

P - EKO s.r.o.

Masarykova 109/62, 400 01 Ústí n. L.

telefon: (+420) 475 211 822, 475 214 788

fax: (+420) 475 214 828

e-mail: p-eko@p-eko.cz http://www.p-eko.cz

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

podle §6, odst. 2, zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004, 163/2006 Sb.
o posuzování vlivů na životní prostředí

Název akce: ***Přístupová komunikace na Škrabky***
Investor: *Město Děčín, Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín IV*
Místo stavby: Děčín
Ústecký kraj
Charakter: Nová stavba
Obsah: *Oznámení o záměru stavby dle zák. PČR č. 100/2001 Sb. ve znění zák. č. 93/2004 Sb. a předpisů pozdějších o posuzování vlivů.*
Čís. projektu: 07/07-EO

Ústí n. L., březen 2008

Výtisk číslo: **12**

Počet výtisků: 12

Počet stran: 34

OBSAH

Úvod	5
Použité zkratky a symboly	6
A. Údaje o oznamovateli	7
1. Identifikace	7
B. Údaje o záměru	7
I. Základní údaje	7
II. Údaje o vstupech	13
1. Půda	13
2. Voda	13
3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	13
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	14
III. Údaje o výstupech	14
1. Ovzduší	14
2. Odpadní vody	15
3. Odpady	16
4. Ostatní vlivy	16
5. Rizika havárií	17
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	18
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	18
1.1 Územní systém ekologické stability krajiny	18
1.2 Zvláště chráněná území	18
1.3 Přírodní parky	19
1.4 Území hustě zalidněná	19
1.5 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	19
1.6 Extrémní poměry v dotčeném území	19
2. Stručná Charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	19
2.1 Ovzduší a klima	19
2.2 Voda	20
2.3 Půda	20
2.4 Horninové prostředí	21
2.5 Fauna a flóra	22
2.6 Ekosystémy	22
2.7 Krajina	27
2.8 Obyvatelstvo	22
2.9 Hmotný majetek	23
2.10 Kulturní památky	24
D. Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí	24
1. Charakteristika možných vlivů záměru a odhad jejich velikosti a významnosti	24
1.1 Vlivy na veřejné zdraví, včetně sociálně ekonomických vlivů	24
1.2 Vlivy na ovzduší a klima	25
1.3 Vlivy na hlukovou situaci, další fyzikální a biologické charakteristiky	25
1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody	28
1.5 Vlivy na půdu	28

1.6	Vliv na faunu, flóru a ekosystémy	28
1.7	Vlivy na krajinu	28
1.8	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	28
2.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	29
3.	Údaje o možných významných vlivech přesahujících státní hranice	29
4.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	29
5.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	30
5.1	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů	31
E.	Porovnání variant řešení záměru	31
F.	Doplňující informace	33
1.	Mapová a jiná dokumentace	33
G.	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	33
H.	Přílohy	34

ÚVOD

Oznámení o záměru výstavby přístupové komunikace do lokality Škrabky v Děčíně je zpracováno na základě požadavku je zpracováno na základě požadavku projektanta, který zastupuje investora (Město Děčín).

V současné době je stávající přístupová komunikace „Na Výšinách“ po havárii mimo provoz (sesuv). Nově navrhovaná komunikace řeší novou přístupovou komunikaci do předmětné lokality.

Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje požaduje, vzhledem k tomu, že dojde k významnému zvýšení kapacity komunikace, která bude přestavěna na přístupovou komunikaci do části Škrabky zpracování dokumentace pro zjišťovací řízení (dle zák. č. 100/2001 Sb., ve znění předpisů pozdějších).

Proto zástupce investora (EMSTAV, s. r. o.) zadal zpracování Oznámení o záměru stavby podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění předpisů pozdějších.

Oznámení o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí dle §6 je zpracováno v rozsahu požadavků zákona č. 100/2001 Sb., příloha č. 3, ve znění předpisů pozdějších.

Uvedená činnost je podle přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb. zařazena do kategorie II, bod 9.1 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)“.

Podle zákona č. 17/92 Sb., ve znění předpisů pozdějších, nesmí být území zatěžováno činností nad míru únosného zatížení území. Přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty stanovené příslušnými zákony a vyhláškami.

POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY

AIM	Automatický imisní monitoring
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
CO	Oxid uhelnatý
ČS PHM	Čerpací stanice pohonných hmot
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČOV	Čistírna odpadních vod
EIA	Zkratka anglického názvu "Environmental Impact Assesment" (hodnocení vlivů na životní prostředí)
HTÚ	Hrubé terénní úpravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
KHS	Krajská hygienická stanice – zdravotní ústav
KTÚ	Konečné terénní úpravy
k. ú.	Katastrální území
L _A	Hladina hluku A [dB(A)]
L _{Amax}	Maximální hodnota hladiny hluku A [dB(A)]
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)]
L _{Aeqp}	Nejvyšší přípustná hladina hluku A [dB(A)]
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO _x	Oxidy dusíku
NO ₂	Oxid dusičitý
NRBK	Nadregionální biokoridor
NRBC	Nadregionální biocentrum
OP	Ochranné pásmo (bez bližšího určení)
PD	Projektová dokumentace
PHM	Pohonné hmoty a maziva
PHO	Pásmo hygienické ochrany
PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀ (prašný aerosol částice do 10 µm)
POPD	Plán otírky a přípravy dobývání ložiska
PR	Přírodní rezervace
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RBC	Regionální biocentrum
RBK	Regionální biokoridor
SO ₂	Oxid siřičitý
SPM	Prašný aerosol
TZ	Technické zázemí
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚP VÚC	Územní plán velkého územního celku
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VÚC	Velký územní celek
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚJ	Základní územní jednotka
ŽP	Životní prostředí

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. IDENTIFIKACE

- 1.1 Obchodní firma : **Statutární město Děčín**
1.2 IČ : **00261238**
1.3 Sídlo (bydliště) : **Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín IV - Podmokly**

1.4 Oprávněný zástupce oznamovatele

Jméno, příjmení :
Bydliště a telefon: **EMSTAV s.r.o.**
Na Popluží 821/11, 400 01 Ústí n. L.
tel.: 420 475 207 222
e-mail : emstav@volny.cz
Projektant: **EMSTAV s.r.o.**
Na Popluží 821/11, 400 01 Ústí n. L.

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru a jeho
zařazení dle př. č. 1: **PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE NA ŠKRABKY**

Zařazení záměru	Kategorie	Článek	Sloupec
Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I	II.	9.1	B

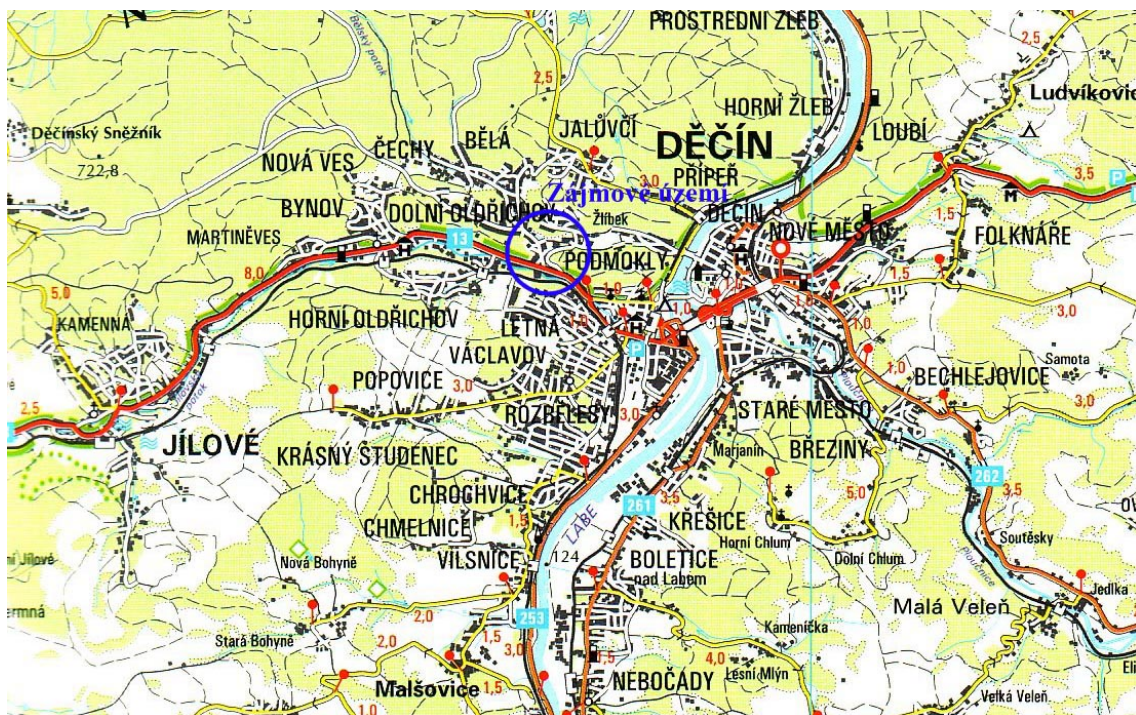
2. Kapacita záměru : Komunikace kategorie S 8,0, dva jízdni pruhy o šířce 3,0 m, směrově nerozdělená, jednostranný chodník o šířce 1,5 m

Délka komunikace **488 m**
Šířka **8,0 m**

3. Umístění záměru :

Kraj :	Ústecký	Kód NUTS :	CZ 042
Obec :	Děčín	Kód ZÚJ :	562335
Katastr. území :	Podmokly	Kód ÚTJ :	650498

Umístění stavby viz obr. 1 a 2.



Obr. 1 Umístění stavby
Širší situace



Obr. 2 Umístění stavby
Bližší vztahy

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter záměru vyplývá z činnosti, která bude v zájmovém území probíhat. Jedná se o realizaci přístupové komunikace do sídliště v části Škrabky (Děčín). Stavba bude sloužit dopravním účelům.

Přístupová komunikace do této části (ul. Na Výšinách) odbočovala z ul. Teplická asi 170 m před odbočkou ul. Saská z této komunikace (Teplická). Po havárii komunikace Na Výšinách bude vybudována nová přístupová komunikace, která bude odbočovat z komunikace Saská ve vzdálenosti asi 175 m od ul. Teplická. V této části ul. Saská dojde ke kumulaci vlivu dopravy do sídliště Škrabky s původní dopravou v ul. Saská. V předmětném úseku není významné trvalé osídlení.

Jiné kumulativní ani synergické vlivy se nepředpokládají.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Po havárii stávající městské komunikace (ul. Na Výšinách) je na této komunikaci silně omezen provoz, přístup do městské části Škrabky je značně stížen. Obyvatelé této části města jsou nuceni (stejně jako MHD) při svých cestách využívat i objízdných tras (ul. Bělská, Červený vrch). Spojení s centrem města se tak neúměrně prodlužuje. Tyto objízdné trasy jsou pro vyšší provoz nevhodné a po převedení dopravy z havarované komunikace přetížené se všemi negativními důsledky (bezpečnost dopravy, hluk, atd.).

Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o novém spojení této části města s centrem, které zkrátí a zjednoduší cestování obyvatel části Škrabky při jejich cestách do centra města. Stávající havarované komunikace nebude v této fázi v celém úseku zprovozněna.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Děčína - viz příloha č. 1.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Stávající stav

V současné době je hlavní přístupová komunikace do městské části Škrabky, ulice Na Výšinách, silně staticky narušená (v havarijním stavu) a průjezdná jen za mimořádných dopravních opatřeních. Ulice odbočuje z ul. Teplická do svahu a v jednom úseku došlo k sesuvu, okolní svahy jsou nestabilní a sanace by byla velmi obtížná a pravděpodobně by se významně dotkla CHKO Labské pískovce.



Obr. 1 Příjezd k havarovanému úseku z části Škrabky



Obr. 2 Počátek havarovaného úseku

V přímém úseku po projetí lesem je po levé straně ul. Na Výšinách zástavba. V této části bude doprava zachována, přístupná shora od vyústění nové komunikace na ul. Na Výšinách. V havarované části ul. Na Výšinách není nutné zachovat dopravu v plném rozsahu. Poškozený úsek komunikace je orientačně zakreslen na obr. 2.



Obr. 3 Náhled do úseku s omezenou dopravou



Obr. 4 Označení uzavření jízdního pruhu



Obr. 5 Poškozený úsek stávající komunikace



Obr. 6 Pohled na příjezd do poškozeného úseku zdola od ul. Teplická

Nový stav

Nová komunikace kategorie C bude řešit dopravní obslužnost městské části Škrabky. Navrhované řešení vychází ze stávajících situačních poměrů v zájmové oblasti města.

Nová komunikace začíná na ul. Saská a v celé své délce (488 m) kopíruje stávající nezpevněnou cestu, která bude upravena a rozšířena. Na ul. Na Výšinách se napojuje v křižovatce této ulice s ul. Bělskou.

Nová komunikace je od místa napojení v ul. Saská (v křižovatce s ul. Vojanova) vedena do km 0,070325 přímo, následuje levý oblouk $R = 40$ m do km 0,086461. Následuje přímý úsek do km 0,160243 a poté pravý oblouk $R = 80$ m do km 0,250089, následuje přímý úsek do km 0,397004 a pravý oblouk $R = 100$ m do km 0,465882 a přímý úsek až ke křižovatce s ul. Bělská do km 0,487923.

Výškově je navržená komunikace navržena od místa napojení v ul. Saská do km 0,085 ve stoupání 0,6 %, následuje stoupání 10,774 % do km 0,187094. Do km 0,278 silnice stoupá se sklonem 4,95 % a následuje stoupání do km 0,412249 se sklonem 10,428 %. Odtud je stoupání do konce komunikace 13,821 %. Z uvedeného přehledu vyplývá, že celý navrhovaný úsek nové komunikace je ve stoupání.

Silnice je navržena s jednostranným sklonem k chodníkovému obrubníku 2 % u nějž jsou umístěny odvodňovací vpusti.

Konstrukce komunikace je navržena dle TP 170 v provedení D1-A-6-IV

- asfaltový beton střednězrný	ABS I	40 mm
- obalované kamenivo	OKS I	70 mm
- kamenivo zpevněné cementem	KSC	130 mm
- šterkodrt'	ŠD	200 mm

Konstrukce chodníku

- zámková dlažba	DV	60 mm
- lože	L	30 mm
- šterkodrt'	ŠD	150 mm

Podél nové trasy budou vybudovány opěrné zdi. Opěrná zeď bude vybudována v místě největšího zářezu komunikace v km 0,145 – 0,190 (délka 45 m) vlevo od komunikace a v km 0,130 – 0,210 (délka 80 m) vlevo od komunikace ve směru od ul. Saská. Jsou navrženy opěrné gabionové zdi o výšce max. 3 m.

Odvodnění komunikace je navrženo systémem uličních vpustí do vlastní větve kanalizace. Kanalizace je navržena v délce asi 500 m z kameniny JS 300 mm a je zaústěna do odkryté části Bělského potoka. Do kanalizace bude zaústěna i podélná drenáž pláně a spodní výpust' vodojemu Škrabky. Na celé trase je navrženo 10 uličních vpustí. Uliční vpusti UV 1 – UV 3 v dolní části nové komunikace u ul. Saská budou napojeny do stávající kanalizační šachty. Odvodnění pláně je podélnou drenáží zachycující vývěry vody ze svahu do zahrádek.

Podél nové komunikace je navrženo nové veřejné osvětlení. V celé trase bude vybudováno 16 nových osvětlovacích stožárů podél jedné strany komunikace. Osvětlovací stožáry budou typu UZ 10 s výložníkem UZB 1-1500, svítidla budou typu ST 50/70 5NA 392 2-1 NS01. Kabel bude uložen v zemi, zčásti pod chodníkem, zčásti ve volném terénu v hl. 0,70 m v pískovém loži, zakryt fólií. Výška stožárů 7 m.

Návrhová rychlost na nové komunikaci je 30 km.h⁻¹. Hlavní směr u křižovatky ul. Na Výšinách – Bělská se navrhuje z ul. Na Škrabky (nová komunikace) – ul. Na Výšinách.

Zásah do přírodních prvků a inženýrských sítí

Celá stavba leží v CHKO Labské pískovce (vyjádření správy CHKO viz př. č. 2 a 3).

V celé délce navrhované komunikace jsou tyto inženýrské sítě

- vodovod SčVaK – litina Js 350, bude v celé délce trasy přeložen (zajistí SčVaK). Přeložka od km 0,0 v ul. Vojanova (napojení na stávající řad) pokračuje pod ul. Saská a dále v levé polovině navrhované komunikace do km 0,104, kde kříží navrhovanou komunikaci do armaturní šachty. Odtud pokračuje dále v levé polovině navrhované komunikace do km 0,276. Odtud vede mimo vozovku do km 0,421 a dále v levé polovině vozovky do km 0,507. odtud mimo vozovku do vodojemu. Přeložka je navržena z trub PE100-355/26,1
- v km 0,225 – KÚ jsou tři vodovodní řady. Vzhledem k jejich hloubce uložení a stavu nebudou přeloženy
- v celé délce trasy je uložen kabel VN 4 x 35 mm (ČEZ). Kabel bude v km 0,080 – 0,21 opraven (zasjistí ČEZ).
- v místě křížení Bělského potoka bude původní zaklenuté koryto Bělského potoka sanováno (majitelem Povodí Ohře s. p.)

Další charakteristiky

Provozní doba	celoročně	365 dnů
Denní provozní doba	0 – 24 hod	

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Ihned po obdržení stavebního povolení.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčeným územím je správní území obce **Děčín** (rozloha 11 805,07 ha), katastrální území **Podmokly**.

9. Výčet navazujících rozhodnutí dle §10 odst. 4 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Rozhodnutí	Vydávající správní orgán
Územní rozhodnutí	Stavební úřad Magistrátu města Děčína
Stavební povolení	Stavební úřad Magistrátu města Děčína
Rozhodnutí vodoprávního orgánu o umístění stavby	KÚ - Odbor životního prostředí Ústeckého kraje
Povolení k umístění stavby	Povodí Ohře s. p., Chomutov Správa CHKO Labské pískovce

Tento výčet nemusí být úplný a může být doplněn v průběhu zjišťovacího řízení.

10. Soulad s územním plánem

Stavba je v souladu se schváleným územním plánem statutárního města Děčín – viz příloha č. 1.

II. ÚDAJE O VSTUPECH

1. PŮDA

Stavba bude realizována převážně na ostatní půdě v trase stávající nezpevněné komunikace. Stavbou budou dotčeny (zcela nebo částečně zabrány, či pouze dotčeny) pozemky uvedené v tabulce č. 1:

Tabulka č. 1

Přehled pozemků dotčených stavbou

Parcela	Výměra	Druh pozemku	Způsob využití	Vlastník
	[m ²]			
Katastrální území: 625141 Podmokly				
436/1	758	ZPF	zahrada	Pozemkový fond ČR
436/14	4 026	ZPF	TTP	Pozemkový fond ČR
439	1 138	Ostatní plocha	zeleň	Město Děčín
440	1 148	Ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Děčín
443/1	5 994	Ostatní plocha	zeleň	Město Děčín
457/1	2 445	ZPF	TTP	Město Děčín
459/1	1 770	Ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Děčín
459/2	33	Ostatní plocha	Jiná plocha	Město Děčín
460/2	3 448	ZPF	TTP	Město Děčín
460/3	1 716	ZPF	TTP	Pozemkový fond ČR
469/1	6 451	Ostatní plocha	manipulační plocha	Město Děčín

Chráněná území

Zájmová lokalita leží v katastrálním území Podmokly. Celé zájmové území leží v CHKO Labské pískovce (ve IV zóně), v nadregionálním biokoridoru a v Ptačí oblasti Labské pískovce. Celé zájmové území leží v CHOPAV Svč. křída.

Ochranná pásma

Lokalita plánované stavby se dotkne ochranných pásem přípojky VN, vodovodní přípojky a zásobního řadu vodovodu SčVaK. Přípojka VN bude opravena vlastníkem, vodovod bude přeložen v km 0,0 až k vodojemu Škrabky v km 0,537 vlastníkem, tři vodovodní řady nebudou překládány, leží v dostatečné hloubce pod povrchem (dle vyjádření majitele (SčVaK). Ostatních inženýrských sítí se stavba nedotkne.

2. VODA

Voda nebude při provozu používána. Voda používaná při stavbě (finišery, kropící vozy, apod.) bude dovážena v cisternách.

3. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Suroviny pro výstavbu

Pro výstavbu nové komunikace (respektive rekonstrukce stávající nezpevněné komunikace) bude potřebný stavební materiál zajištěn v obchodní síti.

Suroviny pro provoz

Pro provoz komunikace nebudou zapotřebí žádné suroviny.

Elektrická energie

Bude využívána pro osvětlení komunikace. Spotřebu nelze v této fázi specifikovat, projekt je ve fázi přípravy.

Celkový instalovaný příkon	1,125 kW
Max. soudobý příkon	1,12 kW
Odhad spotřeby el. energie *:	2,8 MWh.r⁻¹
Zdroj el. energie:	stávající rozvod v obci
Proudová soustava	3N PE, ~ 50 Hz, 400 V, TN-CS

Pozn.: * - stanoveno na základě zkušeností z obdobných provozů.

4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby dojde k mírnému nárůstu dopravy na přilehlých komunikacích (ul. Teplická, ul. Saská) vlivem dopravy stavebních materiálů na stavbu. Jedná se o vliv krátkodobý, nevýznamný.

Fáze provozu

Nová výstavba sama o sobě doplní stávající dopravní infrastrukturu území a stane se její součástí. V podstatě se jedná o náhradu stávající komunikace „Na Výšinách“. Nová komunikace je vedena západně až severozápadně od stávající, která je v havarijním stavu. Doprava ze stávající komunikace bude převedena na novou komunikaci.

Odhad zatížení na nové komunikace je uveden v tabulce č. 1.

Tabulka č.1 **Odhad intenzity dopravy v roce 2010**

Ulice	OA	NA + A	M	Celkem
Na Škrabky	2 600	35	10	2 645
Koeficienty 2010/2005	1,08	1,079	1,000	
	2 808	38	10	2 856

Komunikace je navržena v šířce 8,0 m. Maximální povolená rychlost v intravilánu města je 30 km.h⁻¹. Koeficienty převzaty od ŘSaD. Výpočtový rok volen. Délka úseku 0,488 km, celkem v obou směrech 0,976 km.

Oproti stavu před havárií vozovky „Na výšinách“ nedojde k významné změně v dopravním zatížení území. Kapacita navržené komunikace je dostatečná pro předpokládaný nárůst dopravy v plánovacím období nejméně 20 let (ve skutečnosti mnohem více).

III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

1. OVZDUŠÍ

Fáze výstavby

Výstavba, respektive rekonstrukce komunikace není spojena s velkým objemem zemních ani stavebních prací ani s významnými nároky na dopravu materiálů. Z tohoto důvodu nebude vliv na ovzduší po dobu výstavby významný. Do areálu bude stavební materiál dopravován po silnici z různých vzdáleností. Jedná se o vliv krátkodobý – nevýznamný.

a) Hlavní bodové zdroje znečištění ovzduší

Stavba nebude významným zdrojem bodových emisí.

b) Hlavní liniové zdroje znečištění ovzduší

Ve fázi výstavby budou hlavním liniovým zdrojem znečištění ovzduší stavební stroje užívané na staveništi (buldozer, nakladač, grejdr, finišer, hutníci stroje, apod.). Liniovým

zdrojem znečišťování ovzduší po dobu výstavby budou rovněž komunikace, po nichž se budou dopravovat stavební materiály. Množství materiálů potřebných pro výstavbu není v této fázi přípravy známo. Nelze tedy odhadnout nárůst intenzity dopravy vlivem stavby na stávajících komunikacích.

c) Hlavní plošné zdroje znečišťování ovzduší

Na stavbě nebudou plošné zdroje znečišťování ovzduší.

Fáze provozu

a) Hlavní bodové zdroje znečišťování ovzduší

Ve fázi provozu nebudou na komunikaci bodové zdroje znečišťování ovzduší.

b) Hlavní liniové zdroje znečišťování ovzduší

Provoz na komunikaci bude liniovým zdrojem znečišťování ovzduší.

Tabulka č. 2 **Emisní faktory pro vozový park roku 2010, EURO 1**

	NO ₂	PM ₁₀	benzen
	g.km ⁻¹	g.km ⁻¹	g.km ⁻¹
rychlost 30 km.h ⁻¹			
OA	0,0811	0,0005	0,0292
TNA	6,0555	4,3104	0,0705

Pozn.: Emisní faktory jsou stanoveny váženým průměrem pro celou délku komunikace (konzervativní předpoklad EURO 1).

Emise stanovené v tabulce vycházejí ze zatížení nové komunikace uvedené v tabulce č. 1 v cílovém r. 2010. Uvažován je provoz v obou směrech.

Tabulka č. 3 **Množství emisí ul. Na Škrabky (odhad pro r. 2010)**

Údaje v kg.r⁻¹

	km.r ⁻¹	NO ₂	PM ₁₀	Benzen
OA	500 160	40,56	0,25	14,60
NA	6 769	40,99	29,177	0,477
celkem	506 929	81,55	29,427	15,077

Pozn.: Zvolen konzervativní předpoklad plnění normy EURO 1

Množství emisí na předmětném úseku komunikace o délce 488 m je zcela zanedbatelné. Oproti provozu na stávající komunikaci dojde k prodloužení trasy asi o 200 m. Přírůstek emisí tedy bude asi 40 % oproti stavu, kdy by doprava probíhala po stávající komunikaci „Na Výšinách“, což je zanedbatelné.

c) Hlavní plošné zdroje znečišťování ovzduší

Ve fázi provozu nebude komunikace plošným zdrojem znečišťování ovzduší.

2. ODPADNÍ VODY

Komunikace bude zdrojem pouze srážkových vod. Vody jsou odváděny uličními vpustěmi do kanalizace a vypouštěny do Bělského potoka. Vody jsou běžně nekontaminované, ke kontaminaci může dojít pouze při dopravní nehodě nebo poruše těsnosti motoru či převodového ústrojí (v takovém případě se postižený úsek dekontaminuje).

3. ODPADY

Výstavba i provoz se v této oblasti řídí zákonem o odpadech a jeho prováděcími vyhláškami.

Fáze výstavby

Přesná specifikace druhů a množství odpadů vznikajících při výstavbě bude upřesněna v dalších fázích realizace stavby, až budou dokončeny projekty a znám dodavatel stavby.

Tyto odpady budou vesměs ukládány na skládku příslušné kategorie, vhodné materiály budou přednostně nabídnuty k recyklaci.

V průběhu výstavby budou mechanismy pro výstavbu působit na stavbě krátkou dobu, nepředpokládá se, že budou na stavbě měněny provozní náplně ani prováděny opravy. Pohonné hmoty pro tyto mechanismy budou dováženy a plněny z cisternových vozidel přímo do nádrží mechanismů – zajistí dodavatel stavby. Při výstavbě budou využívány suché WC – zajistí dodavatel stavby.

Tabulka č. 4 **Druhy odpadů vznikající při výstavbě**

Kat. čís. odpadu	Název	Kategorie	Poznámka
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny	N	Údržba mechanizace
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	Vozovky, recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O	Nevhodné podloží
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	

Fáze provozu

Provozem na komunikaci budou vznikat tuhé odpady pouze při výměně osvětlovacích výbojek.

Tabulka č. 5 **Druhy odpadů vznikající při provozu**

Kód odpadu	Název	Kategorie	Poznámka
20 01 21	Zářivky, výbojky	N	Provoz - osvětlení
20 03 03	Uliční smetky	O	Čištění komunikace

S odpady bude nakládáno dle příslušných předpisů. Uliční smetky jsou odstraňovány při čištění komunikace organizací, zajišťující tyto služby. Výbojky budou předávány oprávněné firmě.

4. OSTATNÍ VLIVY

4.1 Hluk a vibrace

Stávající stav

Stávající stav na komunikaci Na Výšinách nebylo možné ověřit měřením, komunikace je bez provozu.

Fáze výstavby

Zdrojem hluku ve fázi výstavby budou stavební mechanismy a vozidla přivážející na stavbu stavební materiál, případně odvázející výkopovou zeminu. Jedná se o hluk dočasný, krátkodobý, trvající po dobu výstavby (řádově několik měsíců).

Vzhledem k umístění stavby k obytné zástavbě, s přihlédnutím ke vzdálenosti zástavby a používané mechanizaci konstatuji, že nelze předpokládat ovlivnění nejbližší obytné zástavby hlukem ze stavby (výjimka uvedena dále).

Fáze provozu

Při vlastním provozu bude na nové komunikaci vznikat hluk z automobilové dopravy. Pro stanovení hluku z této komunikace nebyla zpracována hluková studie. Důvodem je nízké zatížení komunikace dopravou a poměrně velkou vzdálenost od stávající zástavby. Jedná se o liniový hluk. Orientačně byl hluk spočítán programem Hluk⁺ v bodech uvedených spolu s výsledky v části D.1.3.

Vibrace

Komunikace nebude vzhledem ke konstrukci vozovky a předpokládanému dopravnímu zatížení zdrojem nadměrných vibrací, které by se mohly negativně projevit na okolních stavbách (jejich vzdálenost je od budoucí komunikace dostatečná).

4.2 Záření radioaktivní, elektromagnetické

Radioaktivní ani elektromagnetické záření se nepředpokládá, nebudou používána zařízení produkující záření.

Při realizaci záměru ani při provozu komunikace nebudou provozovány generátory vysokých a velmi vysokých frekvencí, ani zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu nařízení vlády 480/01 Sb. o ochraně před neionizujícím zářením, ve znění předpisů pozdějších. Stavba se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí, není nutné realizovat žádná opatření k vyloučení indukovaných polí překračujících hodnoty stanovené uvedeným nař. vlády.

4.3 Zápach

Realizace záměru ani provoz nebudou zdrojem zápachu.

4.4 Jiné výstupy

Jiné výstupy ovlivňující významně životní prostředí nejsou známy.

5. RIZIKA HAVÁRIÍ

Při výstavbě komunikace budou používány pouze běžné stavební materiály pro tento druh stavby. Během výstavby a provozu může dojít k havárii. Možná rizika spojená s vlivem na okolí jsou spojena především s

- havárií spojenou s únikem ropných látek.

5.1 Havárie spojená s únikem ropných látek

Na komunikaci může dojít k následujícím haváriím, spojených s únikem ropných látek (látek nebezpečných vodám)

- havárie vozidel spojená s únikem RL.

Havárie vozidel spojená s únikem RL – pravděpodobnost havárie vozidel na daném úseku komunikace je vzhledem k šířce vozovky, návrhové rychlosti, směrovým poměrům a dalším parametrům, která by byla spojená s únikem RL je za standardní situace velmi malá. Vozidla se na daném úseku (v intravilánu obce) budou pohybovat rychlostí do 50 km.h⁻¹. Při nestandardní situaci, kdy dojde k havárii vozidel z jakýchkoliv příčin (technická závada, nepozornost řidiče, nedodržování pravidel, apod.) spojené s únikem

RL, bude postupováno podle příslušných předpisů. Postižené území bude dekontaminováno.

Požár - za provozu může dojít na komunikaci k havárii vozidla spojené s jeho požárem. Tato situace je velmi nepravděpodobná, při jejím vzniku bude postupováno standardním způsobem – požár bude likvidovat Hasičský záchranný sbor.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Dotčené území, tj. správní území města Děčína má zpracován platný územní plán. Navrhovaný záměr je v souladu s uvedeným územním plánem.

Trasa nové komunikace se napojuje na ul. Saská ve výšce asi 153 m n. m. a stoupá do výšky asi 190 m n. m. na úseku asi 488 m, průměrné stoupání je asi 4,3°, tj. asi 7,6 %. V celém úseku však není rovnoměrné a pohybuje se v rozmezí asi 4 – 17,5 %. Investor navrhuje v místě největšího stoupání vybudovat zářez o hloubce 2 – 3 m.

Celé zájmové území je situováno do CHKO Labské pískovce. Město Děčín jako celek je územím ekologicky stabilním, stejně jako zájmové území.

Nejedná se o území historického, kulturního ani archeologického významu. V současné době není zatěžováno nad únosnou míru.

Z hlediska ekologické únosnosti se nejedná o území významně nadlimitně zatížené. Posuzovaný záměr tyto charakteristiky významně neovlivní, jedná se v podstatě o přeložku stávající mírně frekventované městské komunikace.

1.1 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY KRAJINY

Katastrální území města je jako celek ekologicky stabilní, stejně tak i zájmová lokalita. Do katastru města zasahuje CHKO Labské pískovce a CHKO České středohoří. V samotném městě se původní biotopy téměř nedochovaly.

Krajina v okolí stavby byla v minulosti silně ovlivněna vysokou imisní zátěží z energetických a průmyslových zdrojů, umístěných pod Krušnými horami, zejména v Ústí n. L. (Teplárna, Spolchemie, Setuza, atd.) a pánevními zdroji.

1.2 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Chráněná území

Zájmová lokalita leží v chráněném území podle zákona č. 114/92 Sb. (§6) ve znění předpisů pozdějších. Celé zájmové území leží v CHKO Labské pískovce, leží v nadregionálním biokoridoru a v ptačí oblasti Labské pískovce. Zájmové území stavby zasahuje do prvků ÚSES (nadregionální biokoridor). Území leží v CHOPAV Severočeská křída. Vyjádření CHKO Labské pískovce je v příloze č. 2 a 3. Předmětná stavba významně neovlivní CHKO ani ptačí oblast či biokoridor.

Ochranná pásma

Zájmové území nové komunikace na Škrabky se dotýká stávajících inženýrských sítí, které budou upraveny, případně přeloženy.

1.3 PŘÍRODNÍ PARKY

Zájmová lokalita se nenachází v přírodním parku ani v jeho blízkém okolí. Nejbližší přírodní park – Východní Krušné hory, zahrnuje vrcholové partie části Krušných hor mezi obcemi Cínovec a Petrovice, je od zájmové lokality dostatečně vzdálen.

1.4 ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ

Zájmová lokalita leží ve městě Děčín. Město leží ve výšce asi 135 – 250 m n. m., správné území má plochu 11 805 ha. Ve městě žije 52 165 stálých obyvatel (ČSÚ, 31. 12. 2006), hustota zalidnění je 441,89 obyv.km⁻². Ve městě je plyn, voda i kanalizace.

1.5 ÚZEMÍ ZATĚŽOVANÁ NAD MÍRU ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Zájmové území budoucí komunikace leží v území, které není nadměrně zatěžováno průmyslovou činností, dopravou ani jinými aktivitami.

1.6 EXTRÉMNÍ POMĚRY V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V zájmovém území se vyskytují extrémní poměry, nová (i stávající) komunikace leží ve svahu, který je nestabilní. Nestabilita svahu způsobila havárii stávající komunikace Na Výšinách. Nová komunikace je položena do téhož svahu, avšak níže do části, která je stabilní. Komunikace je vedena tak, aby možnost její havárie byla minimalizována (mírnější stoupání, příznivější geologické podmínky).

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

2.1 OVZDUŠÍ A KLIMA

Klimatické poměry ve sledované oblasti

Město Děčín patří do nivní oblasti řeky Labe, území města je, v jeho jednotlivých částech ovlivněné topografickým reliéfem. Dle charakteristiky klimatických oblastí (MZ ČR, 1990) náleží niva Labe a její nejbližší okolí do klimatického regionu č. 2, oblasti teplé T2, teplé, mírně suché se sumou ročních teplot nad 10 °C 2 600 až 2 800, s roční průměrnou teplotou 8° až 9°C, s průměrným úhrnem srážek 600 až 700 mm. Léto je dlouhé, teplé, mírně suché s asi 55 letními dny. Průměrné teploty vykazují tepelnou vyrovnanost klimatu bez velkého kolísání během dne. Přechodné období je krátké, jaro je mírné, podzim je mírně teplý. Zima je normálně dlouhá, mírně chladná s poměrně krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná teplota ledna je – 0,7 °C, července 18,5 °C.

Srážkově je oblast vyrovnaná, bez extrémně suchých a extrémně vlhkých období. Z celkového průměrného úhrnu srážek 645 mm připadá na vegetační období 374, na zimu 271 mm.

Oblast má typické klima vhloubených tvarů, kde rozptyl emisí je nízký, trvání místních teplotních inverzí, jejich intenzita a četnost, jsou vysoké.

Podle informací z ČHMÚ převažuje bezvětří spolu se severním, severozápadním a jihozápadním prouděním větru.

Tabulka č. 6

Směr a četnost větru udává následující tabulka

Směr větru	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Klid
Četnost v %	15,0	6,0	7,0	5,0	10,0	14,0	9,0	13,0	21,0

Rozptylové podmínky závisí na meteorologických situacích, daných rychlostí a směrem větru a stabilitou zvrstvení atmosféry.

Imisní pozadí obecně se vyskytujících škodlivin v Děčíně je zjišťováno stanicí ČHMÚ a stanicí ZÚ Děčín.

Tabulka 7

Výsledky měření imisí NO₂, PM₁₀ a CO v roce 2006

Údaje v µg/m³

	NO ₂		PM ₁₀	CO
	ZÚ	ČHMÚ	ČHMÚ	ČHMÚ
roční průměrná hodnota	41,8	25,9	28,6	591,2 ¹

¹ pro CO 8-mi hodinové hodnoty

Zdroj: Znečištění ovzduší na území ČR 2006 - Souhrnný roční tabelární přehled. Internetová stránka ČHMÚ Praha

Souhrnně lze konstatovat, že vlastní zájmové území a jeho nejbližší okolí není a nebude významným producentem emisí do ovzduší. Imisní hodnoty řadí oblast k méně až středně zatíženým v ČR.

2.2 VODA

Zájmové území leží v CHOPAV. U nových vozidel již téměř nedochází k úkapům maziv a paliv (s výjimkou havárií, spojených s únikem RL, které jsou na posuzovaném úseku velmi málo pravděpodobné), z tohoto důvodu nejsou vody provozem na nové komunikaci významně ohroženy (situace se neliší významně od stávajícího stavu, kdy je sice komunikace mnohem méně zatížena, má však horší provozní parametry).

Povrchové vody

Zájmové území je odvodňováno Bělským potokem (vlévá se do Jílovského potoka č. h. p. 1-14-02-026, délka toku 20,1 km, vlévá se do Labe). Na Bělském potoce v blízkosti stavby leží Tereziňský rybník. Bělský potok je v zájmovém území stavby nové komunikace zatrubněn. Povrchové vody nebudou při výstavbě ani při provozu dotčeny.

Podzemní vody

Lokalita, jak je výše konstatováno, leží v CHOPAV. Potenciál podzemních vod je střední. Podzemní vody nebudou při výstavbě ani provozu dotčeny.

2.3 PŮDA

Stavba proběhne na ostatní půdě – ostatní plocha – komunikace. Dotkne se i ZPF (TTP, zahrada). Přehled dotčených pozemků je uveden v části B.II.1, případný rozsah záboru ZPF bude uveden v dalším stupni PD. Celé zájmové území stavby je dlouhodobě ovlivňováno antropologickou činností.

Vzhledem k tomu, že stavba je v intravilánu obce – přestavba stávající nezpevněné komunikace na komunikaci zpevněnou, dojde i k rozšíření stávající komunikace.

2.4 HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

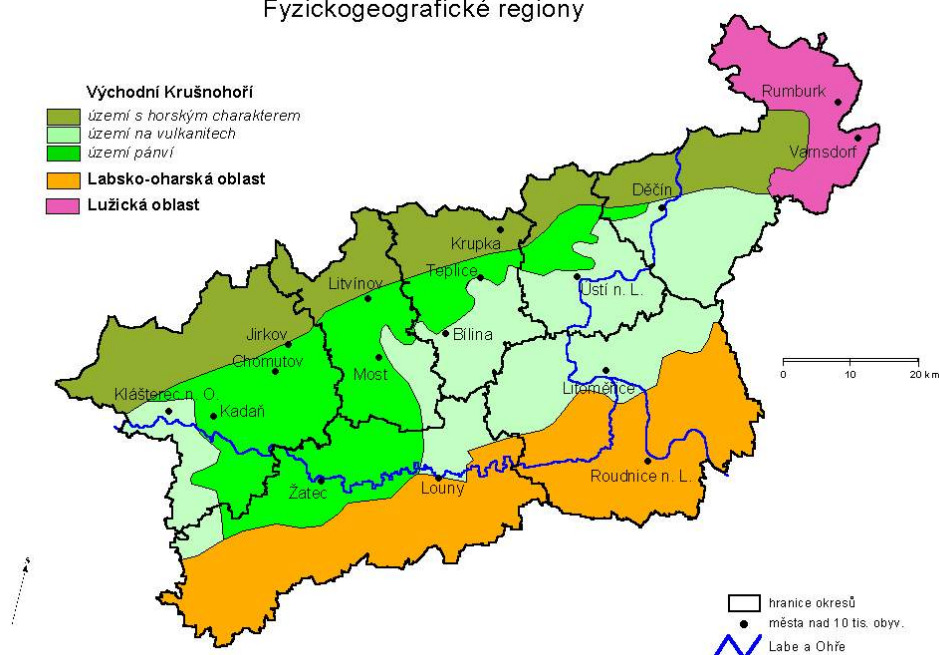
Morfologie území

Děčín leží ve východní části Krušnohorské subprovincie, na rozhraní Děčínské vrchoviny (Krušnohorská hornatina) a Českého středohoří (Podkrušnohorská oblast). Město se rozkládá v poměrně hlubokém údolí po obou březích řeky Labe, která jím protéká od jihu k severu. Pravý přítok Labe řeka Ploučnice a levý přítok Jílovský potok tvoří příčnou osu obydleného území.

Městská část Podmokly leží ve výšce asi 135 m. n. m. Severně od centra se zvedají svahy Červeného vrchu do výšky 315 m a dále pak severním a severozápadním směrem svahy Děčínské vrchoviny s vrcholy Děčínského Sněžníku (723 m) a dalšími vrcholy s výškou přes 500 m. Městská zástavba zde vystupuje do výšky 170-180 m. Západně od posuzované lokality se zvedají severní svahy Českého středohoří s několika vrcholy přes 500 m (Chmelník, Lotarův vrch, Klobouk) a Javorským vrcholem dosahují výšky 617 m n.m. Zde vystupuje obytná zástavba městských částí Jesenice až do výšky nad 200 m a Václavov nad 250 m. Pravobřežní část města leží v údolí řeky Ploučnice, od kterého se na východ a na jih zvedají svahy Českého středohoří až do výšky přes 500 m n.m. (Jedlová 530 m).

Celé území města se rozkládá na vulkanitech – viz obr. 7

Fyzickogeografické regiony



Obr. 7 Fyzickogeografické regiony (zdroj : i-net – Atlas města Ústí n. L.)

Seismicita území

Posuzovaná lokalita se nenalézá dle ČSN 73 0036 Seismická zatížení staveb v blízkosti seizmicky aktivního území. Za seizmickou oblast se považuje takové území, v němž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6° M.C.S. stupnice. Území je řazeno do kategorie seizmicky klidných (méně než 6° M.C.S.). Z tohoto důvodu neplynou pro projektanta ani provozovatele žádná omezení, která by musel respektovat.

Přírodní zdroje

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území dle § 15 – 19 zákona č. 44/1888 Sb. O ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění zákona ČNR č. 544/1991 Sb. ve znění předpisů pozdějších (zásoby hnědého uhlí).

2.5 FAUNA A FLÓRA

Zájmová lokalita leží v zastavěném území města Děčín. Leží v CHKO Labské pískovce, v nadregionálním biokoridoru a v ptačí oblasti Labské pískovce. Pro vedení nové přístupové komunikace na Škrabky nebyl prováděn žádný biologický průzkum. Podle vyjádření CHKO Labské pískovce stavba významně neovlivní prvky ochrany přírody.

Při realizaci stavby se doporučuje co nejméně ovlivňovat okolí stavby přejezdy techniky apod.

2.6 EKOSYSTÉMY

Zájmová lokalita leží v CHKO Labské pískovce, v nadregionálním biokoridoru (ochranném pásmu) a v ptačí oblasti Labské pískovce.

Celé zájmové území je ekologicky stabilní, stejně jako území města Děčín. KES v tabulce č. 8 je stanoven jako podíl ekologicky pozitivně působících a ekologicky negativně působících druhů ploch (kultur). V souladu s metodikou ISU jsou jako ekologicky pozitivní uvažovány lesy, pastviny, sady, zahrady, rybníky a ostatní vody a 20 % ostatních ploch. Jako ekologicky negativní byly pro výpočet užitý plochy polí, zastavěná plocha a 80 % ostatních ploch. V každém případě se jedná o území se středním stupněm ekologické stability (území stabilní), které je přiměřeně využíváno, přírodní složky jsou v místě zástavby zřetelně narušeny území má však dostatečné plochy, které zajišťují jeho stabilitu jako celku.

Je nutno upřesnit, že hodnota KES nezohledňuje imisní zátěž území. Vzhledem k tomu, že imisní zátěž katastru je nízká, lze konstatovat, že imise takto stanovený KES patrně neovlivňují.

Území má vysoký podíl ekologicky stabilizujících ploch (lesy, TTP, vodní plochy, zahrady a sady), poměrně nízký podíl ekologicky nestabilních ploch (zastavěné plochy, část ostatních ploch).

2.7 KRAJINA

Zájmové území se nalézá v urbanizované a technizované krajině, s významným podílem prvků krajiny přírodního typu, která je osídlena zástavbou převážně městského typu s hustou komunikační sítí (silnice, železnice, vodní doprava).

Následkem lidské činnosti došlo ke změnám krajinného obrazu – původní terén byl vlivem antropogenní činnosti ve městě silně pozmeněn, zůstaly zde však významné prvky přírodní krajiny (pozměněné). Stávající lesy mají pozmeněnou druhovou skladbu, stejně jako nově zalesňované plochy.

V současné době je rekreační hodnota zájmového území poměrně vysoká. Nově navrhovaná stavba je navržena tak, aby co nejméně narušila stávající ráz krajiny (je vedena po stávající nepevněné komunikaci) a její přírodní hodnoty.

2.8 OBYVATELSTVO

Území města Děčín je již dlouhodobě osídleno. Podél Labe a Ploučnice vedly obchodní stezky již v raném středověku. Ve 13. st. bylo na soutoku Labe a Ploučnice Přemyslem

Otakarem II založeno královské město Děčín. Obyvatelé žijí většinou v městské zástavbě na okraji města je rozsáhlá zástavba rodinnými domy. Počet stálých obyvatel byl 52 165 (k 31. 12. 2006).

Tabulka č. 8

Způsob využití území a jeho ekologická interpretace

Správní území Děčín

Podle úhrnných hodnot druhů pozemků
(převzato z www.mmdecin.cz - profil města Děčín)

Údaje v ha

Druh pozemku	Správní území	
	Evidenční stav před realizací	Výsledný stav po realizaci
Rozloha celkem	11 805,07	11 805,07
Zemědělská půda	2 879,14	2 879,14
Orná půda	976,49	976,49
Zahrady, sady	645,37	645,37
TTP	1 257,28	1 257,28
Lesní půda	7 014,29	7 014,29
Vodní plochy (rybník)	297,53	297,53
Zastavěná plocha	346,76	346,76
Ostatní plochy	1 267,35	1 267,35

EKOLOGICKÁ INTERPRETACE

Zornění celku (%)	8,27	8,27
Zornění ZPF (%)	33,92	33,92
Lesnatost (%)	59,42	59,42
Devastace (ha)	1 360,64	1 360,64
Devastace (%)	11,53	11,53
Ekolog. pozitivní (ha)	9 467,9	9 467,9
Ekolog negativní (ha)	2 926,6	2 926,6
KES	3,24	3,24
Stupeň stability	3	3
Míra ekologické stability	stabilní	stabilní

2.9 HMOTNÝ MAJETEK

Město Děčín se nachází v oblasti, která byla v minulosti postižena snížením životnosti stavebních a ocelových konstrukcí. Vlivem vysokých koncentrací oxidů v ovzduší (zejména oxidů síry a dusíku, ale i dalších škodlivin) docházelo ke korozivnímu napadání hmotných statků.

Celá oblast byla zařazena do stupně korozního ohrožení 3 - 4. V praxi to znamenalo snížení životnosti betonových i ocelových staveb, podstatné snížení životnosti nátěrových systémů, atd. (viz VÚ A12-321-807-01E03 – Minimalizace vstupu technogenních látek do prostředí, VÚVA Ústí n. L., 1989).

V druhé polovině 90 let minulého století došlo k podstatnému snížení produkce oxidů síry i dusíku, což se projevilo ve výrazném snížení imisních hodnot těchto škodlivin v ovzduší, korozní ohrožení vlivem agresivního ovzduší se snížilo, není však dosud zcela eliminováno (povolna roste vlivem emisí z dopravy). Odhadujeme, že stupeň korozního ohrožení v zájmové oblasti se nyní pohybuje kolem hodnoty 2 - 3.

Hmotný majetek je tvořen zejména městskou zástavbou a její infrastrukturou. Tento majetek nebude realizací nové komunikace dotčen.

2.10 KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba je situována ve správním území města Děčín. Přímo v zájmové lokalitě nejsou žádné chráněné památky (chráněné dle § 14 zák. č. 20/87 Sb. O státní památkové péči), nenalézají se ani v nejbližším okolí.

Ve městě je řada historických památek obci z nichž uvádíme např. Kamenný most přes Ploučnici z r. 1574, zámek, který vznikl přestavbou kamenného hradu ze 13. st. kolem r. 1662, od té doby byl několikrát přestavován, dále Masarykovo nám. s kašnou, atd. Z novějších staveb jmenujeme nový most přes Labe.

Při realizaci stavby se neočekávají archeologické nálezy. V případě jejich nálezu bude postupováno dle zákona.

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

1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Jak je výše uvedeno, jedná se o výstavbu nové přístupové komunikace na Škrabky. Tato komunikace nahradí stávající komunikaci Na Výšínách, která je vlivem nestability svahu po jehož úbočí je vedena v havarijním stavu. S výstavbou nové komunikace není obecně spojeno žádné významné riziko. Stavby obdobného typu jsou provozovány po celém území ČR bez vážnější újmy na životním prostředí. Provoz bude celoroční (365 dní). Navrhovaná stavba bude realizována v intravilánu města.

1.1 VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ

Současný zdravotní stav populace je ovlivňován celou řadou faktorů, kde se mimo genetických vlivů, úrovně obytného prostředí, kvality přírodních složek, úrovně bydlení a zdravotnických služeb, v poslední době negativně uplatňuje i vliv sociálního a pracovního prostředí (stres).

Pokud jde o vliv navrhované komunikace na veřejné zdraví konstatujeme, že tyto vlivy se jejím provozováním neočekávají. Emise na komunikaci budou poměrně velmi nízké (na celé trase nové komunikace, tj. na 0,488 km činí celkem 126,05 kg.r⁻¹, z toho 81,55 kg.r⁻¹ NO₂, 29,43 kg.r⁻¹, PM₁₀ a 15,08 kg.r⁻¹ benzenu, tj. průměrně celkem 0,03 kg.h⁻¹km⁻¹, tj. asi 0,008 g.s⁻¹.km⁻¹).

Stavba sama o sobě podstatně sice zvýší hlukovou zátěž podél své trasy, vzhledem k tomu, že obytná zástavba není (s výjimkou napojení na ul. Saská) podél nové komunikace situována nedojde k významnému obtěžování obyvatel hlukem. Naopak situace podél stávající komunikace se zklidní (v horní části zde je situována obytná zástavba. Nová komunikace doplní stávající dopravní infrastrukturu a obnoví přístup do čtvrti Škrabky v plném rozsahu.

Z povahy stavby, jejímu umístění je zřejmé, že obyvatelstvo nebude významně obtěžováno nebo ovlivňováno provozem na nové komunikaci.

Ostatní vlivy

Pokud jde o sociální vlivy je nutné uvážit i skutečnost, že se opět plnohodnotně spojí městská část Škrabky s centrem města což povede ke zvýšení spokojenosti obyvatel této městské části. Zvýší se bezpečnost dopravního spojení centra se čtvrtí Škrabky.

Závěrem lze konstatovat, že oproti současnému stavu nedojde k významnému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel.

Pozn. : Kumulativní a synergické negativní vlivy na obyvatelstvo se neočekávají.

1.2 Vlivy na ovzduší a klima

Ovzduší v okolí zájmové lokality je a bude ovlivňováno lokálními zdroji, průmyslovými zdroji v okolí a dopravou na komunikacích. Vliv zdrojů z Podkrušnohoří byl v posledním desetiletí výrazně snížen, zájmová lokalita se nyní nachází z hlediska čistoty ovzduší v oblasti mírně znečištěné.

Z celkového pohledu města nedojde k významným změnám. Nedojde k významné úpravě dopravní infrastruktury, nezmění se ani imisní a hluková situace okolí stavby, nedojde ani k ovlivnění mikroklima.

Souhrnně lze vliv výstavby nové komunikace na ovzduší a klima hodnotit z hlediska celého katastrálního území jako nevýznamný (prakticky nedojde oproti současnému stavu k žádné změně).

1.3 Vlivy na hlukovou situaci, další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluk

Nová silnice bude při provozu zdrojem hluku. Stavba se nachází ve městě (viz obr. 1 a 2), stávající nepevněná komunikace bude rozšířena a zpevněna.

Hygienické limity

Hodnoty hygienických limitů jsou stanoveny nařízením vlády č. 148/2006 Sb. které nabylo účinnosti dnem 1. 6. 2006.

Podle § 11 Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru platí

(1) Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

(2) Vysoce impulsní hluk tvořený impulsy ve venkovním prostoru, vznikajícími při střelbě z lehkých zbraní, explozí výbušnin s hmotností pod 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při vzájemném nárazu tuhých těles, se vyjadřuje ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ podle odstavce 1.

(3) Vysokoenergetický impulsní hluk se vyjadřuje ekvivalentní hladinou akustického tlaku $C_{L_{Ceq,T}}$ a současně i průměrnou hladinou expozice zvuku $C_{L_{CE}}$ jednotlivých impulsů. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Ceq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Ceq,1h}$).

(4) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní nebo noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. Obsahuje-li hluk výrazné tónové složky nebo má-li výrazný informační charakter, jako např. řeč, přičte se další korekce -5 dB.

(5) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku C vysokoenergetického impulsního hluku se stanoví pro denní dobu $L_{Ceq,8h} = 83$ dB, pro noční dobu $L_{Ceq,1h} = 40$ dB. Ekvivalentní hladina akustického tlaku C $L_{Ceq,T}$ se vypočte způsobem upraveným v příloze č. 3 k tomuto nařízení.

(6) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq16h} = 60$ dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq16h} = 50$ dB.

(7) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle odstavce 4 přičte korekce přihlížející k posuzované době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A $L_{Aeq,s}$ se pro hluk ze stavební činnosti mezi 7. a 21. hodinou pro dobu kratší než 14 hodin vypočte způsobem upraveným v příloze č. 3 k tomuto nařízení.

V příloze č. 3 k nařízení vlády č. 148/2006 Sb. jsou uvedeny následující hodnoty korekcí pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru

Část A

Způsob využití území	Korekce v dB			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

- 1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakové práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízděné trasy.

Z výše uvedeného plyne, že pro stávající obytné objekty zájmového území ovlivňovaném **hlukem z dopravy na hlavních pozemních komunikacích** jsou pro tento hluk uvažovány tyto hygienické limity v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb:

základní hodnota hluku	$L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$
korekce pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb	
pro dopravu na hlavních pozemních komunikacích	$k = + 10 \text{ dB}$
pro noční dobu	$k = - 10 \text{ dB}$
korekce pro chráněný ostatní venkovní prostor	
pro dopravu na hlavních pozemních komunikacích	$k = + 10 \text{ dB}$

Těmto korekcím odpovídá hygienický limit pro hluk z dopravy po městských komunikacích pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb **pro den $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$, pro noc $L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB}$** , pro chráněný ostatní venkovní prostor **pro den $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$, pro noc $L_{Aeq,8h} = 60 \text{ dB}$** .

Je zohledněna budoucí intenzita dopravy na nové přístupové komunikaci na Škrabky pro rok 2010 a určeny imisní hodnoty zejména u obytných objektů severně od obchvatu. Pro budoucí intenzity dopravy (za 10 let po termínu dokončení) jsou sice určeny růstové koeficienty, ale nejsou k dispozici emise vozidel. Ty jsou určeny zatím s tím, že pro výpočtové roky po roce 2011 se použijí hodnoty platné pro rok 2010.

Orientačním výpočtem (nebyla zpracována HS) vychází pro r. 2010 hluk na nové komunikaci ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního pruhu hodnoty (Hluk⁺)

$$L_{Aeq} = 53,6 \text{ dB(A)} \quad \text{pro pro den}$$

$$L_{Aeq} = 42,4 \text{ dB(A)} \quad \text{pro noc}$$

Na základě vypočtených hodnot imisí akustického tlaku je možno konstatovat, že nedojde k překročení hygienických limitů 60/50 dB ve venkovním prostoru.

Výpočtem bylo rovněž zjištěno, že hladina hluku na okraji školní budovy (nejbližší roh k začátku nové komunikace) od nové komunikace nepřesáhne pravděpodobně hodnotu 45 dB ve dne.

Záření a elektromagnetické vlnění

V uvedené stavbě nebudou používány radioaktivní látky, nedojde k ovlivnění prostředí radioaktivním zářením.

Instalovaný elektrický příkon nedosahuje takové výše, ani nejsou používána taková napětí, která by vyvolala nepřijatelnou hladinu elektromagnetického pole.

Z tohoto důvodu nedojde k ovlivnění životního prostředí elektromagnetickým ani radioaktivním zářením – neposuzuje se.

Biologické vlivy

Z předchozího popisu vyplývá, že stávající ekosystém zájmového území je jako celek stabilní. Novou výstavbou nedojde ke změně charakteristik území ani ke změně ekologické stability jako celku, ani v místě stavby (stavba proběhne na ostatní půdě, stávající nezaplněné cestě).

Biologické vlivy se u zařízení tohoto typu za normálních podmínek provozu nepředpokládají. Nepředpokládají se ani při možných haváriích.

Estetické vlivy

Posuzování z hlediska estetických vlivů je značně subjektivní a individuální. Jedná se o liniovou stavbu, která v daném území již existuje, dojde k jejímu rozšíření a zkvalitnění. Vzhledem k uvedeným skutečnostem o záměru a jeho vlivům na okolí se nepředpokládá jeho vliv na estetiku prostředí.

1.4 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Je posuzováno jako možnost zhoršení kvality podzemní a povrchové vody. Vzhledem k tomu, že komunikace již v uvedené trase existuje a nová rekonstruovaná silnice bude vybavena odvodněním bude situace lepší než v současné době. Vzhledem k tomu, že současné automobily nejsou zdrojem úkapů, může ke kontaminaci vozovky (případně i okolí a podzemních nebo povrchových vod) dojít pouze při nestandardní situaci – havárii vozidla spojenou s únikem paliva a maziva. Tento jev je na nové přehledné vozovce málo pravděpodobný.

Povrchové ani podzemní vody nebudou stavbou nijak dotčeny, nebudou dotčeny hydrologické ani hydrogeologické poměry v území.

1.5 VLIVY NA PŮDU

Stavba proběhne na ostatní ploše, stávající komunikaci, která bude upravena a rozšířena. Vzhledem k charakteru stavby (nejedná se o průmyslovou činnost), nedojde k ovlivnění půdy. Výstavbou nedojde k narušení geologické struktury podloží - výstavba bude realizována na již v minulosti upravených plochách. Z tohoto důvodu nedojde ani k narušení horninového prostředí.

1.6 VLIV NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY

Fauna a flóra

Tento vliv je hodnocen jako možnost poškození nebo vyhubení rostlinných a živočišných druhů, nebo poškození či zničení jejich biotopů.

Stávající nezpevněná komunikace bude rozšířena a rekonstruována na zpevněnou. V trase se nenacházejí žádné zvláště chráněné a chráněné druhy rostlin. Nepředpokládá se, že dojde k ovlivnění fauny nebo flory v trase nově navrhované komunikace.

Proti zamýšlenému záměru nejsou z hlediska ochrany fauny a flory žádné námítky.

Ekosystémy

Stavba se nedotkne žádného prvku ÚSES, ani je žádným způsobem neovlivní. Trasa vede v trase stávající komunikace. I když stavba leží v nadregionálním biokoridoru, lze výstavbu komunikace akceptovat z hlediska ochrany ekosystému v daném území akceptovat (vede v trase stávající nezpevněné komunikace).

Vlivy na lokality evropského významu

Předmětná stavba nebude mít žádný vliv na lokality NATURA 2000 ani na ptačí oblast – viz stanovisko Správy CHKO Labské pískovce (př. č. 2 a 3).

1.7 VLIVY NA KRAJINU

Stavba je svým rozsahem velmi malá, celá proběhne uvnitř zastavěné oblasti v trase stávající komunikace a neovlivní žádné charakteristiky krajiny.

Vzhledem k rozsahu stavby, jejímu umístění, skutečnosti, že stavba tohoto charakteru zde již existuje (místní komunikace) a vlivu na životní prostředí, nelze očekávat žádný významný negativní vliv na krajinu ani krajinný ráz.

1.8 VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

Nová stavba nebude mít žádný vliv na budovy či architektonické památky. Současný stav antropogenního využití zájmového území zůstane zachován. V lokalitě v současné době

antropologická činnost probíhá (místní nezpevněná komunikace), dojde k rozšíření infrastruktury území o další plochu určenou k zajištění a zlepšení služeb obyvatel obce a motoristické veřejnosti.

2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

S přihlédnutím k plošnému rozsahu stavby, jejímu umístění a vzdálenosti obydlených částí města lze vyloučit, že předmětný záměr bude mít významný vliv na veřejné zdraví.

Vzhledem k tomu, že zájmové území je v současné době využíváno jako komunikace (nezpevněná), stavbou dojde k jejímu rozšíření, současně však budou zlepšeny dopravní parametry a dojde k obnovení dopravního spojení části Škrabky s centrem města v plném rozsahu. Lze konstatovat, že realizací stavby nebudou významně dotčeny žádné složky životního prostředí. Rozsah možných vlivů je při dodržení technologické kázně a navržených opatření zanedbatelný.

3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Vliv záměru „Přístupová komunikace na Škrabky“ nepřesáhne významně hranici stavebních pozemků. Při provozu nedojde k přeshraničním vlivům. Nedojde k nim ani při možných haváriích.

4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘ. KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro snížení případných možných vlivů stavby na životní prostředí je navržena řada opatření, z nichž stěžejní opatření budou součástí projektové dokumentace. V tomto oznámení je specifikována řada dalších opatření ke snížení, případně vyloučení možných vlivů na životní prostředí.

Fáze přípravy

- před podáním žádosti o stavební povolení investor požádá KÚ Ústí n. L., referát životního prostředí o udělení souhlasu vodohospodářského orgánu ke stavbě ve smyslu § 8 odst. 1, písm. c) zákona č. 254/2001 Sb. a předloží veškeré požadované doklady včetně podrobných hydrotechnických výpočtů ohledně odvodu srážkových a splaškových vod z plochy
- v dalších stupních PD budou upřesněna místa pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při výstavbě a tato místa budou zajištěna v souladu s příslušnými předpisy
- součástí dalšího stupně projektové dokumentace bude i projekt sadových úprav v okolí stavby. K úpravám budou používány jen kvalitní druhy dřevin, vhodné do této lokality (po projednání s CHKO)
- před vydáním stavebního povolení bude se Správou CHKO projednána výstavba gabionových stěn v dolní části stavby. Na základě těchto jednání bude projekt stavby upraven. Ze stanoviska CHKO plyne, že nesouhlasí s provedením zářezu, který by mohl narušit stabilitu svahu a krajinný ráz. Proto je nutné uzavřít se Správou CHKO dohodu, a v případě nutnosti provedení zářezu minimalizovat jeho hloubku.

Fáze realizace

- pro fázi výstavby bude vypracován plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám (viz zák. 254/2001 Sb.), který bude schválený předložen před zahájením stavby. S jeho obsahem budou seznámeni všichni pracovníci. V případě havárie jsou povinni postupovat podle tohoto plánu
- dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu s platnými předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech povede v průběhu stavby řádnou evidenci odpadů. Výkopová zemina bude využita k zásypům, její přebytek bude odstraněn v souladu s vyhl. 294/2005 Sb.
- odstraněný asfaltobeton ze stávající komunikace (v dolní části nové komunikace u ul. Saská) bude přednostně nabídnut k recyklaci, v případě, že využit nebude bude uložen na příslušnou skládku
- v areálu stavby smí být ke zpětným zásypům a vyrovnávání terénu použito pouze zemín, které splňují kritérium A nebo B (viz Metodický pokyn MŽP z 15. 9. 1996, Věstník MŽP, část 3)
- zásoby sypkých materiálů a ostatních prašných materiálů na volných plochách budou v období výstavby minimalizovány z důvodů omezení prašnosti
- v případě nepříznivých klimatických podmínek (sucho, větrno) v době provádění zemních prací, budou prašné odkryté stavební plochy skrápěny
- zamezit zbytečným přejezdům stavebních mechanismů, důsledně dbát na vypínání motorů mechanismů v době přestávek
- všechny mechanismy pohybující se po staveništi musí být v řádném technickém stavu, požaduje se zejména kontrola z hlediska možných úkapů RL a hluku
- dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku na čištění vozovek v průběhu zemních prací
- v době výstavby bude na stavbě udržována zásoba min. 5 kg sorpčních materiálů pro případ úniku ropných látek z mechanismů. V takovém případě budou kontaminované zeminy ihned odtěženy a zneškodněny mimo stavbu odpovídajícím způsobem
- při kolaudaci stavby budou investorem předloženy doklady o zneškodnění nebo využití odpadů vzniklých realizací stavby.

Fáze provozu

- v případě jakékoliv havárie nebo mimořádné situace spojené s vlivem na životní prostředí informovat orgány státní správy
- provést kontrolní měření u školy v ul. Vojanova před zahájením provozu a po zahájení provozu na nové komunikaci, v případě potřeby realizovat protihluková opatření.

Navržená opatření jsou plně technicky a ekonomicky realizovatelná, budou zapracována již v dalším stupni PD. Jejich realizace zajistí, že veškeré vlivy plynoucí z nové výstavby na životní prostředí budou minimalizovány na únosnou mez.

5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Při zpracování předkládané dokumentace byly použity následující podklady

- [1] Czudek T.: *Geomorfologické členění ČSR*, Studia geographica, ČSAV, Brno, 1972
- [2] Kolektiv: *Podnebí ČSSR. Tabulky*. HMÚ Praha, 1960
- [3] Quitt E.: *Klimatické oblasti Československa*. Studia geographica, ČSAV, Brno, 1970

- [4] FVŽP: *Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva ČSFR*. FVŽP Praha, 1992
- [5] Míchal I.: *Ekologická stabilita*. MŽP ČR, 1992
- [6] Mikyška R.: *Geobotanická mapa ČSSR 1. České země*. Academia, 1968
- [7] Říha J.: *Hodnocení vlivu investic na životní prostředí. Vícekriteriální analýza a EIA*. Academia Praha, 1995
- [8] - Výtah z ÚSES (mapy M 1 : 50 000)
- [9] Anděl J., Balej M.: *K hodnocení a vývoji ekologické zátěže území*. Regionální výzkum krajiny. Sborník geografických prací. UJEP Ústí n. L., 2001
- [10] Legislativa: *Zákony, vyhlášky a nařízení vlády platná v době zpracování, zejména*
- [11] *Sdělení a podkladové materiály – projektanta.*

Předkládané Oznámení o vlivu záměru „Přístupová komunikace na Škrabky“ na životní prostředí bylo zpracováno na základě

- konzultací s odborníky
- hodnotové ekologické analýzy
- systémové analýzy.

Metodika prognózování se opírá o analytické hodnocení stávajícího stavu, na jehož základě je provedeno prognózování z vývojových řad s extrapolací dat, zkušenosti zpracovatelů s hodnocením vlivu činností, technologií a průmyslových podniků na životní prostředí, dříve zpracovaných studií, projektů a EIA.

5.1 CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTI, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

Kvalita dokumentace je zásadním způsobem závislá na kvalitě a hodnověrnosti použitých podkladů a sdělení jak stávajícího, tak i výhledového stavu.

Nedostatky ve znalostech a neurčitosti odpovídají stavu přípravy investice. V průběhu přípravy mohou být změněny některé parametry tak, jak budou upřesňovány požadavky investora, nejde však o zásadní změnu navrhované koncepce přístaviště. Hodnocen je nejnepříznivější stav. Skutečnost v zatížení prostředí bude po realizaci nižší, než uvádí oznámení.

Při zpracování Oznámení nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech či neurčitosti, které by znemožňovaly vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Uvedená stavba není navržena ve variantách. Je to dáno především tím, že stavba bude realizována v trase stávající nezpevněné komunikace a nedojde tak k významnému dotčení zemědělské nebo lesní půdy.

Varianta no-action nebyla posuzována, neboť je v podstatě shodná s variantou navrženou, tj. variantou 1 bez provozu, což postrádá smysl.

Hodnocení vlivu záměru na životní prostředí může být proveden pomocí

- multikriteriálního porovnání
- hodnocení ekologických přínosů, apod.

V uvedeném případě jsme použili metodu multikriteriálního hodnocení.

Multikriteriální hodnocení

Vzhledem k tomu, že se jedná o řešení problému výstavby poměrně jednoduché stavby, která zcela evidentně nepřinese výrazné zhoršení stávajícího stavu, byla zvolena jednoduchá metoda multikriteriálního porovnání variant.

Pro další porovnání ekologických rizik vzniklých novým záměrem byla užitá modifikovaná metoda multifaktoriálního váženého porovnání variant vyvinutá ve Výzkumném ústavu výstavby a architektury (viz Pišková, Přádná: „Multifaktoriální porovnání variant“ – Praha, 1992, Anděl : „Aktualizace stanovení postižených oblastí“ – Praha, 1993, Koníček : „Vyhodnocení ekologických předpokladů vybraných prvků území“ – Praha, 1992 a další práce) – jedná se o obdobnou metodu, jako u hodnocení ekologické zátěže stavbou.

Tato metoda multifaktoriálního porovnání variant využívá hodnotovou ekologickou analýzu, která je charakterizována účelově sestaveným souborem systémově zaměřených metod analýzy a tvůrčího řešení problému, který je charakterizován vyhodnocováním komplexních funkcí a impaktu posuzovaného objektu a zjišťováním nutných nákladů. Dílčí ukazatele tvoří katalog kritérií (znaků), u nichž se hodnoty stanoví analyticky nebo expertním odhadem (různorodost vlastností však běžně neumožňuje převedení na společné hodnotové měřítko, proto je třeba použít formalizovaný přístup).

Ke zvoleným kritériím byl přiřazen váhový parametr (rozptylový parametr). Na tento parametr byly převedeny i případné existující stupnice (např. postižení lesů se zavedenou stupnicí A, B, C, D bylo převedeno do číselného vyjádření váhovým parametrem). Všechny stupnice byly konstruovány jako vzestupné, tj. čím vyšší číslo, tím vyšší poškození nebo nároky (u zdrojů), proto jsou některé stupnice oproti zavedeným inverzní (například KES). Při porovnání více variant umožňuje použitý převod počítačové zpracování, které v daném případě nebylo nutné.

Hodnocení tohoto typu je vždy subjektivní a relativní – nepracujeme s konkrétními daty, ale s relativními hodnotami (bodový systém), což sebou nese i jistá rizika přesnosti rozhodování.

Z porovnání byla vypuštěna některá kritéria sociálního charakteru (např. nezaměstnanost, kriminalita, aj.), takže souhrn je snížen z kompletních 100 bodů dokladujících území po všech stránkách zcela devastované (výjimečné katastrofy dosahují reálně až 75 bodů), na pouhých 88 sledovaných bodů. Z porovnání vyplývá, že životní prostředí řešeného území je již do jisté míry ekologicky zatíženo bez ohledu na umístění stavby – viz tab. č. 8.

V uvedené tabulce znamená vyšší číslo vyšší negativní vliv na uvedenou složku životního prostředí. Pro každý ukazatel je zvolena jiná škála (jiný rozsah) dle velikosti vlivu a stupně stávajícího poškození dané složky. Číslo 1 značí, že není žádný vliv v případě, že dochází ke zhoršování realizací nebo je základní zvoleno číslo vyšší než 1 v případě, že realizací dojde ke zlepšení stávajícího stavu. Vždy se vychází z hodnocení oproti stávajícímu stavu.

Rozdíl mezi oběma variantami je 4-ti bodový ve prospěch navrhované varianty. Varianta realizace obchvatu je z hlediska vlivu na okolí, zejména na pohodu obyvatel (zlepší se dopravní spojení části Škrabky s centrem města), ovzduší ve městě, hluk, zápach a celkovou ekologickou zátěž výhodnější. Nutno ovšem poznamenat, že ve prospěch varianty 1, tj. ve prospěch realizace záměru významně hovoří i jiné, než ekologické argumenty, zejména ekonomické (dopravní a sociální - spojení města s městskou částí.). Použitá metoda multikriteriálního hodnocení hodnotí pouze ekologická rizika a ne přínosy. Nejsou tedy pro obě varianty vyhodnoceny přínosy realizace.

Souhrnem lze konstatovat, že rozdíl ekologických rizik při výstavbě čerpací stanice a bez výstavby je nulový. Předmětná stavba nebude mít v území žádný vliv. Výstavbou však dojde ke zlepšení infrastruktury v obci –lepší se poskytované služby.

Závěrem hodnocení je možno konstatovat, že realizace stavby „Přístupová komunikace na Škrabky“ ve městě Děčín je z hlediska ochrany životního prostředí únosná (akceptovatelná) a přínosná.

Tabulka č. 9

Porovnání ekologických rizik obou variant

Kritérium	Parametr	Varianta 1 (realizace)	Varianta 2 (stávající stav)
Ovzduší	1 – 10	2	2
Voda	1 – 6	1	1
Půda	1 – 5	1	1
KES	1 – 6	1	1
Hluk, vibrace	1 – 5	2	2
Zápach	1 – 5	1	1
Ohrožení lesů	1 – 5	2	2
Devastace	1 – 5	1	1
Rekultivace	1 – 3	1	1
Odpady	1 – 5	1	1
Pohoda	1 – 5	1	3
Záření	1 – 3	1	1
Zdroje	1 – 3	1	1
Infrastruktura	1 – 3	1	2
Fauna, flóra	1 – 4	1	1
Reliéf	1 – 3	1	1
ÚSES	1 – 3	1	1
Architektura	1 – 3	1	1
Rekreace	1 – 3	1	1
Ekologická zátěž	1 – 3	2	2
Celkem	max. 88	23	27

Pozn. : Metoda nezvažuje přínosy, nýbrž pouze sumarizuje rizika

Při dodržení navržených opatření doporučujeme stavbu k realizaci.

F. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

1. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

Oznámení neobsahuje žádnou mapovou dokumentaci.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Město Děčín je silně poznamenáno antropogenní činností, zejména výstavbou, dopravou a průmyslem. Navrhovaná nová komunikace, která nahradí stávající, která je po ztrátě stability části úseku v havarijním stavu neovlivní významně životní prostředí v zájmovém území.

Předpokládaná zátěž na nové komunikaci je stanovena odhadem a růstovými koeficienty pro r. 2010 (na komunikaci nebylo prováděno sčítání dopravy). Stavba obnoví spojení centra města s městskou částí Škrabky. Komunikace je určena pro osobní automobily a městskou hromadnou dopravu, nákladní automobily jí budou využívat jen sporadicky (obslužná doprava).

Nová komunikace je vedena ve svahu níže než stávající komunikace, tj. v místech, kde je stabilita svahu vyšší – svah je v současné době stabilní. Stejně jako původní dopravní spojení (a celá tato část města) leží předmětná komunikace v CHKO Labské pískovce, v nadregionálním biokoridoru a v ptačí oblasti Labské pískovce. Podle vyjádření správy CHKO Labské pískovce nenaruší předmětná komunikace významně přírodní hodnoty krajiny ani prvky ochrany přírody.

Hluk z dopravy na nové komunikaci nepřekročí hygienické limity, emise škodlivin z dopravy do ovzduší na nové komunikaci jsou nevýznamné (zanedbatelné).

Nové vedení trasy je bezkonfliktní, dotčení prvků ochrany přírody je vypořádáno – viz stanovisko CHKO Labské pískovce a návrh opatření.

Na základě uvedených skutečností *doporučujeme* uvedenou stavbu „Přístupová komunikace na Škrabky“ realizovat v navrženém rozsahu.

H. PŘÍLOHY

- Příloha č. 1 Vyjádření stavebního úřadu města Děčín
Příloha č. 2 Stanovisko CHKO Labské pískovce ve smyslu §45i, zák. č. 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění předpisů pozdějších.
Příloha č. 3 Stanovisko CHKO Labské pískovce ke stavbě Děčín, přístupová komunikace na Škrabky
Příloha č. 4 Stanovisko odboru životního prostředí KÚ Ústeckého kraje k záměru „Přístupová komunikace na Škrabky“.

Datum: Ústí n. L. 2008-03-10

Zpracovatelé oznámení :

Jméno a příjmení:	Šutera Václav, ing. Osvědčení čj. 17645/4833/OEP/92 Číslo autorizace 46514/ENV/06
Bydliště:	Pod Vodojemem 329/1 400 10 Ústí n. L.
Telefon:	724021916
Jméno a příjmení:	Ing. Pavel Mayer
Bydliště:	P-EKO s. r. o. Masarykova 109, 400 01 Ústí n. L.
Telefon:	724 218 889

Podpis zpracovatele oznámení: