

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 zákona
č.100/2001 Sb., v platném znění, o posuzování vlivů
na životní prostředí

II/101 Úvaly, okružní křižovatka

Oznamovatel: Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Zastoupený: Karlem Vyšehradským, náměstkem hejtmana Středočeského kraje

Zhotovitel: CITYPLAN spol. s r. o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Zastoupený: Zastoupený Ing. Ivanem Benešem ve věcech smluvních

Autorský kolektiv: Ing. Ludmila Berková
Ing. Hana Koryntová
Mgr. Bc. Pavel Frolka
Mgr. Renata Holubová
Ing. Jana Caletková, PhD.

Číslo zakázky zhotovitele: 07 - 2115 - 10

Datum: 25. 7. 2008 červenec 2008

OBSAH

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	3
A.1. OBCHODNÍ FIRMA	3
A.2. IČ.....	3
A.3. SÍDLO (BYDLIŠTĚ)	3
A.4. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE	3
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	4
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č.1.....	4
B.I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU.....	4
B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)	5
B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY	5
B.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	6
B.I.6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	6
B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ	1
B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ	1
B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE §10 ODS. 4 A SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT.....	1
B.I.10. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	1
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	2
B.II.1. PŮDA	2
B.II.2. VODA	3
B.II.3. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE	3
B.II.4. ENERGETICKÉ ZDROJE	5
B.II.5. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	6
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	6
B.III.1. OVZDUŠÍ	6
B.III.2. ODPADNÍ VODY	8
B.III.3. ODPADY.....	9
B.III.4. HLUK	11
B.III.5. VIBRACE.....	12
B.III.6. SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ, ZÁŘENÍ, ZÁPACH	13
B.III.7. RIZIKA HAVÁRIÍ.....	13
B.III.8. RADONOVÉ RIZIKO	13
B.III.9. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	14
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	15
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	15
C.1.1. VYUŽITÍ ÚZEMÍ	15
C.1.2. ÚSES, VKP	16
C.1.3. NATURA, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PŘÍRODNÍ PARKY	17
C.1.4. ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ.....	17

C.1.5. ÚZEMÍ ZATĚŽOVANÁ NAD MÍRU ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ	17
C.1.6. RIZIKA, STARÉ ZÁTĚŽE	17
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....	18
C.2.1. KLIMATICKÉ FAKTORY	18
C.2.2. KVALITA OVZDUŠÍ	20
C.2.3. VODA	22
C.2.4. PŮDA.....	23
C.2.5. GEOLOGIE, RADON, PŘÍRODNÍ ZDROJE	23
C.2.6. EKOSYSTÉMY.....	24
C.2.7. FLORA, FAUNA	24
C.2.8. KRAJINA	25
C.2.9. OBYVATELSTVO	25
C.2.10. KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY	26
C.2.11. HLUK.....	26
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	28
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)	28
D.1.1. VLIVY STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIOEKONOMICKÝCH VLIVŮ	28
HAVARIJNÍ SITUACE A DOPRAVNÍ NEHODY	31
OSTATNÍ VLIVY.....	31
D.1.2. VLIVY NA PŮDU	32
D.1.3. VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A VODU	32
D.1.4. VLIVY NA EKOSYSTÉMY A BIOTU	33
D.1.5. VLIVY NA OVZDUŠÍ.....	33
D.1.6. VLIVY NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY.....	34
D.1.7. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK.....	35
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI.....	35
D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	36
D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	36
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ ...	40
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRŮ (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	41
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	42
F.1. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ	42
F.2. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE	42
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	43
H. PŘÍLOHA.....	45

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. OBCHODNÍ FIRMA

Středočeský kraj

A.2. IČ

IČ: 70891095

DIČ: CZ 70891095

A.3. SÍDLO (BYDLIŠTĚ)

Středočeský kraj

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

A.4. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE

Zastoupený: Karlem Vyšehradským, náměstkem hejtmana Středočeského kraje

Tel. č.: 257 280 237

Středočeský kraj

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Zástupce ve věcech technických: JUDR. Jiří Holub - vedoucí Odboru majetku a investic

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Název záměru: II/101 Úvaly, okružní křižovatka

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I) kategorie II podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Příslušným úřadem posuzování vlivů je Středočeský kraj, odbor životního prostředí a zemědělství.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Podstatou záměru je přestavba stávající průsečné křižovatky na okružní. Realizace záměru zasáhne pouze místo stávající komunikace s mírným rozšířením pro dodržení šířkového uspořádání navrženého typu komunikace. V nezbytném rozsahu budou upravena ramena navazujících komunikací. Stávající inženýrské sítě i osvětlení bude řešeno adekvátně z hlediska zachování kapacit a bezpečnosti provozu.

Rozsah stavby: okružní křižovatka – vnější průměr 25 m
úprava silnice II/101 ve směru do centra dl. 35,0 m
úprava silnice II/101 ve směru Nové Jirny dl. 36,73 m
úprava Jirenské ulice dl. 28,56 m
úprava ul. Do Hodova dl. 54,82m

Rozsah a průběh prací je v současné fázi zpracování dokumentace rozdělen do několika fází – kategorií prací, které převážně popisují jednotlivé stavení objekty :

- Příprava území tj. vykácení porostů, sejmutí a deponování humusu, zřízení zařízení staveniště, dopravně inženýrská opatření
- Přeložky sítí v rozsahu vyvolaném stavbou
- Odstranění stávající vozovky v potřebném rozsahu
- Realizace kanalizací, zdí a inženýrských sítí
- Realizace vozovek a chodníků
- Realizace komunikačního mobiliáře (protihluková opatření, bezpečnostní zařízení, osvětlení, dopravní značení)

- Dokončovací práce (ozelenění, likvidace zařízení staveniště, oprava poškozených objízďkových tras, rekultivace apod.)

Technologické postupy na realizaci díla se předpokládají standardní, odpovídající charakteru záměru.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Středočeský kraj (NUTS CZ020),

Obec: Úvaly (kód obce: 538957),

Katastrální území: Úvaly u Prahy (č. katastru: 775738).

Stavba se nachází na těchto pozemcích v katastrálním území Úvaly u Prahy: 2627/1, 2826, 2839/2, 3234/7, 3234/10, 3235/7, 3236/1, 3237/1, 3237/5, 3237/7, 3237/10.

Obr.č. 1: Koordinační situace okružní křižovatky



Zdroj: [CityPlan]

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

Stavba se bude skládat z kompletní výměny konstrukce vozovky v místě křižovatky, stavby nových chodníků a oprav přilehlých vjezdů. V rámci stavby dojde jen k přeložkám sloupů elektro a vedení veřejného osvětlení (VO).

Okružní křižovatka je navržena o vnějším průměru 25 m s návrhovou rychlostí 30 km/h. Kolem křižovatky a na přilehlých upravovaných částech stávajících komunikací jsou navrženy chodníky šířky 2 m. Stavby budou koordinovány i v dalším stupni projektové dokumentace.

V rámci stavby budou řešeny následující stavební objekty:

- SO 001 – Příprava a zařízení staveniště
- SO 101 – Okružní křižovatka
- SO 102 – Chodníky
- SO 201 – Opěrné zdi
- SO 301 – Dešťová kanalizace
- SO 302 – Propustek v ulici Jirenská
- SO 401 – Přeložka vedení elektro
- SO 402 – Veřejné osvětlení
- SO 403 – Přeložka vedení Automotoklubu Úvaly

Přestavbou průsečné křižovatky na okružní dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejímu usměrnění. Návrh křižovatky umožní bezpečný pohyb chodců v prostoru kolem křižovatky. Komunikace pro pěší bude navazovat na projekt firmy ProConsult s.r.o. „Chodník z ul. Purkyňova – Do Hodova včetně veřejného osvětlení“. S ohledem na lokální význam silnice II/101 bude stavba okružní křižovatky probíhat za provozu, na etapy po polovinách. Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením.

Z regionálního hlediska má stavba význam velmi malý, protože svým rozsahem nepostihuje celý region.

B.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

Stavba se nachází v místě současné průsečné křižovatky silnice II/101 s ulicemi Jirenská a Do Hodova v severní části města Úvaly na silnici II/101 ve staničení km 120,310.

Stávající průsečná křižovatka silnice II.třídy č. 101 a místní komunikace (ul. Jirenská a Do Hodova) je značně nepřehledná pro provoz, s nebezpečným výjezdem z místních komunikací na II/101 a nezabezpečeným pohybem chodců.

Realizací akce se usměrní a zpomalí doprava, odstraní se kolizní místa a tím se podstatně zvýší bezpečnost dopravy. Celkově bude úsek přehlednější pro všechny účastníky silničního provozu.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Okružní křižovatka je navržena o vnějším průměru 25 m s návrhovou rychlostí 30 km/h (dle TP 135 – Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích). Kolem křižovatky a na přilehlých upravovaných částech stávajících komunikací jsou navrženy chodníky šířky 2 m. Východní, západní a jižní kvadrant křižovatky je navržen z prostorových důvodů v opěrných zdech. V ulici Do Hodova bylo navrženo rozšíření a nové výškové a směrové vedení trasy. Přístup na staveniště je dobře možný po komunikaci II/101.

S ohledem na lokální význam silnice II/101 bude stavba okružní křižovatky probíhat za provozu, na etapy po polovinách. Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením a nepředpokládá se tak omezení dopravy objezdem dotčeného území.

Příprava a zařízení staveniště zahrnuje sejmutí ornice (a její uložení na deponii) v místě dočasného záboru (t.j. na plochách, které budou zabrány trvale pro stavbu, nebo na kterých dojde k manipulaci se stavebními stroji a mohlo by dojít k porušení svrchní vrstvy).

Pro umístění zařízení staveniště a pro dočasnou deponii byla předběžně vybrána plocha pozemku parcely č. 2826. Tato poloha se jeví jako nejvýhodnější z hlediska nejsnadnější přístupnosti k silnici II/101. Zařízení staveniště bude oploceno. Po dokončení stavby bude prostor zařízení staveniště uveden do původního stavu. Zařízení staveniště se bude vzhledem k charakteru stavebních prací sestávat ze skládky zabudovávaných materiálů (betonové prvky, kanalizační prvky, obrubníky apod.), plochy pro odstav mechanizace, a umístění maringotky nebo buňky pro stavbyvedoucího a šatny pro zaměstnance. Sociální zařízení (WC) bude chemické – mobilní.

Bude provedeno smýcení náletových dřevin na cca 1410 m², které se nacházejí v obvodu ploch určených pro staveniště. Smýcené dřeviny budou nabídnuty vlastníkům pozemků k dalšímu využití, v případě jejich nezájmu budou odvezeny na skládku nebo k likvidaci.

Dále budou vytýčeny trasy inženýrských sítí a označeny tak, aby nedošlo k jejich porušení během zemních prací. Ve staveništi se vyskytují následující inženýrské sítě:

- nadzemní vedení nízkého napětí ve správě ČEZ Distribuce a.s.,
- podzemní vedení nízkého napětí ve správě ČEZ Distribuce a.s.,
- metalická síť Úvaly8-3/11, N:8-3/12 (Téléfonica O2 Czech Republic),
- optická síť DOK291 (Téléfonica O2 Czech Republic),
- PZ (středotlaké plynovody a přípojky (Středočeská plynárenská, a.s.)

Popis hlavních stavebních objektů záměru zahrnující stavbu okružní křižovatky a přilehlých ramen návazných komunikací:

SO 101 – Okružní křižovatka

SO 101 zahrnuje přestavbu stávající průsečné křižovatky na okružní a stavební úpravy větví křižovatky. Okružní jízdní pás je navržen v šířce 5,5 m, prstenec kolem středového ostrova v šířce 2 m. Vjezdové větve křižovatky jsou navrženy v rozmezí 3,5 až 5 m. Výjezdové větve mají šířky v rozmezí 4 – 4,5 m (viz obr. č. 1: *Koordinační situace okružní křižovatky*). Na vjezdu a výjezdu na okružní křižovatku budou komunikace rozšířeny v závislosti na průjezdu směrodatného vozidla. Na všech větvích jsou navrženy přejízdné ostrůvky z dlažby.

V místě okružní křižovatky bude vybourána celá konstrukce stávající vozovky. Vozovka je navržena živičná. Návrhová úroveň porušení D0, třída dopravního zatížení II. Niveleta úpravy je vedena shodně se stávající niveletou komunikace.

Úprava Jirenské ulice

Délka úpravy Jirenské ulice bude 28,56 m. V km 0,014 98 se do ulice Jirenská připojuje ulice Kmochova. Šířka úpravy vjezdu do ulice je 6,1 m. V km 0,024 je navržen vjezd na pozemek 2825/1. Po obou stranách komunikace jsou navrženy chodníky. Pravostranný chodník vede po celé délce úpravy, levostranný končí u vyústění ulice Kmochova.

Úprava ulice Do Hodova

Osa úpravy je vedena ve stávající ose Jirenské ulice a před okružní křižovatkou se odklání směrovým obloukem do středu OK. Délka úpravy je 54,82 m. Niveleta ulice klesá od okružní křižovatky sklonem 9,0 % a v konci úpravy se napojuje na stávající stav. Příčný sklon ulice je v celé délce úpravy navržený levostranný 2,5 %.

Vozovka byla navržena živičná s ohledem na předpokládané dopravní zatížení podle TP 170 a příslušného katalogového listu. Návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení III.

Úprava silnice II/101 ve směru Nové Jirny

Osa úpravy je vedena ve stávající ose silnice II/101 a před okružní křižovatkou se odklání směrovým obloukem o poloměru 100 m do středu OK. Délka úpravy je 36,73 m. Niveleta úpravy je vedena shodně se stávající niveletou komunikace.

Do km 0,029 08 jsou po obou stranách komunikace navrženy chodníky. V km 0,027 58 je navržen přechod pro chodce.

SO 102 – Chodníky

Chodníky navazují na projekt firmy ProConsult s.r.o. „Chodník z ul. Purkyňova – Do Hodova včetně veřejného osvětlení“ a jsou navrženy kolem celé okružní křižovatky.

Délka chodníků bude:

- Jižní kvadrant	45,3 m	- Východní kvadrant	41,6 m
- Severní kvadrant	42,6 m	- Západní kvadrant	40,2 m

Ve východním, západním a v části jižního kvadrantu jsou chodníky vedeny v opěrné zdi zakončené betonovou římsou osazenou ocelovým zábradlím výšky 1,1 m. Mimo tato místa je chodník veden v násypu a je osazen chodníkovým obrubníkem uloženým do betonového lože. Chodníky jsou navrženy široké 2 m. Příčný sklon je 2 % do vozovky.

V místě přechodů pro chodce jsou navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu (snížený obrubník, signální a varovný pás).

SO 201 – Opěrné zdi

Opěrné zdi jsou navrženy železobetonové s monolitickou římsou osazenou ocelovým zábradlím výšky 1,1 m. Výška zdí je proměnná, nejvýše dosahuje hodnoty 1,9 m. Opěrné zdi byly navrženy proto, aby se co nejvíc zmenšily zábory na pozemku 3235/7.

Délky zdí:	➤ pravá strana ulice Do Hodova	36,9 m
	➤ východní kvadrant OK	43,6 m
	➤ západní kvadrant OK	36,5 m

SO 301 – Dešťová kanalizace

Dešťová kanalizace bude odvodňovat povrch okružní křižovatky a upravené úseky jejích větví. Kanalizace je profilu DN 300 a délky 52,3 m. Kanalizace je vyústěna do vsakovacího objektu o rozměrech 10,0 x 2,0 x 2,0 m umístěného podél levého svahu komunikace.

SO 302 – Propustek v ulici Jirenská

Úprava propustku bude spočívat v odstranění stávajícího propustku včetně obou čel. V současnosti je na vjezdu do Jirenské ulice pod vozovkou uložena trubka, která převádí vodu z příkopu podél II/101. Trouba propustku bude vedena kolmo k ose ulice. Délka trouby je 15,7 m, profil trouby bude ponechán stávající.

SO 401 – Přeložka vedení elektro

V prostoru nově zřizovaného kruhového objezdu se nachází stávající vedení NN ve správě ČEZ. Jelikož správce vedení ČEZ uvádí jako stávající zařízení pouze vrchní vedení, má se za to, že kabel v zemi je již nefunkční a je v pojistkové skříňce přerušený. Přechodový stožár (betonový) překáží výstavbě křižovatky. Závěsný kabel již nefunkční a lze jej tedy v rámci stavby demontovat v celé délce vč. koncového (přechodového) podpěrného bodu. Předchozí tři betonové sloupy v Kmochově ul. budou zachovány pro stávající veřejné osvětlení.

SO 402 – Veřejné osvětlení

V prostoru nově zřizovaného kruhového objezdu se žádné veřejné osvětlení nenachází. Nová okružní křižovatka bude osvětlena čtyřmi novými stožáry umístěnými ve středovém ostrůvku okružní křižovatky. Podle požadavku ELTODO je navrženo oboustranné osvětlení obou přechodů pro chodce. Z obou stran budou osazena speciální asymetrická svítidla s halogenidovými výbojkami.

SO 403 – Přeložka vedení Automotoklubu Úvaly

Vedení vede po pravé straně Jirenské ulice, přechází křižovatku a pokračuje dále po levé straně ulice Do Hodova. Toto vedení bude svedeno po sloupu v Jirenské ulici pod zem, odkud povede v chodníku podél okružní křižovatky do ulice Do Hodova, bude opět vyvedeno na druhém

sloupu v ulici Do Hodova. Celková délka přeloženého kabelu je 113 m. Stávající sloupy vedení zasahující do prostoru okružní křižovatky budou odstraněny.

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

Předpokládané zahájení stavby je ve 3. čtvrtletí roku 2009. Doba výstavby se předpokládá do 12 měsíců.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Záměr bude realizován v obci Úvaly ve Středočeském kraji, stavba nebude zasahovat do jiného katastrálního území.

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

Navazující rozhodnutí dle zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, na základě §10 odst. 4:

- Územní rozhodnutí dle zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon – příslušný stavební úřad: městský úřad Úvaly, odbor výstavby – stavební úřad,
- Stavební povolení dle zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon – příslušný stavební úřad: městský úřad Úvaly, odbor výstavby – stavební úřad,
- Souhlas k odnětí půdy ze ZPF podle zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF – příslušný orgán ochrany ZPF: KÚ Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

B.I.10. Doplnující údaje

Přehled budoucích vlastníků a správců

1. Správa a údržba silnic Mnichovo Hradiště, Jiráskova 439, 295 80 Mnichovo Hradiště
– silnice a okružní křižovatka (správce), Středočeský kraj (vlastník)
2. ČEZ Distribuce a.s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4 – kabely NN
3. Eltodo Citelum, Novodvorská 1010/14, 142 01 Praha 4 – veřejné osvětlení
4. Automotoklub Úvaly, Do Hodova 88, 250 82 Úvaly – elektro vedení
5. Město Úvaly – chodníky

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

V rámci stavby OK dojde k trvalému záboru 276 m² a k dočasnému záboru (do 1 roku) 203 m² nezpevněných ploch zařazených do ZPF – III. třída ochrany. Záměr se nedotýká pozemků určených pro plnění funkce lesa.

Pro účely odnětí půdy ze ZPF v souladu se zákonem ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, dále s vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, a s Metodickým pokynem odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 k výše uvedenému zákonu, byl zpracován záborový elaborát, který je přílohou č. 3 oznámení.

Bilance zemin

Zásady postupu prací

Postupem výstavby jednotlivých samostatných částí záměru během etap bude ovlivněna zejména manipulace s výkopem a vybouranými hmotami. Při ukládání vhodných i podmínečně vhodných materiálů do konstrukcí silničního tělesa bude přednostně odebírán materiál z dočasných skládek stavby.

Bilance zemních prací

Samozřejmou povinností je nakládat se získanými hmotami podle podmínek určených ve stavebním řízení. Stavba je v součtu získaných materiálů nedostatková. Část násypového materiálu bude nutno nakoupit a dovézt. Nejbližší deponie zemin je v Běchovicích (10 km od Úval).

Materiál získaný v místě stavby bude vhodný i nevhodný pro zpětné použití do násypového tělesa. U vhodného materiálu podle ČSN 72 1002 musí být zajištěna optimální vlhkost zeminy a konzistence (provádění ve vhodných klimatických podmínkách). Nevhodný materiál bude zlepšen (provápnění nebo použit s technologií sendvičového násypu) nebo odvezen na skládku.

Jako podmíněně vhodné pro násyp do zemního tělesa jsou ostatní získané materiály, které je možné po recyklaci použít (stávající komunikace apod.).

Tabulka 1: Bilance zemin

Činnost	Kubatura zemin [m ³]	Počet TNV
Výkop	439	37
Násyp	953	80
Sejmutí ornice	258	22
Ohumusování ploch	76	7

Zdroj: [CityPlan]

B.II.2. Voda

Období výstavby

V průběhu výstavby bude zásobování staveniště a plochy zařízení staveniště vodou řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů. Odběr množství vody nelze v současnosti přesně specifikovat, bude upřesněn v další fázi projektové dokumentace. Voda bude potřebná pro sociální účely pro pracovníky na stavbě a dále pro technologii stavby. Množství vody se bude odvíjet od počtu pracovníků na staveništi a podle probíhající fáze výstavby spojené s danou technologií – voda bude potřebná především pro přípravu betonových směsí. Průměrná spotřeba vody pro sociální účely se předpokládá ve výši maximálně 80 – 110 l/den/pracovníka (dle přílohy č.12 vyhlášky č.428/2001 Sb.).

V letních a nadměrně prašných obdobích bude voda využívána ke skrápění prašných ploch a vozovky. Voda může být případně používána pro čištění stavebních strojů a automobilů před výjezdem ze staveniště. Odběr vody a způsob napojení bude projednán před realizací se správci sítí, tak aby odpovídal jejich podmínkám a požadavkům.

Období provozu

Vlastní provoz okružní křižovatky nebude vyžadovat specifickou spotřebu pitné ani užitkové vody. Lze předpokládat malou spotřebu vody pouze pro účely údržby zeleně a pro běžnou údržbu komunikací.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Suroviny a materiály

Období výstavby

Pro výstavbu budou potřebné běžné suroviny a stavební materiály odpovídající charakteru stavby - dle normové katalogové konstrukce (technické podmínky - TP 170 Navrhování vozovek na pozemních komunikacích). Detailní rozpis materiálů a surovin je součástí popisu jednotlivých staveb v projektové dokumentaci. Následující přehledy shrnují materiálové složení jednotlivých částí staveb.

Skladba vozovky OK:

<i>Asfaltový koberec mastixový</i>	<i>40mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,3 kg/m²</i>		<i>ČSN 73 6129</i>
<i>Asfaltový beton hrubozrný</i>	<i>70mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,3 kg/m²</i>		<i>ČSN 73 6129</i>
<i>Obalované kamenivo</i>	<i>60mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Kamenivo zpevněné cementem</i>	<i>170mm</i>	<i>ČSN 73 6124</i>
<i>Štěrkoďř</i>	<i>150mm</i>	<i>ČSN 73 6126</i>
CELKEM	490mm	

Skladba prstence:

<i>Dlažba</i>	<i>120mm</i>	<i>ČSN 73 6131</i>
<i>Ložní vrstva dlažba</i>	<i>30mm</i>	
<i>Obalované kamenivo</i>	<i>60mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,3 kg/m²</i>		<i>ČSN 73 6129</i>
<i>Obalované kamenivo</i>	<i>80mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Štěrkodrt'</i>	<i>200mm</i>	<i>ČSN 73 6126</i>
CELKEM	490mm	

Skladba vozovek ramen komunikací:

<i>Asfaltový beton střednězrnný</i>	<i>40mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,3 kg/m²</i>		<i>ČSN 73 6129</i>
<i>Obalované kamenivo střednězrnné</i>	<i>90mm</i>	<i>ČSN 73 6121</i>
<i>Štěrkodrt'</i>	<i>250mm</i>	<i>ČSN 73 6126</i>
CELKEM	310mm	

Konstrukce chodníků je navržena v následující skladbě:

<i>Dlažba</i>	<i>60mm</i>	<i>ČSN 73 6131</i>
<i>Lože dlažby</i>	<i>30mm</i>	
<i>Štěrkopísek</i>	<i>150mm</i>	<i>ČSN 73 6126</i>
CELKEM	240mm	

Při výstavbě budou zapotřebí pohonné hmoty pro stavební mechanismy a dopravní prostředky. Jejich množství nelze v současné době odhadnout, bude záviset na množství a druhu použitých mechanismů a dopravních prostředků, době nasazení, délce tras atd.

Vhodný materiál bude zrecyklován (předpoklad 75%) a použit do ložních vrstev nové konstrukce. Nevhodný materiál bude odvezen k likvidaci; skládky nebezpečného odpadu jsou v Běchovicích nebo v Radimě (cca 10/25 km od Úval).

Zeminy do naspů budou doplňovány z deponie firmy Strabag a.s. v Běchovicích. Beton bude dovážěn z nejbližších betonárek v Českém Brodě (12 km) a v Horních Počernicích (14 km). Asfaltové směsi budou dodávány z Běchovic (10 km) nebo z Říčana u Prahy (20 km).

Tabulka 2: Bilance surovin a materiálů

Vstup/ Výstup materiálů	Kubatura [m ³]	Odpovídající počet TNV
Demolice vozovek	274	23
Nová vozovka	712	60
Beton na zdi	170	15

Zdroj: [CityPlan]

Množství surovin a materiálů bude ve smyslu pokrytí celkových potřeb z hlediska výrobních dodavatelských kapacit malé, výstavba nevyvolá nutnost zřizování nových výrobních kapacit stavebních materiálů, zdrojů vody a zdrojů energií.

Umístění zařízení staveniště a místa pro dočasnou deponii závisí na konkrétním dodavateli stavby. Předběžně byla vybrána plocha na pozemku parcely č. 2826. Tato poloha se jeví jako nejvýhodnější jelikož je v blízkosti silnice II/101 a je tudíž snadno přístupná. Plocha vhodná pro zařízení staveniště je o výměře cca 130 m². Zařízení staveniště musí být oploceno. Po dokončení stavby musí být prostor zařízení staveniště uveden do původního stavu. Pozemek, na kterém je navrženo umístění zařízení staveniště, je v majetku Města Úvaly, Pražská 276, 250 82 Úvaly.

Zařízení staveniště bude vzhledem k charakteru stavebních prací sestávat ze skládky zabudovávaných materiálů (betonové prvky, kanalizační prvky, obrubníky apod.), plochy pro odstav mechanizace, a umístění maringotky nebo buňky pro stavbyvedoucího a šatny pro zaměstnance. Sociální zařízení (WC) bude chemické – mobilní.

Období provozu

V období provozu nebude třeba žádných materiálových vstupů.

B.II.4. Energetické zdroje

V průběhu výstavby bude elektrická energie pro napájení odebírána ze stávající elektrorozvodné sítě, především pro provoz použité stavební mechanizace. Předpokládané množství nelze v současnosti odhadnout, nároky však budou v běžných mezích jako u obdobných staveb.

V rámci zasíťování ul. Do Hodova byla zřízena, před oplocením parcely 3235/46, pojistková skříň s volným vývodem pro připojení VO. V blízkosti křižovatky bude postavený kiosek se skříni typového zapínacího bodu VO. Z kiosku budou v rámci stavby vyvedeny tři vývody. Ze stožáru uprostřed křižovatky bude zemním kabelem propojeno nové osvětlení se stávajícím v Kmochově ul., kde je rozvod VO kabelem zavěšeným na betonových stožárech.

V prostoru nově zřizovaného kruhového objezdu se žádné veřejné osvětlení nenachází. Správce VO v Úvalech, ELTODO Citelum, požaduje osvětlení objezdu ze stožáru ve středu křižovatky a osvětlení dvou přechodů pro chodce.

Ve středu kruhové křižovatky bude do betonového základu postaven jeden bezpaticový stožár se čtyřramenným výložníkem. Na stožár se osadí čtyři výbojková svítidla 150W. Výška svítidel bude 10m.

Rozvody VO budou kabely CYKY 4x10, uloženými v celé délce v zemi v ochranných ohebných hadicích KOPOFLEX. Do rýhy pro kabely bude uložený zemnicí pásek FeZn 30/4 jako zemnič pro uzemnění stožárů – ochrana před účinky blesku.

V důsledku instalace nových sloupů veřejného osvětlení vzroste spotřeba elektrické energie při provozu OK cca o 450 kWh ročně. Další nárůst není předpokládán.

B.II.5. Nároky na dopravní a technickou infrastrukturu

Trasy staveništní dopravy povedou po stávající komunikaci II/101. S ohledem na lokální význam silnice II/101 bude stavba okružní křižovatky probíhat za provozu, na etapy po polovinách. Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením.

Je možné vyloučení dopravy (kromě rezidentů), ale není uvažováno. Objízdná trasa by pak vedla Jirny – Nehvizdy – Horoušany – Tlustovousy – Úvaly po silnici 3. třídy. Pak by musely být dočasně změněny i jízdní řády/trasy autobusů PID č. 304, 405, 408.

Elektrické vedení

V prostoru nově zřizovaného kruhového objezdu se nachází stávající vedení NN ve správě ČEZ. Na betonových stožárech je zavěšený závěsný kabel, napojený z vrchního vedení v Kmochově ul. přes rozpojovací skříň. V prostoru křižovatky přechází kabel přes pojistkovou skříňku ze sloupu do země a není známo, kam pokračuje dál. Jelikož správce vedení ČEZ uvádí jako stávající zařízení pouze vrchní vedení, má se za to, že kabel v zemi je již nefunkční a je v pojistkové skříňce přerušeno. Přechodový stožár (betonový) překáží výstavbě křižovatky.

Z výše uvedeného vyplývá, že je závěsný kabel již nefunkční a lze jej v rámci stavby zdemontovat v celé délce vč. koncového (přechodového) podpěrného bodu. Předchozí tři betonové sloupy v Kmochově ul. je nutno zachovat pro stávající veřejné osvětlení.

V prostoru stavby se nachází také vzdušné vedení elektrického proudu, které je majetkem Automotoklubu Úvaly. Vedení vede po pravé straně Jirenské ulice, přechází křižovatku a pokračuje dále po levé straně ulice Do Hodova. Vedení bude svedeno po sloupu v Jirenské ulici pod zem, odkud povede v chodníku podél okružní křižovatky do ulice Do Hodova. Silnici I/16 podejde v blízkosti přechodu pro chodce, ulici Do Hodova v místě ukončení chodníků. V místech přechodu komunikací bude vedení uloženo v chráničkách. Vedení bude vyvedeno na druhém sloupu v ulici Do Hodova. Celková délka přeloženého kabelu je 113 m. Stávající sloupy vedení zasahující do prostoru okružní křižovatky budou odstraněny.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných hmot široké spektrum emisí. Některé z nich jsou dominantní a typické pro provoz vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem a některé jsou oproti jiným zdrojům emisí relativně bezvýznamné.

Nejvýznamnější emise, charakteristické pro automobilovou dopravu, jsou plynné znečišťující látky: oxidy dusíku NO_x, oxid uhelnatý CO, tuhé látky (suspendované částice PM₁₀) a z uhlovodíků

benzen a benzo(a)pyren. Úroveň znečištění je charakterizována hodnotami průměrných ročních a maximálních krátkodobých (hodinových, denních) koncentrací škodlivin.

Po uvedení křižovatky do provozu se nepředpokládá výrazný nárůst množství emisí do ovzduší, naopak díky plynulejšímu provozu a křížení vozidel by se situace oproti nulové variantě mohla i zlepšit. Z hlediska očekávaného vývoje emisí z dopravy lze konstatovat:

- změny ve struktuře vozového parku (odstavování nejstarších automobilů) se nejvíce projeví u emisí organických látek. Osobní automobily mají nejvyšší podíl na emisích benzenu a celkové sumy uhlovodíků. Ve výhledu nebude docházet k výraznému zvyšování intenzit dopravy osobních automobilů a nebudou se vyskytovat automobily bez katalyzátoru. Lze tedy v průměru očekávat další snižování emisí organických látek.

- nejvyšší podíl na emisích oxidů dusíku a suspendovaných částic frakce PM₁₀ mají těžké nákladní automobily. Velmi razantní byl nárůst intenzit tranzitní nákladní dopravy, jejichž počet se za posledních 5 let téměř zdvojnásobil. Do budoucna se předpokládá stagnace těchto dopravních výkonů a snaha o omezování celkové dopravní zátěže na silnicích.

Období výstavby

Bodové zdroje znečišťování ovzduší

Pro období výstavby se nepředpokládají žádné bodové zdroje znečišťování ovzduší.

Liniové zdroje znečišťování ovzduší

V etapě výstavby bude převažovat těžká nákladní doprava a pojezdy stavebních mechanismů. Množství emisí do ovzduší nelze za současného stupně projektové přípravy přesně stanovit. Záleží na množství mechanismů, přítomných na lokalitě v určitém časovém úseku, jejich technickém stavu, směnnosti provozu, objemu zemních prací apod. a dále na druhu mechanismů (bagry, buldozery, nakladače). Tyto zdroje znečištění jsou časově omezeny na krátkou dobu a ve srovnání s ostatními zdroji znečišťování ovzduší v dané lokalitě méně významné.

Plošné zdroje znečišťování ovzduší

Za plošný zdroj znečišťování ovzduší je možno označit plochu staveniště ve fázi výstavby. Sem náleží příprava staveniště, především výkopové práce a práce spojené s úpravou celého prostoru křižovatky. Uvedené činnosti znamenají především zemní práce (výkopy, odstranění stávajících povrchů komunikací a budování násypů). Všechny tyto činnosti znamenají přemístění zemin a materiálů v prostoru staveniště.

Období provozu

Dle mapy intenzity dopravy silniční sítě ČR v roce 2005 byl průměrný počet 5449 projíždějících vozidel v úseku od křižovatky silnic II/101 a 601 po zaústění silnice II/101 do silnice č. 12. Z toho počtu tvořilo 1469 těžkých nákladních automobilů, 3949 osobních automobilů a 31 motocyklů.

Na základě trendu vývoje můžeme předpokládat, že v souvislosti s technickým pokrokem ve vývoji motorů emisní faktory v žádném případě nebudou vzrůstat. Pokud tedy pro stav v r. 2030 použijeme emisní faktory pro rok 2020, zůstáváme při odhadu emisí na straně bezpečnosti.

Protože z motorů aut jsou emitovány pouze velmi malé prašné částice, lze všechny emise prachu považovat za emise frakce PM₁₀, tj. za emise částic s rozměrem pod 10 μm. Prach přitom emitují téměř výhradně naftové motory nákladních automobilů a autobusů, emise prachu z benzínových motorů osobních aut jsou minimální.

Důležitou součástí emisí prachu z dopravy jsou nesuspendované částice, tj. prach zviřený ze silnic při průjezdu automobilů. Bohužel, výpočet této tzv. sekundární prašnosti nelze provést, protože by k němu byly potřeba tak obtížně vyjádřitelné a tak silně se měnící veličiny jako čistota silnice a zrnitost prachu ležícího na ní.

B.III.2. Odpadní vody

Odpadní vody budou vznikat jednak v období výstavby záměru, jednak v období provozu po jeho realizaci.

Během výstavby a provozu okružní křižovatky lze předpokládat vznik následujících typů odpadních vod:

- dešťové odpadní vody
- splaškové odpadní vody
- technologické odpadní vody

Období výstavby

V rámci výstavby jsou navrženy úpravy na dešťové kanalizaci (odstranění stávajícího propustku včetně obou čel). Vzhledem k nárůstu zpevněných ploch o 2513 m² se nepožaduje zvýšení kapacit pro odvodňovací systémy.

Povrch křižovatky bude odvodněn 2 uličními vpustěmi zaústěnými do nové dešťové kanalizace. Dešťová kanalizace bude vyvedena do příkopu podél silnice II/101. Pláň bude odvodněna trativodem zaústěným do dešťové kanalizace. Případná další opatření budou stanovena během další projektové přípravy na základě vyjádření dotčených orgánů a propočtů.

Povrch komunikace Do Hodova bude odvodněn do levého příkopu. Před nájezdem na pozemky je navržena vsakovací jáma o rozměrech 2,0 x 2,0 x 2,0 m.

V období výstavby budou splaškové odpadní vody vznikat v objektech sociálního zázemí v zařízení staveniště. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude pravděpodobně řešen použitím mobilních ekologických WC. Likvidaci odpadů z mobilních WC provede oprávněná firma, bude zajištěno smluvně.

V období výstavby lze předpokládat minimální produkci technologických odpadních vod, budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů, apod. Množství odpadních vod z oplachu automobilů a stavebních strojů je možné odhadnout za běžných podmínek na cca 50 – 70 l/vozidlo. Množství ani kvalitu těchto odpadních vod nelze v současné době specifikovat, bude podrobně řešena v dalších stupních projektové přípravy stavby. V průběhu výstavby bude nutno realizovat dostatečná opatření zabraňující případné kontaminaci okolních ploch. Při výstavbě budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy a s vodami bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Období provozu

Během provozu nebudou vznikat žádné odpadní vody. Dešťová kanalizace bude odvodňovat povrch okružní křižovatky a upravené úseky jejích větví. Kanalizace bude vyústěna do vsakovacího objektu o rozměrech 10,0 x 2,0 x 2,0 m umístěného podél levého svahu komunikace.

B.III.3. Odpady

Zatřídění odpadů je provedeno dle vyhlášky MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění. Katalog byl vydán jako vyhláška k zákonu č. 185/2001 Sb., (o odpadech a o změně některých dalších zákonů), v platném znění.

Vznik odpadů lze opět rozdělit do 2 časových etap:

- odpady vznikající při výstavbě
- odpady vznikající při provozu

Odpady vzniklé při výstavbě

Původcem odpadů při výstavbě bude ve smyslu zákona o odpadech dodavatel stavby. Ten bude teprve stanoven na základě výběrového řízení. Povinnosti původce odpadů specifikuje § 16 citovaného zákona o odpadech.

Při výstavbě okružní křižovatky budou vznikat odpady typické pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu. Zdrojem produkovaných odpadů budou např.:

- úprava terénu pro přípravu staveniště
- demolice stávajících komunikací a zpevněných ploch, oplocení sousedních pozemků
- zemní výkopové práce
- údržba a provozování vozového parku při výstavbě a stavebních strojů a zařízení
- vlastní stavební činnost
- provozování a údržba zařízení staveniště

➤ provoz sociálních zařízení staveniště

Za využití, recyklaci, popř. likvidaci vzniklých odpadů v souladu s příslušnou legislativou je zodpovědný jejich původce – stavební firma, který musí dodržet zákonné povinnosti ohledně nakládání s odpady, např.:

- třídít a shromažďovat odpady odděleně podle druhů
- zařazovat odpady podle Katalogu odpadů
- předcházet vzniku odpadů
- minimalizovat množství odpadů
- vzniklé odpady přednostně využívat nebo recyklovat nebo nabízet k využití jiným osobám a subjektům
- nevyužitelné odpady předávat k likvidaci pouze oprávněné osobě (firmě)
- vést evidenci o množství a způsobu nakládání s odpady, apod.

Vzniklé odpady, které nebude možno znovu využít, budou odváženy na nejbližší příslušnou skládku, předem smluvně zajištěnou investorem. Nejvíce odpadů bude vznikat z demolice stávající vozovky, z nichž bude možné určité množství použít pro recyklaci a využít pro výstavbu záměru.

Odstraněná ornice (55,2 m³) bude využita pro terénní úpravy nebo, v případě prokázané kontaminace, odvezena na skládku. Bližší podmínky a požadavky s nakládáním skryté ornice stanoví příslušný orgán ochrany ZPF.

Odfrezované asfaltové vrstvy společně s podložím vozovky (274 m³) lze označit jako odpad, který bude odvezen k recyklaci a bude možné jej znovu využít pro stavbu komunikace. Předpokládá se znovuvyužití vybourané vozovky přibližně ze 75%.

Během výstavby ani provozu se nepředpokládá vznik významného množství nebo použití materiálu s obsahem nebezpečných látek.

Dále budou při výstavbě vznikat odpady charakteristické pro daný typ stavby; během provozu lze očekávat vznik odpadu spadajícího především do kategorie 20 02, 20 03. V případě vzniku nebezpečných odpadů s nimi bude nakládáno dle platných právních předpisů s odvozem na příslušnou skládku.

Tabulka 3: Očekávané odpady na stavbě

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Poznámka
01 04 01	Štěrk, kamenivo	0	Recyklace, nevyužitelné k likvidaci
15 01 06	Směsné obaly	0	Příslušná likvidace
17 01 01	Beton, beton.drť	0	Recyklace
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu,	N	Příslušná likvidace (skládku)

	cihel, tašek a keramických výrobků		nebezpečných odpadů)
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	0	Recyklace, nepotřebné k likvidaci
17 02 01	Dřevo	0	Využití, nevyužitelné k likvidaci
17 02 02	Plasty	0	Recyklace, nevyužitelné k likvidaci
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	Příslušná likvidace (skládka nebezpečných odpadů)
17 03 02	Asfalt bez dehtu (živice)	0	Odvezeno k recyklaci, znovu využitelné
17 04	Kovy, slitiny, plot.dílce, kabely	0	Využitelné předány k využití, nepotřebné k likvidaci
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky (následek provozní havárie)	N	Příslušná likvidace (skládka nebezpečných odpadů)
17 05 04	Zemina, kameny	0	K využití nebo odvoz na skládku – určí původce
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	0	Odvoz na skládku nebo k dalšímu využití – určí původce
20 02	Odpady ze zahrad a parků	0	Odvoz na skládku nebo k dalšímu využití – určí původce
20 03	Ostatní komunální odpady	0	Recyklace, skládka
20 03 01	Směsný komunální odpad	0	Odvoz na skládku – určí původce
20 03 03	Uliční smetky	0	Odvoz na skládku – určí původce

Pozn.: Dle Katalogu odpadů – vyhláška č.381/2001 Sb., v platném znění.

Odpady vzniklé při provozu

Při provozu okružní křižovatky budou vznikat pouze běžné odpady z provozu komunikací, z jejich čištění a údržby, jako vznikaly dosud na průsečné křižovatce – např. uliční smetky, odpady z dopravního značení, odpady z údržby zeleně, odpady z odstraňování havárií vozidel apod. Jejich množství a přesný druh odpadu nelze předem určit. S odpady bude nakládáno v souladu s příslušnou legislativou.

B.III.4. Hluk

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Stanovené limity jsou definovány prováděcím předpisem zákona (nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).

Silniční doprava je významným zdrojem hluku, který způsobují motorová vozidla pohybující se po komunikaci. Hluk z dopravy vzniká jako důsledek běžného provozu vozidel po této komunikaci (trvalé působení).

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku. Úroveň hladiny hluku emitované automobilem je závislá zejména na rychlosti vozidla – zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku

motor, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku pneumatika – vozovka a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk.

Mezi další faktory, které ovlivňují hluk z automobilové dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Díky technickému vývoji se na komunikacích pohybuje stále větší podíl automobilů s příznivějšími hlukovými charakteristikami. Výslednou hladinu hlukové zátěže ovlivňují následující faktory:

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

Během provozu OK bude zdrojem hluku automobilová doprava. Intenzita provozu zůstane na stejné úrovni jako v současné době, avšak vzhledem ke zvýšení plynulosti dopravy bude úroveň hlukové hladiny nižší.

Přestavbou průsečné křižovatky na okružní nedojde k navýšení nebo významnému ovlivnění dopravních intenzit, záměr tedy nezpůsobí výrazné změny akustického zatížení území. Z tohoto důvodu nebyla pro oznámení záměru stavby OK zpracována hluková studie. K mírnému zvýšení hladiny akustického tlaku dojde v období výstavby v lokalitě nejbližšího okolí staveniště vlivem transportu materiálu, surovin a zaměstnanců. Jedná se však pouze o dočasný vliv. Během provozu lze očekávat mírné zvýšení hluku vlivem zpomalení vozidel v místě okružní křižovatky, avšak zároveň ke snížení vlivem nového povrchu vozovky.

Bližší popis a působení záměru na akustické zatížení lokality je uvedeno v kapitole D.

B.III.5. Vibrace

Provoz okružní křižovatky nepředstavuje významný zdroj vibrací. Během výstavby křižovatky lze předpokládat pouze vibrace, spojené s pojezdy stavebních mechanismů a nákladní dopravy. Stavební mechanismy budou zdrojem dočasných vibrací, které se projeví pouze na staveništi a neohrozí ostatní objekty nebo obyvatele. Případné vibrace od mechanismů, používaných při vlastní výstavbě, budou malé a nevýznamné.

Podle praktických zkušeností jsou vibrace vznikající při práci stavebních mechanismů obvyklých staveb utlumeny v podloží do vzdálenosti nejvýše několika metrů od místa jejich působení. V žádném případě nemůže dojít k ohrožení stávajících budov v okolí staveniště.

Po realizaci lze očekávat určité zlepšení vzhledem k lepšímu stavu komunikace.

B.III.6. Světelné znečištění, záření, zápach

Osvětlení okružní křižovatky je navrženo tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost všech účastníků silničního provozu a to i za snížené viditelnosti. Nevznikne významný nový zdroj osvětlení, který by mohl způsobovat světelné znečištění. V rámci okružní křižovatky jsou pro její osvětlení navrženy 4 stožáry a pro zajištění bezpečnosti 2 přechodů pro chodce další 4 stožáry v těchto místech.

Při výstavbě ani provozu okružní křižovatky nevzniká záření radioaktivní ani elektromagnetické. Křižovatka nebude zdrojem zápachu (kromě emisí PAU z výfukových plynů vozidel) nebo jiných negativních dopadů na okolí.

Staveniště ani stavba samotná nebudou zdrojem zápachu.

B.III.7. Rizika havárií

Přístup na staveniště je dobře možný po komunikaci II/101. Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením.

Rizika vyplývající z činností v rámci etapy výstavby jsou běžného charakteru (možné úrazy související se stavebními a montážními pracemi, únik pohonných hmot ze stavebních strojů, dopravních prostředků, exploze plynů v souvislosti se svářením, pracovní úrazy).

Možné úniky většího množství ropných látek by znamenaly nebezpečí znečištění zeminy, povrchových podzemních vod. Možnost havárií s negativními důsledky na složky životního prostředí a obyvatelstvo lze omezit důsledným dodržováním havarijního a provozního řádu staveniště a po uvedení okružní křižovatky do provozu havarijním a provozním řádem stavby.

Období provozu okružní křižovatky sníží celkové riziko havárií a zvýší bezpečnost daného silničního úseku. Ostatní rizika vyplývající z provozu okružní křižovatky po jejím uvedení do provozu jsou minimální. Určité riziko představují pouze potenciální havarijní úniky ropných látek z vozidel projíždějících křižovatkou.

Je možno konstatovat, že vzhledem k charakteru a lokalizaci záměru je riziko havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí i na obyvatelstvo při dodržení základních ochranných a preventivních opatření na ochranu životního prostředí malé a málo významné a nepřesahuje obvyklou míru rizika u obdobných staveb.

Posuzovaný záměr neleží v záplavovém území, ani v jeho blízkosti.

V dalších kapitolách oznámení záměru jsou uvedena doporučená opatření pro snížení rizika případných havárií.

B.III.8. Radonové riziko

Z hlediska rizika pronikání radonu z podloží nelze uvažovat ovlivnění záměru – záměr je dopravní stavbou.

B.III.9. Doplnující údaje

Výstavba okružní křižovatky nepředpokládá zásadní terénní úpravy. Lokálně dojde pouze k vyrovnání stávajícího terénu, odstranění stávajícího propustku, úpravě šířkových poměrů apod. Terénní úpravy budou malého rozsahu a nepředstavují nebezpečí vzniku větrné nebo vodní eroze, změnu odtokových poměrů nebo významný zásah do krajinného rázu.

Realizací záměru nedojde ke změně účelu a funkce lokality, pouze k jejímu rozšíření vzhledem k charakteru stavby a normovým šířkám pro návrhové rychlosti a také pro zabezpečení plynulosti a bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích. Nebude narušena ani struktura sídla či zdraví obyvatel v nedaleké obytné zástavbě.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

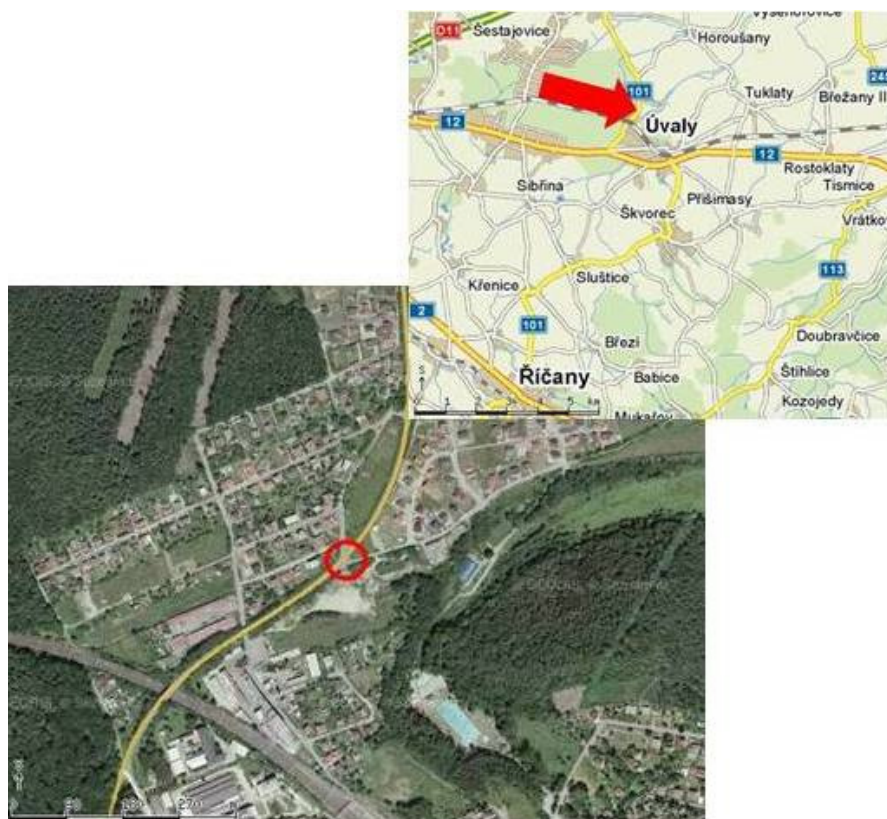
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.1.1. Využití území

Většina ploch, které budou záměrem ovlivněny nebo zasaženy, jsou zastavěné plochy, pouze několik ploch záboru je vedeno jako izolační zeleň či všeobecně smíšené území. Nebude se jednat o významné zábory půdy. Celý záměr je v souladu s platným územním plánem města (viz příloha č. 1).

Jak je patrné ze snímku, záměr se nachází v intravilánu obce a bude sloužit především pro zvýšení bezpečnosti daného úseku, a to pro dopravu motorovou i nemotorovou a pro zlepšení obslužnosti navazujících plánovaných ploch obytné zástavby v jižní části.

Obr.č.2: Vazby na okolí záměru



Zdroj:[15]

V jihovýchodním kvadrantu od záměru se nacházejí plochy obytného území (pokračuje na severovýchod), izolační zeleně, v severozápadním kvadrantu pak plochy všeobecně smíšeného území, stejně jako na jih od záměru. Samotný střed okružní křižovatky je izolační zelení.

Obr.č 3. : Výřez z územního plánu Úval



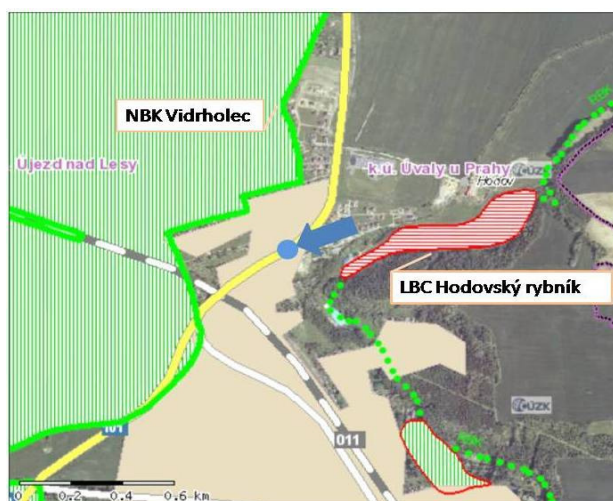
Zdroj: [14]

C.1.2. ÚSES, VKP

Území Úval, i celého záměru, spadá do přírodní lesní oblasti 17 Polabí. Lesní porosty v bližším okolí stavby, které nebudou nijak stavbou dotčeny, jsou řazeny do bukodubového lesního vegetačního stupně s převažujícím cílovým hospodářstvím *25 Hospodářství živných stanovišť nižších poloh* (menší skupiny porostu v rámci RBC: 1 - Mimořádně nepříznivá stanoviště, 21 - Hospodářství exponovaných stanovišť nižších poloh).[3]

Posuzované území se nedaleko nadregionálního biokoridoru Vidrholec-K68, jehož osa se nachází přibližně 510 m severně od navrhované okružní křižovatky. Zhruba 300 m západně se nalézá funkční prvek ÚSES, nadregionální biocentrum Vidrholec. Ve stejné vzdálenosti východním směrem je nefunkční LBC Hodovský rybník a louky. Další biokoridor (označen jako lokální) vede údolím potoka Výmoly cca 200 metrů JV směrem od záměru. Jedná se o soustavu rybníků, břehových porostů na stanovištích různého typu a různého dřevinného složení, nivních luk a mokřadů. V údolí Výmoly je několik lokálních biocenter.

Obr.č. 4: Územní systém ekologické stability



Zdroj:[3]

Většina prvků ÚSES je tvořena lesními porosty, které jsou řazeny do kategorie příměstských lesů pro rekreační účely.

Záměr nezasahuje do žádného prvku ÚSES, ani se nenachází v jeho blízkosti.

Záměr nezasahuje do žádného významného krajinného prvku. Nejbližší registrované významné krajinné prvky jsou soustředěny do údolí a niv vodního toku Výmoly.

C.1.3 NATURA, zvláště chráněná území, přírodní parky

Posuzovaný záměr se nachází intravilánu obce Úvaly. V jeho blízkosti se nenachází žádné zvláště chráněné území nebo lokality se zjištěným výskytem chráněných druhů organismů. Rovněž se zde nenachází žádná lokalita systému Natura 2000 (EVL nebo PO). Podle vyjádření KÚ Středočeského kraje nemůže mít záměr na takové lokality žádný významný vliv (viz příloha č.2).

V nejbližším okolí okružní křižovatky se rovněž nenachází přírodní park. Nejbližší přírodní park Klánovice-Čihadla se rozkládá přibližně 830 m západním směrem od uvažovaného záměru a téměř 880 m ve stejném směru od záměru se nachází přírodní rezervace Klánovický les – Cyrilov.[2]

C.1.4. Území hustě zalidněná

Zájmová lokalita se nachází v městě Úvaly, které má asi 4600 obyvatel a výměra katastru je 1096 ha.

Lokalita výstavby se nachází u silnice II/101 směr Jirny. Nejbližší obytná zástavba se nachází při jižní části areálu, kde jsou stavěny nové rodinné domky. Další obytná zástavba se nachází za jmenovanou komunikací.

Plánovaná výstavba je v souladu s územním plánem města (viz příloha č. 1).

C.1.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Lokalita záměru se nalézá v blízkosti komunikace č.101 z Úval do obce Jirny. Jedná se o poměrně frekventovanou silnici, jejíž okolí je částečně zatíženo dopravou. Výstavbou okružní křižovatky nedojde k zvýšení intenzity dopravy.

C.1.6. Rizika, staré zátěže

V blízkosti záměru nejsou registrovány žádné lokality SEZ, skládky nebo kontaminované plochy. Nejbližší skládka Hodov je situována 820 m SV směrem. V severní části byla identifikována plošně poddolovaná území vzdálená zhruba 1 km od záměru.

V lokalitě záměru nebyly v minulosti prováděné činnosti, při kterých by se používaly látky nebezpečné pro jednotlivé složky životního prostředí, proto není důvod předpokládat, že jsou v daném území staré ekologické zátěže.

C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBŇNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

C.2.1. KLIMATICKÉ FAKTORY

Obec Úvaly leží převážně v teplé klimatické oblasti (kategorie dle Quitta). Průměrná roční teplota je odhadována na 8,5°C s průměrným ročním úhrnem srážek 564 mm.

Tabulka 4: Vybrané klimatické charakteristiky

Klimatická oblast	T2
Počet dnů s teplotou větší než 10°C	160 – 170
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Průměrná teplota v lednu	-2 – -3 °C
Průměrná teplota v červenci	18 – 19 °C
Počet mrazových dnů	100 – 110

Zdroj: [12]

Reliéf má ráz ploché pahorkatiny s výškovou členitostí 30-75 m. Celá oblast je vystavena převládajícímu západnímu proudění.

Klimatické podmínky jsou vedle množství emisí rozhodujícím činitelem pro rozptyl znečišťujících látek v ovzduší. Klasifikace meteorologických situací pro potřeby výpočtu rozptylových studií se provádí podle rychlosti větru a stability přízemní vrstvy ovzduší.

Stabilitní klasifikace Českého hydrometeorologického ústavu rozeznává pět tříd stability.

Vertikální teplotní gradient	
[°C / 100 m)	
I. superstabilní	$\gamma < -1,6$
II. stabilní	$-1,6 \leq \gamma \leq -0,7$
III. izotermní	$-0,6 \leq \gamma \leq +0,5$
IV. normální	$+0,6 \leq \gamma \leq +0,8$
V. konvektivní	$\gamma > +0,8$

Gradient (γ) má kladnou hodnotu, jestliže teplota ovzduší s výškou klesá a naopak. Jednotlivé stabilitní třídy můžeme charakterizovat následovně:

I. stabilitní třída superstabilní

- vertikální výměna vzduchu prakticky potlačena, tvorba silných inverzních stavů. Výskyt v nočních a ranních hodinách, především v chladném období. Maximální rychlost větru 2 m.s-1.

II. stabilitní třída stabilní

- vertikální výměna ovzduší je stále nevýznamná, také doprovázena inverzními situacemi. Výskyt v nočních a ranních hodinách po celý rok. Maximální rychlost větru 3 m.s-1.

III. stabilitní třída izotermní

- projevuje se již vertikální výměna ovzduší. Výskyt větru v neomezené síle. V chladném období lze očekávat v dopoledních a odpoledních hodinách, v létě v časných ranních a večerních hodinách.

IV. stabilitní třída normální

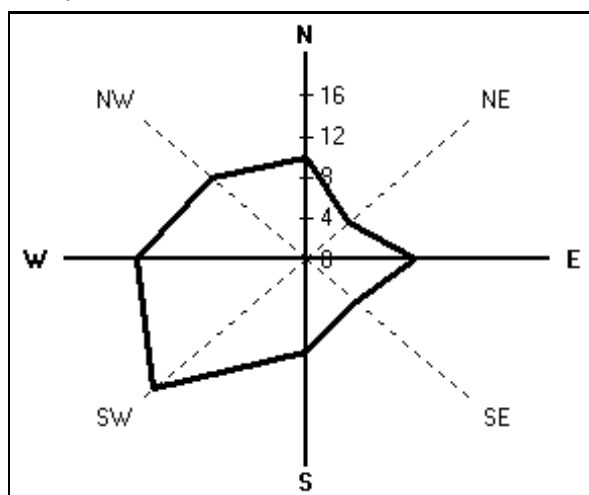
- dobré podmínky pro rozptyl škodlivin, bez tvorby inverzních stavů, neomezená síla větru. Vyskytuje se přes den v době bez významného slunečního svitu. Společně se III. stabilitní třídou mají v našich podmínkách výrazně vyšší četnost než ostatní třídy.

V. stabilitní třída konvektivní

- projevuje se vysokou turbulencí ovzduší ve vertikálním směru, která může způsobovat nárazový výskyt vysokých koncentrací znečišťujících látek. Maximální rychlost větru 5 m.s-1. Výskyt v letních měsících při vysoké intenzitě slunečního svitu.

Odborný odhad větrné růžice pro zájmovou lokalitu je patrný z níže uvedeného obrázku a tabulky.

Obr. č. 5: Větrná růžice lokality Úval



Zdroj: [10]

Tabulka 5: Celková větrná růžice

Rychlost větru	Směr větru									Suma
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	
1,7	5,30	3,30	6,50	4,60	5,90	8,70	6,60	7,00	17,65	65,55
5,0	4,01	1,61	2,41	1,40	3,10	8,31	6,11	3,80		30,75
11,0	0,70	0,10	0,10	0,00	0,10	1,00	1,40	0,30		3,70
Součet	10,01	5,01	9,01	6,00	9,10	18,01	14,11	11,10	17,65	100,0

Zdroj: [10]

Rozborem větrné růžice zjišťujeme, že nejvyšší četnosti větrů jsou ze západních a jihozápadních směrů. Celková četnost výskytu těchto směrů větrů je 32,12 %, tj. 117 dní ročně.

Zastoupení klidového stavu označeného jako CALM, představuje 17,65 % celkové četnosti.

Z hlediska rychlosti větru, která má také značný vliv na rozptyl emisí, je rozdělení následující:

- vítr do rychlosti 2,5 m.s-1, tj. I. rychlostní třída, se vyskytuje v nejvyšším procentu 65,55 %, tj. 240 dní ročně
- vítr ve II. rychlostní třídě o rychlosti 2,6 - 7,5 m.s-1 má výskyt 30,75 %, tj. 112 dní za rok
- vítr ve III. rychlostní třídě o rychlosti větší než 7,5 m.s-1, je zastoupen 3,70 %, t.j. 13 dní v roce.[10]

C.2.2. Kvalita ovzduší

Zastavěná část Úval leží na svazích a v údolí potoka Výmoly. Krajinné podmínky jsou v místě determinovány z velké části údolím Výmoly a zvláště svahu na pravém břehu, které není příliš hluboké, ale je dost sevřené a tudíž nepříznivé pro rozptylové podmínky. Vzhledem k členitému terénu řešeného území Úval jsou rozptylové podmínky lokálně proměnlivé. Údolní poloha převážné části centra Úval podmiňuje z klimatologického hlediska zhoršené rozptylové podmínky, které se projevují zvýšenou četností hlavně nízkých radiačních inverzí a útlumem přízemního větru. Ve vyvýšených okrajových partiích je situace příznivější s vyšším stupněm provětrávání.

Na území Úval nejsou prováděna žádná pravidelná měření základních meteorologických parametrů, důležitých pro posouzení rozptylu a šíření znečišťujících látek, stejně jako pravidelná měření jejich přízemních koncentrací. V případě posuzované křižovatky se jedná pouze o úpravu vedení trasy v místě křížení komunikací. Realizace záměru nevyvolá zvýšení nebo změnu dopravních intenzit a proto nebyla zadána k vypracování rozptylová studie.

Emise

Hlavními zdroji emisí znečišťujících látek do ovzduší souvisejících s provozem OK bude automobilová doprava. Neivýznamnějšími emitovanými škodlivinami do venkovního ovzduší bude oxid dusičitý, oxid uhelnatý a benzen.

Podle nejnovějších dat zveřejněných na webu ČHMÚ v publikaci "Znečištění ovzduší na území ČR v roce 2006" byly měrné emise hlavních znečišťujících látek na území Středočeského kraje shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 7: Měrné emise polutantů v t/rok/km² v roce 2005

Kraj	Plocha [km ²]	TZL	SO ₂	NO _x	CO
Středočeský	11014	1,00	2,28	3,56	6,15
Praha	496	7,76	5,28	41,37	76,34
Ústecký	5335	1,06	13,51	12,75	5,03
ČR celkem	78864	1,51	5,45	6,19	28,16

Zdroj:[4]

Daty uvedenými v tabulce se Středočeský kraj vzhledem ke své rozloze řadí k nejvíce znečištěným krajům v ČR spolu s Prahou a Ústeckým krajem.

Imise

V lokalitě záměru se nejbližší měřicí stanice č. 1492 nachází v Brandýse nad Labem. Jedná se o manuální měřicí program. Další imisní stanici, kterou lze použít je AVYN Pha 9 Vysočany (staré číslo ISKO 1521). Stanice Praha 9 Vysočany je umístěna v parku cca 15 m od frekventované křižovatky, v nadmořské výšce 219 m n.m. V okolí stanice je velmi málo zvlněný terén. Stanice Brandýs nad Labem je pozadová, předměstská. V okolí stanice je velmi málo zvlněný terén. Data z těchto stanic byla data využita i pro potřeby daného záměru.

Imisní situace: Průměrné roční koncentrace SO₂ jsou 25 až 30 µg/m³ (nižší ve vyšších partiích města, vyšší hodnota je v údolí), oxidu dusíku od cca 25 µg/m³ v obytné zástavbě, do 100 µg/m³. Koncentrace NO_x závisí na vzdálenosti od komunikace a intenzitě dopravy - 100 m od komunikace je uvažována 1/10 hodnoty, 300 m už 1/100 atd. Hodnotu průměrné roční koncentrace polévatého prachu je obtížné odhadnout, protože závisí na úrovni tzv. sekundární prašnosti (charakter aktivního povrchu, úroveň klidu...). [10]

Při špatných podmínkách pro ventilaci území (údolní přízemní radiační inverze v chladné polovině roku) zůstávají znečišťující látky, emitované minimálně z části vytápěného území obce, v téměř uzavřeném a prostorově omezeném území pod inverzí, bez významné možnosti vzájemné výměny s okolním vzduchem nad údolím kolem Výmoly.

V příloze č. 1 Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší, jsou stanoveny imisní limity. Tento předpis obsahuje dále tzv. meze tolerance a hodnoty horní a dolní meze pro posuzování.

Tabulka 6: Imisní limity vybraných látek

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu/max. povolený počet jejího překročení za rok
SO ₂	1 hodina	350 µg . m ⁻³ /24
SO ₂	24 hodin	125 µg . m ⁻³ / 3
NO ₂	1 hodina	200 µg . m ⁻³ / 18
NO ₂	1 rok	40µg . m ⁻³
Suspendované částice PM ₁₀	24 hodin	50µg . m ⁻³ / 35
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40µg . m ⁻³

Zdroj: [16]

Podle sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší - vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), na základě dat za rok 2006, byl na celém území Úval překročen denní limit pro PM₁₀, na 0,7% území roční limit PM₁₀ a na 36,3% byl překročen stanovený limit pro B(a)P, a proto je dotčené území řazeno do OZKO (Věstník MŽP, duben 2008. Ročník 17;Částka 4).

Mezi škodliviny emitované z provozu navazující automobilové dopravy budou patřit především oxidy dusíku, oxid uhelnatý a benzen.

Na nejbližší imisní stanici v Praze Vysočanech (AVYN Pha 9) byla naměřena hodnota průměrné roční imise NO_2 $43,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, došlo tedy k překročení příslušného limitu pro rok 2006. Na druhém nejbližším měřicím bodu, v Brandýse nad Labem, dosahovala průměrná roční imisní koncentrace 60% imisního limitu. Hodnoty v Úvalech se budou blížit spíše hodnotám naměřeným v Brandýse nad Labem.

Hodnoty maximálních hodinových imisí oxidu dusičitého na nejbližší imisní stanici v Praze Vysočanech se v posledních třech letech pohybovaly v intervalu $130,2 - 156,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V roce 2006 byla naměřena maximální hodinová imisní koncentrace $220,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro $\text{NO}_{2\text{max}}$ je legislativně stanovený na $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a v posledních letech není jeho plnění v oblasti měřicí stanice problematické.

Na imisní stanici v Praze Vysočanech naměřené hodnoty nejvyšších osmihodinových imisí oxidu uhelnatého v posledních letech dosahovaly nejvýše $3\,157,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a imisní limit nepřekračovaly. Ten je stanoven na $10\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Počet imisních stanic, které koncentrace benzenu v ovzduší sledují je omezený. V Praze imise benzenu sledují tři stanice a imisní limit, který je stanoven na $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, na nich překračován není. Můžeme tedy předpokládat plnění limitu i v zájmové lokalitě Úval.

Převážná většina domů je vytápěna hnědým uhlím a briketami, popř. zemním plynem. Lokální zdroje se podílejí na znečištění SO_2 ze 60% (v níže položených místech je to až 80%), silniční doprava má však převážně vliv na zvýšené koncentrace dusíku, a to v okolí komunikací.

Největší podíl na místním znečištění ovzduší z kategorie stacionárních zdrojů mají malé zdroje v podobě domácích topenišť - nezanedbatelný není však ani vliv přísunu emisí z průmyslových částí Praha Vysočany a Malešice. Největším zdrojem oxidů dusíku je provoz na místních silnicích I/12 a II/101. Tyto komunikace obklopují většinu obytné části Úval. U NO_x jsou dlouhodobé průměry koncentrací překračovány až dvojnásobně. [9]

C.2.3. Voda

Povrchové vody

Hlavním přirozeným recipientem pro odvádění vod z celého zájmového území je potok Výmola, který je dle vyhlášky MŽP č.470/2001 Sb. významným vodním tokem. Povodí Výmoly se v převážné části rozkládá na území okresu Praha – východ a menší část na území hlavního města Prahy. Výmola pramení v Mukařově ve východní části Říčanského lesa, jehož největším přítokem je Jirenský potok. Stavba se nenachází v blízkosti tohoto vodního toku.

Přímo na předmětné lokalitě se nenachází žádná vodní plocha ani zdroj podzemní pitné vody pro veřejnou potřebu.

Podzemní vody

Z hlediska hydrogeologického je v zájmovém území třeba počítat se dvěma zvodněmi. Jednak s hluboce zaklesnutým, nepravidelným horizontem puklinové vody, dále pak s mělkým horizontem. Jedná se o podpovrchovou zvodněň, která se vytváří ve svrchních polohách silně zvětralých, rozpukaných, střípkovitě a drobně úlomkovitě rozpadavých břidlic, kterými se voda pomalu stahuje ve směru úklonu terénu. Výskyt této zvodně je silně závislý na klimatických poměrech. V dlouhodobě suchém období tato voda zaklesává oproti průměrnému stavu až o více než 2 m, naopak v době vydaných dlouhodobých dešťů je třeba počítat s vystoupaním hladiny podzemní vody až o 1 m oproti průměrnému stavu, což je cca 2,2 – 3,5 m.

Dle vyjádření vodoprávního úřadu MěÚ Brandýs nad Labem realizací záměru nebudou dotčeny vodní toky ani ochranná pásma vodních zdrojů, vodovodů a kanalizací.

C.2.4. Půda

Na spraších převažují černozemě, na západě karbonátové, na východě hnědozemní, které jižněji přechází do hnědozemí. Na jílovitých břidlicích paleozoika se vyvinuly těžké oglejené hnědozemě. Na pískovcích a štěrkopískcích se lokálně vyvinuly chudé kambizemě.

Základní mapovací a oceňovací jednotkou půdy jsou bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ). BPEJ jsou definovány na základě agronomicky zvláště významných charakteristik klimatu, půdy a konfigurace terénu a je tudíž možné k nim přiřadit parametrizované (normativní) údaje o produkčním potenciálu hlavních zemědělských plodin a rovněž ekonomickému efektu, který za daných podmínek přinášejí. Konkrétní vlastnosti BPEJ jsou vyjádřeny pětimístným číselným kódem. V místě realizace záměru se nachází půda, která je charakterizována BPEJ 2.26.01.

1. číslice v kódu značí příslušnost ke klimatickému regionu. V případě Horních Počernic se jedná o region T2 - teplý, mírně suchý, s průměrnou roční teplotou 8 - 9 °C, s průměrným úhrnem srážek 500-600 mm, pravděpodobností suchých vegetačních období 20 - 30 %, s vláhovou jistotou 2-4.

2. a 3. číslice určuje příslušnost k hlavní půdní jednotce (HPJ). HPJ 26 - značí kambizemně modální eubazické až mezobazické na břidlicích, převážně středně těžké až středně skeletovité s příznivými vláhovými poměry.

4. číslice vyjadřuje kombinaci sklonitosti a expozice. 1 - značí rovinu s všesměrnou expozicí.

5. číslice vyjadřuje kombinace skeletovitosti a hloubky půdního profilu. 1 - vyjadřuje půdu bezskeletovitou s příměsí, hlubokou až středně hlubokou.

C.2.5. Geologie, radon, přírodní zdroje

Plochý reliéf tabule je narušen nepříliš hlubokými, avšak ostře zaříznutými údolími drobných vodních toků směřujících k severu. Údolí mají asymetrický profil - ploché svahy na levých březích toků jsou většinou kryté spraší, pravobřežní, k západu orientované svahy jsou strmé až skalnaté.

Podloží Úval tvoří paleozoikum, zastoupené souvrstvími ordovika (břidlice, pískovce, křemence). Při vyvýšeninách tvořených tvrdými podložními horninami, zejména ortorulami, jsou

vyvinuty křídové příbojové facie v podobě písčitých vápenců a brekcí. Z geomorfologického hlediska území náleží do Úvalské plošiny. Kvarterním pokryvem jsou spraše, zvětralínový plášť mechanických a jílovo-písčitých zvětralin, původně vzniklých za tropického klimatu. Půdní typ: převážně hnědozemě, půdní druh: půdy hlinité, jílovito-hlinité až jílovité.

Radonový index je v rámci katastrálního území většinou přechodný (nízká až střední), z menší části střední, kam spadá i uvažovaný záměr.

V blízkosti záměru se nenachází žádné ložisko nerostných surovin ani jiné přírodní zdroje. Nejblíže chráněné ložiskové území, Vyšehořovice, nalezneme cca 3 km na SV.

C.2.6. Ekosystémy

Užší okolí zájmové lokality je zemědělsky intenzivně využívaná krajina, kde je ekologická stabilita krajinných složek charakterizována velmi nízkým koeficientem (hodnota 0,6).

Biota dotčeného území přísluší k mezofytiku, do fyto geografického okresu č. 64 *Říčanská plošina*, podokresu 64a *Průhonická plošina*. V Biogeografickém členění ČR (1996) se území nachází v *Českobrodském bioregionu* (kód 1.5). Biota je řazena do kolinného až suprakolinného vegetačního stupně (Skalický).

Na lokalitě ani v nejbližším okolí dosud nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

C.2.7. Flora, fauna

Potenciální přirozenou vegetaci zde tvořili zejména černýšové dubohabřiny (*Melampyrum nemorosum-Carpinetum*). Přirozená náhradní vegetace je především reprezentována travinobylinnými porosty.

Flóra bioregionu je zastoupena především hercynskou hájovou květenou. Charakteristické rostlinné druhy jsou těžších půd, zčásti i kontinentálně laděné, např. srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), mochna bílá (*Potentilla alba*), ostřice stinná (*Carex umbrosa*), přeslička obrovská (*Equisetum telmateia*). Mezi termofilními druhy jsou vzácné typy se západní tendencí, jako bělozářka liliovitá (*Anthericum liliago*), hojnější s tendencí kontinentální, např. koniklec luční (*Pulsatilla pratensis*), křivatec český (*Gagea bohemica*), kostřava waliská (*Festuca valesiaca*). [13]

Způsob současného využívání pozemků prakticky vylučuje trvalou existenci významnějších živočišných druhů. Vlivem nepříznivých stanovištních podmínek je mimořádně nízká nejen druhová diverzita, ale také populační hustota druhů, které zde mohou přežívat a vždy se bude jednat o běžné, nenáročné synantropní druhy. Vzhledem k těmto okolnostem nebyl zadán ke zpracování biologický průzkum.

V místě plánovaného záměru byl proveden terénní průzkum, při kterém byly identifikovány následující druhy:

Třezalka tečkovaná (*Hypericum perforatum*), šťovík (*Rumex sp.*), zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*), pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*), řebříček lékařský (*Achillea millefolium*), ostružiník (*Rubus sp.*), kakost luční (*Geranium pratense*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), chrpa luční (*Centaurea jacea*), brslen evropský (*Euonymus europaeus*), bez chebdí (*Sambucus ebulus*), bez černý (*Sambucus nigra*), slivoň obecná (*Prunus insitia*), slivoň švestka (*Prunus domestica*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), vrba (*Salix sp.*). Některé z těchto druhů je možno vidět ve fotodokumentaci (viz příloha č.4 tohoto oznámení).

Fauna bioregionu je hercynského původu, silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá, kobylka *Leptophyes punctatissima*). Převládá otevřená kulturní step (havran polní). Vodní toky bioregionu mají charakter potoků a menších říček, náleží do pstruhového, na dolních tocích lipanového pásma. Zastoupeny jsou i stojaté vody rybníků a malých nádrží s typickou faunou. Mezi významné druhy bioregionu patří ježek západní (*Erinaceus europaeus*), břehule říční (*Riparia riparia*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), suchomilka obecná (*Helicella obvia*).

C.2.8. Krajina

Zájmová lokalita se nachází v severozápadní části obce Úvaly. Z hlediska širších panoramatických pohledů města a okolí se jedná o krajinu, kde se střídají velké bezlesé plochy s většími lesními celky, jako je Vidrholec. Díky konfiguraci terénu utvářeného tokem Výmoly a jejích přítoků v jižní části sídla – potoků od Dobročovic, Škvorce a Přišimas se v dálkových pohledech uplatňují vyvýšeniny, zejména masiv Klánovického lesa, Škvorecké obory a zalesněné stráně podél Výmoly. Na město se otvírají pěkné pohledy z jihu a jihovýchodu, z návrší Radlické čtvrti a na cestě od Přišimas. Nízkopodlažní hladina zástavby včetně sídliště na Homolce působí z těchto pohledů příznivě a není ničím narušena. V panoramatu se neuplatňuje žádná výrazná dominanta s výjimkou retranslační věže v poloze Na kostelíku.

Z hlediska širších pohledových expozic je zřejmé, že řešené území s vnitřní, historickou částí Úval pohledově nesouvisí, ale je součástí novodobé, či dokonce soudobé zástavby.

C.2.9. Obyvatelstvo

V Úvalech mají naprostou převahu rodinné domy a v současné době počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Úvalech přesáhl 5.000, i když ve skutečnosti zde žije zhruba o 1.000 lidí více.

Během deseti let od roku 1991 do roku 2001 došlo v Úvalech ke zvýšení počtu obyvatel o cca 386 osob (oficiálně hlášených), aby následně akceleroval v období 2001 – 2006, kdy během 5 let došlo k nárůstu o dalších 376 osob. Je tedy zřejmé, že se v posledních letech projevuje zvýšený zájem o bydlení v této lokalitě a růst obyvatelstva se dynamizuje. Historický vývoj počtu obyvatelstva a současný stav znázorňuje tabulka č.8.

Vzhledem k tomu, že v Úvalech je k dispozici minimálně 34 ha volných ploch pro zástavbu, je nutné počítat s růstem počtu trvale bydlících obyvatel.

Tabulka 8: Vývoj počtu obyvatel Úval

Rok	1961	1970	1980	1991	2001	2005	2006
Počet obyvatel	4999	4892	4893	4604	4690	4913	5066

Zdroj:[7]

C.2.10. Kulturní a archeologické památky

Z vyjádření Národního památkového ústavu vyplývá, že pozemky, na kterých je záměr umístěn, nejsou součástí kulturní památky ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., v platném znění, a nejsou ani součástí plošně chráněného území (památková zóna, památkové ochranné pásmo apod.) dle uvedeného zákona. Nová okružní křižovatka bude situována v místě stávající křižovatky silnice II/101 a ulic Jirenské a Do Hodova. Jde o prostor mimo historické jádro města Úval.

Při provádění zemních prací bude v souladu příslušnými ustanoveními výše citovaného zákona zajištěn případný záchranný archeologický průzkum, který provede archeologické pracoviště s oprávněním k provádění těchto činností.

C.2.11. Hluk

Ochranu obyvatelstva a území před nadměrným hlukem legislativně upravuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Tímto nařízením se stanoví nejvyšší přípustné hodnoty hluku a vibrací pro pracoviště, pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb, dále způsob jejich měření a hodnocení.

Hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou podle zákona č. 258/2001 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoveny jako nejvyšší přípustná hladina akustického tlaku součtem základní hodnoty hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB ve venkovním prostoru a korekcí vztahujících se k místním podmínkám a denní době podle přílohy č. 3 NV č. 148/2006 Sb. V chráněném vnitřním prostoru staveb činí základní hladina A $L_{Aeq,T} = 40$ dB a korekce jsou stanoveny v příloze č. 2 NV č. 148/2006 Sb.

Dle NV č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, jsou limity akustické hladiny tlaku pro denní a noční dobu (s korekcí na dané podmínky lokality) následující:

- pro chráněný venkovní prostor $LV_d = 60$ dB, $LV_n = 50$ dB;
- pro vnitřní obytný prostor $LV_d = 40$ dB, $LV_n = 30$ dB.

Podle stávající legislativy je nutné, v případě, že nelze adekvátními prostředky zajistit splnění hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru, zajistit splnění hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb.

Vzhledem k charakteru záměru nebyla v intravilánu města pro splnění denní a noční limitní hladiny hluku navrhována eliminační opatření, neboť tyto nebudou vlivem provozu okružní křižovatky navýšeny.

Nejvýznamnějšími zdroji hluku v zájmové lokalitě jsou již v současnosti liniové mobilní zdroje - automobilová a železniční doprava. Vlaky projíždějí 24 hodin denně a to asi v počtu 302 vlaků - 220 za den a 82 za noc; průměrná délka vlaků 10 vozů, průměrná rychlost 60 km/h. Trať je elektrifikována. Okolo železniční tratě jsou ve většině případů umístěny plochy výroby a skladů. Město nemá vypracovanou hlukovou mapu, proto nelze přesně definovat současné akustické zatížení lokality. Dostupné údaje o akustickém zatížení zahrnují pouze vliv železniční dopravy (geoportal.cenia.cz).

Podle údajů ŘSD z Celostátního sčítání dopravy v roce 2005 byla intenzita dopravy v úseku od křižovatky silnic II/101 a 611 po zaústění II/101 do silnice č. 12 celkem 5449 vozidel. Z tohoto počtu bylo 1469 těžkých nákladních vozidel, 3949 osobních automobilů a 31 motocyklů. Proto lze automobilovou a železniční dopravu považovat za nejvýznamnější zdroje hluku dotčeného území.

Dopravní zatížení regionu je dáno blízkostí frekventovaně využívaného železničního koridoru. Provoz na samotné křižovatce nepřispívá ke zhoršení hlukové situace blízkého okolí a její přestavbou se docílí bezpečnějšího provozu.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byly vlivy vyhodnoceny a jsou komentovány jednotlivě pro dané složky životního prostředí s ohledem na odlišnost působení v období výstavby a období provozu okružní křižovatky.

D.1.1. Vlivy stavby a silničního provozu na obyvatelstvo, včetně socioekonomických vlivů

Ovzduší

Doprava má v ČR stále významnější vliv na kvalitu ovzduší. Při spalovacích procesech v motorech automobilů a stavebních mechanismů jsou uvolňovány zejména tyto znečišťující látky: NO_x, CO, PM₁₀ a PAU. S ohledem na vliv na lidské zdraví a životní prostředí je nejvíce sledován obsah v ovzduší těchto znečišťujících látek: CO, NO₂, NO_x, PM₁₀, benzen.

Působení jednotlivých látek na zdraví obyvatel

Oxid uhelnatý

Při koncentraci CO v ovzduší hrají důležitou roli emise z motorů (ve městech až 95 % emisí oxidu uhelnatého), přestože u moderních automobilů jsou díky katalyzátorům podstatně sníženy. V místech s intenzivním automobilovým provozem může koncentrace oxidu uhelnatého v ovzduší dosáhnout až 100 mg.m⁻³. Nejvyšších emisí z motorů je dosahováno při volnoběhu a zejména v zimním období, což jsou faktory provázející nedokonalé spalování.

Oxid uhelnatý vstupuje vdechováním (plicními sklípkami) do krevního oběhu, kde se váže na krevní barvivo hemoglobin silněji než kyslík, který má být prostřednictvím hemoglobinu transportován organismem do orgánů a tkání. Malé koncentrace oxidu uhelnatého, které se mohou vyskytovat i běžně v ovzduší například ve městech, mohou způsobit vážné zdravotní potíže zejména lidem trpícím kardiovaskulárními chorobami (angina pectoris).

Oxid dusičitý a jiné oxidy dusíku

Emise oxidů dusíku jsou dnes velmi závažným problémem hlavně díky tomu, že jsou spojeny se spalováním i ušlechtilých paliv (plyn, nafta) a biomasy. Emise oxidů dusíku se v dnešní době vyznačují rostoucím charakterem. Primárním a nejčastějším zdrojem (vytvářejícím až 55 % antropogenních NO_x) jsou i přes využívání katalyzátorů opět motorová vozidla. Při spalování ušlechtilých paliv je dosahováno vysoké teploty hoření, a proto zde dochází k oxidaci vzdušného dusíku (N₂) na takzvané vysokoteplotní NO_x.

Oxidy dusíku mohou negativně působit na zdraví člověka především ve vyšších koncentracích, které se ovšem běžně v ovzduší nevyskytují. Předpokládá se, že se oxidy dusíku váží na krevní barvivo a zhoršují tak přenos kyslíku z plic do tkání. Některé náznaky ukazují, že oxidy dusíku mají určitou roli i při vzniku nádorových onemocnění. Vdechování vyšších koncentrací oxidů dusíku dráždí dýchací cesty.

Tuhé znečišťující látky, frakce PM₁₀

Atmosférický aerosol může být přirozeného i antropogenního původu. Nejvýznamnějším antropogenním zdrojem jsou spalovací procesy, hlavně v automobilových motorech a elektrárnách, a další vysokoteplotní procesy, jako je tavení rud a kovů nebo svařování. Tyto procesy produkují částice o velikosti kolem 20 μm. Aerosol může také vznikat odnosem částic větrem ze stavebních ploch nebo v důsledku odstranění vegetačního pokryvu z půdy. Dalším zdrojem mohou být zemědělské operace, nezpevněné cesty, těžební činnost a jakékoliv procesy, při kterých se vyskytují částice o dané velikosti - PM₁₀ je frakce tuhých látek, které mají maximální velikost 10 μm.

Částice atmosférického aerosolu se usazují v dýchacích cestách. Místo jejich zachycení závisí na velikosti. Částice menší než 10 μm (PM₁₀) se mohou usazovat v průduškách a způsobovat zdravotní problémy. Částice menší než 1 μm mohou vstupovat přímo do plicních sklípků, a proto jsou tyto částice nejnebezpečnější. Částice navíc často obsahují adsorbované karcinogenní sloučeniny. Inhalace PM₁₀ poškozuje hlavně kardiovaskulární a plicní systém. Dlouhodobá expozice snižuje délku dožití a zvyšuje kojeneckou úmrtnost. Může rovněž způsobovat chronickou bronchitidu a chronické plicní choroby, až toxicky pak působí chemické látky obsažené v aerosolu (sírany, amonné ionty...). V důsledku adsorpce organických látek s mutagenními a karcinogenními účinky může expozice PM₁₀ způsobovat závažná onemocnění plic.

Benzen

Hlavním zdrojem emisí benzenu do atmosféry jsou výfukové plyny automobilů, dále emise způsobené těkáním benzínu z palivové nádrže nebo během tankování. Další významné úniky pocházejí z chemického průmyslu, rafinerií ropy a plynu a ze spalování paliv (uhlí, oleje).

Benzen může vstupovat do těla převážně inhalací nebo orálně. Po expozici se benzen distribuuje do celého těla. Nejvyšší koncentrace se nacházejí v kostní dřeni, v orgánech s vysokým zásobením krví (játra, ledviny) a v tkáních s vysokým obsahem tuků (např. mozek). Akutní toxicita je způsobena přímo benzenem, příčinou chronické toxicity jsou spíše jeho metabolity. Benzen primárně poškozuje centrální nervovou soustavu, imunitní systém a krvetvorbu. Projevem otravy jsou závratě, bolesti hlavy, euforie a zmatenost. Může dojít až ke smrti z důvodu selhání dýchání a srdeční arytmie. Chronická expozice poškozuje červené i bílé krvinky a krevní destičky a může způsobit anemii.

V období provozu realizované okružní křižovatky bude zdrojem emisí do ovzduší v zájmové lokalitě doprava po této křižovatce a přilehlých úsecích komunikací. Množství produkce emisí

z dopravy bude záviset především na intenzitě dopravy a počtu jednotlivých druhů vozidel, dále na jejich rychlosti a způsobu jízdy, na sklonu komunikací apod.

Potenciální vliv

Přestavbou průsečné křižovatky na okružní nedojde k navýšení nebo významnému ovlivnění dopravních intenzit, a tudíž ani ke změnám rozptylové situace a množství emisí. Účelem stavby je především bezpečnost a bezproblémová obslužnost území. Z toho vyplývá, že ani emise škodlivých látek z automobilů, nebudou vlivem realizace a provozu záměru nijak výrazně trvale zvýšeny, budou však stále odpovídat charakteru, dopravním intenzitám a složení vozového parku.

Hluk

Z hlediska intenzity hluku platí tzv. Lehmanovo schéma, které dělí hluk do následujících kategorií:

- > 30 dB nebezpečí pro nervový systém
- > 55 dB negativní ovlivnění vegetativního systému
- > 90 dB nebezpečí pro sluchový orgán
- > 120 dB nevratné poškození buněčných struktur a tkání.

Při charakteristice možných zdravotních účinků hluku je možné orientačně vycházet z níže uvedené tabulky, ve které jsou uvedeny prahové hodnoty hlukové expozice pro nepříznivé účinky nočního hluku ve venkovním prostředí, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči účinkům hluku.

Tabulka 9: Prahové hodnoty prokázané expozice hluku

Nepříznivý účinek	Prahová hodnota prokázaných účinků hlukové expozice – noc ($L_{Aeq, 22-6 h}$) – dB(A)
zhoršená nálada a výkonnost následující den	60 – 65
subjektivně vnímaná horší kvalita spánku	40 – 45
zvýšené užívání sedativ	40 – 45
obtěžování hlukem	40 – 45
zvýšená nemocnost	40 – 45

Zdroj: [17]

Při výstavbě se mohou vyskytnout následující zdroje hluku s příslušnými hladinami akustického tlaku (ve vzdálenosti 1 m od zdroje):

Nákladní automobily určené pro manipulaci s materiálem	$L_{WA} = 89 \text{ dB/A}$
Nakladače	$L_{pA10} = 78-86 \text{ dB/A}$
Kompresory	$L_{pA10} = 70-90 \text{ dB/A}$

Míchačky

 $L_{pA10} = 60-80 \text{ dB/A}$

Elektrocentrála

 $L_{pA10} = 96 \text{ dB(A)}$

Přestavbou průsečné křižovatky na okružní nedojde k navýšení nebo významnému ovlivnění dopravních intenzit. Z tohoto důvodu a také vzhledem k charakteru záměru podlimitního oznámení nebyla k oznámení záměru stavby OK zpracována hluková studie. K mírnému zvýšení hladiny akustického tlaku dojde v období výstavby v lokalitě nejbližšího okolí staveniště vlivem transportu materiálu, surovin a zaměstnanců. Jedná se však pouze o dočasný vliv.

Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením. Vlivy hluku se projeví z vlastní výstavby, použitých mechanismů a nákladní dopravy v důsledku prací v jednotlivých fázích výstavby. Jedná se však pouze o dočasný vliv.

Předpokladem je trvání pracovní doby výhradně od 8:00 do 18:00 hodin a zachování průjezdnosti pro veškerou veřejnou i individuální dopravu. Výstavba okružní křižovatky bude probíhat za provozu, na etapy po polovinách. Předpokládaná délka přestavby průsečné křižovatky na okružní je odhadována na 12 měsíců.

Fáze provozu nebude představovat žádné zvyšování hodnot hluku oproti současnému stavu, výhledové intenzity a trendy nárůstu dopravy nebudou realizací záměru ovlivněny.

Navrhovaný záměr, který zajistí dopravní obslužnost území s plánovanou rezidentní výstavbou, nebude mít negativní dopad na úroveň emisí z dopravy v území.

Havarijní situace a dopravní nehody

Během výstavby záměru mohou vznikat havarijní situace spojené zejména s úniky závadných látek z mechanizace. Tyto úniky potenciálně mohou způsobit znečištění povrchových vod, které se v okolí záměru vyskytují.

Při provozu komunikace je nutné počítat s možností výskytu dopravních nehod, které mohou mít kromě přímých následků na lidském zdraví vliv i nepřímý na složky životního prostředí – zejména vodu a biotu, jako důsledek znečištění ropnými látkami.

Ostatní vlivy

Mezi ostatní vlivy je nutné zařadit např. rizika vyplývající pro člověka z činností prováděných během výstavby záměru. Součástí stavby jsou i přeložky sítí elektrického vedení. Během úpravy elektrických vedení bude nutné zajistit ochranu před nebezpečným dotykovým napětím.

Z hlediska imisní situace, hluku i potenciálních havarijních situací lze vliv záměru označit za akceptovatelný za podmínek dodržování zavedených postupů stavebních prací.

D.1.2. Vlivy na půdu

Zábory půdy nebudou významné. Většina ploch pro okružní křižovátku je již zastavěných, vedených jako silnice. Realizací okružní křižovátky dojde k celkovému záboru 3259 m² (převážně silnice, ostatní komunikace, manipulační plocha), z toho 479 m² nezpevněných ploch, zařazených do ZPF. Dočasný zábor se vztahuje na plochu 746 m², z toho 203 m² pozemky ZPF. Dotčenými pozemky dle KN jsou parcely č. 3235/7 a 3236/1. Pro vyjmutí části pozemků ze ZPF stavbu bude nutno získat souhlas k využití zemědělské půdy k nezemědělským účelům dle § 48 zák. č. 289/1995 Sb. o lesích. Záměr se nedotýká pozemků určených pro plnění funkce lesa.

Pro účely odnětí půdy ze ZPF v souladu se zákonem ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, dále s vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, a s Metodickým pokynem odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 k výše uvedenému zákonu, byl zpracován záborový elaborát, který je přílohou č. 3. tohoto oznámení.

Skrytá ornice bude použita pro terénní úpravy nebo odvezena na skládku, v souladu s pokyny orgánu ochrany ZPF. Vzhledem k zanedbatelnému trvalému záboru nezpevněných ploch (276 m²) ZPF lze vliv označit jako zanedbatelný, případně mírně negativní.

Vzhledem k výše uvedenému lze vlivy na půdu klasifikovat jako přijatelné. Odnětí půdy ze ZPF je přijatelné za dodržení podmínek orgánu ochrany ZPF.

D.1.3. Vlivy na horninové prostředí a vodu

Horninové prostředí nebude výstavbou dotčeno, rovněž tak jiné přírodní zdroje.

V ulici Jirenská proběhne úprava propustku, která bude spočívat v odstranění stávajícího propustku. Dodávka pitné vody, ani odvodnění území nebude stavbou dotčeno.

V období výstavby bude zajišťována pitná voda pro sociální účely a pro účely snížení prašnosti a znečištění okolí stavby ze stávající veřejné sítě. V období výstavby lze klasifikovat tudíž potenciální velmi nízké riziko znečištění podzemních vod, které může nastat případnými úniky ropných látek a olejů na staveništi a jejich smíšením s oplachem vozovky a strojů. Nejedná se však přímo o potenciální vliv, ale riziko spojené s dodržováním bezpečnosti a provozního řádu staveniště.

Povrchový odtok z nové komunikace bude odváděn do stávající dešťové kanalizace. Kanalizace je vyústěna do vsakovacího objektu o rozměrech 10,0 x 2,0 x 2,0 m umístěného podél levého svahu komunikace.

Jediným potenciálním ohrožením daných složek životního prostředí je riziko havárie dopravních prostředků na komunikacích a křižovatce, které bude realizací okružní křižovátky sníženo.

K negativnímu ovlivnění kvality povrchových nebo podzemních vod nedojde, horninové prostředí ani jiné přírodní zdroje nebudou realizací okružní křižovátky ovlivněny.

D.1.4. Vlivy na ekosystémy a biotu

Záměr bude znamenat z velké části přestavbu stávající zpevněné plochy křižovatky. Vliv na okolní biotu bude zcela zanedbatelný.

Celkově lze konstatovat, že přestavba průsečné na okružní křižovatku bude mít mírný až zanedbatelný vliv na biotu v prostoru záměru z následujících důvodů:

- Stavba bude realizována převážně na stávající zpevněné ploše křižovatky, zábor nezpevněných ploch bude minimální (479 m² z toho 276 m² trvale).
- Okrajově budou dotčeny plochy s izolační zelení a všeobecně smíšené území, přičemž je izolační zeleň tvořena převážně náletovými a ruderními druhy blíže popsány v kapitole C.2.7, které tvoří vizuální bariéru mezi komunikací a obytnou zástavbou.
- Záměr je umístěn v zastavěném urbanizovaném území, přírodní potenciál a význam lokality je velmi malý. Ekologická stabilita zájmového území je vyjádřena koeficientem ekologické stability 0,6, což je intenzivně využívané území.

V relevantní vzdálenosti od záměru se nevyskytují žádné prvky ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, ani lokality soustavy NATURA 2000, tudíž lze přímý významný negativní vliv vyloučit. Výstavbou nebudou dotčeny ani žádné významné krajinné prvky, lesní plochy, památné stromy nebo stromořadí.

Provoz okružní křižovatky a s ním související dopravní intenzity neovlivní v zájmovém území dotčené ekosystémy ani biotu. Rekultivace dočasného záboru bude spočívat v ohumusování plochy záboru a osetí hydroosevem.

Smýcení náletových dřevin nebude mít významný vliv na obyvatele, vzhledem ke své ekologické hodnotě ani na životní prostředí. Naopak bude zlepšena přehlednost a bezpečnost dopravní situace, především vjezd a výjezd ze stávající i plánované obytné zástavby v těsné blízkosti OK.

Při provozu křižovatky nelze v daném území předpokládat ovlivnění nebo ohrožení ekosystémů nebo živočišných či rostlinných druhů, vyskytujících se v okolním území.

D.1.5. Vlivy na ovzduší

Doprava surovin a materiálů na stavenišťe bude během období výstavby představovat liniový zdroj znečištění ovzduší, a to především primární i sekundární prašnosti odpovídající charakteru záměru a jeho lokalizaci.

Množství emisí TZL z odkryté plochy stavenišťe v průběhu výstavby nelze v současné době specifikovat, protože zatím není zpracován POV. Je závislé na mnoha faktorech, jako je způsob provádění zemních prací, druh a množství použitých mechanismů, objem zemních prací, velikost aktuálně odkryté plochy a doba, po kterou je odkrytá, klimatické podmínky. Velmi závažnou okolností, která může pozitivně či negativně ovlivnit aktuální stav emisí z plošného zdroje, je

dodržování všech norem a nařízení (např. technický stav použitých mechanismů, kropení odkryté plochy v době sucha, důsledná očista mechanismů při výjezdu ze staveniště, stav vozovek na staveništi). Vzhledem k časově omezenému působení tohoto zdroje lze odkrytou plochu považovat za plošný zdroj, který není nutné blíže hodnotit. Pro snížení negativního vlivu tohoto plošného zdroje na okolí lze uplatnit řadu organizačních a technických opatření, která jsou blíže specifikovaná v kapitole D.4.

Jako další plošný zdroj znečišťování ovzduší lze uvést i emise ze stavebních mechanismů na ploše staveniště. Vzhledem k tomu, že nejsou v současné době v této etapě přípravy stavby známy druhy a počty nasazených mechanismů (buldozery, rypadla, nakladače, apod.) ani přesná organizace výstavby, nelze tento zdroj blíže specifikovat. Jeho působení však bude časově omezené a ve srovnání s ostatními zdroji znečišťování ovzduší v dané lokalitě nevýznamné. I v tomto případě lze negativní dopady minimalizovat dodržováním technologické kázně při provádění zemních prací (dobrý technický stav použitých mechanismů, časový harmonogram, který bude minimalizovat negativní působení plošného zdroje znečišťování).

Oba typy znečišťujících zdrojů budou působit pouze dočasně po dobu výstavby OK. Realizace výstavby se předpokládá začít ve 3. čtvrtletí 2009 s ukončením do 1 roku.

Vzhledem k rozsahu záměru nebyla pro oznámení záměru zpracována rozptylová studie pro emise znečišťujících látek z dopravy, neboť kapacita dopravy zvýšena nebude, zvýší se pouze přechodně po dobu výstavby. Emise škodlivin z dopravních a stavebních mechanismů po dobu provádění stavebních prací budou časově omezené a z kvantitativního hlediska málo významné, dle je lze vhodnými opatřeními minimalizovat.

Je možné vyloučení dopravy (kromě residentů) v místě, ale není uvažováno. Objízdná trasa by pak vedla Jirny – Nehvizdy – Horoušany – Tlustovousy – Úvaly po silnici 3. třídy. Pak by musely být dočasně změněny i jízdní řády/trasy autobusů PID č. 304, 405, 408.

Provozováním záměru nedojde k patrnému zvýšení emisí, ty mohou být přechodně zvýšeny pouze v období realizace záměru. Příspěvky imisních koncentrací ze zdrojů emisí z automobilové dopravy provozované v souvislosti s posuzovaným záměrem k maximálním krátkodobým a průměrným ročním imisním koncentracím znečišťujících látek lze tedy vzhledem k jejich výši, současnému znečištění ovzduší těmito škodlivinami v zájmové lokalitě a výši příslušných imisních limitů označit za nízké, které nezpůsobí překračování příslušných imisních limitů. Z hlediska vlivů na ovzduší a z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze záměr výstavby OK v daných místních podmínkách Úval z hlediska velikosti vlivu na ovzduší označit za akceptovatelný.

Výstavba záměru nebude mít významný negativní vliv na imisní situaci v území.

D.1.6. Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy

Na základě informací o záměru a stavu dotčené lokality je možno předpokládat, že realizace záměru se nedotkne ochranných podmínek kulturních památek, archeologických nalezišť, což vyplývá z charakteru a lokalizace záměru.

Výkopové práce pro stavbu nebudou prováděny do větších hloubek a zároveň se jedná o pozemky, na kterých jsou již umístěny stávající stavby (komunikace, oplocení, zahrady u obytných domů).

D.1.7. Vlivy na hmotný majetek

Při realizaci záměru dojde ke střetu se sítí elektronických komunikací společnosti (SEK) Telefónica O₂ Czech Republic. Při činnostech v blízkosti vedení SEK je nutno respektovat vztahující se platné právní předpisy, doporučení a požadavky vlastníka SEK (*Telefónica O₂ Czech Republic*).

D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Identifikace a ohodnocení významnosti vlivů posuzovaného záměru výstavby komunikace byla podrobně provedena v předchozích kapitolách oznámení. V této kapitole je uvedena již jen stručná souhrnná rekapitulace a charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a na obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti.

Výstavbou okružní křižovatky bude v období výstavby ovlivněno širší okolí záměru z pohledu zvýšení dopravních intenzit v důsledku dovozu materiálu a odvozu nepoužitelné zeminy a odpadů ze stavby i vlivem vlastních stavebních prací na staveništi. Vzhledem k předpokládané délce výstavby max.12 měsíců lze považovat vlivy na dotčenou populaci – místní obyvatele a uživatele území za minimální a vratné, a tudíž akceptovatelné. **Přínosy a pozitiva předloženého záměru vcelku převýší jeho negativa při výstavbě.**

Dopravní intenzity se výstavbou okružní křižovatky nezvýší ani nesníží, téměř zanedbatelné zvýšení hluchnosti lze předpokládat vzhledem ke snížení rychlosti v daném úseku komunikace oproti předchozímu období.

Pro období výstavby lze identifikovat mírně negativní vliv následujícího charakteru:

Negativním a nevratným vlivem bude zábor nepevněných ploch ZPF, a to jak dočasný, tak i trvalý (viz záborový elaborát – příloha č. 3). Z hlediska rozsahu ho lze označit jako velmi malý a vzhledem k pozitivním přínosům až jako zanedbatelný vliv.

V případě obyvatel přilehlých pozemků se jedná o jevy způsobené samotnou realizací stavby, tj. dočasné zvýšení hluchnosti, prašnosti způsobené příslušnou technologií výstavby a pojezdy nákladních automobilů. Dále budou v různé míře ovlivněni všichni uživatelé zájmového území, tj. trvalí obyvatelé i návštěvníci širšího okolí, rezidenti i abonenti využívající danou trasu komunikace. Uživatelé území budou méně negativně ovlivněni, protože bude zachován provoz stávající křižovatky i při výstavbě, kdy bude řízen kyvadlově.

V období výstavby i po realizaci stavby budou zasaženy především pozemky pro samotnou výstavbu okružní křižovatky. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku parcely č. 2826 v zázemí stavební firmy na pozemku ve vlastnictví města Úvaly, proto by nemělo docházet

k dalším záborům půdy. Dojde k vybudování chodníků, ostrůvků pro pěší přechody a doplnění svislého i vodorovného dopravního značení, což významným podílem přispěje k přehlednosti křižovatky a zejména zvýší její bezpečnost jak pro motorizované účastníky provozu, tak pro pěší obyvatelstvo.

V období provozu lze identifikovat především pozitivní vlivy:

Přínosem a pozitivním vlivem na dotčenou populaci bude zvýšení bezpečnosti provozu pro motorovou a především pěší dopravu. Dopravní intenzity se výstavbou okružní křižovatky nevyšší ani nesníží, téměř zanedbatelné zvýšení hlučnosti lze předpokládat vzhledem ke snížení rychlosti v daném úseku komunikace oproti předchozímu období.

Realizace stavby přispěje především ke zvýšení bezpečnosti, zklidnění a usměrnění dopravy. Dá se předpokládat, že dojde k nepatrnému zvýšení hladiny hluku a emisí, které budou snižováním rychlosti a případným zastavením vozidel na okružní křižovatce. Na druhé straně by měl být zajištěn plynulejší provoz ze všech návazných ramen komunikací v důsledku přednosti v jízdě všech jedoucích vozidel po OK, čímž bude zajištěna větší bezpečnost a přehlednost dopravní situace pro přilehlou stávající i plánovanou obytnou výstavbu v okolí stavby.

Negativním a nevratným vlivem bude zábor nepevněných ploch ZPF celkem 479 m². Pro jeho malý rozsah ho lze označit jako velmi malý a vzhledem k pozitivním přínosům až za zanedbatelný vliv.

D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Změna průsečné křižovatky na okružní křižovatku se týká pouze dané lokality v intravilánu obce Úvaly, jejíž vlivy budou působit pouze v této lokalitě, přeshraniční vlivy lze zcela vyloučit.

D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

V předchozích kapitolách oznámení byly identifikovány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, jež budou pravděpodobně výstavbou záměru dotčeny nebo ovlivněny, a proto jsou navržena příslušná opatření především pro tyto složky. Jedná se zejména o ochranu před hlukem, ochranu ovzduší, ochranu půdy a vod před kontaminací.

Následně uvedená opatření k prevenci a vyloučení negativních vlivů a pro co nejlepší průběh navržené stavby bez střetů se životním prostředím jsou uvedena pro období přípravy stavby, pro období realizace stavby a pro období provozu a jsou zaměřena zejména na složky životního prostředí, u nichž byly zjištěny potenciální negativní vlivy.

Základní bezpečnost záměru a minimalizace jeho vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo je zakotvena již v přípravě projektové dokumentace. Spočívá v návrhu stavebního a technického řešení křižovatky, ve volbě materiálů, prostorovém uspořádání v území a v její návaznosti na

okolní komunikace. Vzhledem k charakteru záměru nelze očekávat významné vlivy na životní prostředí. Z hlediska ochrany životního prostředí jsou podstatná tato fakta:

- Stavba je navržena ve shodě s platným územním plánem (viz příloha č. 1).
- Záměr nezahrnuje žádnou výrobní technologii, která by produkovala znečišťující látky.
- Okružní křižovatka je malou stavbou na již stávajících zpevněných plochách komunikací a křižovatky a sleduje její původní sklony, nevytváří novou pohledovou dominantu, neovlivní ráz krajiny.
- Záměr bude realizován převážně na místě stávající stavby průsečné křižovatky a navazujících komunikací, kde se nevyskytují přírodní ani přírodě blízké ekosystémy. Záměrem nebudou ohroženy žádné chráněné rostliny ani chránění živočichové, není tudíž nutné žádné doporučující opatření.
- Nárůst dopravy v době výstavby bude oproti běžné dopravě v lokalitě minimální. V době provozu na nové křižovatce bude výhledová intenzita dopravy zhruba shodná s dnešní intenzitou dopravy nebo výhledovou v budoucnu, nedojde k významnému zvýšení intenzity.
- Odpadní vody ze zpevněných ploch křižovatky a navazujících komunikací budou odváděny do nové dešťové kanalizace.
- Záměr výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu vozidel i chodců.
- Jedná se o běžnou a obvyklou stavbu, jejíž realizace nepřináší významná rizika, ohrožení nebo ovlivnění životního prostředí a obyvatel.

Možná protihluková opatření, ze kterých vyplývají doporučení pro zajištění co největšího snížení hluchnosti v okolí výstavby okružní křižovatky:

- Stavební činnost bude probíhat výhradně v denní době a to v rozmezí od 8.00 do 18.00 hodin. Celková denní pracovní doba nepřekročí 10 hodin.
- Před vlastní realizací stavby zhotovitel upozorní občany v zájmové oblasti o nasazení stavebních mechanismů, (včetně předpokládané doby jejich nasazení).
- Během prací je nutno dodržovat některá provozně - organizační opatření. Jedná se především o zákaz používání veškeré akustické signalizace a o okamžité vypínání všech mechanismů během přestávek.
- Používat stavební mechanismy se sníženou hluchností, nenasazovat hluchné mechanismy současně, během odstávky je ihned vypnout a neponechávat v chodu, nepřekračovat stanovenou maximální dobu nasazení jednotlivých strojů atp.

Zmírňující opatření jsou navržena především pro období výstavby křižovatky, neboť u stavební činnosti a s ní dalších souvisejících aktivit (zejména doprava materiálů, odvoz odpadů apod.) bylo identifikováno více potenciálních negativních vlivů na životní prostředí, případně na veřejné zdraví, než během následného období provozu na nové OK.

Výše uvedené skutečnosti předem eliminují většinu významných negativních dopadů na životní prostředí. Za předpokladu, že budou tato opatření splněna, lze považovat hlukové poměry v období výstavby za akceptovatelné.

Další doporučující opatření

Během výstavby:

- U skrývky orné půdy upřednostnit podle možnosti její adekvátní využití, především pak podle pokynů orgánu ochrany ZPF a příslušných předpisů – např. pro terénní úpravy.
- Zajistit vhodné místo pro případné mezideponie půdy a sypkých materiálů.
- Zajistit zakrytí převážených sypkých materiálů na nákladních autech.
- Dodržet ochranná pásma vodovodů a technické požadavky na přeložky sítí a dalších technických zařízení.
- Zpracovat a dodržovat provozní řád stavby s ohledem na minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na složky životního prostředí a obyvatelstvo.
- Provádět manipulaci s ropnými a nebezpečnými látkami na předem určeném, zpevněném a dostatečně zajištěném místě staveniště, kde nedojde k únikům těchto látek do okolí.
- Provádět preventivní kontrolu stavebních mechanismů z hlediska jejich technického stavu, produkce emisí do ovzduší a možných úkapů provozních kapalin.
- Staveniště vybavit dostatečnými prostředky pro zvládnutí případných úniků ropných látek (sorbenty, osobní ochranné prostředky, záchytné vany, apod.).
- Stavební mechanismy i dopravní prostředky čistit a provádět jejich oplach na předem určených a zabezpečených místech.
- Pro snížení prašnosti průběžně čistit a v sušším období zkrápět vozovky, prašné plochy staveniště.
- Stavební činnost provádět výhradně v denní době, a to v rozmezí od 8.00 do 18.00 hodin.
- Staveniště musí být vymezeno a vhodným způsobem označeno (ČSN ISO3864) v noci a za snížené viditelnosti červeným světlem. Pěší komunikace ve staveništi musí být bezpečně zajištěny. Musí být zajištěny veškeré výkopy proti pádu do výkopu. Veškeré výkopy hlubší než 0,5 m musí být zajištěny přechody přes výkopy s oboustranným jednotyčovým zábradlím, u výkopů hlubších než 1,5 m dvoutyčovým zábradlím se zarážkou.
- Stavba bude zabezpečena proti pádu vozidel do staveniště, v místě značných výškových rozdílů mezi stávající a novou niveletou vozovky při výstavbě. Vstupu nepovolaných osob zabrání mobilní stavebnicové oplocení s výstražnými tabulkami „VSTUP DO STAVENIŠTĚ ZAKÁZÁN“ a „NEBEZPEČÍ ÚRAZU“.

- Minimalizovat kácení dřevin v době výstavby, zachovat a řádně ochránit maximum vzrostlých dřevin, keřů a další vegetace v zájmovém území během výstavby. Navrhnout vhodné druhy snášejíci danou charakteristickou zátěž prostředí a vyhovující bezpečnosti provozu, v rámci doporučení sadovnických úprav OK. Navržené úpravy by měly zachovávat nebo zlepšovat stávající charakter izolační zeleně, která tvoří v současnosti vizuální bariéru pro část stávající obytné výstavby, avšak v rozsahu respektující bezpečnost a přehlednost dopravní situace.
- Pro zahradnické úpravy křižovatky použít stanovištně vhodné druhy dřevin a rostlin.
- Odpady vznikající při stavbě přednostně využít nebo recyklovat, minimalizovat jejich množství a skládkování.
- Zajistit odvoz odpadů, které nebude možno znovu využít na stavbě či jinde nebo po recyklaci, podle druhu odpadu na příslušné skládky určené před počátkem realizace stavby.
- Veškeré vzniklé odpady odstraňovat v souladu s platnou legislativou – třídít, shromažďovat na zabezpečeném a k tomu určeném místě, předávat k likvidaci oprávněným osobám.
- Umožnit případný záchranný archeologický výzkum, hlásit náhodné archeologické nálezy učiněné v průběhu stavby.
- Zajistit bezpečné řízení provozu autobusové linky během výstavby, pokud nebude odkloněna na objízdných trasách.
- Řídit se dle vyjádření Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace ČR – pokud chodník nepokračuje, nutno ukončit varovným pásem nebo zábradlím, signální pás musí být ukončen u přirozené nebo umělé vodící linie a musí být ve směru přechodu.

Při provozu stavby:

- Zajistit dostatečnou péči a údržbu zeleně pro zajištění funkce vegetace a bezpečnosti provozu.
- Zajistit dostatečnou údržbu komunikace, v případě dopravních havárií s rizikem poškození životního prostředí neprodleně odstranit všechny následky takové havárie.

Za předpokladu realizace a dodržení navržených opatření je možno říci, že stavba okružní křižovatky nebude mít významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a její případné negativní vlivy a rizika budou snížena na minimální a akceptovatelnou míru.

D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

Dané podklady, jejich aktuálnost a přesnost jsou faktory, jež určují míru neurčitosti jejich vypovídací schopnosti. Určení míry vlivu na jednotlivé složky životního prostředí dále vychází ze znalostí charakteru a rozsahu stavby odpovídající příslušné fázi přípravy záměru.

Konkrétním nedostatkem je např., že zatím není znám maximální počet zaměstnanců na staveništi v jednotlivých fázích výstavby, pro které bude nutné zajistit určité množství pitné vody; počasí v etapě výstavby a teplota, která bude ovlivňovat prašnost atd. Dále nelze přesně určit datum začátku výstavby, které se bude odvíjet až od schválení projektu a stavebního povolení a finančních možností investora a dalších navazujících skutečností spojených s přípravou a realizací výstavby.

Zpracovatelé EIA vycházeli z dostupných a předložených údajů a podkladů. V případě neurčitosti či absence údajů byly tyto, na základě zkušeností a případně odborných konzultací, doplněny. Na tyto neurčitosti je v příslušných kapitolách upozorněno a doporučeno jejich případné doplnění, upřesnění a ověření, které často souvisí až s fází samotné realizace záměru.

Z tohoto důvodu je vyhodnocení vlivů zatíženo určitou mírou nejistoty a neurčitosti.

Závěrem lze však konstatovat, že zmíněné nedostatky nijak nesnižují vypovídací schopnost předloženého oznámení EIA a je možné je řešit v dalších fázích přípravy záměru a další projektové dokumentace. Zpracovatelé EIA vyvinuli maximální úsilí a snahu pro objektivitu a reálnost oznámení s dostačující vypovídací schopností, akceptovatelnou pro daný účel.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRŮ (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Posuzovaný záměr nebyl předložen ve variantách.

Záměr je navržen v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací – územním plánem obce Úvaly (viz příloha č. 1). Návrh řešení okružní křižovatky respektuje všechny územní, technické i environmentální limity v daném území.

Při dodržení navržených zmírňujících opatření na životní prostředí a obyvatelstvo, uvedených v předchozích kapitolách oznámení, je možno předloženou variantu považovat za variantu optimální, která ve většině zlepšuje současný stav.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.1. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ

K předkládanému oznámení záměru se nepředkládají žádné další mapové ani jiné dokumentace kromě uvedených v přílohách.

F.2. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Veškeré dostupné informace o záměru byly již zahrnuty a zohledněny ve zpracovaném oznámení. Žádné další podstatné informace o záměru a jeho vlivech již nebyly zjištěny.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předloženým záměrem je přestavba stávající průsečné křižovatky na okružní v severním cípu intravilánu obce Úvaly. Stavba křižovatky bude realizována v místě stávající křižovatky a stávajících komunikací s mírným rozšířením pro dodržení šířkového uspořádání a parametrů navrženého typu komunikace a křižovatky. V nezbytném rozsahu budou upravena ramena navazujících komunikací. Stávající inženýrské sítě i osvětlení bude řešeno adekvátně z hlediska zachování kapacit a bezpečnosti provozu. V důsledku záměru se nezvýší dopravní intenzity, dojde pouze ke snížení rychlosti a změně dopravních pohybů v daném úseku trasy.

Záměr je předložen v jedné variantě řešení, která je v souladu s územním plánem města Úvaly a kterou lze na základě posouzení v předchozích kapitolách oznámení považovat za přijatelnou a akceptovatelnou.

Přístup na staveniště je dobře možný po komunikaci II/101. Provoz během výstavby bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením.

Většina dotčených pozemků je již v současnosti využívána jako zastavěná plocha – všeobecně smíšené území, obytná zástavba, technické vybavení, izolační zeleň. Bude nutný i mírný zábor ZPF v celkové výměře 479 m², z toho 203 m² dočasně, nutný pro dodržení potřebných šířkových parametrů okružní křižovatky a přilehlých ramen. Trvalý zábor nezpevněných ploch bude tedy činit 276 m². K záboru PUPFL nebude docházet.

Stávající dopravní napojení okolních pozemků zůstane nezměněno, jejich přístupnost nebude negativně ovlivněna. Bezpečnost provozu bude zlepšena, což vyplývá z upravení přednosti v jízdě na OK namísto stávající průsečné křižovatky, kde mají přednost vozidla na hlavní silnici.

Přestavba na okružní křižovatku by dále měla významně pozitivně přispět také ke zvýšení přehlednosti provozu a tím ke snížení nehodovosti. Výstavbou chodníků bude tento úsek bezpečnější i pro chodce.

Identifikované negativní vlivy jsou mírné až nevýznamné. Pro prevenci a eliminaci nadměrného negativních vlivů v okolí záměru, plynoucích především z fáze výstavby záměru, jsou navržena zmírňující opatření, která jsou běžná pro výstavbu tohoto charakteru a která by měla omezit nepříznivé vlivy na kvalitu ovzduší během výstavby (zejména omezování emisí prachu), minimalizovat případné následky havarijních situací a kompenzovat negativní působení zvýšené hlukové zátěže na dotčené obyvatele.

Celkově lze vlivy výstavby komunikace hodnotit z hlediska vlivu na životní prostředí jako málo významné.

Závěr:

Na základě provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze předložený záměr výstavby stavby „II/101 Úvaly – okružní křižovatka“ považovat za akceptovatelný a tudíž ho za dodržení navržených opatření doporučujeme k realizaci.

Datum zpracování oznámení: 25. 7. 2008

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Ludmila Berková

Na zahradách 199, 390 01 Tábor

Tel.: +420 221 184 209

E-mail: ludmila.berkova@cityplan.cz

Na zpracování tohoto oznámení se dále podíleli:

Ing. Hana Koryntová

Mgr. Bc. Pavel Frolka

Mgr. Renata Holubová

Ing. Jana Caletková, PhD.

Podpis zpracovatele oznámení:

.....
Ing. Ludmila Berková

H. PŘÍLOHA

Příloha č. 1: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Příloha č. 2: Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle §45i odst.1 zákona č.114/1992 Sb., ve znění zákona č.218/2004 Sb.

Příloha č. 3: Záborový elaborát

Příloha č. 4: Fotodokumentace

Seznam použitých zkratk

BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky (systém klasifikace půd)
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
ČHMÚ	český hydrometeorologický ústav
JV	jihovýchod
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NO	nebezpečný odpad
NN	nízké napětí
OK	okružní křižovatka
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
POV	plán přípravy a organizace výstavby
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
RBK	regionální biokoridor
ŘSD	ředitelství silnic a dálnic
SEZ	stará ekologická zátěž
SO	stavební objekt
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

Podklady a použitá literatura

- [1] Věstník MŽP. Částka 4, ročník XVII – Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší – vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Praha: MŽP, duben 2008.
- [2] Mapový server: geoportal.cenia.cz
- [3] Mapový server Ústavu hospodářské úpravy lesa: www.uhul.cz
- [4] Webové stránky Českého hydrometeorologického ústavu: www.chmu.cz
- [5] Zákon č.100/2001 Sb., v platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí
- [6] Zákon č.185/2001 Sb., v platném znění, o odpadech
- [7] Webové stránky města Úvaly: www.uvaly.cz
- [8] Ing. Karel Kolář: Dostavba výrobního závodu ESSA Czech spol. s r.o., Úvaly, OZNÁMENÍ podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění zákona č. 93/2004 Sb. 5.8.2002.
- [9] Ing. Miluše Němečková: Obchodní, administrativní, montážní a logistické centrum služeb – Úvaly, OZNÁMENÍ podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění zákona č. 93/2004 Sb., listopad 2006.
- [10] David Fidler - zařízení k výkupu, soustřeďování, skladování odpadů a druhotných surovin a sběrný dvůr, OZNÁMENÍ podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění zákona č. 93/2004 Sb., říjen 2007.
- [11] Webové stránky ředitelství silnic a dálnic: www.rsd.cz
- [12] QUITT, E.: Klimatické oblasti Československa. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971
- [13] CULEK, M. et.al. Biogeografické členění České republiky. Praha: MŽP, ENIGMA, 1996. 347 s. ISBN 80-85368-80-3.
- [14] Mapový portál Středočeského kraje: <http://mapy.kr-stredocesky.cz>
- [15] Mapový portál: www.mapy.cz
- [16] Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší
- [17] Státní zdravotní ústav: <http://www.szu.cz/>

Příloha č. 1: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace**Městský úřad Úvaly**
Stavební úřad
Pražská 276, 250 82 ÚvalyTelefon: 281 981 401, 281 981 912
Fax: 281 981 696
E-mail: stavebniurad@mestouvaly.czBankovní spojení:
KB, a.s. Praha - Podvinný mlýn
č.útu: 19-1524-201/0100
GE Capital Bank, a.s. Český Brod
č.útu: 10006-5000128-584/0600
IČ: 240 931Č.j.: K/3708/08/SU/Bul
Vyřizuje: Ing. Bulíčková

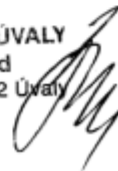
Úvaly, dne 4.7.2008

CityPlan s.r.o.
Jindřišská č.p. 17
110 00 Praha 1

Věc: potvrzení

Stavební úřad Úvaly na podkladě žádosti adresáta potvrzuje, že stavba „II/101 Úvaly, okružní křižovatka“ je v souladu s územně plánovací dokumentací Města Úvaly.

Toto potvrzení je vydáváno jako příloha k oznámení EIA dle z.č. 100/2001 Sb.

Ing. Helena Bulíčková
Vedoucí Stavebního úřadu Úvaly**MĚSTSKÝ ÚŘAD ÚVALY**
stavební úřad
Pražská 276, 250 82 Úvaly

Příloha č. 2: Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle §45i odst.1 zákona č.114/1992 Sb., ve znění zákona č.218/2004 Sb.

Krajský úřad Středočeského kraje	
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ	
V Praze dne: 10.4.2008	CITYPLAN spol. s r.o.
Číslo jednací: 43590/2008/KÚSK/OŽP/Pr	Jindřišská 17
Vyřizuje: Ing. Anna Preiszlerová, I. 981	110 00 Praha 1

Stanovisko k projektové dokumentaci pro vydání územního souhlasu stavby „II/101 Úvaly, okružní křižovatka“ v k.ú. Úvaly u Prahy

Dne 25.3.2008 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření k projektové dokumentaci pro územní souhlas stavby „II/101 Úvaly, okružní křižovatka“, v k.ú. Úvaly u Prahy. Okružní křižovatka je navržena o vnějším průměru 25 m s návrhovou rychlostí 30 km/hod. Kolem křižovatky a na přilehlých upravovaných částech stávajících komunikací jsou navrženy chodníky šířky 2 m. Východní, západní a jižní kvadrant křižovatky je navržen v opěrných zdech. V ulici Do Hodova bylo navrženo rozšíření a nové výškové a směrové vedení trasy. Pro okružní křižovatku a ulici Do Hodova byla navržena nová konstrukce vozovky.

K předloženému záměru vydáváme následující stanovisko:

Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Na základě posouzení výše uvedených podkladových materiálů sdělujeme, že záměr naplňuje dikci bodu 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*, kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. Záměr proto podléhá zjišťovacímu řízení dle cit. zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5. Pro účely zjišťovacího řízení je dle § 6 odst. 4 zákona nutné předložení oznámení záměru písemně a na technickém nosiči dat, a to v počtu vyhotovení stanoveném dohodou s příslušným úřadem. Náležitosti oznámení záměru stanoví příloha č. 3 k zákonu. Možné je rovněž předložení oznámení nebo dokumentace s náležitostmi přílohy č. 4 k zákonu.

V případě důvodných pochybností o nutnosti posouzení záměru ve smyslu § 23 odst. 3) zákona, je rozhodující vyjádření Ministerstva životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.

Zborovská 11 150 21 Praha 5 tel.: 257280981 fax: 257280170 preiszlerova@kr-s.cz www.kr-stredocesky.cz

strana 2 / 2

Upozorňujeme na znění § 10 odst. 4 a 5 zákona, kdy v případě nutnosti posouzení vlivů záměrů na životní prostředí, nelze bez stanoviska podle § 10 zákona nebo závěru zjišťovacího řízení podle § 7 zákona (v případě, že zjišťovací řízení bylo ukončeno se závěrem, že záměr nebude dále posuzován ve smyslu zákona) vydat rozhodnutí nebo jiná opatření nutná k provedení záměru v žádném správním řízení nebo jiném postupu podle zvláštních správních předpisů.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 3 zákona (tj. zejména péče o některé kategorie zvláště chráněných území, regionálních územních systémů ekologické stability a rovněž evropsky významné lokality a ptačí oblasti) nemá k předložené projektové dokumentaci žádné připomínky. V souladu s ust. § 45i zákona lze vyloučit významný vliv uvedeného projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na územní soustavu Natura 2000.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

KRAJSKÝ ÚŘAD
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Odbor životního prostředí a zemědělství
150 21 Praha 5, Zborovská 11

RNDr. Jaroslav Obermajer
vedoucí odboru životního prostředí a
zemědělství

v.z. Ing. Hana Švingrová
vedoucí oddělení
posuzování vlivů
na životní prostředí

Příloha č. 3: Záborový elaborát

ZÁBOROVÝ ELABORÁT							
katastrální území: Úvaly u Prahy							
poř. číslo	č.parc. dle KN	celk.vým. dle KN	kód BPEJ	vlastník	zábor v m2		
					trvalý	dočasný do 1 roku	
1	2627/1	25186		SÚS Mnichovo Hradiště, Jiráskova 439, Mnichovo Hradiště 295 80	1323	76	
2	2826	1555		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	0	129	
3	2839/2	195		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	13	118	
4	3234/7	467		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	221	38	
5	3234/10	3272		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	239	123	
6	3235/7	2513	22601	Mgr. Dana Semrádová; Jankovského 994/50; Praha 170 00	251	133	
7	3236/1	959	22601	Mgr. Dana Semrádová; Jankovského 994/50; Praha 170 00	25	70	
8	3237/1	126		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	79	39	
9	3237/5	199		Jarmila Mandová; Komenského 99; Úvaly 250 82	22	0	
				Milada Šonská; Přístupimská 394/12; Praha 108 00			
10	3237/7	392		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	79	6	
11	3237/10	2544		Město Úvaly; Pražská 276; Úvaly 250 82	264	12	
celkem					2513	746	

Vysvětlivky:

- ostatní komunikace
- silnice
- manipulační plocha
- ZPF

Zdroj: [CityPlan]

Příloha č. 4: Fotodokumentace

<p>Stávající průsečná křižovatka: vpředu pohled do ulice Jirenská, zleva doprava pokračuje silnice č. 101 směrem z Úval, úplně vpravo ulice Do Hodova</p>	<p>Pohled na křižovatku z ulice Jirenská, vpředu vrata – vstup na pozemek určený k obytné zástavbě</p>
	
<p>Pohled na pozemek určený k zástavbě za vrata</p>	<p>Ruderální společenstvo bylinného patra v popředí, za ním náletové dřeviny určené ke smýcení</p>
	
<p>Pohled z křižovatky-silnice č.101 směr Úvaly</p>	<p>Vlevo ulice Kmochova, vpravo Jirenská ulice</p>
	

Pohled z ulice Do Hodova, vlevo směr Úvaly



Typický porost na pozemku určeném k obytné zástavbě



Náletové dřeviny na rozchodu silnice č.101 a Jirenské ulice



Stávající propustek v ulici Jirenská



Pohled z křižovatky do ulice Do Hodova



Bližší pohled na obytnou zástavbu mezi silnicí č. 101 a ulicí Do Hodova



Zdroj: [CityPlan]