnejšími zlomy, s příčným průřezem ve tvaru hlubokého lichoběžníka, s technickým opevněním v patách svahů. Na rozdíl od úseku potoka nad Velvary, který je rovněž technicky upravený, ale jeho stav zlepšuje alespoň bohatá doprovodná dřevinná vegetace, v úseku mezi Velvary a Chržínem je potok prakticky bez dřevinné vegetace.

Současný stav potoka a jeho drobných přítoků, proměněných do podoby odvodňovacích příkopů nebo zatrubněných, přináší zejména tato negativa:

1. ochuzení krajinného prostoru o biotopy přírodních nebo přírodě blízkých vodních toků;
2. nadměrné odvodnění přiléhajících ploch nivy a z něho vyplývající ztráta cenných mokřadních stanovišť a zhoršení podmínek zadržování vody zejm. v podmínkách sucha;

3. soustředění zvětšených odtoků, a tedy omezené využití plochy nezastavěné nivy pro žádoucí tlumivé rozlivy případných povodňových průtoků (i když využitelnost nivy pod Velvary k povodňovým rozlivům musí být posuzována se zřetelem k riziku zpětných povodňových vzduť do zástavby města).

Náprava tohoto stavu, tedy revitalizace Bakovského potoka v daném území je předmětem návrhu **DV 90 Revitalizace Bakovského potoka Velvary**. Toto opatření, týkající se Bakovského potoka v říčních kilometrech 7,7 až 12,0, je na návrh Agentury ochrany přírody a krajiny ČR registrováno mezi opatřeními Plánu oblasti povodí dolní Vltavy.

Je možno konstatovat, že záměr výstavby silničního okruhu je z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny možný a nekoliduje s jejími specifickými zájmy. Nicméně tento záměr představuje trvalý zábor a trvalé odpřírodnění jistého území v krajině, kterou zejména v prostoru nivy Bakovského potoka lze pokládat za částečně přírodě blízkou, s nezanedbatelným potenciálem přírodní obnovy. Rovněž následná existence silniční komunikace bude představovat v daném prostoru jistou ekologickou zátěž. Vzhledem k tomu **je možno jako námět navrhnout, aby výstavba komunikace byla provázána ekologickými kompenzačními opatřeními.** Na taková kompenzační opatření mohou být vhodně navázána i další opatření, zlepšující stav území.

Realizace takových opatření bude výrazně závislá na pozemkových možnostech. Nicméně se jeví účelným o tato opatření usilovat, neboť od nich lze očekávat poměrně významné příznivé efekty, a to zejména:

1. Obnovu přírodní a krajinné hodnoty Bakovského potoka, jeho přítoků a nivy.
2. Zlepšení podmínek odtoku a zadržení vody v daném území.
3. Posílení rekreačního zázemí města Velvar a okolních obcí.
4. Významné posílení hodnoty území z hlediska rybářství.

Ad 1.

Těchto efektů lze dosahovat zejména podélnou revitalizací vodních toků a podporou či vytvářením mokřadů (zde nejspíše plošným snižováním úrovně terénu než nízkým hrázováním) a přírodě blízkých vodních ploch (biotopní tůň). Součástí revitalizace toků by mělo být odstranění migračních překážek.

Ad 2.

Naplnění tohoto bodu předpokládá diferencované řešení revitalizace toku a nivy podél jeho trasy. Tato diferenciace plyne z polohy vzhledem k zástavbě města Velvar a její realizace v terénu musí vycházet z odborného hydrologicko – hydraulického řešení (průběh průtoků různé velikosti, vliv zpětného povodňového vzduť na zástavbu města). Je pravděpodobné, že na úrovni zástavby města a na jejím dolním okraji bude vhodné proti současnosti zvětšovat průtočnou kapacitu Bakovského potoka. Naopak dál po toku, směrem k Chržínu, bude nabývat na významu podpora zadržení vody v nivě, čemuž jsou příznivé méně kapacitní tvary koryta potoka. V zástavbě města Velvar půjde o řešení typu „přírodě blízká úprava vodního toku v intravilánu“. Kapacity koryta by mělo být dosahováno především jeho rozšiřováním, nikoliv zvětšováním hloubky. Vytvoření širšího dna pak umožňuje i jeho přírodě bližší tvarování. Na toto opatření by mohla navazovat celková regenerace nivy ve městě, která je v současnosti ve značně degradovaném stavu, s neujasněnými funkcemi jednotlivých ploch. Tyto funkce by bylo vhodné stabilizovat ku prospěchu rekreace obyvatel – například možnost vytvoření přírodě blízké, povodňově průtočné parkové úpravy. Mimo zástavbu města může jít o klasickou revitalizaci vodního toku, včetně vytváření plošných mokřadů a tůní.

Ad 3.

Město Velvary leží v krajině, která je převážně intenzivně zemědělsky využívaná a silně odpřírodněná. V těchto podmínkách město nemá dostatečné přírodní a rekreační zázemí. Vytváření takového zázemí v nivě Bakovského potoka od Velvar na Chržín se jeví jako vhodné. V současné době toto území tvoří plochy zemědělsky využívané a plochy s ne zcela ujasněnými funkcemi, včetně ruderalizovaných území na severovýchodním okraji Velvar. Perspektiva přírodě blízkého krajinného parku s dostatkem přírodě blízkých vodních prvků, s vhodně pojednaným režimem provádění a zadržování velkých i malých průtoků a s rekreačními komunikačními návaznostmi na vltavský koridor je velmi zajímavá.

Ad 4.

Rybářská hodnota Bakovského potoka v okolí Velvar je v současné době minimalizována. Nepříznivá situace ohledně kvality vody se s rozvojem systémů zneškodňování odpadních vod postupně zlepšuje a do budoucna lze očekávat ještě dílčí zlepšení. Limitem rybářské hodnoty potoka tedy zůstává jeho morfologická degradace, způsobená technickou úpravou koryta. *Tato degradace má dva hlavní aspekty – omezení prostorového rozsahu vodního prostředí potoka (v technicky upravené, geometrizované korytě je za běžných a zejména pak za malých průtoků*

zadržováno podstatně méně vody než v přírodním korytě, chybějí prostory tůní atp.) a omezení členitosti tvarů koryta a proudění vody (absence úkrytů, úzká nabídka stanovišť, monotónní poměry proudění.

Vhodně pojatou revitalizací potoka, včetně úseku v intravilánu, lze tyto problémy do značné míry řešit – obnovit prostorový rozsah vodního prvku, významně zvětšit běžně zadržovaná množství vody, obnovit členitost tvarů koryta, rychlostí a hloubek proudění.

Námět k zahájení praktického postupu řešení:

V rámci přípravy výstavby komunikace zajistit zpracování kvalitní **studie revitalizačních opatření v nivě Bakovského potoka v úseku Velvary – Chržín**. Tato studie by měla být dořešena po zhodnocení proveditelnosti, vycházející z prověření vlastnické držby a dostupnosti pozemků. Tato studie by byla podkladem pro vymezení vhodných kompenzačních opatření, která by probíhala v rámci komunikační výstavby, a pro sestavení navazujících samostatných investičních záměrů. Jedním z výchozích materiálů by byla i posuzovaná dokumentace, především její části týkající se biologických aspektů, které jsou stejně jako celá dokumentace kvalitně zpracované.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ.

Bez připomínek, popsáno a posouzeno dostatečně.

D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE.

Stanovisko autora dokumentace lze akceptovat.

ČÁST E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předkládaný investiční záměr výstavby obchvatu byl technickou studií zpracován v jedné základní variantě, která je determinována platným územním plánem. Srovnání mezi navrženou variantou a variantou nulovou, tj. stavu, kdyby k realizaci záměru nedošlo, vyznívá pro variantu aktivní. Stanovisko autora dokumentace lze akceptovat.

ČÁST F. ZÁVĚR

S ohledem na pokročilý stav rozpracovanosti technické dokumentace je možno konstatovat, že míra nepřesností a nejistot je v posuzované dokumentaci na poměry procesu EIA dle zák. 100/01 Sb. nízká a většina učiněných soudů tudíž značně konzervativní. Spolu se zvýšením bezpečnosti provozu bude největším environmentálním přínosem umístění velké části automobilové dopravy ze středu města Velvary s významně pozitivním dopadem na akustickou situaci v lokalitách podél stávajícího průtahu městem. Tam, kde se obchvat přibližuje obytné zástavbě v lokalitě Nové Uhy jsou navržena adekvátní protibluková opatření, stejně tak jako důsledné ozelenění tělesa obchvatu, které vytvoří optickou clonu. Součástí záměru je také projekt rekultivace ploch dočasného záboru, nábradních výsadeb a nakládání se sejmutou ornici. Důsledná realizace těchto projektů přispěje k zapojení tělesa obchvatu do krajiny. Součástí předkládané dokumentace je návrh sady kompenzačních a eliminačních opatření, které umožní environmentálně přijatelnou realizaci záměru. Zohledněny jsou připomínky vzešlé ze zjišťovacího řízení. V souhrnu lze navržené řešení obchvatu považovat za vyhovující požadavkům ochrany životního prostředí a jeho vlivy charakterizovat jako podlimitní. Se závěrem autora dokumentace lze souhlasit.

ČÁST G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Shrnutí je předloženo skutečně srozumitelně; zcela bez připomínek.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V.1. VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI

Ve smyslu § 8 zákona č. 100/2001 Sb. se ke zveřejnění dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí v zákonné lhůtě 30 dnů nevyjádřila žádná občanská iniciativa, občanské sdružení ani žádní občané.

V.2. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉ OBCE

Vyjádření města Velvary ze dne 14.1.2009.

Starostka města Velvary, paní Ing. Jitka Linhartová ve svém dopise ze dne 14.1.2009 sděluje, že stavba obchvatu města II/240 má jednoznačně pozitivní vliv na životní prostředí ve městě, protože veškerou tranzitní dopravu odvede z centra města. Dále podrobněji rozvádí situaci s dopravou a zatížením jednotlivých ulic centra.

Stanovisko je jednoznačně kladné bez dalších podmínek.

Vyjádření Městského úřadu Slaný, odboru životního prostředí ze dne 22.12.2008.

Městský úřad Slaný posoudil dokumentaci dne 22.12.2008 a pod č.j. ŽP/5456/08 vydal stanovisko z hlediska:

- vodního hospodářství (-Vod-2311-Ke), kde ke stavbě nemá závažných připomínek a zároveň uvádí tyto podmínky -

- pro období výstavby musí být zpracován plán opatření pro případ havárie, který bude předložen se stanoviskem správce povodí vodoprávnímu úřadu ke schválení
- staveniště musí být vybaveno základními prostředky pro likvidaci havárie
- k umístění tělesa mostu je nutný souhlas vodoprávního úřadu
- doporučujeme v období výstavby a dále nejméně v prvním roce provozu sledovat kvantitu a kvalitu podzemních vod v okolí záměru
- zásahy do koryta vodního toku nutno projednat s jeho správcem

Stanovisko je v podstatě kladné, obsah a smysl připomínek je součástí navržených podmínek Stanoviska KÚ Středočeského kraje.

- ochrany přírody a krajiny (OP-246-Ko), kde k předloženému záměru nemá námitek za předpokladu plnění kompenzačních opatření – tyto jsou dále specifikovány jako náhradní výsadby, které požaduje ve fázi příprav záměru projednat s OOP.

Stanovisko je v podstatě kladné, obsah a smysl připomínek je součástí navržených podmínek Stanoviska KÚ Středočeského kraje.

- z hlediska odpadového hospodářství (OD-249-Tu), bez připomínek

Stanovisko je bez připomínek.

- z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (Ze-201-Ki), upozorňuje na nutnost vydání souhlasu k odnětí půdy ze ZPF u pověřeného obecního úřadu, v jehož správním obvodu leží největší část ZPF, který má být příslušným návrhem dotčen. Ten následně návrh postoupí se svým stanoviskem příslušnému orgánu ochrany ZPF.

Stanovisko je v podstatě kladné, obsah a smysl připomínek je součástí navržených podmínek Stanoviska KÚ Středočeského kraje.

- z hlediska lesního zákona (Les-221-La) sděluje, cituji doslovně: „Dle informací katastru nemovitostí se v oblasti zamýšlené stavby nenachází žádná parcela s druhem pozemku „lesní pozemek“. Lesní zákon však les definuje dle § 2 odst. a) jako: „lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa“, lesní porosty dále definuje v § 2 odst. c) jako: „stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa“. V tomto případě se jedná o porost dřevin nacházející se na částech pozemků KN 407/1 a 407/4 v k.

ú. Uhy. Pozemek 407/1 je veden v katastru nemovitostí jako ostatní plocha, pozemek 407/4 pak jako zahrada. Porost dřevin nacházející se se na východní části těchto pozemků však jako takový naplňuje definici lesa dle lesního zákona. Záměr „II/240 Velvary, obchvat“ leží ve vzdálenosti menší než 50 m od okraje tohoto lesa, pro územní řízení bude proto zapotřebí souhlasu příslušného orgánu státní správy lesa dle § 14 odst. 2) lesního zákona.“

Stanovisko je v podstatě kladné, nicméně s ohledem na reálnou situaci poněkud formální. Do podmínek Stanoviska KÚ Středočeského kraje ho doporučuji doplnit a to v následujícím znění: - v případě, že bude stavba prováděna v ochranném pásmu lesa (50 m) je třeba doložit patřičnou dokumentaci s vyznačenými lesními pozemky v tomto pásmu. Na základě takovéto dokumentace bude vydáno rozhodnutí podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., (lesní zákon) vzhledem k tomu, že stavba bude umístěna ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.

Vyjádření Obecního úřadu v Chržíně, ze dne 17.12.2008.

Obecní úřad v Chržíně posoudil dokumentaci dne 17.12.2008 a vydal stanovisko kde uvádí, že uvažovaný obchvat by zcela znehodnotil turisticko-sportovní oblast, která se nachází mezi SV částí obce a biocentrem Chržínský rybník. Prochází tudy cesta zvaná „Brůdky“ která je místními i přespolními obyvateli využívána k procházkám a zároveň je i turistickou stezkou. Rovněž by byla zamýšlenou stavbou přerušena místní stezka spojující Velvary s obcí Dolní Kamenice. Stavba je navržena tak, že zcela postupuje proti funkci zajišťované ÚSES (územní systém ekologické stability).

Navíc tento obchvat řeší situaci, která již jednou řešena byla a to současným obchvatem města Velvar, protože tah směrem do severní části republiky je zajištěn napojením stávajícího obchvatu Velvar na dálnici D8 a silnici E55. Nově uvažovaný obchvat řeší pouze propojení na obec Černuc. Nákladní automobily, přijíždějící do Velvar z tohoto směru, je možné odklonit jiným způsobem než výstavbou tohoto obchvatu, například dopravním značením s tím, že budou auta navedeny na silnici E55, případně dálnici D8 již v obci Černuc, případně jiným, uváženějším a komplexnějším řešením než je zamýšlená akce.

Dle našeho názoru je nutno znovu zvážit, zda uvažované investiční prostředky budou vynaloženy ve smyslu potřeb celé společnosti (nejen města Velvar) a zejména pak s ohledem na vzniklé ekologické, turistické, sportovní a relaxační újm, které by realizací stavby vznikly.

Stanovisko je v podstatě nesouhlasné. Pokud se týká připomínky k ÚSES lze konstatovat, že trasa mimoúrovňově křížuje lokální biokoridor Bakovský potok. Biokoridor je překonáván mostním objektem a nedojde k významnému ovlivnění jeho funkčnosti. S žádným jiným skladebným prvkem ÚSES jakékoliv úrovně není trasa v kontaktu. Celkově lze vlivy obchvatu na ÚSES hodnotit jako nevýznamné. V dokumentaci je tento vliv podrobně rozehran. Prostor podél Bakovského potoka je především občany obcí Chržín, Budibostice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky. Trženi, že plánovaný obchvat by cituji: „ zcela znehodnotil turisticko-sportovní oblast“ je poněkud nadsazené.

Současně jsou v posuzované dokumentaci rozsáhle definována základní opatření k prevenci vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí (viz: Kapitola D.4a a D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů..). Tato opatření jsou rozdělena do dále v posudku uvedených částí a jsou součástí návrhu Stanoviska KÚ Středočeského kraje. Navíc je v rámci posudku jako námět připojen „Komentář ke stávajícímu „návrhu“ úprav prostoru křížení Bakovského potoka s navrhovaným silničním obchvatem. na straně 28-30, který může být chápán jako námět pro event. další navazující opatření při a po realizaci stavby. Obchvat je územně fixován platnou územně-plánovací dokumentací, se kterou je v souladu. Námětka, že cituji: „nákladní automobily, přijíždějící do Velvar ze směru od Černuce, je možné odklonit jiným způsobem než výstavbou tohoto obchvatu, například dopravním značením s tím, že budou auta navedeny na silnici E55, případně dálnici D8 již v obci Černuc, případně jiným, uváženějším a komplexnějším řešením než je zamýšlená akce“ není realistická, jako argument připojuji silniční schéma okolí Velvar, ze kterého je to zcela zřejmé.

„II/240 Velvary obchvat“
okres Kladno



Navržená trasa obchvatu se nedostává do přímého střetu s žádnou kvalitnější formou rekreačního využití oblasti. V trase se nenachází žádná chatová či chalupářská kolonie. Trasa úrovně neprotíná žádnou cyklistickou či naučnou stezku – ve stanovisku zmíněná turistická stezka je ve skutečnosti značená turistická trasa (viz níže mapa), která prochází celým městem Velvary přes více komunikací, mimo jiné i přes ulici Chrástinskou která vede souběžně s navrhovaným obchvatem. Projekt počítá se zajištěním volného přístupu do krajiny a obchvat nebude pro pěší neprostupnou bariérou (jedná se o křižení silnic II. a III. Třídy).

Vyjádření Obecního úřadu Uhy, ze dne 19.1.2009.

Obecní úřad Uhy posoudil dokumentaci dne 19.1.2009 a vydal stanovisko kde sděluje následující: „Uvažovaný obchvat je zcela jistě řešením pro město Velvary, nikoli pro nás, kteří bydlíme v okolních vesnicích. Celá trasa obchvatu je navržena v místech, kterou část obyvatel naší obce využívá k procházkám v okolí. Je to totiž - po vybudování obchvatu Slaný - Mělník -naprosto poslední „klidné“ místo, které se v bezprostředním okolí naší vesnice nachází. Mimo jiné touto oblastí prochází turistická stezka. V minulosti byl již realizován jeden obchvat Velvar, který sám o sobě závažně narušil dosud relativní klid v naší oblasti.



Tento obchvat řeší pouze situaci mezi spojením Velvary - Černuc. Domníváme se, že celá věc by šla řešit jiným způsobem. V našem okolí je již realizováno tolik projektů, které mají být v tzv. širším zájmu, ale stále se nikdo nezajímá o to, jaký je zájem občanů našeho regionu. Máme zde několikero různých produktovodů, celorepublikové zásoby ropy (CTR MERO), kdy už se někdo dotáže, jaký by byl skutečný zájem našich občanů a občanů obce Chrztín, kterých se zamýšlený obchvat dotkne nejvíce. Žádáme proto, aby názory našich občanů byly vzaty na vědomí jako závazné vyjádření obce. Věříme, že k tomuto bude přihlédnuto.

Stanovisko je v podstatě nesouhlasné. Obsahově, věcně i argumentačně koresponduje ze zcela pochopitelných důvodů se stanoviskem obce Chrztín. Pokud se týká vlivu na výše zmíněný blíže nespecifikovaný rekreační prostor je de facto totožný s vlivem na ÚSES a lze konstatovat, že trasa mimoúrovňově křížuje lokální biokoridor Bakovský potok. Biokoridor je překonáván mostním objektem a nedojde k významnému ovlivnění jeho funkčnosti. S žádným jiným skla-debným prvkem ÚSES jakékoliv úrovně není trasa v kontaktu. Celkově lze vlivy obchvatu na ÚSES hodnotit jako nevýznamné. V dokumentaci je tento vliv podrobně rozebrán. Současně jsou v posuzované dokumentaci rozsáhle definována základní opatření k prevenci vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na ži-

votní prostředí (viz: Kapitola D.4a a D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů..). Tato opatření jsou rozdělena do dále v posudku uvedených částí a jsou součástí návrhu Stanoviska KÚ Středočeského kraje. Navíc je v rámci posudku jako námět připojen „Komentář k stávajícímu „návrhu“ úprav prostoru křížení Bakovského potoka s navrhovaným silničním obchvatem. na straně 28-30, který může být chápán jako námět pro event. další navazující opatření při a po realizaci stavby. Obchvat je územně fixován platnou územně-plánovací dokumentací, se kterou je v souladu. Navržená trasa obchvatu se nedostává do přímého střetu s žádnou kvalitnější formou rekreačního využití oblasti, nicméně prostor podél Bakovského potoka je především občany obcí Chržín, Budibosice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky. V trase se nenachází žádná chatová či chalupářská kolonie. Trasa úrovně neprotíná žádnou cyklistickou či naučnou stezku – ve stanovisku zmíněná turistická stezka je ve skutečnosti značená turistická trasa (viz mapa – zelená linka), která prochází celým městem Velvary přes více komunikací, mimo jiné i přes ulici Chržínskou která vede víceméně souběžně s navrhovaným obchvatem. Projekt počítá se zajištěním volného přístupu do krajiny a obchvat nebude pro pěší neprostupnou bariérou, (jedná se o křížení silnic II. a III. třídy).

V.3. VYJÁDRĚNÍ DOTČENÝCH SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ A ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÍCH CELKŮ

Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště Kladno, oddělení hygieny komunální.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, vedoucí oddělení hygieny komunální RNDr. Miroslava Hrušková vydala k dokumentaci dne 10.12.2008 pod číslem jednacím 5883-215/2008/KI/KI po zhodnocení souladu předloženého návrhu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví souhlasné stanovisko bez dalších připomínek s odůvodněním :

„Součástí předložené dokumentace je hluková studie, která posuzuje akustické poměry v okolí plánované přeložky silnice II/240 u chráněných objektů ve výhledovém období r. 2020. Z výpočtového modelu vyplývá, že po zohlednění clonícího vlivu navržených protihlukových stěn bude u všech dotčených chráněných objektů v okolí posuzovaného úseku přeložky hluková zátěž pod nejvyššími přípustnými hodnotami. Z akustického hlediska se realizace obchvatu jeví přínosem pouze pro chráněné objekty situované podél stávající komunikace 11/240 v ul. Za Roudnickou branou a v oblasti nám. Krále Vratislava . Pro nejbližší chráněné objekty v lokalitě Nové Uhy přináší obchvat nárůst emisí hluku o cca 1,5 až 2,2 dB. Vypočítané splnění hyg. limitů pro hluk dle §11 nařízení vlády 148/2006 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku bude nutné ověřit ve zkušebním provozu. Dokumentace je doplněna rovněž rozptylovou studií. Z ní vyplývá, že nelze očekávat významný negativní vliv nové stavby na veřejné zdraví z hlediska kvality ovzduší.“

Stanovisko je soubhlasné; připomínky z odůvodnění stanoviska, tedy: „Vypočítané splnění hyg. limitů pro hluk dle §11 nařízení vlády 148/2006 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku“, jsou součástí o navržených podmínkách Stanoviska KÚ Středočeského kraje.

Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha:

Vedoucí referátu integrace OI Praha Ing. Miroslav Mareš, vydal dne 16.12.2008, pod číslem jednacím ČIŽP/41/IPP/0804192.002/08/PTM stanovisko z hlediska ochrany ovzduší, z hlediska odpadového hospodářství, ochrany vod a z hlediska ochrany přírody.

Stanoviska jsou v podstatě kladná, s níže řešenými připomínkami. Závěrem ČIŽP monstuje: „ČIŽP 01 Praha má k předložené dokumentaci upozornění ze strany odpadového hospodářství. Pokud budou splněny požadavky ze strany ochrany přírody, nemá inspekce k uvedené dokumentaci další připomínky.“

- z hlediska ochrany ovzduší : K předložené dokumentaci nemáme připomínek dle platné legislativy o ochraně ovzduší. Nejedná se v tomto případě o zdroj znečišťování dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko je soubhlasné bez dalších připomínek.

- z hlediska odpadového hospodářství Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění (dále jen zákon o odpadech), inspekce konstatuje, že pokud budou odpadní výkopové zeminy (19 385 m³) dodávány na předmětnou stavbu od jiných subjektů (příp. z jiných lokalit), než je zhotovitel stavby, jedná se o odpad ve smyslu § 3 zákona o odpadech. S odpady je možné nakládat (využívat je) pouze v zařízeních schválených dle § 14 odst. 1 nebo § 14 odst. 2 zákona o odpadech se všemi povinnostmi z toho vyplývajících

Tyto návrhy jsou převzaty a promítnuty do návrhu stanoviska.

- z hlediska ochrany vod Z hlediska zájmů sledovaných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), nemáme k předložené dokumentaci vážnější připomínky. Přikláníme se ke stanovisku oddělení ochrany přírody zasakovat maximální množství dešťových vod.

Stanovisko je soubhlasné. Připomínka je součástí návrhu stanoviska KÚ Středočeského kraje.

- z hlediska ochrany přírody Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, máme k předložené dokumentaci následující připomínky. Požadujeme, aby maximální možné množství dešťových vod bylo zasakováno, nebo alespoň užíváno k zalívce zeleně, tak jak je uvedeno již v připomínkách k předmětnému oznámení záměru. Negativní ovlivnění recipientu navrženým řešením spatřujeme hlavně v přívalových deštích, které mohou negativně ovlivnit biotu předmětných recipientů a jejich břehových porostů. Z tohoto hlediska též požadujeme předmětná doplnění. Požadujeme zbudování propustků, které by umožňovaly migraci obojživelníků. V dokumentaci je zmíněn zásah do přirozeného prostředí a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů, což je dle § 50 zákona č. 114/1992 Sb. zakázáno, a proto je třeba pro tento zásah požádat orgány ochrany přírody o příslušnou výjimku.

Stanovisko je v podstatě kladné, obsah a smysl připomínek je součástí navržených podmínek Stanoviska KÚ Středočeského kraje.

Vyjádření Středočeského kraje, náměstek hejtmana Ing. Miloš Petera.

Stanovisko ze dne 7.1.2009 pod. č.j. 002736/2009/KUSK.

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal dokumentaci podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a ve smyslu § 8 odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření: Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „II/240 Velvary, obchvat“, k.ú. Velvary, Uhy a Budihostice (ORP Slaný) a nemá připomínky.

Stanovisko je soubhlasné bez dalších podmínek.

Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyjádření k dokumentaci záměru II/240 Velvary obchvat, k.ú. Velvary, č.j. 169573/2008/KUSK ze dne 18.12.2008.

- z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že má níže uvedené připomínky k předloženému záměru:

„V rámci biologického průzkumu byl v zájmovém území a jeho okolí zjištěn výskyt zvláště chráněných živočichů stanovených vyhláškou č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Zaznamenan byl jeden kriticky ohrožený druh - skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), šest druhů silně ohrožených - ropucha zelená (*Bufo viridis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), čírka modrá (*Anas querquedula*), volavka bílá (*Egretta alba*), vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*) a čtyři druhy ohrožených živočichů - ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka, obojková (*Natrix natrix*), čírka obecná (*Anas crecca*), moták pochop (*Circus aeruginosus*). Podle ust. § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.) jsou zvláště chránění živočichové chráněni ve všech svých vývojových stádiích, chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop, škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů je zakázáno. V případě škodlivého zásahu do vývoje některého z výše uvedených druhů živočichů, případně dalších zvláště chráněných živočichů je nejprve zapotřebí dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů. Výjimku ze zákazu lze udělit v případech vyjmenovaných v zákoně č. 114/1992 Sb. Výjimku z ochranných podmínek u zvláště chráněných ohrožených druhů ži-

vočíchů uděluje krajský úřad. K udělení výjimky u zvláště chráněných druhů živočichů v kategorii kriticky ohrožené a kategorii silně ohrožené má kompetence Agentura ochrany přírody a krajiny - příslušná správa CHKO. U tohoto záměru se nepředpokládá vliv na regionální územní systémy ekologické stability, zvláště chráněná území - přírodní rezervace a přírodní památky, zvláště chráněné druhy rostlin v kategorii ohrožené. K vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jsme se již vyjadřovali ve stanovisku č.j. 156468/2007/KUSK-OŽP/Pu ze dne 31.10.2007“

Tyto návrhy jsou převzaty a promítnuty do návrhu stanoviska KÚ Středočeského kraje..

Vyjádření k dokumentaci záměru II/240 Velvary obchvat, ze dne 5.1.2009.

- z hlediska odd. odpadů a ovzduší

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, odd. odpadů a ovzduší sděluje:

„K předloženému materiálu Dokumentace hodnocení vlivu záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí „II/240 Velvary, obchvat dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, (dále jen „zákon o odpadech“) připomínáme následující: Nakládání s odpady je zpracováno v kapitole B.III. 3 Odpady na str. 40 - 42. připomínáme, že katalogová čísla odpadů neobsahují jako poslední dvojčíslí 00 (chybně uvedeno u odpadů kat. č. 130100, 170200 a 170500). Proti vlastnímu záměru „II/240 Velvary, obchvat“ nemáme z hlediska nakládání s odpady námitky a nepožadujeme další posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Výše uvedenou připomínku požadujeme zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace.

Stanovisko je soublasné bez dalších podmínek a s formálním upozorněním na nepřesné vyjádření kódu odpadu (tedy místo xxxx- je uvedeno xxxx00), tato nepřesnost nemění smysl a obsah sdělení v dokumentaci. Ve stanovisku se sděluje, že se nepožaduje další posuzování dle zákona 100/2001 Sb., což naznačuje, že formálně došlo k „záměně“ dokumentace za oznámení, tedy §8 za §6.

Kopie výše uvedených vyjádření jsou jako nedílná součást tohoto posudku uvedeny v příloze.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

K posouzení byla předložena dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí na záměr: „II/240 Velvary obchvat“. Dokumentace byla posouzena dle požadavku paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Posuzovaná dokumentace byla zpracovatelem posudku podrobně prostudována a je možno konstatovat, že z hlediska obsahu posuzované dokumentace ve srovnání s přílohou č. 4 zákona č.100/2001 Sb., která specifikuje potřebné náležitosti dokumentace, skladba posuzované dokumentace odpovídá těmto požadavkům. Rovněž je možno konstatovat, že autoři dokumentace věcným a obsahově správným způsobem, popsali a vyhodnotili hlavní problémy související s výstavbou a provozem posuzované stavby a to jak z hlediska nároků na vstupy, tak i klasifikace a kvantifikace hlavních výstupů. Úplnost dokumentace byla posouzena rovněž ve vazbě na prohlídku současného stavu celé lokality a jejího okolí.

Přes drobné dílčí připomínky a poznámky, které jsou v posudku uvedeny je možné konstatovat, že dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 100 ze dne 20. března 2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a splňuje jeho základní požadavky. Dokumentace je zpracována přehledně, je dodržen sled jednotlivých částí a kapitol. Věcná náplň s výjimkou některých drobných nedostatků odpovídá požadavkům zákona. Rozsah dokumentace zhruba odpovídá jak náročnosti posuzované investice tak i charakteru stavby a charakteru posuzovaného životního prostředí v jejím okolí. Celkově je možno konstatovat, že přiměřená pozornost je v dokumentaci věnována jak popisům technologického a stavebního řešení, tak i obsahově vyhovující a s odpovídající odborností zpracované vlastní hodnotící části, zejména údajům o vstupech, výstupech i popisu pravděpodobně ovlivněného životního prostředí. Podstatné a závažné věcné nedostatky, které by vylučovaly přijetí závěrů dokumentace nebyly zjištěny.

Závěrem hodnocení je možné konstatovat, že dokumentace je celkově zpracována ve velmi dobré kvalitě a vyskytují se v ní pouze drobnější nepodstatné nedostatky, které nesnižují celkovou dobrou úroveň dokumentace a její vypovídací schopnost. Tyto nedostatky jsou konkrétně uvedeny v předchozích částech posudku a budou předmětem diskuse při veřejném projednávání posudku. Grafické přílohy jsou uvedeny přímo v dokumentaci a celá grafická část je poměrně bohatá s dobrou vypovídací schopností. Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu, lze učinit závěr, že negativní vlivy nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy.

Posuzovaná stavba obchvatu města Velvary představuje do jisté míry významný zásah do krajiny a v řadě charakteristik životního prostředí negativní či stresový faktor, který bude ovlivňovat dotčené území. Současně však stavba představuje pozitivní změny vedoucí k zkvalitnění dopravy a celkovému zlepšení stavu životního prostředí v zájmové oblasti. Proto je realizace stavby obchvatu jako celek v porovnání se současným stavem, tj. nulovou variantou, jednoznačně doporučována.

Pro realizaci záměru jsou specifikována opatření, která zabezpečí potřebnou ochranu před negativními projevy posuzované stavby obchvatu v době jeho výstavby, provozu i v případě havárií.

Za předpokladu realizace všech těchto opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vyplývajících z procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., zejména opatření souvisejících s ochranou přírody, vod a protihlukových opatření nebude mít posuzovaný záměr neúnosné nepříznivé vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k příznivým výsledkům hodnocení vlivů stavby do posuzovaných oblastí životního prostředí je možné záměr realizace obchvatu města Velvary při respektování v dokumentaci uvedených a posudkem rozšířených podmínek doporučit.

Z á v ě r :

Při dodržení výše uvedených podmínek a realizaci navržených opatření lze dokumentaci hodnotit jako kvalitně zpracovanou a v souladu s jejími závěry

d o p o r u č i t
záměr k realizaci.

VII. NÁVRH STANOVISKA

STANOVISKO

KRAJSKÉHO ÚŘADU STŘEDOČESKÉHO KRAJE
O HODNOCENÍ VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(NÁVRH)

INVESTOR
STŘEDOČESKÝ KRAJ, ZBOROVSKÁ 11, 15021, PRAHA 5

II/240 VELVARY OBCHVAT

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Zborovská 11, PSČ 150 21, Praha 5

Odbor životního prostředí a zemědělství

Č. jedn. :/Zem

Vyřizuje : Ing. Daniela Zemanová

☎ 257280345

Dle rozdělovníku

Praha .2009

STANOVISKO

K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ KRAJSKÉHO ÚŘADU STŘEDOČESKÉHO KRAJE

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Obchodní firma: Středočeský kraj

IČ : 70891095

Sídlo: Zborovská 11, 15021, Praha 5

Oprávněný zástupci oznamovatele:

Robin Povšík, náměstek hejtmána pro oblast dopravy,

Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 11

150 21 Praha 5

tel: 257 280 111

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

Název záměru:

II/240 Velvary, obchvat

Dle zákona č. 100/01 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění - spadá stavba do kategorie II. (Záměr vyžadující zjišťovací řízení), bodu 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita komunikace: silnice II. třídy (dva jízdní pruhy) - kategorie S 9,5/80. Součástí návrhu je úprava úrovnového křížení na silnici I/16H s novou komunikací II/240, další dvě křižovatky se silnicemi III. třídy, přemostění Bakovského potoka a nutné přeložky dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, úprava odvodňovacích zařízení a vegetační úpravy.

Délka úseku: délka posuzovaného obchvatu činí 2.638 m

Umístění záměru:

Kraj : Středočeský

NUTS II:	CZ02 Střední Čechy
Kraj (NUTS III):	CZ020 Středočeský kraj
obec	katastrální území
Velvary (533041)	Velvary (779962)
Uhy (533009)	Uhy (773506)
Chržín (532398)	Budihostice (654418)

Zájmové území se nachází na severovýchodním a severním okraji města Velvary, a to na katastrálním území Velvary, Uhy a Budihostice.

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. OZNÁMENÍ

Zpracovatel:

Zadal -Pragoprojekt a.s., K Ryšance 1668/16, 14754, Praha 4

Zpracoval: ATEM – Atelier ekologických modelů s.r.o. Hvoždanská 3/2053,14801, Praha 4

Ing. Václav Píša, CSc, osv. odb. zp., MŽP č.24564/ENV/2006, ze dne 30.3.2006

Oznámení zpracováno únor 2008

2. DOKUMENTACE

Zpracovatel: VIA servis s.r.o.

Vlastina 23/889

Dr.Ing. Roman Kovář, osvědčení o odborné způsobilosti č.j.12060/1834/OPVŠP/01

Dokumentace zpracována listopad 2008

3. POSUDEK

Ing. Pavel Mudra

osv. odb. zp. MŽP č.j.8106/945/OPVŽP/94

U Klavírky 1311/10

150 00 Praha 5 – Smíchov

Posudek zpracován: březen 2009

4. VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ

Bude doplněno po veřejném projednání

5. CELKOVÉ HODNOCENÍ PROCESU POSUZOVÁNÍ VČETNĚ ÚČASTI VEŘEJNOSTI

Chronologický průběh zjišťovacího řízení a dosavadní průběh procesu posuzování

Oznámení záměru:	25.2.2008
Zahájení zjišťovacího řízení	25.2.2008
Vydání závěru zjišťovacího řízení	26.3.2008
Oznámení zpracováno	únor 2008
Dokumentace zpracována	listopad 2008
Zveřejnění dokumentace	1.12.2008
Zadání zpracování posudku	9.2.2009
Posudek zpracován a odevzdán	březen 2009

Účast veřejnosti bude vyhodnocena po veřejném projednání.

6. SEZNAM SUBJEKTŮ, JEJICHŽ VYJÁDŘENÍ JSOU VE STANOVISKU ZČÁSTI NEBO ZCELA ZAHRNUTA

- Vyjádření města Velvary ze dne 14.1.2009.
- Vyjádření Městského úřadu Slaný, odboru životního prostředí ze dne 22.12.2008.

- Vyjádření Obecního úřadu v Chržíně, ze dne 17.12.2008.
- Vyjádření Obecního úřadu Uhy, ze dne 19.1.2009.
- Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště Kladno, oddělení hygieny komunální.
- Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha:
- Vyjádření Středočeského kraje, náměstek hejtmána Ing. Miloš Petera.
- Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.
 - z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny
 - z hlediska odd. odpadů a ovzduší

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. SOUHRNNÁ CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI.

Vybudování obchvatu bude přínosem pro bezpečnost obyvatel na trase stávajícího průtahu městem Velvary. Záměr je bez negativních vlivů na zdraví obyvatel. Pracovníci ani obyvatelé okolních lokalit nebudou vystaveni působení látek škodících lidskému zdraví. Důsledkem záměru nebude vznik ani vysloveně kladných ani vysloveně záporných vlivů na ekonomicko-sociální aspekty. Faktory pohody jsou za stávající situace narušeny prakticky všude uvnitř zástavby města Velvary podél stávajícího průtahu. Po dobudování dojde v celé jeho délce ve srovnání s nulovou variantou ke zlepšení situace. Za negativní změnu budou obchvat považovat pouze obyvatelé bytového dvojdomu čp. 103 a 104 v lokalitě Nové Uhy. Skutečný počet obyvatel negativně ovlivněných výstavbou ale tvoří pouze zlomek počtu obyvatel ovlivněných pozitivně. Směrem k obytné zástavbě bude protihlukovou clonu kryta výsadbou dřevin. Prostor podél Bakovského potoka je především obcany obcí Chržín, Budihostice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky. .

Stávající kvalita ovzduší v zájmovém území je dobrá a prostor je dostatečně ventilován. V zájmovém území či v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj, který by mohl významně interferovat s dopravou na obchvatu. Vlivem realizace záměru dojde k určitému poklesu koncentrací všech modelovaných látek uvnitř městské zástavby, jelikož však obecně automobilová doprava ani v současné době nepředstavuje významnou zátěž pro kvalitu ovzduší zájmového území, nejsou rozdíly výrazné. Přemístění části dopravy na obchvat nebude mít za následek nadlimitní zátěž pro žádnou jinou lokalitu. Všechny modelem zjištěné imisní koncentrace leží s dostatečnou rezervou pod legislativními limity, jsou-li stanoveny. Tam kde stanoveny nejsou, je možno konstatovat, že jsou nízké

Stavba obchvatu bude mít významný pozitivní vliv na hlukovou situaci v uzavřené zástavbě města Velvary zejména v ulici Za Roudnickou branou, na Náměstí Krále Vladislava a v části ulice Chržínské (silnice II/240). Snížení hladiny hluku v ulici Tyršově bude méně významné. Stavba obchvatu nezpůsobí prokazatelné zlepšení hlukové situace ve východní části ulice Chržínské (silnice II/616). Doplnění protihlukové stěny u silnice I/16H o protihlukovou stěnu o délce 240 m, instalovanou u nového obchvatu na straně přivrácené k lokalitě Nové Uhy, je nezbytnou podmínkou stavby. Vliv záměru významně nezhorší hlukovou situaci v chráněných prostorech staveb na severním okraji města Velvary, v Budihosticích a v Dolní Kamenici.

Na obchvatu této kapacity není nutné budovat retenční nádrže k zachycení přívalové vody. V kvartérních sedimentech byl vrty zastížen zvodnělý kolektor ve fluvialních sedimentech v údolí vodních toků (Bakovský potok a vodní kanály). Hladina v tomto kolektoru je volná a závislá na srážkách, příp. na hladině v povrchových tocích. Sezónní kolísání hladiny podzemní vody v tomto kolektoru může dosahovat řádově až metrů. Ve zbytku trasy nebyla souvislá hladina podzemní vody v kvartérních sedimentech zastížena. Niveleta projektované komunikace je dle výsledků hydrogeologického průzkumu vedena nad úrovní hladiny podzemní vody. V prostoru nivy Bakovského potoka, kde se hladina spodní vody nachází mělce pod terénem (0,5 – 1,5 m), vede most. V okolí se navíc nikde nenacházejí žádné využívané zdroje podzemní vody, které by bylo možno stavbou narušit. Pravděpodobnost proniknutí škodlivých látek do Bakovského potoka je s ohledem na způsob odvodnění komunikace velmi malá. Znečištění Vranského potoka je zcela vyloučené. Před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena konstrukční opatření pro možnost osazení mobilního hrazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek.

Vlivem realizace záměru nedojde k významnému zásahu do žádné botanicky či zoologicky hodnotné lokality. Záměr je v naprosté většině trasován po orné půdě s nízkou ekologickou stabilitou. Realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění žádné populace zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu. Ke kácení dřevin dochází pouze v omezené míře (cca 225 stromů a cca 1.900 m² keřů a náletů mladých dřevin), obchvat je trasován v rozhodující míře po orné půdě. S ohledem na délku obchvatu se jedná o zanedbatelné množství. Ztráta dřevin bude kompenzována náhradními výsadbami dle rozsahu a kvality dle dohody s městským úřadem v Velvarech.

Vlivem realizace záměru nebude negativně ovlivněna žádná přírodní, kulturní ani historická dominanta vizuálně dotčeného území. Nedojde ke snížení estetické ani přírodní hodnoty krajinného rázu. Veškeré významné krajinné prvky zůstanou zachovány, nedojde k ovlivnění žádného zvláště chráněného území, harmonického měřítka či vztahů v krajině. Nedojde k narušení přirozených měřítek či proporcí. Souhrnně lze konstatovat, že záměr nebude ve smyslu § 12 zákona č. 114/92 Sb. pro zájmové území představovat významně negativní vliv. V nejtěsnějším vizuálním kontaktu se záměrem bude pouze okrajová zástavba v lokalitě Nové Uhy, kde je projektována protihluková clona. Je navrženo, aby směrem od zástavby byla tato clona kryta výsadbou dřevin. Tímto způsobem dojde k odclonění a eliminaci vlivu. Tomuto prostoru je třeba při realizaci rekultivačních opatření a výsadeb věnovat zvýšenou pozornost, stejně tak jako prostoru podél Bakovského potoka, který často slouží jako cíl vycházek lidí z okolních obcí.

Souhrnně lze předkládaný záměr z hlediska vlivu na dopravu či jiné antropogenní systémy hodnotit jako přínosný pro město Velvary, ale zároveň díky svému trasování v dostatečné vzdálenosti od okolních obcí nedojde ani ke zhoršení v těchto lokalitách na úkor města. Přítomnost obchvatu nevyvolá neúměrný nárůst dopravní zátěže v těchto obcích, resp. obce nebudou odříznuty od své spádové oblasti (od města Velvary). Vlivy záměru během výstavby na dopravu, antropogenní systémy, jejich složky a funkce lze hodnotit jako odpovídající danému typu stavby. Po dokončení výstavby a uvedení do provozu se bude ve srovnání s existujícím stavem jednat o zlepšení.

2. HODNOCENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.

U posuzovaného záměru je možné poměrně jednoznačně konstatovat, že technické a technologické řešení při dodržení všech podmínek při výstavbě a vlastním provozu odpovídá současným progresivním zvyklostem řešení záměrů obdobných.

Silnice II/240 tvoří důležitou dopravní spojnici mezi severem Středočeského kraje a západní částí Prahy. Silnice je vedena od severu až po obec Černuc v přímé trase. Stávající průjezd obcí Černuc zatím zůstává a severovýchodní obchvat je uvažován až ve výhledu. V prostoru Velvar je nově uvažován severovýchodní obchvat s napojením do křižovatky se silnicí I/16H východně od Velvar. Dále se v trase silnice II/240 předpokládá mimoúrovňové křížení železniční tratě východně od obce Zeměchy. Kromě další krátké přeložky v prostoru Mikovic se další úpravy jejího vedení v této části nepředpokládají. Dále pak v úseku od Kralup n/V ve směru na Prahu její dopravní význam výrazně narůstá a to zejména po napojení nové přeložené trasy silnice II/101. Z tohoto důvodu se v tomto úseku předpokládá přeložení silnice II/240 do zcela nové trasy a to s vedením mezi Turskem a Holubicemi, východně od Svrkyně, západně od Velkých Přílep a východně od Lichocevsí s napojením na silnici R7 a to do upravené MÚK Tuchoměřice.

V současné době je silnice II/240 vedena přes město Velvary. Tato silnice je velmi zatížena automobilovou dopravou a to i těžkou nákladní, intenzita dopravy stále narůstá. Komunikace ve městě je nevyhovující svojí šířkou a uspořádáním, stejně tak i svým technickým stavem. Problém průjezdu městem Velvary byl v minulosti částečně vyřešen jihovýchodním obchvatem města silnicí I/16H mezi Uhy a Velkou Bučinou, na který později navázal další úsek od dálnice D8. Tento obchvat však neřešil severojižní dopravu používající silnici II/240, která i nadále vedla přes město. Průjezd náměstím je velmi omezen z důvodu původní zástavby městských bran, které svou šíří neumožňují plynulý průjezd protijedoucích vozidel. Provizorní řešení, které převedlo dopravu z Pražské (nevyhovující průjezd bránou) do Školské, Tyršovy a Chržínské ulice není postačující. Účelem záměru je tedy omezení dopravy v centru města a převedení tranzitní dopravy, případně dopravy se zdrojem v průmyslovém a skladovém prostoru v ulici Chržínská na stávající silnici I/16H a u obce Uhy na navrhovaný obchvat silnice II/240. Mimo jiné se jedná o velké objemy těžké nákladní dopravy od pískoven Černuc nejkratším směrem k přeložce silnice I/16H a ve směru k dálnici D8. Záměr je novostavba umístěná na severovýchodním okraji města v převážně průmyslové zóně, ve své jihovýchodní části prochází zemědělskou půdou v nivě Bakovského potoka resp. na jižním svahu nad ním. Záměr je v souladu s platným územním plánem. Investorem byla navržena jediná varianta, která logicky vychází z platné územně plánovací dokumentace. Navrhovaný záměr se nalézá v severovýchodní části města. S malými výjimkami vede trasa po orné půdě. V místě napojení na silnici I/16H jsou instalovány protihlukové stěny. Dále trasa pokračuje po svahu do široké nivy (cca 600 m) Bakovského potoka. V nivě se nachází několik příkopů ústících do Bakovského potoka, které mají za úkol odvodnit přilehlé pozemky. Terén dále stoupá k silnici III/24032 na Budihostice a mezi silnicemi III. třídy prochází trasa v severní části města mezi areálem VELVANA a betonárkou ILBAU FRISCHBETON – Velvary aby se napojila na silnici II/240 severně od Velvar. Jedná se o silnici II. třídy (kategorie S 9,5/60, návrhová rychlost 60 km/hod.) v délce cca 2.638 m. Navržená varianta byla optimalizována po stránce dopravní, ekonomické i vzhledem k možným negativním vlivům na životní prostředí. Optimalizace směrového vedení a přiblížení výškového vedení současnému terénu má za následek i minimalizaci záborů zemědělské půdy a minimální ovlivnění vodního režimu.

Lokalita uvažovaná pro navrhovanou stavbu obchvatu obchází po východě a severu město Velvary. Trasa je volena tak, aby vedle splnění technických parametrů v maximální možné míře šetřila území s vyšší ekologickou stabilitou. Zájmové území severozápadně od silnice III/24032 vykazuje vysoký stupeň zornění a v blízkosti trasy se nachází průmyslové areály. Naopak jižně resp. jihozápadně od této silnice vstupuje trasa obchvatu do nivy Bakovského potoka. Také toto území je zemědělsky intenzivně obhospodařováno, nacházejí se zde však drobná liniová společenstva křovin, dřevin a rákosin podél odvodňovacích kanálů a polních cest. V okolí, mimo trasu, se nacházejí i zalesněná území a nejnižší část zájmového území na severně orientovaném svahu trasa prochází okrajovou částí starého sadu. Pro celé zájmové území je však dominantním rysem orná půda.

Obchvat má svůj počátek na stávající mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/16H u lokality Nové Uhy, přechází nivu Bakovského potoka, úrovně kříží stávající silnice III/24032 a III/24037. Severně od Velvar se napojuje na původní silnici II/240, celková délka trasy je cca 2.638 m. Na přechodu nivy kříží trasa odvodňovací příkopy a Bakovský potok, zde jsou navrženy mostní objekty. Součástí stavby je přeřezání tříramenné úrovně křižovatky na silnici I/16H na čtyřramennou, nutné přeložky křižujících komunikací, přeložky dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, protihluková zeď, vegetační úpravy a rekultivace opuštěných úseků silnic a ploch dočasného záboru. Výškové vedení nivelety je navrženo s ohledem jednak na stávající výšky komunikací, na které se obchvat napojuje nebo je úrovně kříží, dále pak s ohledem na rozsah zemních prací. Snahou projektanta bylo, aby nivelety komunikací byly navrženy s vyrovnanou bilancí. Největší podélný sklon 4 % má trasa v klesání od silnice I/16H do nivy Bakovského potoka.

Na základě technického řešení předloženého záměru lze vyslovit názor, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem jsou použita odpovídající technická řešení omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí.

3. NÁVRH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACÍ NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VČETNĚ POVINNOSTÍ A PODMÍNEK PRO SLEDOVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

V definitivním znění stanoviska Krajského úřadu doporučuji uvést všechna zásadní opatření z dokumentace posuzovaného záměru (viz dále) doplněná o následující opatření, která vyplývají z připomínek uplatněných v rámci posuzování akce:

- V případě, že bude stavba prováděna v ochranném pásmu lesa (50 m) je třeba doložit patřičnou dokumentaci s vyznačenými lesními pozemky v tomto pásmu. Na základě takovéto dokumentace bude vydáno rozhodnutí podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., (lesní zákon) vzhledem k tomu, že stavba bude umístěna ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.
- V návaznosti na k posudku připojený „Komentář k stávajícímu návrhu úprav prostoru křížení Bakovského potoka s navrhovaným silničním obchvatem“ zajistit v rámci přípravy výstavby komunikace zpracování kvalitní studie revitalizačních opatření v nivě Bakovského potoka v úseku Velvary – Chržín. Tato studie by měla být dořešena po zhodnocení proveditelnosti, vycházející z prověření vlastnické držby a dostupnosti pozemků. Tato studie by byla podkladem pro vymezení vhodných kompenzačních opatření, která by probíhala v rámci výstavby obchvatu, a pro sestavení navazujících samostatných investičních záměrů. Jedním z výchozích materiálů by mohla být i tato posuzovaná dokumentace, především její části týkající se biologických aspektů.

4. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

Variantní řešení nebylo předloženo

5. VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI A POSUDKU.

Posudek se zabývá v dané etapě posuzování pouze vypořádáním vyjádření k dokumentaci a tato část bude doplněna o případné připomínky či vyjádření k posudku a reakce na ně po dalším stadiu projednávání.

Z důvodu uvedení tohoto vypořádání obdržených vyjádření k dokumentaci v části „V.- Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci“ tohoto posudku neuvádím zde tento text znovu - lze jej nalézt v plném znění v předchozí kapitole „V“.

6. STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU Z HLEDISKA PŘIJATELNOSTI VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ S UVEDENÍM PODMÍNEK PRO REALIZACI ZÁMĚRU

Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný orgán k posuzování vlivů staveb na životní prostředí podle § 22 odst. a zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí po veřejném projednání posudku ve smyslu uvedeného zákona a navazující prováděcí vyhlášky MŽP ČR.

v y d á v á

souhlasné stanovisko

k realizaci stavby v posuzovaném rozsahu s tím, že níže uvedené podmínky budou respektovány a zohledněny v územním řízení a stavebním řízení a zahrnuty jako podmínky těchto správních řízení:

1. Územně plánovací opatření

1. Obchvat je územně fixován platnou územně-plánovací dokumentací, se kterou je v souladu. Za zásadní územně plánovací opatření považujeme zohlednění trasy obchvatu v územně plánovacích dokumentacích jednotlivých obcí na základě výsledku hodnocení a posouzení procesem EIA. Současně musí být vybraná trasa zohledněna v územně plánovací dokumentaci vyšších územních celků.

2. Organizační opatření

PRO FÁZI PŘÍPRAVY

2. Přeložky či zásahy do sítí předem projednat s jejich vlastníky či správci.
3. V případě vzniku vyvolaných investic či doprovodných staveb zanést i tyto změny do příslušných ÚP dokumentací.
4. Vypracovat plán odpadového hospodářství pro fázi výstavby i pro fázi provozu na nové komunikaci. Tyto plány sjednotit s již existujícími plány systému okolních komunikací (existují-li nějaké).
5. Zpracování havarijního plánu pro provoz na nové silnici do systému havarijních plánů v oblasti.
6. Zpracovat plán příjezdových tras na staveniště tak, aby nedocházelo k nadlimitnímu obtěžování obyvatel emisemi hluku a zvýšenou prašností. V suchých obdobích zajistit kropení vozovek.
7. Do výběrového řízení na zhotovitele stavby včlenit kritérium hodnotící vybavení dodavatele technikou šetrnou vůči životnímu prostředí (méně hlučné stroje, stáří vozového parku), jeho systém řízení jakosti (ISO 9000:2001) a odpovídající reference.
8. Zpracovat a s příslušnými orgány odsouhlasit havarijní plán pro průběh výstavby tak aby v případě vzniku havárie významně ohrožující životní prostředí, bylo organizačně zajištěno okamžité informování příslušných orgánů státní správy a samosprávy.
9. V případě, že součástí odvodňovacího systému budou nová vodní díla ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (v platném znění), bude pro tato díla vydáno povolení příslušným vodoprávním úřadem před stavebním řízením.
10. Před zahájením stavby podá investor stavby žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný úřad.
11. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat plán ochrany vzrostlých stromů v okolí staveniště a pohybu stavební techniky před poškozením podle ČSN DIN 18 920.
12. Ke stavebnímu řízení zpracovat a příslušnými úřady státní správy a dotčenými obcemi projednat plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit harmonogram jednotlivých stavebních pra-

cí, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Plán bude závazným podkladem pro dodavatele stavby při její realizaci.

13. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušným úřadem státní správy projednat návrh preventivních opatření proti úniku ropných látek na staveništi. Současně navrhnout rozsah a četnost kontrolních opatření (kontrola stavebních mechanismů a plochy staveniště).
14. Ke stavebnímu řízení zpracovat a s příslušnými správními úřady projednat program monitorování jednotlivých složek a faktorů životního prostředí v průběhu výstavby a po uvedení stavby do provozu.
15. Ke kolaudačnímu řízení aktualizovat plán havarijních opatření v řešeném úseku obchvatu pro případ havárie vozidla přepravujícího nebezpečné látky a únik těchto látek mimo vozidlo.
16. K zásahu do významných krajinných prvků, kterými jsou tok a niva Bakovského potoka, je dle zákona č. 114/1992 Sb., potřeba povolení vydané příslušnými orgány ochrany přírody, které určí konkrétní podmínky zásahu v souladu s co nejmenším poškozením životního prostředí.
17. Pro záměr bude získáno souhlasné stanovisko příslušného orgánu k záboru zemědělského půdního fondu.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

18. Zajistit seznámení pracovníků s bezpečnostními předpisy včetně protipožárních.
19. V případě vzniku vyvolaných investic či doprovodných staveb zanést i tyto změny do příslušných ÚP dokumentací.
20. Dbát na důsledné dodržování přístupu na veškeré pozemky, které by mohly být odříznuty během výstavby.
21. Zpracovat a s příslušnými orgány odsouhlasit havarijní plán pro průběh výstavby tak aby v případě vzniku havárie významně ohrožující životní prostředí, bylo organizačně zajištěno okamžité informování příslušných orgánů státní správy a samosprávy.
22. Ke kolaudačnímu řízení doložit doklady o nakládání s odpady v průběhu výstavby a předložit smlouvy o předávání odpadů k využití nebo odstranění oprávněnou osobou pro trvalé užívání stavby.

3. Technická opatření k ochraně vod

PRO FÁZI PŘÍPRAVY

23. Základem snížení negativních vlivů na povrchové a podzemní vody je efektivní fungování kanalizačního systému komunikace. Tento systém bude vybudovaný dle hodnocené technické dokumentace, tj. před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena konstrukční opatření pro možnost osazení mobilního hrazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

24. Základem snížení negativních vlivů na povrchové a podzemní vody je efektivní fungování kanalizačního systému komunikace. Tento systém bude vybudovaný dle hodnocené technické dokumentace, tj. před zaústěním příkopů do recipientu budou provedena konstrukční opatření pro možnost osazení mobilního hrazení na příkopech v případě dopravní nehody s únikem ropných látek.
25. V případě, že během výstavby dojde při zemních pracích k průniku do horizontu podzemních vod, bezodkladně zajistit jejich drenáž. Při vzniku této situace, považovat tuto oblast za citlivou na znečištění.
26. Objekty a plochy v areálu stavebních dvorů zajistit tak, aby nemohlo dojít k úniku ropných látek, splaškových vod nebo znečištěných dešťových vod do povrchových nebo podzemních vod a do půdy. Na staveništi provádět opravy stavební techniky, při kterých hrozí úniky PHM. Přecherpávání a skladování PHM na staveništi omezit na minimum.
27. K zamezení odplavování splachů z prostoru staveniště při přívalových deštích do recipientů, nebo okolního prostředí je nutno vybudovat ochranné zemní jímky, nebo hrázky. Tyto ob-

jekty musí být provedeny a v průběhu stavby udržovány tak, aby tomuto nežádoucímu vlivu zamezily, nebo ho alespoň omezily na minimum.

28. Před zahájením prací bude v oblasti výstavby silnice proveden monitoring všech zdrojů pitné vody. V případě zásahu do vodního zdroje bude realizována okamžitá náhrada (nová studna, napojení na vodovod).
29. Odpadní vody vznikající v prostoru staveniště včetně oplachových vod z mytí mechanizace musí být likvidovány v souladu s NV č. 61/2003 Sb.

PRO FÁZI PROVOZU

30. Zimní údržbu povrchu vozovky provádět v maximální možné míře zkrápěním roztokem soli řízeně, a to v závislosti na konkrétních povětrnostních podmínkách.

4. Technická opatření k ochraně půdy.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

31. Vzhledem k proměnlivé mocnosti se musí při skrývání humusových horizontů postupovat velmi opatrně, aby nedošlo ke smísení kulturních vrstev s podložním substrátem.
32. Během dostavby zamezit únikům ropných látek do půdy.
33. Rekultivace a výsadbu zeleně podle schváleného plánu výsadeb a vegetačních úprav včetně zatravnění provést co nejdříve po ukončení terénních úprav, aby byla omezena možnost eroze na svazích a omezen vývoj nežádoucích druhů rostlin.
34. Plochy, které byly dočasně vyjmuty ze ZPF pro účely staveniště a plochy skládek budou rekultivovány a navráceny původnímu účelu.
35. Po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků) a dle potřeb pro design ploch (plochu svahů lze proložit kameny a tvarovat tak, aby se zlepšil odtok srážkových vod a zvýšila schopnost zadržet vodu v půdě v suchých měsících).

5. Technická opatření k ochraně ovzduší

PRO FÁZI VÝSTAVBY

36. Během výstavby omezit manipulaci a skladování prašných materiálů v zájmovém území na minimum.
37. Stavební mechanismy na výjezdu ze stavby důkladně zbavovat nečistot, jako prevence znečištění okolních vozovek a víření prachu v obcích.

6. Technická opatření při nakládání s odpady

PRO FÁZI PŘÍPRAVY

38. V dokumentaci, která bude podkladem pro vydání stavebního povolení, bude konkretizováno množství jednotlivých kategorií odpadů vznikajících při výstavbě. Zároveň zde bude jmenovitě uveden původce odpadů vzniklých při výstavbě záměru a původce odpadů, které budou vznikat při provozu.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

39. Nakládání s odpady ve fázi výstavby a provozu, jejich evidence a další povinnosti se budou řídit zákonem 185/2001 Sb., v platném znění a navazujícími prováděcími předpisy.
40. Provádět důsledné třídění odpadů a prodej či předávání k dalšímu využití
41. Dočasné skladování odpadů kategorie N musí být realizováno v jasně vyznačených a oddělených prostorách s nepropustnou podlahou a musí být zajištěna jejich jednoznačná identifikace
42. Zajistit zneškodňování nebezpečných odpadů v zařízení určeném k jejich likvidaci, recyklaci či opětovnému využití.
43. Vyskytnou-li se recyklovatelné odpady, smluvně zajistit jejich svoz.
44. V maximální možné míře využít výkopové zeminy, vzniklé vlivem stavby v náspech.
45. V rámci místních možností v co největší míře využít náhrady neobnovitelných surovin (písek, kamenivo) vhodnými frakcemi recyklátu z betonů a stavebních sutí.

46. Minimalizaci vzniku odpadů zajišťovat již ve fázi dodávek a vyvíjet tlak na dodavatele směrem k minimalizace odpadního materiálu v dodávkách případně k využívání recyklovatelných materiálů.

47. Demoliční materiál obsahující živice bude recyklován.

7. Technická opatření k ochraně bioty

PRO FÁZI PŘÍPRAVY

48. Přibližně v km 0,4, kde se nachází malá vodní nádrž, bude realizován propustek, který umožní bezkonfliktní prostupnost pro obojživelníky. Způsob jeho technického provedení bude konzultován s místně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

49. V případě škodlivého zásahu do biotopu resp. lokality zvláště chráněných organismů, je nutno postupovat dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění a požádat o výjimku.

50. V návaznosti na k posudku připojený „Komentář k stávajícímu návrhu úprav prostoru křížení Bakovského potoka s navrhovaným silničním obchvatem“ zajistit v rámci přípravy výstavby komunikace zpracování kvalitní studie revitalizačních opatření v nivě Bakovského potoka v úseku Velvary – Chržín. Tato studie by měla být dořešena po zhodnocení proveditelnosti, vycházející z prověření vlastnické držby a dostupnosti pozemků. Tato studie by byla podkladem pro vymezení vhodných kompenzačních opatření, která by probíhala v rámci výstavby obchvatu, a pro sestavení navazujících samostatných investičních záměrů. Jedním z výchozích materiálů by mohla být i posuzovaná dokumentace, především její části týkající se biologických aspektů.

51. V případě, že bude stavba prováděna v ochranném pásmu lesa (50 m) je třeba doložit patřičnou dokumentaci s vyznačenými lesními pozemky v tomto pásmu. Na základě takovéto dokumentace bude vydáno rozhodnutí podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., (lesní zákon) vzhledem k tomu, že stavba bude umístěna ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

52. Pokud budou některé dřeviny ohroženy stavebními pracemi, budou ochráněny v souladu s ČSN DIN 18 920 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech): „Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (např. pohmoždění kůry kmene, větví a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejméně 1,8 m vysokým, s bočním odstupem 1,5 m od okraje plochy. Plot má ochránit celou kořenovou zónu (plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny).“

53. Kácení dřevin bude omezeno pouze na plochy přímo dotčené stavbou.

54. Dřeviny budou na základě povolení příslušného úřadu ke kácení dřevin (č.j. MUHO 5390/2006/J) mýceny mimo vegetační období.

55. Přibližně a v km 0,4, kde se nachází malá vodní nádrž, bude realizován propustek, který umožní bezkonfliktní prostupnost pro obojživelníky. Způsob jeho technického provedení bude konzultován s místně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

56. V prostoru nivy Bakovského potoka je třeba minimalizovat zábory na nejnižší možnou míru a rozsáhlejší dočasné zábory situovat jinde. Po ukončení prací v tomto prostoru (samozřejmě nejen zde) proběhne důsledná rekultivace a osázení dřevinami.

57. V souladu s technickou dokumentací bude prostor Bakovského potoka překlenut takovým způsobem, aby zůstala zachována propustnost tohoto území pro migrace především středních a drobných živočichů.

58. Pro výsadby budou použity pouze autochtonní dřeviny

59. V případě škodlivého zásahu do biotopu resp. lokality zvláště chráněných organismů, je nutno postupovat dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění a požádat o výjimku.

60. Rozsah a kvalita náhradních výsadeb musí být předem konzultována s místně příslušným orgánem ochrany přírody.

PRO FÁZI PROVOZU

61. Odpovídajícím způsobem pečovat o vegetační úpravy realizované jako součást stavby po dobu min. 5 let. Za uhynulé jedince zajistit včasnou náhradu.

8. Technická opatření k ochraně před hlukem

PRO FÁZI VÝSTAVBY

62. Na základě výsledků vyplývajících z akustické studie je nutné doplnit stávající protihlukovou stěnu u silnice I/18H o výšce 2 m o plynule navazující úsek protihlukové stěny o délce 240 m instalované u nového obchvatu na straně přivrácené k lokalitě Nové Uhy . Délka této stěny bude 240 m a výška 3 – 3,5m.

63. Doba po níž bude při napojování nového obchvatu přerušena stávající protihluková stěna u silnice I/18H musí být zkrácena na nezbytně nutnou dobu.

64. Ke stavebnímu řízení aktualizovat na základě podrobného technického řešení stavby výpočty hluku z dopravy.

65. Zdroje hluku umístit mimo obytnou zástavbu, omezovat jejich pohyb a účinně omezovat šíření hluku mimo prostor staveniště. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby spojené s významnými zdroji hluku omezit na pracovní dny od 700 do 2100 hod.

66. Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů.

PRO FÁZI PROVOZU

67. Po uvedení komunikace do provozu bude orientačním měřením ověřena účinnost protihlukových opatření a ověřeno dodržení stanovených limitů hluku pro chráněný vnější a vnitřní prostor staveb. V případě zjištění nedodržení hlukových limitů je nutno navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření, aby byly stanovené limity dodrženy.

9. Faktory pohody

PRO FÁZI VÝSTAVBY

68. Směrem k obytné zástavbě krýt protihlukovou clonu výsadbou dřevin.

69. Prostor podél Bakovského potoka je především občany obcí Chržín, Budihostice a Dolní Kamenice chápán jako klidová oblast, kam často směřují jejich vycházky. Průchod podél Bakovského potoka musí zůstat zachován pro pěší vycházky.

10. Ostatní opatření

PRO FÁZI PŘÍPRAVY

70. Dle § 22 odst. 2 zákona 20/1987 Sb. vyplývá povinnost investora před zahájením zemních prací záměr předem ohlásit a projednat s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a případně umožnit záchranný archeologický průzkum lokality.

PRO FÁZI VÝSTAVBY

71. V případě poškození veřejného nebo soukromého majetku (stavba, pozemek, a pod.) je nutné po dohodě s majitelem uvést poškozený majetek do původního stavu, nebo uhradit náklady s tím spojené.

72. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude proveden zkušební provoz, který bude sloužit k ověření parametrů stavby, včetně vlivů na životní prostředí, a bude předcházet kolaudačnímu řízení. Délku zkušebního provozu stanoví příslušný stavební úřad.

73. Ke kolaudačnímu řízení budou v plném rozsahu dokončeny veškeré stavební činnosti zahrnující opatření k ochraně životního prostředí, osob či majetku.

74. Omezení dopadu hlučnosti je možné vhodnou volbou přepravních tras, vhodným časovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. Rozvoz zeminy je nutno řešit pokud možno po trase, aby nedocházelo ke zbytečnému používání silnic a obtěžování obyvatel v obcích. Pro dovoz stavebního materiálu jsou stanoveny přepravní cesty. Komunikace porušené v důsledku nadměrného opotřebování budou opraveny nejméně na kvalitu před zahájením výstavby.

75. Zařízení staveniště bude vybaveno nezbytnými prostředky pro likvidaci havarijních úniků (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, ...).