

Oznámení

EUROTERMINAL DELTA - parkování autobusů a nákladních vozidel

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

Vypracovala: Ing. Jitka Krejčová

Mníšek pod Brdy
říjen 2012

Identifikační údaje

Název: Oznámení záměru „Euroterminal Delta - parkování autobusů a nákladních vozidel“
zpracované v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění

Oznamovatel: BUS.COM a.s.

Lumiérů 181
152 00 Praha 5

IČ: 25497995

Kontaktní osoba: pí. Hana Taislerová

tel. 724 632 470

mail.: taislerova@buscom.cz

Zpracovatel: Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

Ing. Jitka Krejčová

tel.: 318 591 770-71

736 622 641

fax: 318 591 772

e-mail: krejcova@sommnisek.cz

Seznam nejčastěji používaných zkratk

AIM	- automatizovaný imisní monitoring
ČOV	- čistírna odpadních vod
ČSN	- česká státní norma
dB	- decibel
EIA	- zkratka anglického názvu „environmental impact assessment“ (hodnocení vlivů na životní prostředí)
CHKO	- chráněná krajinná oblast
CHLÚ	- chráněné ložiskové území
CHOPAV	- chráněná oblast přirozené akumulace vod
KN	- katastr nemovitostí
k.ú.	- katastrální území
KHS	- krajská hygienická stanice
KÚ	- krajský úřad
MěÚ	- městský úřad
MŽP	- ministerstvo životního prostředí
NIKM	- Národní inventarizace kontaminovaných míst
NO ₂	- oxid dusičitý
NO _x	- oxidy dusíku
OÚ	- obecní úřad
PM ₁₀	- suspendované částice frakce PM ₁₀
PM _{2,5}	- suspendované částice frakce PM _{2,5}
PP	- přírodní památka
PR	- přírodní rezervace
PUPFL	- pozemky určené k plnění funkce lesa
ŘSD ČR	- Ředitelství silnic a dálnic České republiky
Sb.	- Sbírka zákonů
SV, JV, apod.	- světové strany
ÚSES	- územní systém ekologické stability
VKP	- významný krajinný prvek
VOC	- těkavé organické látky
WHO	- Světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	- zvláště chráněné území
ZPF	- zemědělský půdní fond
ŽP	- životní prostředí

Obsah

SITUACE	1
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	2
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	3
B.I. Základní údaje	3
B.II. Údaje o vstupech	9
B.III. Údaje o výstupech	15
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	23
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	23
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	29
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	37
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	37
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	48
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	49
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	49
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	51
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	52
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	53
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	54
H. PŘÍLOHA	58

SITUACE

Předmětem oznámení je zřízení odstavného parkoviště pro dálkové autobusy (noční stání) a kamiony s dlouhou nucenou přestávkou ze zákona. Záměr je navržen v areálu bývalého autobusového nádraží v Ústí nad Labem. Autobusové nádraží zde bylo provozováno do září 2011 s denním počtem průjezdů cca 300 v pracovní dny a cca 100 o víkendu.

Předmětem činnosti oznamovatele (BUS.COM a.s.) je pronájem vlastních nemovitostí, administrativních, skladových a dílenských prostor, parkovacích a reklamních ploch. Společnost BUS.COM a.s. byla založena v roce 2004 jako jedna ze tří nástupnických společností ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s.

Předložené oznámení bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění oprávněnou osobou ve smyslu § 19 zákona - Ing. Jitkou Krejčovou (osvědčení č.j. 92102/ENV/07 ze dne 22. 5. 2008).

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma

BUS.COM a.s.

2. IČ

25497995

3. Sídlo (bydliště)

Lumiérů 181/41

152 00 Praha 5

4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Hana Taislerová

bydliště: Generála Svobody č.p. 100

473 01 Nový Bor

tel. 724 632 470

e-mail: taislerova@buscom.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Euroterminal Delta - parkování autobusů a nákladních vozidel

Podle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí ze dne 4.4.2012 záměr naplňuje dikci bodu 10.3. „Tematické areály na ploše nad 5000 m^{2cc} kategorie II, přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších zákonů.

Príslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Ústeckého kraje.

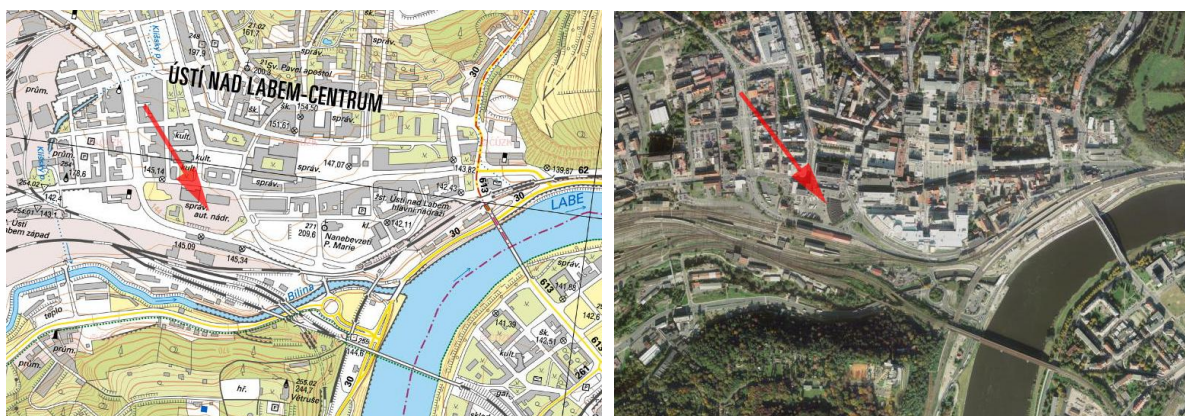
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita parkoviště	28 parkovacích stání
Parking/den	14 autobusů, 56 kamionů
Plocha parkoviště:	6745 m ²

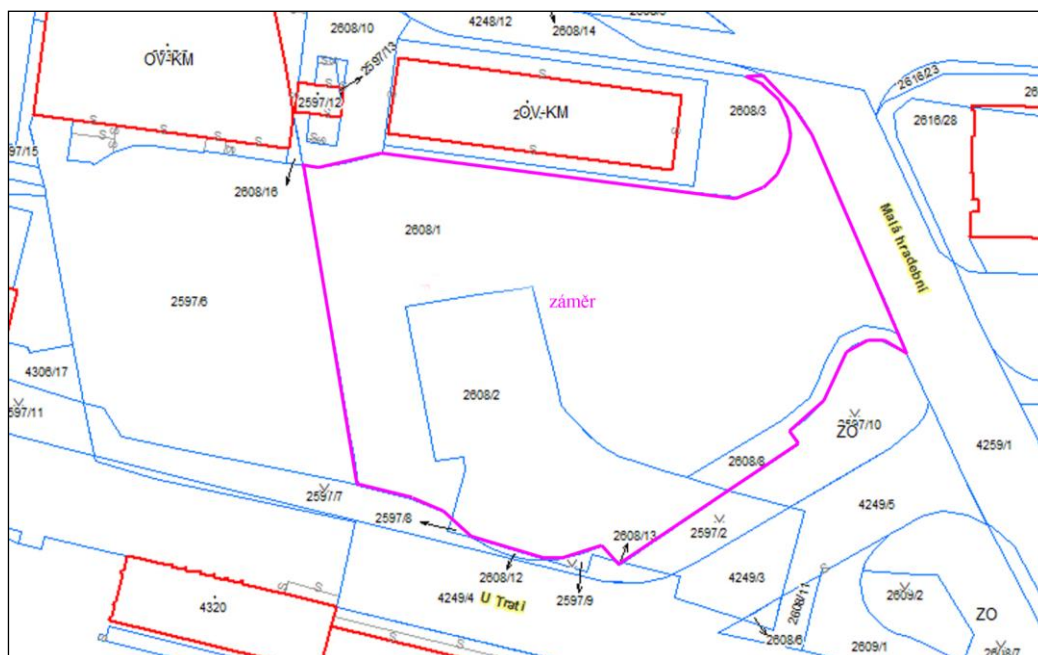
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Ústecký
Obec:	Ústí nad Labem
Katastrální území:	Ústí nad Labem 774871
Parcela p.p.č.:	2608/1,2,8

Situace záměru v rámci širších vztahů



zdroj: <http://gis.kr-ustecky.cz>

Výřez z katastrální mapy

Podkladová mapa: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>

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

Posuzované odstavné parkoviště bude určeno především pro autobusy nepravidelné dopravy a kamiony s nucenou zákonnou přestávkou, které budou přijíždět ze směru dálnice D8 nebo ze silnice I/30. Jedná se o autobusy, které mají cílovou destinaci v Ústí nad Labem včetně kamionů s místem nakládky nebo vykládky v Ústí nad Labem.

Parking je navržen v areálu bývalého autobusového nádraží mezi ulicemi Revoluční, Malá Hradební a U trati, s výjezdem a příjezdem z ulice Malá Hradební. Autobusové nádraží bylo provozováno do září 2011.

Plocha záměru je 6745 m². V zájmové ploše má být realizováno 28 parkovacích stání. Předpokládaná obrátkovost na parkovišti – noční cca 20 %, denní cca 80 %.

Za problematickou je možné považovat problematiku hluku. Na základě konzultace s KHS Ústeckého kraje bylo provedeno měření hluku na jednom stanovišti, byla vypracována hluková studie.

Záměr je v souladu s územním plánem města Ústí nad Labem (viz vyjádření Magistrátu města Ústí nad Labem, odboru územního plánování a správy majetku č.j. MM/OÚPSM/OUP/938/2012 ze dne 30.07.2012 – příloha H).

Dle územního plánu města Ústí nad Labem je záměr navržen v zastavěném území na stabilizované ploše se způsobem využití „DI-S plochy dopravní infrastruktury silniční“.

DI-S plochy dopravní infrastruktury silniční**a) převažující účel využití**

- plochy staveb a zařízení silniční dopravy nadmístního významu

b) přípustné

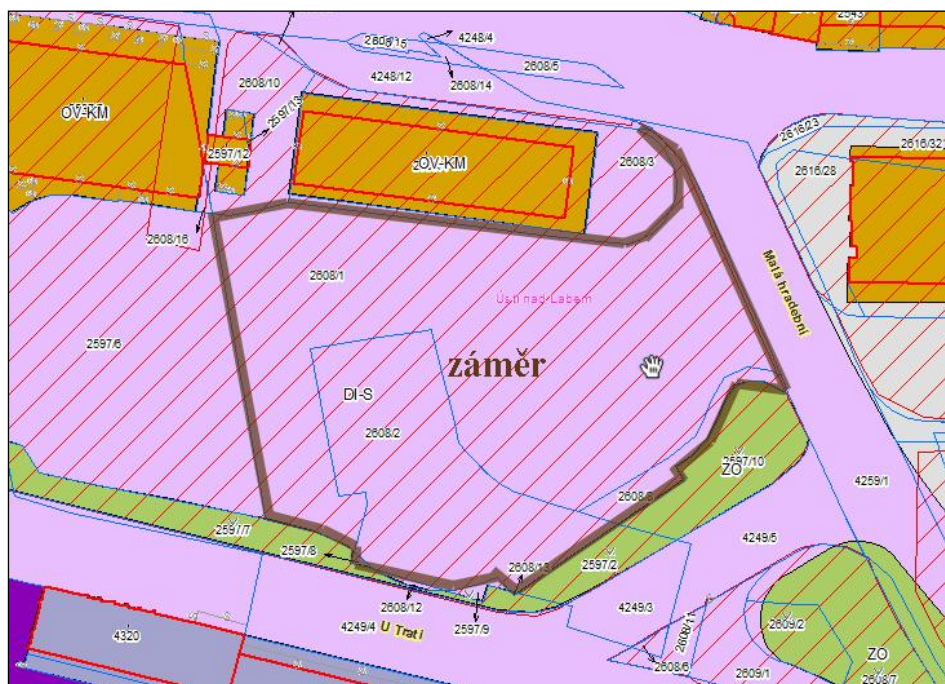
- silnice nadmístního významu (dálnice, silnice I. II. a III. třídy a místní komunikace I. a II. třídy) a jejich součásti (např. násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty)
- doprovodná a izolační zeleň
- pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení (např. autobusová nádraží, terminály a zastávky, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže a odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací, čerpací stanice pohonných hmot)
- jednoúčelové stavby spojené se silniční dopravou

c) podmíněně přípustné

- nezbytná zařízení technické infrastruktury

d) nepřípustné

- všechny ostatní výše neuvedené funkce a činnosti

Územní plán Ústí nad Labem

Kumulace se známými záměry v okolí nenastává.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Záměr řeší využití rozsáhlé zpevněné plochy, která byla do září 2011 využívána jako autobusové nádraží. Návrh využití plochy v současnosti vychází z platného územního plánu, kde je zájmové území zařazeno do ploch dopravní infrastruktury silniční – DI-S s přípustným způsobem využití jako pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení (např. autobusová nádraží, terminály a zastávky, odstavná stání pro autobusy a nákladní

automobily). Součástí záměru jsou i vegetační úpravy, které vhodným způsobem areál ozelení a přispějí ke zkulturnění území.

Předmětem záměru je využití plochy bývalého autobusového nádraží pro noční stání účelových autobusů (nikoliv autobusů pravidelné dopravy). Jedná se o autobusy, které je nutno před noc odstavit (pasažéři jsou ubytováni v Ústí nad Labem) a ráno pak pokračují ve svém programu. Využití plochy je zároveň pro kamiony, kdy je potřeba na jejich trase delší časová přestávka ze zákona. Předpokládá se, že tato stání budou využívat přednostně řidiči kamionů pohybující se na po dálnici D8, silnici č. I/30 a případně další.

Sociální zázemí tohoto odstavného parkoviště bude vytvořeno v budově bývalého autobusového nádraží, jejímž vlastníkem je oznamovatel.

Pro provoz odstavného parkoviště bude k dispozici nepřetržitý dispečink tak, aby řidiči zbytečně nezajížděli k parkovišti, pokud toto bude obsazené.

Záměrem bude řešen problém odstavného stání s využitím stávajících objektů.

Záměr je předkládán v jedné variantě.

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

Zájmovým územím je stávající zpevněná plocha bývalého autobusového nádraží, kde budou provedeny pouze drobné stavební úpravy, tj. osazení obrubníku v jižní části plochy, úprava vjezdu a výjezdu a odstranění stávajících zvýšených nástupních ostrůvků, které budou nahrazeny zpevněnou plochou ve stejné skladbě a povrchu (kryt z asfaltového betonu).

Součástí projektu jsou dále sadové úpravy (viz situace v příloze 1). Navržené sadové úpravy budou představovat doplnění zeminy podél navrženého obrubníku a doplnění výsadby vzrostlé zeleně (15 ks) tak, aby došlo k optickému odclonění od jeho okolí. Výsadba stromů bude realizována do stávajících zelených ploch (mezi stávající keře po částečné regulaci). V případě výsadby do místa původní zpevněné plochy bude zpevněná plocha v místě výsadby odstraněna až na zeminu a do takto připravené jámy bude strom vsazen.

Vlastní realizace bude spočívat v polohovém vytyčení, předznačení a realizace vodorovného dopravního značení. Jsou navrženy celkem 2 řady šikmého stání pro celkem 24 nákladních vozidel a 4 parkovací plochy samostatné v hluchých prostorech po obvodě celé plochy určené pro parking. Celkem je tedy navrženo 28 parkovacích stání.

Odvodnění plochy bude zachováno, a to do stávajících uličních vpustí.

Jak vyplývá z textu výše, zájmovým územím je stávající asfaltobetonová plocha s nástupními ostrůvky, které budou nahrazeny zpevněnou plochou ve stejné skladbě a povrchu.

Stávající situace je patrná z následující fotodokumentace:

Foto: září 2012



areál parkoviště – pohled z východu



areál parkoviště – pohled ze severu



areál parkoviště – pohled z jihu



areál parkoviště – pohled ze západu



pás zeleně v areálu parkoviště



vjezd/výjezd z areálu parkoviště



vjezd/výjezd do ul. Malá Hradební



ul. Malá Hradební



Ul. U Trati – směr Děčín



Ul. U Trati – směr D8



ul. Revoluční (v pozadí budova BUS COM)



Pás zeleně při JV okraji areálu parkoviště

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

zahájení: listopad 2012

dokončení: prosinec 2012

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

- Územní rozhodnutí a stavební povolení (Magistrát města Ústí nad Labem, odbor územního plánování a správy majetku)

Jiná navazující rozhodnutí dle zvláštních správních předpisů se nepředpokládají.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Územně samosprávní celek: Město Ústí nad Labem

Vyšší územně samosprávní celek: Ústecký kraj

B.II. Údaje o vstupech**B.II.1. Zábor půdy**

Záměr bude realizován na pozemcích p.č. 2608/1,2,8 s celkovou plochou 6745 m². Umístění pozemků je patrné ze situace výše v kapitole B.1.3 Umístění záměru. Odstavné parkoviště je navrhováno na stávající zpevněné ploše, která byla do září 2011 využívána jako autobusové nádraží.

Realizace záměru si nevyžádá zábor zemědělské půdy (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Dotčené pozemky jsou vedeny v KN jako ostatní plocha.

V tabulce níže je uveden přehled dotčených pozemků.

Seznam dotčených pozemků

Parcelní číslo dle KN	Způsob využití dle KN	Druh pozemku dle KN	Výměra (m ²)	Vlastník	využití dle záměru
2608/1	ostatní komunikace	ostatní plocha	4870	BUS.COM a.s.	zpevněná plocha
2608/2	jiná plocha	ostatní plocha	1669	BUS.COM a.s.	zpevněná plocha
2608/8	ostatní komunikace	ostatní plocha	206	BUS.COM a.s.	zpevněná plocha
celkem dotčeno					6745

zdroj: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>

B.II.2. Odběr a spotřeba vody

ETAPA VÝSTAVBY

Během výstavby bude potřeba vody v místě stavby pouze pro sociální účely. Množství vody bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka:

pitná	5 l/os./směna
mytí	120 l/os./směna (prašný a špinavý provoz)

Během výstavby bude využíváno stávající sociální zařízení v přilehlém objektu oznamovatele. Objekt je napojen na městský vodovod.

ETAPA PROVOZU

Voda pitná

Pitná voda bude odebírána na provoz sociálního zařízení a kuchyňky. Bude využíváno sociální zařízení v přilehlém objektu oznamovatele.

Následující výpočet potřeby vody je proveden dle přílohy č. 12 vyhlášky č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu. Pro provozovny místního významu, kde se vody neužívá k výrobě (s výtoky, WC a přípravou teplé vody v průtokovém ohříváči a možnostmi sprchování teplou vodou) je v této vyhlášce uvedena roční potřeba vody na jednoho zaměstnance 30 m³. Do výpočtu pro denní spotřebu bylo zahrnuto 14 řidičů autobusu a 85 řidičů kamionu (předpoklad, že v 50 % parkujících kamionů budou dva řidiči, tj. 56 * 1,5).

Výpočet spotřeby vody je proveden v následující tabulce.

Spotřeba vody pro hygienické účely

	Počet/den	m ³ /rok
řidič autobusu	14	420
řidič kamionu	85*	2550
ostraha	3	150
Celkem		3120

* 56 kamionů x 1,5

Celková roční spotřeba pitné vody pro sociální účely je odhadována na 3120 m³.

Tato spotřeba je nadhodnocená neboť nelze předpokládat, že řidiči autobusů, kteří na předemtné ploše odstaví autobus, budou zde také spát.

Další nároky na spotřebu vody vyvolá čištění komunikací, popř. zavlažování zeleně v období sucha. Zdrojem provozní vody bude veřejný vodovod.

Spotřeba provozní vody

	množství m ³ /rok	zdroj vody
údržba komunikací (parkoviště)	100	veřejný vodovod
údržba zeleně	80*	veřejný vodovod
celkem	180	

* počítáno s údržbou zeleně na ploše 0,2 ha

Celková roční spotřeba provozní vody je odhadována na 180 m³.

B.II.3. Surovinové a energetické zdroje**ETAPA VÝSTAVBY**

Jedná se pouze o drobné stavební úpravy na stávající zpevněné ploše, tj. osazení obrubníku v jižní části plochy, úprava vjezdu a výjezdu a odstranění stávajících zvýšených nástupních ostrůvků, které budou nahrazeny zpevněnou plochou ve stejné skladbě a povrchu (kryt z asfaltového betonu), bude doplněno ozelenění.

Spotřeba surovinových (asfaltobeton, zemina, 15 ks dřevin) a energetických zdrojů (motorová nafta pro nákladní automobily) v etapě výstavby nebude vzhledem k charakteru záměru významná.

ETAPA PROVOZU

Provoz záměru si vyžádá spotřebu elektrické energie (venkovní osvětlení), další nevýznamnou spotřebu el. energie vyvolá provoz kuchyňky a sociálního zařízení.

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

Dopravní napojení areálu zůstává beze změn. Parking bude dopravně napojen do ulice Malá Hradební. Vjezd a výjezd z areálu bude řešen odděleně, samostatným vjezdem a výjezdem.

Dopravním značením bude doprava na parkoviště omezena pouze na jižní část Malé Hradební, část směrem do centra k Revoluční ulici bude pro dopravu do terminálu zakázána.

Příjezdové/odjezdové trasy:

- Malá Hradební – spojka k ulici U Trati – U Trati směr Revoluční – Revoluční – Tovární,
- Malá Hradební – spojka k ulici U Trati – U Trati směr OK Žižkova, dále I/62 směr Děčín nebo I/30 směr Lovosice.

Předpokládané rozdělení dopravy:

- 50 vozidel příjezd/odjezd směr Revoluční ulice,
- 20 vozidel příjezd/odjezd směr kruhový objezd a I/30.

Pro potřebu hlukové studie a rozptylové studie bylo přetížení dopravy ve směru Děčín a Lovosice posuzováno v maximální možné variantě, a to všech 20 vozidel v příslušném příjezdovém směru.

Výsledky sčítání ŘSD v roce 2010

Komunikace	Sčítací úsek	TV	O	M	SV	Zač. úseku	Konec úseku
ul. Revoluční	4-2731	1 348	8 938	20	10 306	vyúst. z 253	vyúst. ul. Panské
ul. U Trati	4-2732	1 566	13 893	42	15 501	vyúst. ul. Panské	zaúst. do 613
II/613	4-2734	3 954	12 356	64	16 374	Ústí n.L., ul.U trati	Ústí n.L., zaús.do 30
I/30 směr Lovosice	4-2181	3 841	8 483	27	12 351	Ústí n.Labem z.z.	Ústí n.L., zaús.613
I/30 směr Děčín	4-2733	1 299	14 450	59	15 808	Ústí n.L., zaús.613	Ústí n.L., vyús.613

TV (těžká motorová vozidla celkem)

O (osobní a dodávková vozidla)

M (jednostopá motorová vozidla)

SV (součet všech vozidel)

Umístění sčítacích úseků



<http://scitani2010.rsd.cz/pages/map>

Ve srovnání se sčítání s rokem 2005:

Sčítací úsek	TV	O	M	SV
4-2731	3495	8672	40	12207
4-2732	7177	19699	113	26989
4-2734	8172	18342	50	26564
4-2181	3884	9885	36	13805
4-2733	5030	20698	57	25785

Z tabulek výše vyplývá, že ve srovnání s rokem 2005 došlo k výraznému poklesu ve frekvenci TV. K tomu je potřeba poznamenat, že výsledek je ovlivněn také skutečností, že v roce 2010 se sčítání provádělo jinou metodikou.

Souhrmně je předpokládán nárůst dopravy na příjezdových komunikacích uveden v tabulce níže.

Intenzita dopravy TV na dotčených komunikacích (počet jízd TV/den)

komunikace	sčítání 2010	koeficient 2013/2010*	TV 2013	nárůst záměrem	celkem	nárůst záměrem (%)
ul. Revoluční, Tovární	1348	1,010	1361	100	1461	7,3
ul. U Trati	1566	1,010	1582	100	1682	6,3
II/613	3 954	1,010	3994	40	4034	1,0
I/30 směr Lovosice	3841	1,018	3910	20	3930	0,5
I/30 směr Děčín	1299	1,018	1322	20	1342	1,5

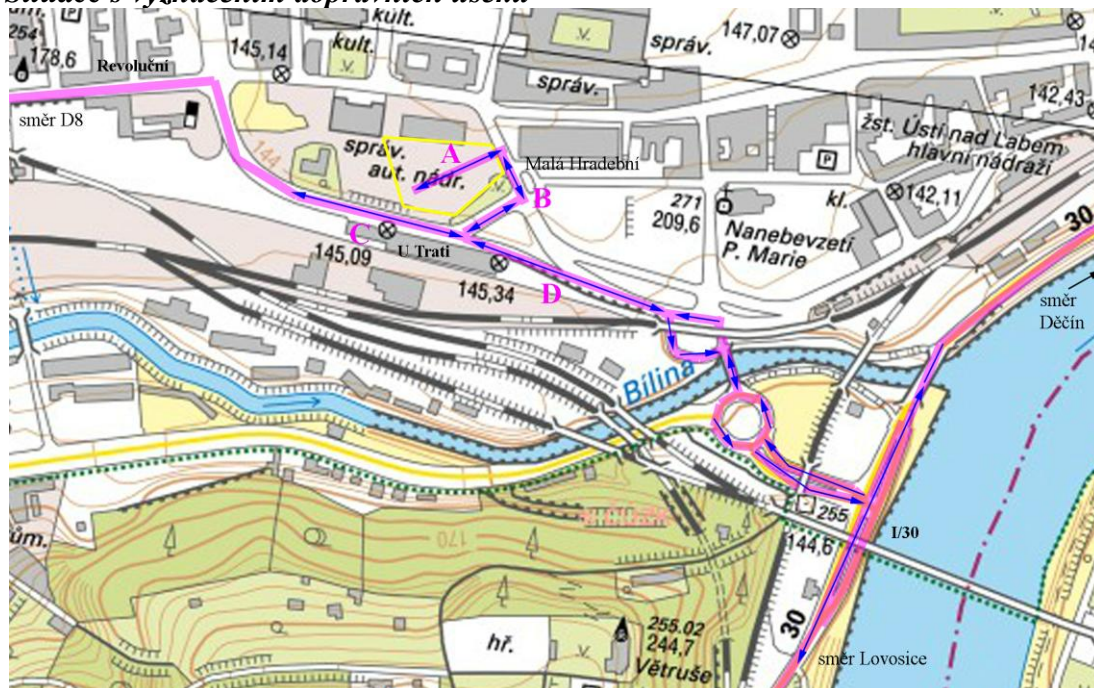
pozn.: TV – těžká motorová vozidla celkem

* zdroj: Prognóza intenzit automobilové dopravy. Metodika MD. TP 225. EDIP s.r.o., Liberec 2010.

Reálný nárůst bude nižší, neboť sčítání bylo provedeno v roce 2010, kdy bylo ještě v provozu autobusové nádraží s denním počtem průjezdů cca 300 v pracovní dny a cca 100 o víkendy. V konečné výsledku pak budou hodnoty frekvence TV nižší oproti roku 2010.

Model dopravy

V modelu dopravy je předpokládáno, že cca 70 % vozidel přijede a odjede směrem k dálnici D8 ulicemi U Trati a Revoluční, zbytek dopravy bude veden přes kruhový objezd na silnici I/30. Pro potřeby rozptylové studie byly příjezdové komunikace rozděleny na následující úseky A, B, C, D (viz následující obrázek).

Situace s vyznačením dopravních úseků**Popis dopravních úseků**

úsek	popis	počet jízd		rychlost
		kamiony	bus	km/hod
A	areál parkoviště	112	28	20
B	ulice Malá Hradební	112	28	20
C	ulice U Trati směr D8	86	14	50
D	ulice U Trati směr I/30 a komunikace I/30	26	14	50

Nároky na dopravu**ETAPA VÝSTAVBY**

Ve fázi realizace dojde k určitému zvýšení nároků na dopravu v souvislosti s dovozem stavebních materiálů k úpravám nutným pro realizaci vlastního záměru a odvozem demoličního materiálu z odstranění nástupních ostrůvků.

ETAPA PROVOZU

Podle údajů oznamovatele bude denně vyvolán provoz cca 14 dálkových autobusů a cca 56 kamionů s nucenou zákonnou přestávkou. Záměr nevyvolá nároky na osobní dopravu. V následující tabulce je proveden přehled denní frekvence dopravy na parkovišti při plném vytížení.

Obrátkovost vozidel na parkovišti

	Obrátkovost		Počet vozidel			poznámka
	den	noc	den	noc	celkem	
autobus	1	0	14		14	Přijedou před 22 a odjedou po 6 hod
NA	2,5		23	12	35	Na místech autobusů
	1,5	0	21		21	
celkem			58	12	70	

Průměrná frekvence dopravy na parkovišti

Den		Noc	
Počet jízd za hodinu	Max. počet za hodinu	Počet za hodinu	Max. počet za hodinu
7,3	21,8	3,0	6,0

Provoz parkoviště tedy denně vyvolá 116 jízd kamionů a autobusů ve dne (od 6 hod do 22 hod) a 24 jízd kamionů v noci (od 22 do 6 hod). Provoz je uvažován 365 dní v roce 24 hodin za den.

B.III. Údaje o výstupech**B.III.1. Množství a druh emisí do ovzduší**

Podle stávající legislativy v ochraně ovzduší jsou rozlišovány stacionární a mobilní zdroje znečišťování ovzduší. Pro potřeby posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je obvykle používáno členění na bodové (stacionární), liniové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, neboť má přímou návaznost na rozptylové studie zpracované programem SYMOS.

ETAPA VÝSTAVBY

Bodové zdroje: Bodové zdroje znečištění ovzduší v etapě výstavby nevzniknou.

Liniové zdroje: Liniové zdroje znečištění mohou být představovány provozem nákladní techniky při dovozu stavebního materiálu (asfaltobeton) a odvozu demoličního materiálu z likvidace nástupních ostrůvků. Dle předpokladů a zkušeností s výstavbou rozsahem podobných akcí lze očekávat maximální dopravní zatížení v etapě výstavby cca 5 nákladních automobilů/den. Tato etapa bude trvat max. 10 dní. Příspěvky k imisní zátěži relevantními škodlivinami v ovzduší (TZL, NO_x) nelze spolehlivě predikovat.

Plošné zdroje: V rámci přípravy území vznikne plošný zdroj znečišťování ovzduší. Jedná se o úpravy malých rozsahů. Zde se předpokládá zdroj emisí z provozu stavebních mechanismů a nákladní dopravy, především prašnost (tuhé znečišťující látky) a emise ze spalovacích motorů.

ETAPA PROVOZU**Liniové zdroje**

Liniové zdroje jsou představovány související dopravou autobusů a kamionů. Model dopravy je popsán v kapitole B.II.4 tohoto oznámení.

Záměr předpokládá, že v areálu budou parkovat vozidla na úrovni EURO 5 až 6. Pro tuto úroveň nejsou v dostatečném rozsahu k dispozici emisní faktory, proto pro účely oznámení bylo použito EURO 4.

Pro vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži související s dopravou bylo pracováno s emisními faktory pro rok 2013.

Emisní faktory pro rok 2013 (dle MEFA 06)

Typ vozidla	Emisní úroveň	Pohon	Rychlost (km/h):	Emisní faktor (g/km)		
				NO _x	PM ₁₀	Benzen
nákladní automobil	EURO 4	diesel	50	1,8048	0,0752	0,0074
			20	3,2852	0,1480	0,0142
BUS			50	3,7806	0,0573	0,0101
			20	6,3215	0,0974	0,0191

Emise z liniových zdrojů souvisejících s provozem areálu vychází z předpokladu denní dopravní zátěže 14 autobusů (28 jízd) a 56 kamionů (112 jízd).

Emise z liniových zdrojů - příspěvky záměru (kamiony + dálkové autobusy)

úsek	PM ₁₀			PM _{2,5}		
	g/m/s	g/km/den	kg/km/rok	g/m/s	g/km/den	kg/km/rok
A	2,23E-07	19,30	7,05	1,20E-07	10,35	3,78
B	2,23E-07	19,30	7,05	1,20E-07	10,35	3,78
C	8,41E-08	7,27	2,65	4,51E-08	3,90	1,42
D	6,36E-08	5,49	2,01	3,41E-08	2,94	1,07

úsek	NO _x			Benzen		
	g/m/s	g/km/den	kg/km/rok	g/m/s	g/km/den	kg/km/rok
A	6,31E-06	545	198,9	2,46E-08	2,13	0,78
B	6,31E-06	545	198,9	2,46E-08	2,13	0,78
C	1,41E-06	122	44,6	9,00E-09	0,78	0,28
D	8,55E-07	74	27,0	3,86E-09	0,33	0,12

Umístění dopravních úseků je patrné ze situace v kapitole B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

Bodové zdroje

Nevznikají.

Plošné zdroje

Za plošné zdroje znečišťování lze považovat stání kamionů/busů na parkovišti (70 vozidel/den). Výčet emisí plošného zdroje je proveden v následující tabulce (předpoklad 6 minut volnoběhu):

označení zdroje	PM ₁₀			PM _{2,5}		
	g/s	g/den	g/rok	g/s	g/den	kg/rok
kamion	3,84E-04	33,2	12,1	2,06E-04	17,8	6,49
bus	6,31E-05	5,5	2,0	3,38E-05	2,9	1,07
celkem	4,47E-04	38,6	14,1	2,40E-04	20,7	7,55

označení zdroje	NO _x			Benzen		
	g/s	g/den	kg/rok	g/s	g/den	kg/rok
kamion	8,52E-03	736	269	3,68E-05	3,18	1,16
bus	4,10E-03	354	129	1,24E-05	1,07	0,39
celkem	1,26E-02	1090	398	4,92E-05	4,25	1,55

Emise z příležitostního nezávislého vytápění při odstavení kamionu nejsou do emisí započítány. Jedná se o emise ze zdrojů o výkonu kolem 1,5 kW, které využívají naftu z nádrže kamionu. Jedná se výrobky fm. WEBASTO a jiné. Jedná se vesměs o teplovzdušné topení s dvoustupňovou regulací prostorovým termostatem. Pokud bychom předpokládali, že kamion bude vytápěn s výkonem 1,5 kW po dobu 6 hodin stání na parkovišti, pak při max. počtu kamionů 56 denně lze předpokládat denní emise PM₁₀ na úrovni 4 g/den. Tuto hodnotu lze považovat za maximální a při odhadu celkových emisí za zanedbatelnou a lze ji považovat za zahrnutou ve výpočtu emisí z plošného zdroje.

B.III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění

Období výstavby

Etapa výstavby předpokládá produkci splaškových odpadních vod. Produkce splaškových vod vyplývá z celkového uvažovaného počtu pracovníků v etapě výstavby a je vybilancována v následující tabulce:

Předpokládaná produkce splaškových vod v etapě výstavby

Počet pracovníků	10
Spotřeba/os/směna [l]	250
Spotřeba vody během výstavby [m ³]	cca 25

Období provozu

Splašková voda ze soc. zázemí bude odváděna stávající kanalizací na městskou ČOV. Objem odpadních splaškových vod se rovná přibližně objemu spotřeby vody pro sociální zařízení, tj. cca 3120 m³ ročně.

Dešťové vody ze zpevněných ploch parkoviště budou svedeny přes odlučovač ropných látek stávající areálovou dešťovou kanalizací do městské dešťové kanalizace s vyústěním do řeky Labe.

Výpočet množství dešťových vod při roční výšce srážek 508 mm

druh plochy	plocha m ²	ψ_i	m ³ /rok
zpevněné plochy	6745	0,7	4 722

Z budoucího areálu činí tedy teoretický průměrný odtok dešťových vod 0,14 l/s. Z plochy areálu se jedná o objem cca 4 722 m³ srážkových vod ročně. Množství a způsob odvádění dešťových vod z areálu se realizací záměru nemění.

- typ, projektovaná kapacita a účinnost čištění odpadních vod v rozhodujících ukazatelích znečištění

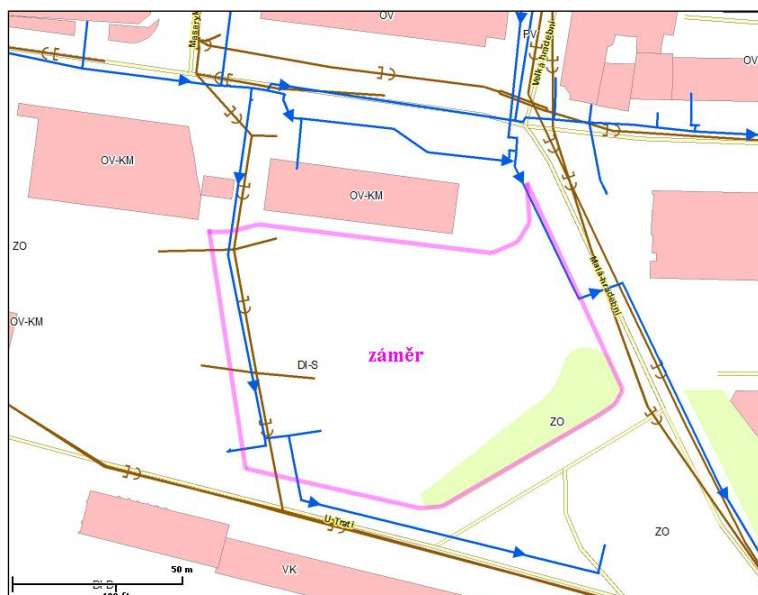
Znečištěné dešťové vody ze zpevněných ploch parkoviště budou přečištěny v odlučovači ropných látek. Podle dosavadních zkušeností nepřesahují dosavadní výstupní koncentrace NEL na výstupu z odlučovače ropných látek 0,2 mg/l.

- recipient odpadních vod

Vody ze zpevněných ploch budou ošetřeny lapolem a odváděny městskou dešťovou kanalizací do řeky Labe.

Splašková voda z objektu zázemí bude odváděna stávající areálovou splaškovou kanalizací do veřejné kanalizace a následně na městskou ČOV.

Situace umístění vodovodního řadu a kanalizace v areálu



zdroj: <http://mapy.mag-ul.cz>

vodovodní řad (modrá)
stoka dešťové kanalizace (hnědá)

B.III.3. Kategorizace a množství odpadů

Předpokládané druhy vzniklých odpadů v průběhu výstavby i realizace záměru jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Veškerá činnost související s nakládáním s odpady bude prováděna v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb., a souvisejícími vyhláškami, zejména s Vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech s nakládáním s odpady a vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů.

ETAPA VÝSTAVBY

V etapě výstavby vznikne především odpad z odstranění nástupních ostrůvků, které jsou z asfaltobetonu. Konkrétní druhy a množství jednotlivých druhů odpadů budou upřesněny v prováděcím projektu, kdy budou známy dodavatelé a budou specifikovány i konkrétní použité materiály. Součástí smlouvy mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude i podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění a investor vytvoří na staveništi potřebné podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů. Při nakládání s odpady bude upřednostňováno jejich materiálové nebo jiné využití.

Předpokládané druhy odpadů, které vzniknou v období výstavby, jsou uvedeny v následující tabulce:

kód druhu odpadu	název odpadu	kategorie
150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150202	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O
170101	Beton	O
20 03 01	Směsný komunální odpad (O)	O

Množství všech výše uvedených odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze ve fázi zpracování tohoto oznámení objektivně určit. Využití, příp. odstranění odpadů vzniklých v etapě výstavby bude zabezpečeno oprávněnou firmou (firmami). Oznamovatel doloží ke kolaudaci stavby přehled o druzích a množstvích jednotlivých odpadů vzniklých v etapě výstavby, včetně způsobu jejich využití či odstranění.

ETAPA PROVOZU

Původcem odpadu bude oznamovatel, který je povinen zajistit jejich využití nebo odstranění prostřednictvím oprávněné firmy.

Vzhledem k charakteru hodnoceného záměru bude produkce odpadů minimální. Realizací záměru bude vznikat pouze komunální a odpady z údržby dešťové kanalizace, popř. údržby zeleně.

kód druhu odpadu	název odpadu	způsob vzniku	způsob nakládání
130502*	Kaly z odlučovačů oleje (N)	čištění odlučovače ropných látek areálové dešťové kanalizace	oprávněná firma
130503*	Kaly z lapáků nečistot (N)	čištění kanalizačních vpustí areálové dešťové kanalizace	oprávněná firma
20 03 01	Směsný komunální odpad (O)	řidiči	oprávněná firma
20 03 03	Uliční smetky (O)	úklid venkovních ploch	oprávněná firma

Odvoz a odstraňování odpadů bude zajištěn smluvně odbornými firmami (oprávněnými osobami) s tím, že odpady musí být shromažďovány v odpovídajících prostorech a předávány k odstranění či jinému využití oprávněným osobám dle uzavřených smluvních vztahů. Podmínky vyplývající pro etapu provozu z hlediska vznikajících odpadů jsou formulovány legislativou v oblasti odpadového hospodářství a není tudíž nezbytné formulovat doporučení, která z této legislativy vyplývají bez ohledu na uplatnění procesu EIA.

Množství komunálního odpadu bude upřesněno v rámci provozu. Před zahájením provozu požádá provozovatel příslušný orgán o souhlas k nakládání s odpady.

Na ploše parkoviště nebude docházet k údržbě vozidel, nebude prováděno zásobování pohonnými hmotami.

Parkoviště bude vybaveno kontejnery pro tříděný odpad.

Odpady, které by mohly vzniknout při havárii

Odpady, které by mohly v případě havárie vznikat, jsou představovány především únikem paliva. Jedná se o tyto odpady:

kód druhu odpadu	název odpadu	pravděpodobný způsob nakládání
13 07 01*	topný olej a motorová nafta	odstranění oprávněnou firmou
17 05 03*	zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	odstranění oprávněnou firmou
15 02 02*	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	odstranění oprávněnou firmou
19 13 01*	pevné odpady ze sanace zeminy obsahující nebezpečné látky	odstranění oprávněnou firmou

Neuvádíme zde plný výčet povinností vyplývajících z legislativních předpisů nakládání s odpady. Tyto povinnosti jsou obecně známé a patří k běžným povinnostem provozovatele.

B.III.4. Hluk a vibrace

ETAPA VÝSTAVBY

Hluk šířící se ze staveniště je závislý na množství, umístění, druhu a stavu používaných stavebních strojů, počtu pracovníků v jedné pracovní směně, druhu prací, organizaci práce i snaze vedení stavby hluk co nejvíce omezit. Všechny tyto parametry nezůstávají konstantní, ale mohou se i zásadním způsobem měnit v závislosti na okamžitém stadiu výstavby. Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Nepředpokládá se užívání stavebních mechanismů současně a umístění zdrojů hluku se bude neustále měnit dle okamžité potřeby. Negativní vliv hluku bude pouze dočasný – hluk ze staveniště bude vznikat pouze během výstavby, která je časově omezena (max 10 dnů).

ETAPA PROVOZU

Hluk

Zdroje hluku jsou představovány související dopravou autobusů a kamionů (70 vozidel/den). Model dopravy je popsán v kapitole B.II.4 tohoto oznámení.

Hodnocení hlukové zátěže bylo provedeno v akustické studii (příloha 2), která posuzuje hlukové poměry v dotčeném území po realizaci záměru a hodnotí ovlivnění nejbližší zástavby novými zdroji hluku, které zde budou působit po výstavbě a zprovoznění parkoviště a hodnotí vliv generované automobilové dopravy na akustickou situaci v okolí příjezdových komunikací.

Pro posouzení stávající akustické situace v nejbližším chráněném venkovním prostoru (dům č.p. 456 s lékařskými ordinacemi) bylo provedeno měření hluku v denní době. Místo měření bylo zvoleno po konzultaci s pracovníky KHS Ústeckého kraje.

Termín měření: 24. 9. 2012

Doba měření: 6:45 – 18:00

Výsledky měření

Místo měření	L_{Aeq}	L_1	L_{10}	L_{50}	L_{90}	L_{99}
	dB					
MM 1	67,7	77,0	70,0	63,5	59,5	57,0

Vibrace

Při samotném provozu se nepředpokládá vznik vibrací, které by mohly ovlivňovat okolí zájmové lokality.

B.III.5. Radioaktivní a elektromagnetické záření

Při realizaci ani ve vlastním provozu dle záměru nebude nakládáno s přírodními ani umělými radioaktivními zářiči. Podle § 6 odst. 4 zákona č. 13/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon)

není potřeba zjišťovat na ploše budoucího obslužného objektu radonový index, protože nejsou součástí posuzované stavby pobytové prostory.

Stejně tak záměr negeneruje žádný zdroj elektromagnetického záření.

B.III.6. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Z hlediska charakteru předloženého záměru může nastat havarijní situace v souvislosti s únikem pohonných hmot a olejů z dopravních prostředků a s požárem.

Požár v areálu

Příčinou vzniku požáru mohou být závada na parkujících vozidlech či nedbalost osob v areálu. Při požáru ropných produktů a hořlavých látek, instalací nebo stavebních konstrukcí vznikají sloučeniny s účinky dráždivými, narkotickými nebo toxickými pro lidský organismus. Při tepelném rozkladu ropných látek a plastů vznikají oxidy uhlíky, dusíku, aromatické uhlovodíky (benzen, toluen) a při hoření plastů mohou vznikat další nebezpečné látky (chlorovodík, kyanovodík, fosgen). Tyto zplodiny představují negativní zásah do životního prostředí, nebezpečí pro zasahující hasiče při práci na požářišti a v jeho okolí, kam mohou být zaneseny zkondenzované nebezpečné uhlovodíky a saze.

V doporučených opatřeních předkládaného oznámení je k této problematice formulováno následující doporučení:

- **zpracovat požární řád**

Havarijní únik látek škodlivých vodám

Nelze zcela vyloučit havarijní únik pohonných hmot a oleje z dopravních prostředků na parkovišti. Pro jejich likvidaci bude v areálu k dispozici dostatek sanačních prostředků. Dešťová kanalizace v úseku zpevněných pojízdných ploch bude opatřena odlučovačem ropných látek.

V doporučených opatřeních předkládaného oznámení je k této problematice formulováno následující doporučení:

- **zpracovat provozní řád lapolu, kde budou specifikována opatření při případ havarijní situace**
- **V rámci další projektové přípravy respektovat, že srážkové vody z manipulačních ploch a komunikací budou před odvedením do dešťové kanalizace předčištěny na odlučovači ropných látek. Odlučovač bude navržen tak, aby na výstupu vody z odlučovače nebyla překročena koncentrace NEL 0,2 mg/l. V provozním řádu odlučovače stanovit požadavek pravidelné kontroly a čištění tohoto zařízení.**

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

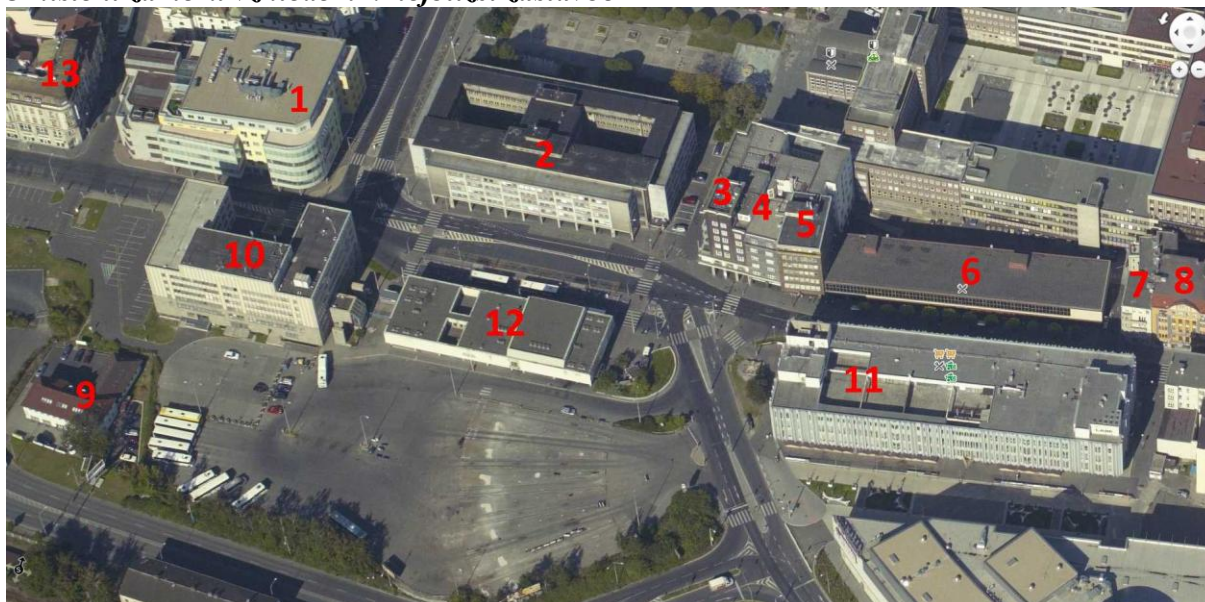
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Parking je navržen v intravilánu města v areálu bývalého autobusového nádraží mezi ulicemi Revoluční, Malá Hradební a U trati, s výjezdem a příjezdem z ulice Malá Hradební.

Umístění záměru vzhledem k nejbližším objektům je patrné z obrázku níže.

Posuzovaný záměr neleží v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Nejbližší obytné objekty (7,8) leží ve vzdálenosti cca 140 m severovýchodně v ulici Revoluční. Tyto objekty jsou vůči záměru zastíněny budovou OC Labe. Nejbližší chráněnou budovu představuje dům č.p. 456 (4) v Revoluční ulici (cca 50 m severovýchodně od záměru), ve kterém jsou umístěny ordinace lékařů.

Umístění záměru vzhledem k nejbližší zástavbě



1	Č.p. 3484, víceúčelová stavba, Bussines centrum (Energetické a dopravní stavby a.s.)
2	Č.p. 899, budova pro administrativu, Krajské ředitelství policie
3	Č.p. 484, objekt občanské vybavenosti, pouze kancelářské prostory
4	Č.p. 456, stavba občanského vybavení, v přízemí lékárna, ve vyšších podlažích pouze lékařské ordinace
5	Č.p. 3088, stavba technického vybavení, v přízemí Dopravní podnik města Ústí, ve vyšších podlažích pouze kancelářské prostory
6	Č.p. 2495, dvoupodlažní obchodní objekt, bez bytových prostor
7	Č.p. 205, bytový dům – skutečný nejbližší obytný objekt, v přízemí komerční prostor
8	Č.p. 206, objekt k bydlení, v přízemí komerční prostor
9	Č.p. 3448, stavba pro administrativu, ČESMAD Bohemia
10	Č.p. 3289, objekt občanské vybavenosti, ČETRANS a.s.
11	Obchodní dům LABE
12	Č.p. 3411, objekt občanské vybavenosti, BUS.COM a.s.
13	Č.p. 1594, objekt občanské vybavenosti, Centropol Holding a.s.

Za problematickou je možné považovat problematiku hluku. Na základě konzultace s KHS Ústeckého kraje bylo provedeno měření hluku na jednom stanovišti a vypracována hluková studie.

Podle platného územního plánu je záměr umístěn ve funkční ploše DI-S (plochy dopravní infrastruktury silniční).

C.1.1. Územní systémy ekologické stability krajiny

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES: místní (lokální)
regionální
nadregionální

Záměr leží v intravilánu města mimo prvky ÚSES. Nejbližším prvkem ÚSES je lokální biokoridor Bílina.

C.1.2. Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, Natura 2000

Zvláště chráněná území a přírodní parky

Posuzovaný záměr **neleží** na území přírodních parků ani na žádném zvláště chráněném území (národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace, přírodní památka) ve smyslu č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Cca 270 m jižně od areálu probíhá údolím řeky Bíliny hranice chráněné krajinné oblasti České středohoří.

Nejbližším maloplošným chráněným územím je NPP Vrkoč vzdálený cca 3 km JJV směrem od záměru.

Významné krajinné prvky

Na řešené území nezasahují žádné registrované významné krajinné prvky.

Natura 2000

Soustava Natura 2000 je v České republice tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami podle požadavků směrnice 79/409/EHS a 92/43/EHS (transponováno novelou zákona 114/92 Sb. - zákon 218/2004 Sb.)

Posuzovaný záměr **neleží** na území soustavy NATURA 2000.

C.1.3. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V území stavby se nevyskytují žádné architektonické ani historické objekty, ani archeologická naleziště.

Umístění záměru vzhledem ke kulturním památkám je patrné z následujícího obrázku:



zdroj: <http://mapy.mag-ul.cz/>

Historie města Ústí nad Labem

První písemný doklad o městě Ústí nad Labem pochází z roku 1056. Jedná se o zmínku v zakládací listině kapituly při kostele sv. Štěpána v Litoměřicích. Postupem doby se Ústí nad Labem během 12. a 13. století stává nejvýznamnějším centrem oblasti. Poprvé je zmíněno Ústí nad Labem jako královské město za panování Václava I. počátkem roku 1249. Tím patří Ústí nad Labem k nejstarším českým královským městům. Ve 13. století je město obeháno hradbami a vedle staršího kostela sv. Vojtěcha je postaven kostel Nanebevzetí Panny Marie. Funkci strážního hradu na Labi převzal za panování krále Jana Lucemburského založený hrad Sřekov.

Ve 20. stol. se Ústí nad Labem stalo průmyslovým městem s bohatým společenským životem. Tento rozvoj zastavila II. světová válka a americké nálety v roce 1945, kdy byla zničena a poškozena čtvrtina městského centra. V místě parkoviště byla obytná zástavba.

Na fotografiích níže je zaznamenán pohled z místa parkoviště do ulice Malá Hradební a další fotografie nejbližšího okolí.



foto: ateliér Friedrich (1945 – 1946)

ul. Malá Hradební (před rokem 1909)



zdroj: <http://fotografie.muzeumusti.cz/>



foto: Marta Pavlíková (2005)

ul. Malá Hradební (rok 1945)



zdroj: <http://bombardovani.muzeumusti.cz/>

Širší prostorové vztahy

Město Ústí nad Labem v roce 1943



Město Ústí nad Labem v roce 2012



III. vojenské mapování (1954)

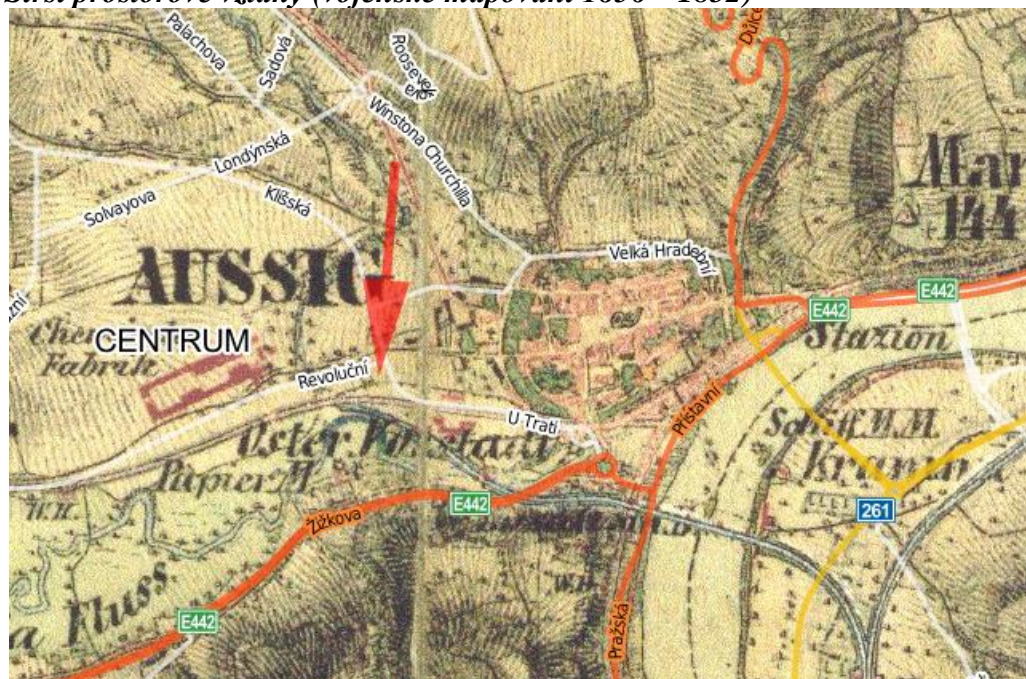


zdroj: <http://kontaminace.cenia.cz/>

Ortofoto (2010)



zdroj: <http://kontaminace.cenia.cz/>

Širší prostorové vztahy (vojenské mapování 1836 – 1852)

zdroj: <http://www.mapy.cz>

C.1.4. Území hustě zalidněná

Záměr leží v intravilánu města Ústí nad Labem.

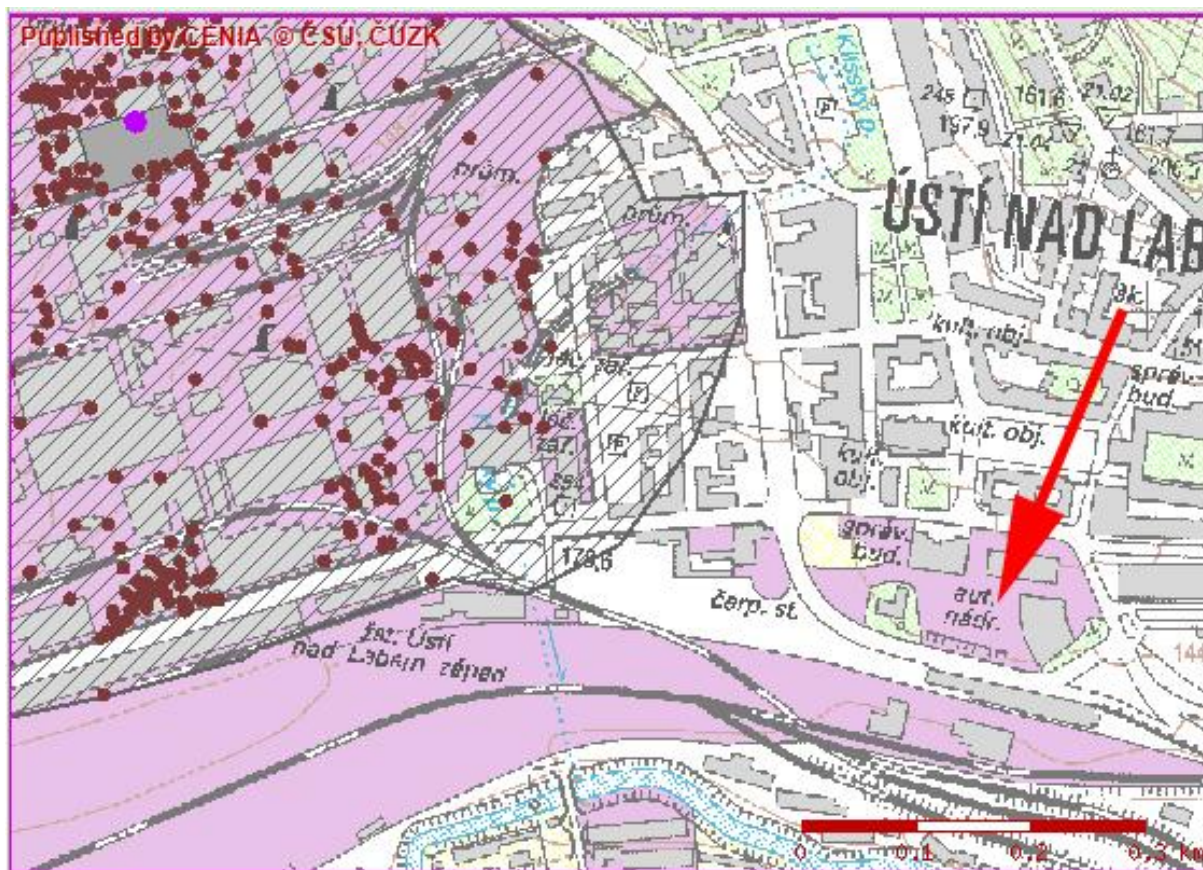
Dle <http://mesta.obce.cz> je město charakterizováno následovně:

ZUJ:	554804	Pošta:	Ano
ID obce:	17487	Škola:	Ano
Statut města:	Ano	Zdravotnické zařízení:	Ano
Počet částí:	22	Policie:	Ano
Katastrální výměra:	9392 ha	Kanalizace (ČOV):	Ano
Počet obyvatel:	97164	Vodovod:	Ano
Z toho v produkt. věku:	60938	Plynofikace:	Ano
Průměrný věk:	36,4		

C.1.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Nejedná se o území, které by bylo neúměrně zatěžováno a není zde předpoklad výskytu staré ekologické zátěže. Záměr je navržen v areálu bývalého autobusového nádraží na stávající zpevněné ploše.

Nejblížeji kontaminované místo leží severozápadním směrem v areálu Spolchemie a.s. (viz obrázek níže).



C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Ovzduší

Klimatické podmínky

Z klimatického hlediska leží lokalita v teplé klimatické oblasti T2, která je charakterizována následovně: T2 – teplá oblast s dlouhým, teplým a suchým létem a krátkou, mírně teplou a až velmi suchou zimou. Další údaje shrneme v následující tabulce:

Zájmové území lze charakterizovat následujícími srážkovými a teplotními údaji:

- průměrný úhrn ročních srážek	500 - 550 mm
- průměrná roční teplota vzduchu	8 - 9 °C
- průměrný počet ledových dnů v roce	30
- průměrný počet letních dnů v roce	40 - 50
- průměrný počet dní se sněhovou pokrývkou	40

Průměrné měsíční teploty vzduchu za období let 1931 až 1960 pro nejblížeji meteorologickou stanicí Teplice - Trnovany (nadmořská výška 288 m n. m.) udává následující tabulka.

Průměrné teploty vzduchu (ve °C za období 1931 - 1960)

Stanice	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Teplice - Trnovany	-2,1	-1,1	3,0	8,2	13,4	16,7	18,4	17,3	13,5	8,1	3,7	-0,3	8,2

Podle mapy průměrných ročních teplot vzduchu za období 1961 – 1990 (ČHMÚ) patří zájmové území do oblasti s průměrnou teplotou 8 °C.

Podle Atlasu podnebí Česka (ČHMÚ 2007) patří řešené území do oblasti s průměrnou teplotou vzduchu 8- 9 °C.

Průměrné měsíční a roční srážkové úhrny pro meteorologické stanice Ústí nad Labem - vodárna jsou uvedeny pro období 1931 - 1960 v následující tabulce.

Průměrný úhrn srážek (v mm za období 1931 - 1960)

Stanice	m n.m.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Ústí nad Labem - vodárna	186	29	29	24	35	55	59	88	58	35	41	29	26	508

Podle mapy ročních srážkových úhrnů 1931-1960 patří řešené území do oblasti s průměrnou roční výškou 500 - 600 mm.

Podle Atlasu podnebí Česka (ČHMÚ 2007) patří řešené území do oblasti s průměrnou roční výškou srážek 500 mm.

Pro technické výpočty v oznámení byla vzata hodnota stanice Ústí nad Labem - vodárna (roční výška srážek 508 mm).

Širší zájmové se vyznačuje sklonem k častějšímu výskytu nepříznivých rozptylových podmínek. Inverzní situace se mohou nepříznivě projevit zvýšením pozad'ové regionální koncentrace škodlivin.

Kvalita ovzduší v Ústí nad Labem je ovlivněna zejména regionálními stacionárními zdroji, z největších např. teplárna Trmice, Spolek pro chemickou a hutní výrobu apod.

Mimo regionálních zdrojů se na znečištění zejména z lokálního hlediska výrazně podílejí mobilní zdroje. Největší znečištění ovzduší v širším zájmovém území způsobuje zejména komunální doprava.

Kvalita ovzduší

Zákonem č. 86/2002 Sb. byly v § 7 definovány oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) jako území v rámci zóny nebo aglomerace, kde je překročena hodnota imisního limitu u jedné nebo více znečišťujících látek. Zónou je území vymezené ministerstvem pro účely sledování a řízení kvality ovzduší, aglomerací je sídelní seskupení, na němž žije nejméně 350 000 obyvatel, vymezené ministerstvem pro účely sledování a řízení kvality ovzduší. Seznam zón a aglomerací byl zveřejněn ve věstníku MŽP č. 11/2005. Česká republika je rozdělena na 3 aglomerace (Brno, Hl.m. Praha a Moravskoslezský kraj) a 12 zón (jednotlivé kraje mimo Moravskoslezský a Hl. m. Prahu). Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší a jejich případné změny provádí ministerstvo jedenkrát za rok a zveřejňuje je ve Věstníku MŽP formou sdělení. Zatím došlo k vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat z let 2004 - 2010 v těchto sděleních:

na základě dat z roku	věstník MŽP
2004	částka 12/2005, sdělení č. 38 a částka 5/2006 sdělení č. 7
2005	částka 3/2007, sdělení č. 4.
2006	částka 4/2008, sdělení č. 9.
2007	částka 2/2009 sdělení č. 1 a částka 6/2009, sdělení č. 8.
2008	částka 4/2010 sdělení č. 6.
2009	částka 4/2011 sdělení č. 11.
2010	částka 2/2012 sdělení č. 1

Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší je ve sdělení předmětem tabulek I. Jako nejmenší územní jednotky, pro kterou jsou oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vymezeny, byla zvolena území stavebních úřadů. Samostatně je ve sdělení podávána informace o velikosti území, kde došlo k současnému překročení limitní hodnoty a meze tolerance (tabulka II) a území, kde došlo k překročení cílového imisního limitu (tabulka III). Informace o překračování všech přípustných úrovní znečištění ovzduší pro ochranu zdraví lidí (vyjma cílového imisního limitu pro troposférický ozón) je znázorněna pro jednotlivé zóny a aglomerace i graficky.

Zájmová lokalita patří do zóny Ústecký kraj, správní území stavebního úřadu Magistrátu města Ústí nad Labem.

V této souvislosti je nutno upozornit na skutečnost, že vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší v daném roce reflektuje především na klimatické podmínky daného roku při více méně málo proměnlivých celkových emisních hodnotách.

Tabulka překročení limitních hodnot a cílových imisních limitů

na základě dat z roku	PM ₁₀ (r IL)	PM ₁₀ (d IL)	NO ₂ (r IL)	CIL pro B(a)P
	v % území stavebního úřadu			
2004	-	8,8	9,6	39,9
2005		97,0	-	2,8
2006	-	41,7	-	60,4
2007	-	13,7	0,7	5,4
2008	-	5,6	1,0	10,5
2009	-	5,6	0,7	23,9
2010	-	47,0	-	32,4

r IL - roční imisní limit

d IL - 24hodinový imisní limit

CIL - cílový imisní limit

B(a)P - benzo(a)pyren

Podle imisních map ČHMÚ pro roky 2009 a 2010 leží sledované území v ploše s následujícími hodnotami koncentrací:

Výsledky imisního monitoringu (zdroj: imisní mapy ČHMÚ)

	2009 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2010 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
roční koncentrace NO_2	>26 – 32	>26 – 32
roční koncentrace PM_{10}	>30 – 40	>30 – 40
36. nejvyšší denní koncentrace PM_{10}	>50 - 60	>50 - 60
roční koncentrace benzenu	≤ 2	≤ 2
4-tá nejvyšší 24 hodinová koncentrace oxidu siřičitého	>50-75	>50-75

Imisní pozadí obecně se vyskytujících škodlivin je v Ústí nad Labem měřeno na čtyřech stanicích (Ústí nad Labem - město, Ústí nad Labem - Všebořická, Ústí nad Labem - Kočkov a Ústí nad Labem - ZÚ- Pasteurova). Níže uvádíme imisní koncentrace naměřené v letech 2010 a 2011 na nejbližších stanicích: Ústí nad Labem - město, dopravní stanici Ústí nad Labem - Všebořická a údaje o koncentracích $\text{PM}_{2,5}$ ze stanice Ústí nad Labem - Kočkov (dle údajů ČHMÚ).

Výsledky měření ČHMÚ imisí v regionu v roce 2010 a 2011 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Měřicí stanice Ústí nad Labem - město (typ stanice: pozad'ová, typ zóny: městská)							
Škodlivina		NO_2		PM_{10}		benzen	
rok		2010	2011	2010	2011	2010	2011
Hodinové hodnoty	max.	110,9	119,2	355,0	299,0	27,8	12,7
	19-tá hodnota	90,1	90,3	-	-	-	-
Denní hodnoty	max.	75,9	74,1	220,6	136,8	7,0	8,2
	36-tá hodnota	-	-	62,2	73,1	-	-
Roční hodnota	průměr	29,0	28,1	33,0	35,9	1,6	1,5

Zdroj: Znečištění ovzduší na území ČR 2010, 2011 - Souhrnný roční tabelární přehled (www.chmi.cz)

Výsledky měření ČHMÚ imisí v regionu v roce 2010 a 2011 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Měřicí stanice Ústí nad Labem – Všebořická (typ stanice: dopravní, typ zóny: městská)							
Škodlivina		NO_2		PM_{10}		benzen	
rok		2010	2011	2010	2011	2010	2011
Hodinové hodnoty	max.	151,5	145,6	-	-	21,3	13,9
	19-tá hodnota	132,9	118,2	-	-	-	-
Denní hodnoty	max.	108,7	84,2	219	139	8,9	9,0
	36-tá hodnota	-	-	66,0	71,0	-	-
Roční hodnota	průměr	47,8	38,1	35,4	36,2	2,1	1,9

Zdroj: Znečištění ovzduší na území ČR 2010, 2011 - Souhrnný roční tabelární přehled (www.chmi.cz)

Roční průměrná hodnota $\text{PM}_{2,5}$ naměřená na stanici ČHMÚ (1011) Ústí n.L.-Kočkov byla $19,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (rok 2010), resp. $18,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (rok 2011).

C.II.2. Voda

Z hlediska hydrologického náleží zájmové území do povodí řeky Bíliny (č.h.p. 1-14-01-108; 0,7 ha), která se cca 250 m jihovýchodně od areálu vlévá do Labe. Podél východní hranice areálu prochází rozvodnice povodí Stříbrnického potoka (č.h.p. 1-14-02-001; 9,6 ha), který je rovněž levostranným přítokem Labe.

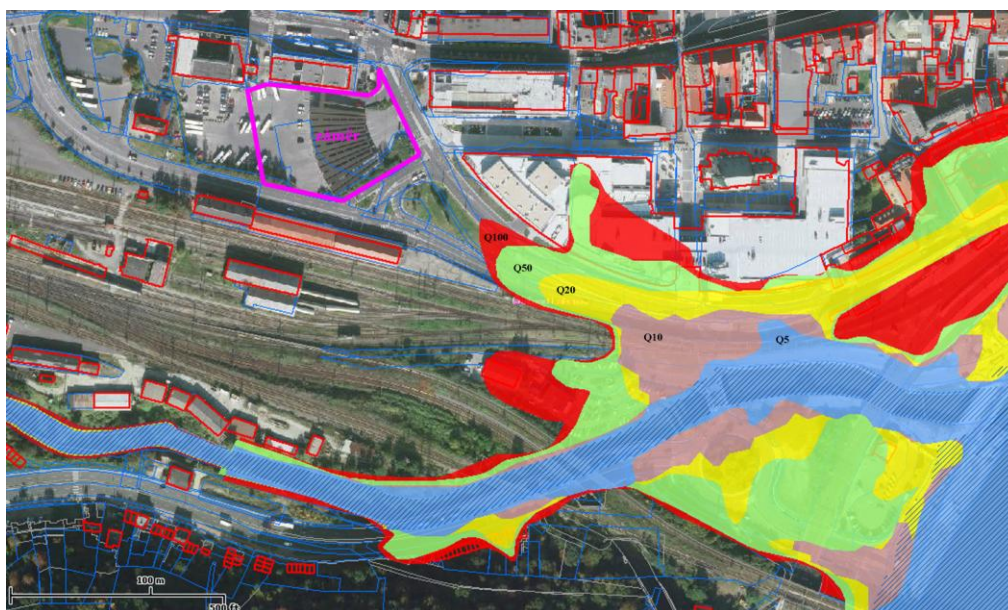
Areál nezasahuje do žádného vodního toku ani vodní plochy.

Zájmové území neleží v CHOPAV ani v pásmu hygienické ochrany vodních zdrojů ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Výřez vodohospodářské mapy



Záměr leží mimo záplavové území (viz následující obrázek):



zdroj: <http://mapy.mag-ul.cz/>

C.II.3. Půda

Záměr je navržen na stávající asfaltobetonové manipulační ploše, dle KN se jedná o ostatní plochu. Záměrem nebudou dotčeny pozemky ZPF ani pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL). Záměr neznamena žádný trvalý ani dočasný zábor ZPF nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa.

C.II.4. Geofactory životního prostředí

Geologické podmínky

Zájmová oblast se z regionálně geologického hlediska nalézá v oblasti terciární, vulkanické série, která při poklesech křídového (druhohorního) útvaru pronikla na povrch. Terciární vulkanická série je tvořena převážně čedičovými a znělcovými útvary v podobě kup, výplní a kuželů. Horninová pestrost mělkého podloží, nestejná odolnost vulkanických a sedimentárních hornin vůči rozrušování erozí denudací, byla potvrzena vrty v různých částech města. Erozní působení toku Labe bylo dominujícím prvkem ovlivňujícím reliéf terciárních pevných hornin, později zaplavených kvarténními sedimenty.

Typická tvárnost vulkanické krajiny, modelované do dnešní podoby rušivými činiteli, byla v kvartéru podmíněna tektonickým vyzdvižením území.

Méně odolné měkčí křídové horniny byly postupně odneseny a splaveny, zatímco tvrdé terciární vyvřeliny čediče a znělce odolávaly těmto denudačním činitelům. Zahlubováním řeky Labe do terénu vzniklo charakteristické mohutné a hluboké údolí při jeho dolním toku.

Z regionálně geologického hlediska náleží lokalita k východní části severočeské pánve (teplická část), která je budována terciárními a křídovými sedimenty. Na geologické stavbě zájmového území se výrazně podílejí terciární vulkanity Českého středohoří, terciární pánevní sedimenty a svrchnokřídové sedimenty české křídové pánve.

Hydrogeologie

Z hlediska hydrogeologického se jedná o území převážně velmi propustné v sedimentech štěrkopískových a pískových, málo propustné až nepropustné v sedimentech jílových a omezeně (puklinově) propustné až nepropustné v podložních vyvřelých horninách terciární série.

Směrným pokračováním stupňovitých poklesů podkrušnohorské třetihorní kotliny k východu je křídové, poklesové pole Českého středohoří z obou stran Labe. Křídové vrstvy se dostaly do velkých hloubek v mocnostech až 600 m. V bazálních křídových pískovcích (cenomanské) se shromažďovaly prosté podzemní vody a zároveň pohlcovaly oxid uhličitý juvenilních exhalací malovulkanické oblasti. Cenomanské pískovce byly překryty souvrstvím 200 až 300 m mocných turonských nepropustných slínů a vytvořily tak předpoklady pro vznik obzorů hluboké artézské teplé uhličitě vody (terciární čedičové a znělcové magma vytvořilo v tektonických zlomech křídového útvaru přehradu artézským vodám) - jedny z nejvydatnějších jsou v okolí Ústí n. L. s přetlakem až 0,4 MPa a teplotou více než 32 °C s vydatností přes 50 l.s-1.

Porfýr v podloží sedimentačních příkrovů i porfýr vycházející mimo ně na povrch je prostoupen hustou sítí poměrně dobře propustných puklin. Vzhledem ke křehkosti porfýrového pokryvu vůči horotvorným tlakům je prostá puklinová voda ve spojitosti

s obzory podzemní vody propustných a zvodnělých sedimentačních vrstev křídových i bazálních vrstev třetihorních.

Rula (krystalinikum), podloží mocného porfyrového příkrovu je rovněž rozpukaná, ale její diaklasty (tlakové pukliny) jsou sepnuté a je tedy možné ji považovat za prakticky nepropustný podklad příkrovu.

Tlakové pukliny porfyru umožňují na velmi rozsáhlých plochách výchozů porfýrů v Krušných horách vsak srážkových vod. Průsak puklinové podzemní vody v porfyrovém příkrovu se dostává postupně k povrchu a napájí i obzory propustných sedimentů křídý a báze mladé třetihorní pánve.

Seizmicita

Ve smyslu „mapy seismických oblastí ČR“ (ČSN 73 0036/Z2) se zájmové území nachází v oblasti s makroseismickou intenzitou 5° MSK-64, a proto zde tedy nebezpečí poškození staveb silnějšími seismickými otřesy nehrozí.

Radonové riziko

Ovlivnění lidského organismu radonem může pocházet ze 3 zdrojů:

- z půdního vzduchu
- z podzemní vody
- ze stavebních materiálů

Jedná se o plyn, který je nepostizitelný smysly. Po přeměně na izotopy polonia, vizmutu a olova (poločas rozpadu radonu je 3,8 dne), které mají schopnost vázat se na prachové částice v ovzduší, mohou být vdechovány do plic, kde mohou iniciovat karcinomy plic (téměř 30% všech onemocnění rakoviny je způsobeno radonem).

Kategorie rizika	Objemová aktivita Rn^{222} (kBq.m ⁻³) v půdním vzduchu v základních půdách propustných pro plyny a vodu		
	nízká	střední	vysoká
nízké	méně než 30	méně než 20	méně než 10
střední	30 - 100	20 – 70	10 – 30
vysoké	více než 100	více než 70	více než 30

Dle mapy radonového indexu geologického podloží (ČGS) leží zájmové území v nízké kategorii radonového indexu.

C.II.5. Fauna a flóra

Záměr bude realizován na území významně ovlivněném lidskou činností, na stávajících zpevněných plochách téměř bez porostu s nepříznivými podmínkami pro výskyt živočichů. Zájmové území neposkytuje podmínky pro trvalý výskyt rostlin a živočichů, a to s ohledem na míru zastavěnosti a zpevnění ploch řešeného území.

C.II.6. Krajina

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje pojem krajinný ráz jako „přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti“.

Krajinný ráz je chráněn podle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

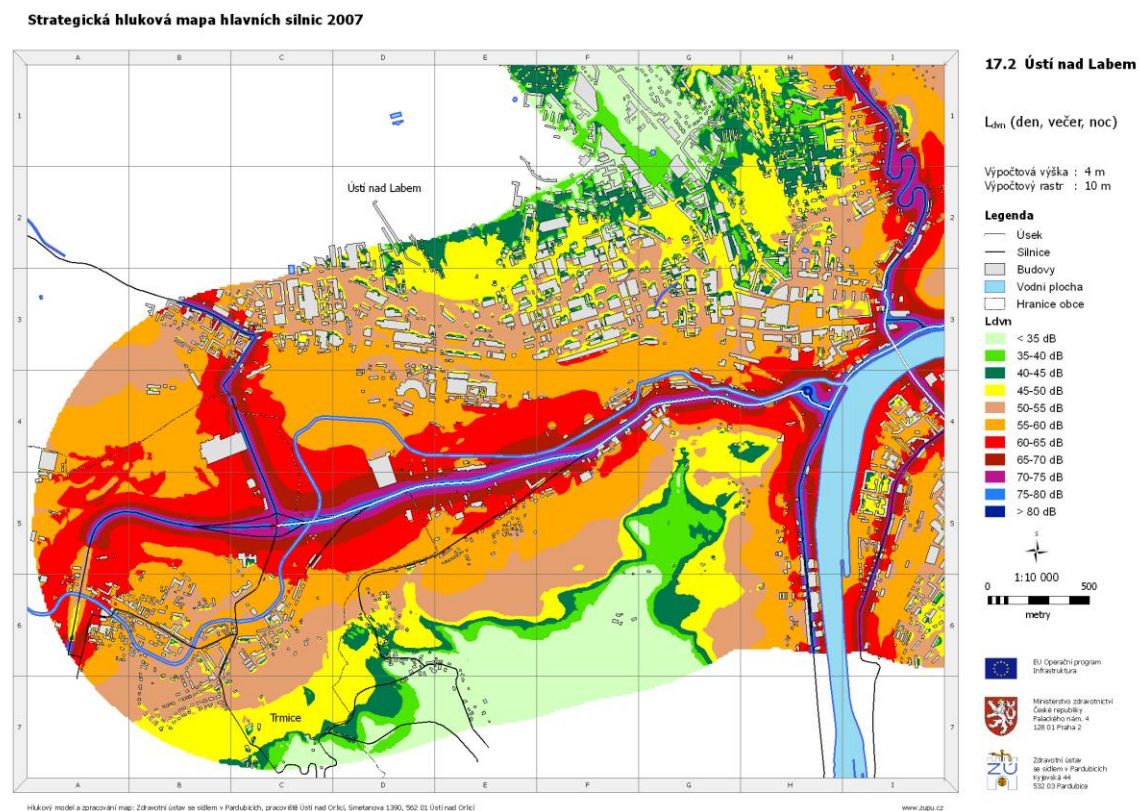
Zájmové území představuje již zcela přeměněné prostory uvnitř zastavěného území, ve kterém již nelze definovat základní znaky a parametry krajinného rázu ve smyslu doporučených metodik.

Vzhledem k charakteru stavby a charakteru lokality, kde se stavba navrhuje, není nutné vyhodnocovat krajinný ráz a vliv navrhované stavby na krajinný ráz.

C.II.7. Hlukové poměry

Dominantním zdrojem hluku je v lokalitě intenzivní automobilová doprava v ulici U Trati (přes 15 tis. vozidel za den) a železniční trať č. 130 (Ústí n.L. – Teplice) a 72 (Ústí n.L. – Litoměřice) včetně provozu na zastávce ČD Ústí nad Labem – západ.

Na obrázku níže (Strategická hluková mapa hlavních silnic, 2007) jsou patrné hlukové poměry vyvolané dopravou na hlavních silnicích.

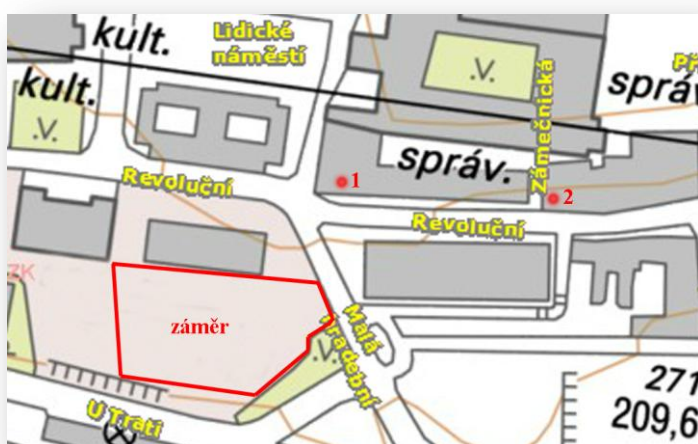


D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo

Posuzovaný záměr neleží v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Nejbližší obytné objekty leží ve vzdálenosti cca 140 m severovýchodně v ulici Revoluční - viz obrázek níže. Tento objekt je vůči záměru zastíněný budovou OC Labe. Nejbližší chráněnou budovu představuje dům č.p. 456 v Revoluční ulici, ve kterém jsou od 2. NP umístěny ordinace lékařů.



1. Revoluční č.p. 456 (lékařské ordinace)
2. Revoluční č.p. 484

ETAPA VÝSTAVBY

Rozsah stavebních a zemních prací není významný a nelze očekávat, že by etapa výstavby mohla vzhledem k lokalizaci záměru představovat narušení faktorů pohody jak z hlediska hluku, tak z hlediska emisí do ovzduší.

Případnou sekundární prašnost lze technicky eliminovat. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou formulována následující doporučení:

- Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště.
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu

konstatovat, že tento vliv n

ETAPA PROVOZU

Mezi zdravotní rizika záměru je v souvislosti s vyvolanou dopravou možno zahrnut:

- hluková zátěž
- znečištění ovzduší

- tuhými znečišťujícími látkami
- plynnými emisemi
- znečištění vody a půdy
- havarijní stavy

Každá antropogenní činnost je určitým zdrojem rizika jak pro člověka, tak i životní prostředí. Zvyšující se míra zdravotních i ekologických rizik se může následně projevit v poklesu odolnosti organismu.

Cílem ochrany životního prostředí a zdraví je nalezení takového vyrovnaného systému životního prostředí a lidské činnosti, jehož cílem by byl akceptovatelný rozvoj antropogenních aktivit, kvality životního prostředí a kvality života a zdraví.

Hodnocení rizika se zabývá identifikací rizika, kvalitativní i kvantitativní charakterizací rizika, tj. komparací rizika. Hodnocení rizika je jedním ze základních vstupů do procesu řízení rizika, jehož cílem je navržení a přijetí takových opatření a přístupů, která by snížila rizika na únosnou míru, respektive je udržela na únosné míře.

Za citlivé oblasti v daném případě lze označit nejbližší obytnou zástavbu.

Hluková zátěž

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru je dána nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v § 11.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru dle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.:

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	- 5	0	+5	+1 5
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+1 5
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+ 5	+1 0	+2 0

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 provozu stacionárních zdrojů, hluk z veřejné produkce hudby, dále pro hluk na účelových komunikacích a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy a drahách.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 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 dráhách v ochranném pásmu dráhy.

- 4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a drahách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo 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 objízdě trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.

Přehled hodnot hyg. limitů platných pro posuzovaný záměr $L_{Aeq,T}$ [dB]

Zdroj hluku	denní doba	noční doba
doprava po hlavních veř. komunikacích (dálnice a silnice I. a II. třídy, místních komunikace I. a II. třídy)	60	50
doprava po ostatních veř. komunikacích (silnice III. třídy)	55	45
doprava v areálu	50	40

Hodnocení expozice a charakterizace rizika hluku

Jako hluk se obecně označuje jakýkoliv zvuk, který je nechtěný a obtěžující a to bez ohledu na jeho intenzitu. Nejvýraznějším nepříznivým účinkem hluku v obvyklých úrovních v životním prostředí je v denních hodinách ztížená komunikace řečí a vyvolání obtěžování, pocitů nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí, v nočních hodinách především rušení spánku. Světová zdravotnická organizace (WHO) proto odvozuje doporučené limitní hodnoty hlukové expozice obyvatel ze současných poznatků o těchto účincích.

Obtěžování hlukem je nejobecnější reakcí lidí na hlukovou zátěž. Uplatňuje se zde jak emoční složka vnímání, tak složka poznávací při rušení hlukem při různých činnostech. Vyvolává celou řadu negativních emočních stavů, mezi které patří pocity rozmrzelosti, nespokojenosti a špatné nálady, deprese, úzkostlivost, pocity beznaděje nebo vyčerpání. U každého člověka existuje určitý stupeň senzitivity, respektive tolerance k rušivému účinku hluku, jako významně osobnostně fixovaná vlastnost.

V normální populaci je 10-20 % vysoce senzitivních osob, stejně jako velmi tolerantních, zatímco u zbylých 60-80 % populace víceméně platí kontinuální závislost míry obtěžování na intenzitě hlukové zátěže.

Z přímých zdravotních účinků hluku je za nejzávažnější považováno **ovlivnění funkce kardiovaskulárního systému**. Akutní hluková expozice aktivuje jako nespecifický stresor autonomní a hormonální systém a vede k přechodným změnám ve fyziologických funkcích a metabolismu, jako je ovlivnění krevního tlaku, tepu, hladiny krevních lipidů, glukózy, vápníku a hořčíku, faktorů krevní srážlivosti aj.

Předpokládá se, že po dlouhodobé expozici mohou u citlivých jedinců tyto funkční změny a dysregulace vést ke zvýšenému riziku kardiovaskulárních onemocnění, tj. hypertenze, arteriosklerózy a ischemické choroby srdeční (nedostatečné prokrvení srdečního svalu, projevující se klinicky jako angina pectoris až infarkt myokardu).

Na základě výsledků studií konstatovala WHO ve směrnici pro komunitní hluk z roku 1999, že kardiovaskulární účinky jsou spojeny s dlouhodobou expozicí ekvivalentní hladině akustického tlaku $L_{Aeq,24h}$ v rozmezí 65 – 70 dB a více, pokud jde o letecký nebo dopravní hluk. Avšak tato asociace je slabá a je poněkud silnější pro ischemickou chorobu srdeční (dále

ICHS) než pro hypertenzi. Nicméně i toto malé riziko je považováno za potencionálně závažné vzhledem k velkému počtu takto exponovaných osob.

Z hlediska statistické významnosti výsledků jsou nejspolehlivější nálezy vztahu dopravního hluku a rizika ICHS při hlukové expozici od 65 – 70 dB v exteriéru s rozmezím relativního rizika 1,1-1,5. Pro incidenci infarktu myokardu ve vztahu k silničnímu dopravnímu hluku byla na základě vyhodnocení deskriptivních a analytických studií odvozena prahová hodnota NOAEL¹ 60 dB L_{day} . Při vyšší hlukové expozici se riziko kontinuálně zvyšuje až k úrovni OR 1,2 a více při L_{day} 70 dB. Konkrétní vztahy expozice dopravnímu hluku a rizika infarktu myokardu, vycházející z aktualizované meta-analýzy studií, jsou uvedeny ve zprávě pracovní skupiny WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních důsledků zátěže hlukem z prostředí, z prosince 2005.

WHO uvádí v aktualizaci směrnice pro komunitní hluk z roku 2007 odhadovanou prahovou hodnotu hlukové zátěže pro riziko hypertenze a infarktu myokardu 50 dB L_{night} s poznámkou, že toto riziko je podmíněno i denním hlukem. Odvození této prahové hodnoty ovšem více méně vychází ze studií denní hlukové expozice (L_{day}) nebo 24 hodinové expozice (L_{den}) s hodnotou NOAEL 60 dB a předpokladu, že noční hladina hluku je u hluku ze silniční dopravy cca o 10 dB nižší

V obecné rovině ze závěrů WHO vyplývá, že v obydlích je kritickým účinkem hluku rušení spánku, obtěžování a zhoršená komunikace řečí. Ve školách a předškolních zařízeních je kritickým účinkem hluku rušení komunikace řečí a snížení pozornosti a motivace při získávání informací a osvojování řeči a čtení. Ve třídách by bazální hladina akustického tlaku neměla přesáhnout 35 dB L_{Aeq} , na venkovních hřištích by hluk z externích zdrojů neměl přesáhnout 55 dB L_{Aeq} .

Podkladem k hodnocení hlukové expozice obyvatel zájmového území je hluková studie, která modeluje předpokládané akustické vlivy záměru na nejbližší objekty a okolí příjezdových komunikací.

Pro posouzení akustické situace v nejbližším chráněném venkovním prostoru (dům č.p. 456 s lékařskými ordinacemi) bylo provedeno měření hluku v denní době. Místo měření bylo zvoleno po konzultaci s pracovníky KHS Ústeckého kraje.

Termín měření: 24. 9. 2012

Doba měření: 6:45 – 18:00

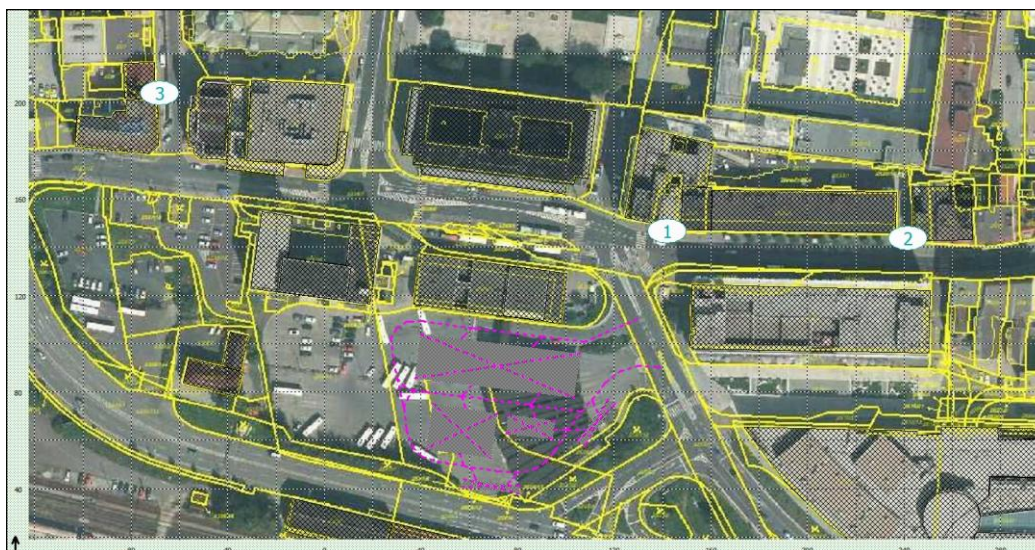
Výsledky měření

Místo měření	L_{Aeq}	L_1	L_{10}	L_{50}	L_{90}	L_{99}
	dB					
MM 1	67,7	77,0	70,0	63,5	59,5	57,0

Pro posouzení hlukových imisí v nejbližších chráněných venkovních prostorech byly zvoleny 3 referenční body – 2 nejbližší obytné objekty a dům č.p. 456 s lékařskými ordinacemi. V těchto bodech byl proveden výpočet hlukové zátěže.

Umístění referenčních bodů je patrné z následujícího obrázku:

¹NOAEL (No Observed Adverse Effect Level) Nejvyšší expozice, při které ještě není na statisticky významné úrovni ve srovnání s kontrolní skupinou pozorován nepříznivý zdravotní účinek.

Referenční body pro hodnocení akustické situace

Referenční body:

1. Revoluční č.p. 456 – lékařské ordinace
2. Revoluční č.p. 484
3. Vaníčková č.p. 978

Hluk z areálu parkoviště

Hodnocení bylo provedeno výpočtem pro denní i noční dobu na základě předpokládaného pohybu vozidel v areálu.

Výsledky výpočtu jsou uvedeny v následující tabulce.

Výsledky výpočtu ve vybraných referenčních bodech, hluk z provozu záměru

Ref. bod	výška (m)	denní doba			noční doba		
		areál	veř. komunikace	celkem	areál	veř. komunikace	celkem
		$L_{Aeq,8h}$	$L_{Aeq,16h}$	$L_{Aeq,t}$	$L_{Aeq,1h}$	$L_{Aeq,8h}$	$L_{Aeq,t}$
		dB			dB		
1	5	36,9	34,7	38,9	22,0	30,9	31,0
	8	37,8	35,7	39,9	22,9	31,9	32,4
	11	38,4	36,5	40,6	23,6	32,7	33,2
2	11	< 20	< 20	< 20	< 20	< 20	< 20
3	11	< 20	22,0	22,7	< 20	< 20	< 20
Limit		50	60	-	40	50	-

Hluk z provozu v areálu a z generované dopravy po veřejných komunikacích bude v denní i v noční době výrazně pod hodnotami hygienických limitů.

Celková hluková zátěž v nejbližším chráněném venkovním prostoru

Ref. bod	výška (m)	denní doba		
		bez záměru ¹⁾	záměr	celkem
		L _{Aeq,t} [dB]		
1	5	-	38,9	-
	8	67,7	39,9	67,7
	11	-	40,6	-

¹⁾ výsledek měření v denní době

V území je dominantním zdrojem hluku provoz v Revoluční ulici a komunální hluk, a také provoz na železnici.

Hluk z provozu záměru bude v nejbližších chráněných prostorech (obytné domy, dům s lékařskými ordinacemi) výrazně pod hodnotami hygienického limitu pro denní a noční dobu.

Měření hluku v denní době prokázalo, že hluk v zatížené lokalitě je v denní době vysoko nad 60 dB. Přetížení záměrem, které se v denní době pohybuje hluboko pod stávajícím pozadím (minimálně 25 dB), situaci v lokalitě neovlivní a stávající hluk zde nezvýší.

V noční době nejsou lékařské ordinace v provozu. Hluk ze záměru u nejbližších obytných budov bude pod 20 dB, tedy výrazně pod současným pozadím a hlukovou situací u těchto budov neovlivní.

Hluk v okolí příjezdových komunikací

Navýšení dopravy vyvolané provozem záměru ovlivní také akustickou situaci v okolí příjezdových komunikací. Posouzení tohoto vlivu bylo v akustické studii provedeno porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku A v referenční vzdálenosti 7,5 m od osy příslušné komunikace bez realizace záměru a s přetížením dopravy, vyvolané realizací záměru. Pro porovnání byly použity intenzity dopravy v roce 2013.

Hluk v okolí příjezdových komunikací bez záměru a se záměrem

Komunikace	den – L _{Aeq,16h} [dB]			noc – L _{Aeq,18h} [dB]		
	bez záměru	vč. záměru	změna	bez záměru	vč. záměru	změna
Tovární, Revoluční	64,6	64,7	+0,1	55,6	56,0	+0,4
I/30 Vaňov	67,5	67,5	0,0	62,5	62,6	+0,1
I/62 Kr.Březno	64,9	64,9	0,0	57,4	57,5	+0,1
Limit	60			50		

V současné době se hluk z dopravy v okolí příjezdových komunikací pohybuje nad hodnotami hygienického limitu. Uvedené hodnoty jsou hodnoty vypočítané v ref. vzdálenosti 7,5 m od osy komunikace, v konkrétních případech obytných budov a jiných chráněných venkovních prostorů závisí na jejich vzdálenosti od vozovky, na místní situaci (oboustranná nebo jednostranná zástavba) a dalších okolnostech.

Vzhledem k tomu, že u všech posuzovaných komunikací se nachází část zástavby v bezprostřední blízkosti vozovky, lze oprávněně tvrdit, že hygienické limity jsou zde překračovány.

V denní době se nárůst dopravy v důsledku provozu záměru v podstatě neprojeví. Nárůst o 0,1 dB v Tovární ulici je zanedbatelný, u silnice I/30 a I/62 zvýšení dopravy akustickou situaci neovlivní.

V noční době dojde u všech posuzovaných komunikací k mírnému nárůstu hlukové zátěže. V případě komunikací I/30 a I/62 je očekávaný nárůst o 0,1 dB zanedbatelný, a to také proto, že situace zde byla hodnocena pro maximální očekávané přetížení 20 NA za 24 hodin, ve skutečnosti se tento počet vozidel rozdělí do obou příjezdových směrů (Děčín, Lovosice) a přetížení dopravy a tím i zvýšení hlukové zátěže bude nižší, v případě rozdělení 50:50 bude zvýšení hluku nulové.

V Tovární ulici lze očekávat nárůst hluku v noční době o 0,4 dB. V souladu s metodickým pokynem hlavního hygienika nelze tuto změnu (použití stejné hodnotící metody a nárůst do 0,9 dB) považovat za hodnotitelnou.

Na základě uvedených skutečností je možno konstatovat, že realizace záměru nemá prokazatelný vliv na zdraví obyvatel v okolí.

Znečištění ovzduší

Pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na imisní situaci v území byla vypracována rozptylová studie (příloha 3). Podrobný rozbor této problematiky je podán v kapitole D.I.2. Za hlavní polutanty lze považovat emise spojené s provozem vyvolané nákladní dopravy (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzen). Vzhledem ke zjištěným výsledkům rozptylové studie nelze předpokládat významnou změnu kvality ovzduší realizací záměru. Zjištěné výsledky příspěvků hodnocených škodlivin jsou pod mezí obvyklé fluktuace kvality ovzduší. Lze konstatovat, že z hlediska provozu dle záměru je vliv na zdraví obyvatel v okolí akceptovatelný.

Znečištění vody a půdy

Z hlediska ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva prostřednictvím půd lze záměr označit za nulový, protože vlastní provoz nepředstavuje riziko kontaminace půd s ohledem na umístění na zpevněné ploše. V tomto kontextu se nepředpokládá únik zdraví škodlivých látek do vod mimo areál. Ovlivnění veřejného zdraví prostřednictvím znečištění vod resp. půd není ve vztahu k hodnocenému záměru aktuální a tento vliv lze označit za nulový.

Havarijní stavy

Vznik havarijních situací nelze nikdy zcela vyloučit, lze však potenciální možnost vzniku havárií výrazně eliminovat. Problematika havarijních stavů je blíže popisována v předcházející části oznámení.

Sociální a ekonomické důsledky

Uvažovaný záměr žádný vliv na sociální a ekonomické aspekty regionu nepředstavuje.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Hluková ani rozptylová studie nepotvrdila významné negativní ovlivnění obyvatelstva u nejbližších trvale obytných objektů.

Narušení faktorů ovlivněných účinky stavby

Případné jiné negativní účinky uvažovaného záměru z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí kromě oznámením hodnocených vlivů nejsou očekávány. Záměr je umístěn ve stávající zastavěné části obce na území bývalého autobusového nádraží.

D.I.2. Vlivy na ovzduší

V etapě výstavby lze předpokládat vlivy na ovzduší z hlediska prašnosti a provozu mechanismů na stavbě. Doporučení z hlediska omezení prašnosti byla formulována v předchozí kapitole. Z hlediska pohybu mechanismů včetně pohybu nákladních aut při dovozu materiálů lze vliv na ovzduší vyhodnotit jen obtížně, a to i v případě pokud by byl k dispozici prováděcí projekt stavby. Přesto lze vliv na ovzduší charakterizovat jako nevýznamný, neboť se nejedná o rozsáhlou stavbu, stavba je ve svém principu jednoduchá a období výstavby je přechodný stav.

Vlivy na ovzduší v etapě provozu jsou hodnoceny v rozptylové studii, která je přílohou 3 tohoto oznámení. Vstupy do rozptylové studie jsou uvedeny v oznámení v kapitole B.III.1 Množství a druh emisí do ovzduší. Pro posouzení imisní zátěže v nejbližších chráněných venkovních prostorech byly zvoleny 4 referenční body:

označení referenčního bodu	popis referenčního bodu
1001	č.p. 205, bytový dům – skutečný nejbližší obytný objekt, v přízemí komerční prostor
1002	č.p. 206, objekt k bydlení, v přízemí komerční prostor
1003	č.p. 456, stavba občanského vybavení, v přízemí lékárna, ve vyšších podlažích lékařské ordinace
1004	č.p. 802 - obytný objekt

K výpočtu byl použit program SYMOS 97v2006. A předmětem hodnocení byly příspěvky záměru v PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a benzenu.

V následující sumarizační tabulce jsou uvedeny výsledky výpočtů, zohledňující ve výpočtové síti nejnižší a nejvyšší vypočtené koncentrace sledovaných znečišťujících látek.

škodlivina	minimální hodnota	maximální hodnota
PM_{10} - průměrná roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0005	0,030
PM_{10} - maximální denní koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0196	0,204
$PM_{2,5}$ - průměrná roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0002	0,016
NO_2 - průměrná roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,0015	0,086
NO_2 - max. hodinová koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	0,087	0,82
Benzen - průměrná roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	4,86E-05	3,31E-03

V následujících sumarizační tabulce jsou uvedeny výsledky výpočtů v bodech mimo výpočtovou síť.

škodlivina	výpočtový bod			
	1001	1002	1003	1004
PM ₁₀ - průměrná roční koncentrace (μg.m ⁻³)	0,007	0,007	0,013	0,005
PM ₁₀ - maximální denní koncentrace (μg.m ⁻³)	0,126	0,120	0,161	0,079
PM _{2,5} - průměrná roční koncentrace (μg.m ⁻³)	0,004	0,003	0,007	0,002
NO ₂ - průměrná roční koncentrace (μg.m ⁻³)	0,021	0,020	0,037	0,012
NO ₂ - max. hodinová koncentrace (μg.m ⁻³)	0,54	0,52	0,67	0,35
Benzen - průměrná roční koncentrace (μg.m ⁻³)	7,62E-04	7,02E-04	1,39E-03	4,92E-04

Závěry rozptylové studie:

Vyhodnocení příspěvků suspendovaných částic PM₁₀ k imisní zátěži zájmového území

Roční koncentrace PM₁₀: Imisní limit je 40 μg.m⁻³ (doba průměrování 1 kalendářní rok). Zájmové území lze podle imisních map ČHMÚ pro roky 2009 a 2010 charakterizovat úrovní roční koncentrace PM₁₀ v pásmu 30 - 40 μg.m⁻³. Stanice AIM (automatizovaný imisní monitoring) v Ústí nad Labem - město a Ústí nad Labem - Všebořická nesignalizovaly v letech 2010 - 2011 překračování ročního imisního limitu (naměřeny hodnoty v rozmezí 33,0 - 36,2 μg.m⁻³). Co se týká oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, území stavebního úřadu Magistrátu města Ústí nad Labem nebylo v letech 2004 - 2010 vyhlášeno oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z titulu překročení imisního limitu pro roční koncentrace PM₁₀.

Spočítané příspěvky PM₁₀ k imisní zátěži z hlediska ročního aritmetického průměru jsou v bodech výpočtové sítě maximálně 0,03 μg.m⁻³, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,013 μg.m⁻³ (bod 1003). Příspěvek záměru k imisnímu pozadí se pohybuje na úrovni do 0,075 % imisního limitu v nejhorším bodě výpočtové sítě. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro PM₁₀.

Krátkodobé koncentrace PM₁₀: Imisní limit je 50 μg.m⁻³ (doba průměrování 24 hodin) s tolerancí překračování 35 x ročně. Zájmové území lze podle imisních map ČHMÚ pro roky 2009 a 2010 charakterizovat úrovní koncentrace PM₁₀ v pásmu 50 - 60 μg.m⁻³ (36. nejvyšší denní koncentrace). Stanice AIM v Ústí nad Labem - město a Ústí nad Labem - Všebořická signalizovaly v letech 2010 - 2011 překračování krátkodobého imisního limitu (36. hodnoty naměřeny v rozmezí 62,2 - 73,1 μg.m⁻³). V letech 2004 - 2010 došlo na části území stavebního úřadu Magistrátu města Ústí nad Labem k překročení limitní hodnoty pro PM₁₀ - 24 hod (na 5,6 - 97,0 % jeho území).

Spočítané příspěvky PM₁₀ k imisní zátěži z hlediska denního aritmetického průměru jsou v bodech výpočtové sítě maximálně 0,204 μg.m⁻³, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,161 μg.m⁻³ (bod 1003).

Z hlediska výpočtového programu Symos se jedná o vypočtenou max. hodnotu za nejméně příznivých podmínek, která za celou dobu provozu nemusí nastat. Rozhodující pro plnění emisního limitu je 36-tá nejvyšší hodnota, kterou program Symos neumí zatím přímo spočítat. Lze ji spočítat zpětně při zadání limitní hodnoty podstatně nižší než platné, ve srovnání s dobou překročení. Podle jiných rozptylových studií, kde toto bylo provedeno je

pak tato hodnota minimálně o dva řády nižší než maximální spočítána přímo. Z tohoto pohledu nelze předpokládat významné ovlivnění kvality ovzduší realizací záměru.

Vyhodnocení příspěvků suspendovaných částic PM_{2,5} k imisní zátěži zájmového území

Roční koncentrace PM₁₀: Imisní limit je 25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (doba průměrování 1 kalendářní rok). Imisní limit platí od 1. 9. 2012. Imisní mapy ČHMÚ pro roční koncentraci PM_{2,5} nejsou zpracovány. Stanice AIM v Ústí nad Labem - město a Ústí nad Labem - Kočkov nesignalizovaly v letech 2010 - 2011 překračování v té době ještě neplatného ročního imisního limitu (naměřeny hodnoty 19,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (rok 2010) a 18,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (rok 2011)).

Spočítané příspěvky PM₁₀ k imisní zátěži z hlediska ročního aritmetického průměru jsou v bodech výpočtové sítě maximálně 0,016 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,007 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (bod 1003). Příspěvek záměru k imisnímu pozadí se pohybuje na úrovni do 0,064 % imisního limitu v nejhorším bodě výpočtové sítě. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro PM_{2,5}.

Vyhodnocení příspěvků NO₂ k imisní zátěži zájmového území

Roční koncentrace NO₂: Imisní limit je 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (doba průměrování 1 kalendářní rok). Zájmové území lze podle imisních map ČHMÚ pro roky 2009 a 2010 charakterizovat úrovní koncentrace NO₂ 26 - 32 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Stanice AIM v Ústí nad Labem - město nesignalizovala v letech 2010 - 2011 překračování ročního imisního limitu (naměřeny hodnoty v rozmezí 28,1 - 29,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Na stanici AIM v Ústí nad Labem - Všebořická byla v roce 2010 překročena hodnota ročního imisního limitu - naměřena hodnota 47,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V roce 2011 byla naměřena hodnota 38,1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V roce 2004 a v letech 2007 - 2009 bylo území stavebního úřadu Magistrátu města Ústí nad Labem vyhlášeno oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z titulu překročení imisního limitu pro roční koncentrace NO₂ (na 0,7 - 9,6 % jeho území).

Příspěvky NO₂ k imisní zátěži z hlediska ročního aritmetického průměru jsou v bodech výpočtové sítě maximálně 0,086 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,037 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (bod 1003). Příspěvek záměru k imisnímu pozadí je nevýznamný a pohybuje se na úrovni 0,21 % imisního limitu v nejhorším bodě výpočtové sítě. Z tohoto pohledu nelze předpokládat významné ovlivnění kvality ovzduší realizací záměru.

Krátkodobé koncentrace NO₂: Imisní limit je 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (doba průměrování 1 hodina) s tolerancí překračování 18 x ročně. Imisní mapy ČHMÚ pro krátkodobou koncentraci NO₂ nejsou zpracovány. Stanice AIM v Ústí nad Labem - město a Ústí nad Labem Všebořická nesignalizovaly v letech 2010 - 2011 překračování krátkodobého imisního limitu (19. hodnoty naměřeny v rozmezí 90,1 - 132,9 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Území stavebního úřadu Magistrátu města Ústí nad Labem nebylo za roky 2004 - 2010 vyhlášeno oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z titulu překročení imisního limitu pro hodinové koncentrace NO₂.

Z hlediska vypočtených příspěvků k aritmetickému průměru za 1 h pro NO₂ je ve výpočtové síti dosažena maximální koncentrace 0,82 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,67 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (bod 1003).

Obdobně jako u krátkodobých koncentrací PM₁₀ se jedná o vypočtenou max. hodnotu za nejméně příznivých podmínek, která v daném roce, příp. i za celou dobu provozu, nemusí nastat. Rozhodující pro plnění imisního limitu je 19-tá nejvyšší hodnota, kterou program Symos neumí zatím přímo spočítat. Lze tedy s jistotou předpokládat, že z titulu provozu

záměru nedojde k překračování imisního limitu představovaného aritmetickým průměrem/1 hod. pro NO₂.

Vyhodnocení příspěvků benzenu k imisní zátěži zájmového území

Roční koncentrace benzenu: Imisní limit je 5 µg.m⁻³ (doba průměrování 1 kalendářní rok). Zájmové území lze podle imisních map ČHMÚ pro roky 2009 a 2010 charakterizovat úrovní koncentrace benzenu ≤ 2,0 µg.m⁻³.

Příspěvky benzenu k imisní zátěži z hlediska ročního aritmetického průměru jsou v bodech výpočtové sítě maximálně 0,0033 µg.m⁻³, u nejbližších obytných objektů maximálně 0,0014 µg/m³ (bod 1003). Příspěvek záměru k imisnímu pozadí je nevýznamný a pohybuje se na úrovni 0,066 % imisního limitu v nejhrošším bodě výpočtové sítě. Lze tedy s jistotou předpokládat, že z titulu provozu záměru nebude docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro benzen.

Vliv akceptovatelný.

D.I.3 Hluk

Hodnocení hlukové zátěže bylo provedeno v akustické studii (příloha 2).

Ze závěrů akustické studie uvádíme:

Hluk z provozu v areálu a na příjezdové ulici Malá Hradební hlukovou zátěž v nejbližších chráněných venkovních prostorech obytných budov a lékařských zařízení ovlivní zanedbatelně. Tento hluk bude výrazně pod stávajícím hlukovým pozadím a nezpůsobí v nejbližších chráněných prostorech zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní ani v noční době.

Přetížení automobilové dopravy na příjezdových komunikacích zvýší hluk v okolí těchto komunikací maximálně o desetiny dB, s výjimkou noční doby v Tovární ulici nepřekročí tento nárůst v denní ani v noční době 0,1 dB.

V Tovární ulici se může hluk z automobilového provozu v důsledku záměru zvýšit až o 0,4 dB, to je však hodnota, která není významná.

Celkový vliv provozu navrženého areálu na akustickou situaci v území nebude významný a nepovede k nadměrnému zatížení lokality hlukem.

Prezentované výsledky výpočtu by měly být po realizaci záměru ověřeny autorizovaným měřením hluku, tento požadavek je uveden v oznámení v návrhu opatření.

Vliv akceptovatelný.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlastní záměr lze z hlediska vlivů na podzemní a povrchové vody považovat za bezproblémový.

Areál nezasahuje do žádného vodního toku ani vodní plochy. V bezprostředním okolí budoucího areálu není vyvinuta žádná ani občasná vodoteč. Stavební pozemek neleží v CHOPAV ani v PHO vodních zdrojů ve smyslu zákona 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vlastní provoz záměru neovlivní kvalitu vod podzemních nebo povrchových vod. Z hlediska provozu nedojde k žádné změně v koncepci odvádění splaškových a srážkových vod z areálu. V porovnání se stávajícím stavem tak nedochází k žádné podstatné změně, mající dopad na stav životního prostředí.

V rámci posuzovaného záměru nedojde přípravou území k významné změně rozsahu zpevněných ploch. Odtok z areálu zůstává beze změn. Záměr významně neovlivní hydrogeologické poměry území.

Odtok dešťových vod z území bude ošetřen lapolem.

Vliv malý.

D.I.5. Vlivy na půdu horninové prostředí

Záměr nevyvolá zábor ZPF ani PUPFL a nevyžaduje žádné hloubkové zakládání objektů.

Bez vlivu.

D.I.6. Vlivy na floru a faunu a ekosystémy

Záměr neznamena likvidaci žádného přírodovědecky hodnotného stanoviště, je realizován prakticky na odpřírodněných plochách, neznamena likvidaci hnízdišť ptáků, kácení dřevin, negeneruje v tomto kontextu žádné vlivy na kvalitu dochovaného přírodního prostředí v areálu.

S ohledem na charakter dotčených ploch nejsou očekávány žádné změny v ekosystémech navazujících na areál. Záměr nepředpokládá žádný terénní, stavebně technický nebo jiný prostorový zásah do hodnotnějších ekosystémů v zájmovém území.

Bez vlivu.

D.I.7. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Realizací záměru nedojde k žádné patrné změně stávajících parametrů vlastního zájmového území, nevznikne žádná výšková dominanta. Záměr je navrhován v bývalém areálu autobusového nádraží, takže k žádnému vlivu na estetické parametry území, ráz města nebo krajinný ráz nedochází.

Vliv žádný.

D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Vzhledem k tomu, že kulturní památky se nevyskytují v bezprostřední blízkosti záměru, není ani předpoklad možných vlivů. Realizací záměru nebude ovlivněn jiný majetek než majetek oznamovatele.

Vliv žádný.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Realizací záměru nedojde k významným změnám v souvislosti negativních vlivů na životní prostředí v blízkém i vzdálenějším okolí. Rozsah jednotlivých vlivů byl hodnocen

v předchozích kapitolách oznámení. U nejbližší obytné chráněné zástavby nebudou vlivy významné.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Předkládaný záměr vzhledem k poloze zájmové lokality a rozsahu záměru nebude zdrojem negativních vlivů přesahujících státní hranice.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

a) územně plánovací opatření

Záměr si nevyžádá územně plánovací opatření. Podle závazné části platného územního plánu je záměr navržen ve funkční ploše DI-S (plochy dopravní infrastruktury silniční). Vyjádření příslušného stavebního úřadu je zařazeno v příloze H.

b) technická opatření

I. Fáze přípravy:

Ochrana vod a prevence závažných havárií

- zpracovat havarijní plán ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění v rozsahu dle vyhlášky MŽP č. 450/2005 Sb.
- V rámci další projektové přípravy respektovat, že srážkové vody z manipulačních ploch a komunikací budou před odvedením do dešťové kanalizace předčištěny na odlučovači ropných látek. Odlučovač bude navržen tak, aby na výstupu vody z odlučovače nebyla překročena koncentrace NEL 0,2 mg/l. V provozním řádu odlučovače stanovit požadavek pravidelné kontroly a čištění tohoto zařízení.
- zpracovat požární řád.

Nakládání s odpady

- Specifikovat množství vznikajících odpadů, stanovit konkrétní místa a nádoby na tříděný odpad a systém sběru, třídění, soustředování, využívání či odstraňování vznikajících odpadů, a to tak, aby bylo zřejmé splnění požadavků daných zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

Ochrana fauny a flory

- součástí dokumentace pro stavební povolení bude návrh sadových úprav areálu.

II. Fáze realizace:

Nakládání s odpady

- V maximální možné míře třídít a recyklovat odpady vznikající během výstavby a preferovat jejich využití jako druhotné suroviny. Minimalizovat objem odpadů ukládaných na skládky.
- Smluvně zajistit odstranění odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.

Ochrana vod a prevence závažných havárií

- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
- Stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům, trvale bude k dispozici dostatečné množství sanačních prostředků.
- Minimalizovat znečištění vozovek důsledným čištěním nákladních vozidel před výjezdem z areálu staveniště.
- Dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování závadných látek ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod.

Ochrana ovzduší

- Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště a stavebních komunikací.

Ostatní

- Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu zemních prací.
- Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.

Ochrana fauny a flóry

- Po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody realizovat ozelenění areálu.

III. Fáze provozu

Ochrana vod a prevence závažných havárií

- Udržovat lapol v provozuschopném stavu.

Nakládání s odpady

- Smluvně zajistit odstranění odpadů vznikajících při provozu pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.

Ochrana veřejného zdraví

- V rámci provozu provést kontrolní měření hluku výsledné akustické situace v rozsahu stanoveném příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

Ochrana přírody a krajiny

- Zajistit trvalou péči o provedené ozelenění areálu.

Ostatní

- Respektovat účel záměru – odstavné parkoviště pro autobusy a kamiony pro dlouhodobé stání.

IV. Fáze ukončení

- Provést kontrolu příp. kontaminace horninového prostředí, na základě výsledku provést odpovídající opatření, příp. provedení rekultivace území.

c) kompenzační opatření

Kompenzační opatření se nenavrhují.

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Oznámení bylo zpracováno na základě projektu, konzultací s investorem, a dalších podkladů včetně osobních zkušeností. Podklady pro zpracování oznámení jsou dostatečné.

Ve vlastním projektu se mohou objevit změny, které však zásadně nemohou ovlivnit celkovou koncepci záměru a vyhodnocené vlivy na životní prostředí, mohou však již odrážet návrhy obsažené ve zpracovaném oznámení.

Kompletní podklady použité při zpracování tohoto oznámení jsou uvedeny v přílohové části tohoto oznámení.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

Záměr je předložen v jedné variantě.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Součástí oznámení jsou následující přílohy:

1. Situace záměru
2. Hluková studie
3. Rozptylová studie
4. Dopravní studie

2. Další podstatné informace oznamovatele

Při zpracování oznámení byly použity následující podklady:

1. Projektová zpráva
2. Dokumentace EIA „Spolek pro chemickou a hutní výrobu, akciová společnost Ústí nad Labem - sanace zemin kontaminovaných rtutí“, RNDr. Skořepa, 2004,
4. Internetové stránky města Ústí nad Labem
5. Mapový server MŽP,
6. Informační systém EIA/SEA MŽP,
7. Podrobná fyzická prohlídka zájmového území
8. Informace oznamovatele
9. Databáze Střediska odpadů Mníšek s r.o.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Informace o účelu oznámení

Toto oznámení je zpracováno v souladu s požadavky § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění s náležitostmi podle přílohy č. 3 cit. zákona. Účelem oznámení je poskytnout základní informace o charakteru záměru, o stavu dotčeného území a o předpokládaných vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví pro potřeby zjišťovacího řízení dle § 7 zákona.

Své písemné vyjádření k oznámení může zaslat každý na adresu Krajského úřadu Ústeckého kraje do 20-ti dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Souhrnné vypořádání všech písemných připomínek bude součástí písemného závěru zjišťovacího řízení, který vydá Krajský úřad Ústeckého kraje.

Informace o záměru

Záměr řeší využití rozsáhlé zpevněné plochy, která byla do září 2011 využívána jako autobusové nádraží. Návrh využití plochy v současnosti vychází z platného územního plánu, kde je zájmové území zařazeno do ploch dopravní infrastruktury silniční – DI-S s přípustným způsobem využití jako pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení (např. autobusová nádraží, terminály a zastávky, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily). Součástí záměru jsou i vegetační úpravy, které vhodným způsobem areál ozelení a přispějí ke zkulturnění území.

Předmětem záměru je využití plochy bývalého autobusového nádraží pro noční stání účelových autobusů (nikoliv autobusů pravidelné dopravy). Jedná se o autobusy, které je nutno před noc odstavit (pasažéři jsou ubytováni v Ústí nad Labem) a ráno pak pokračují ve svém programu. Využití plochy je zároveň pro kamiony, kdy je potřeba na jejich trase delší časová přestávka ze zákona. Předpokládá se, že tato stání budou využívat přednostně řidiči kamionů pohybující se na po dálnici D8, silnici I/30 a případně další.

Sociální zázemí tohoto odstavného parkoviště bude vytvořeno v budově bývalého autobusového nádraží, jejímž vlastníkem je oznamovatel.

Pro provoz odstavného parkoviště bude k dispozici nepřetržitý dispečink tak, aby řidiči zbytečně nezajížděli k parkovišti, pokud toto bude obsazené.

Záměrem bude řešen problém delšího odstavného stání s využitím stávajících objektů.

Záměr je předkládán v jedné variantě.

Záměr nevyvolá rozsáhlé stavební práce. Budou provedeny pouze drobné stavební úpravy, tj. osazení obrubníku v jižní části plochy, úprava vjezdu a výjezdu, sadové úpravy a odstranění stávajících zvýšených nástupních ostrůvků, které budou nahrazeny zpevněnou plochou ve stejné skladbě a povrchu (kryt z asfaltového betonu). Vlastní realizace bude spočívat v polohovém vytyčení, předznačení a realizace vodorovného dopravního značení. Jsou navrženy celkem 2 řady šikmého stání pro celkem 24 nákladních vozidel a 4 parkovací plochy samostatné v hluchých prostorech po obvodě celé plochy určené pro parking. Celkem je tedy navrženo 28 parkovacích stání.

Záměr bude realizován na pozemcích p.č. 2608/1,2,8 s celkovou plochou 6745 m². Realizace záměru si nevyžádá zábor zemědělské půdy (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Dotčené pozemky jsou vedeny v KN jako ostatní plocha.

Nároky na dopravní infrastrukturu

Dopravní napojení areálu zůstává beze změn. Parking bude dopravně napojen do ulice Malá Hradební. Vjezd a výjezd z areálu bude řešen odděleně, samostatným vjezdem a výjezdem.

Dopravním značením bude doprava do terminálu omezena pouze na jižní část Malé Hradební, část směrem do centra k Revoluční ulici bude pro dopravu do terminálu zakázána.

Příjezdové/odjezdové trasy:

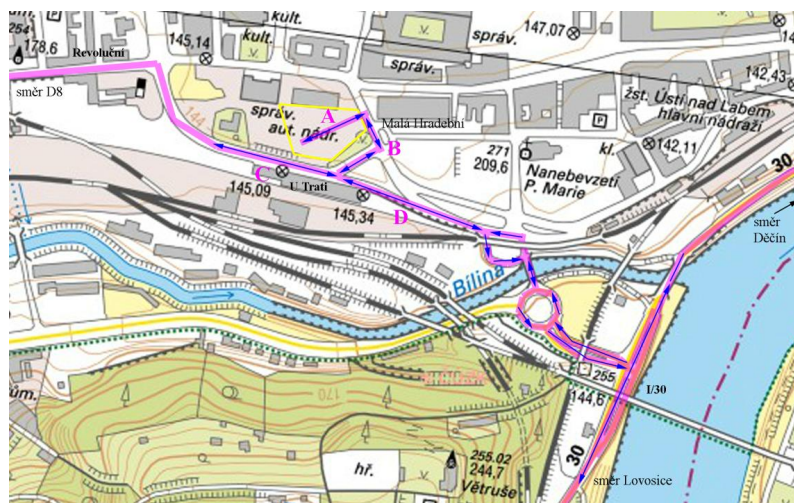
- Malá Hradební – spojka k ulici U Trati – U Trati směr Revoluční – Revoluční – Tovární,
- Malá Hradební – spojka k ulici U Trati – U Trati směr OK Žižkova, dále I/62 směr Děčín nebo I/30 směr Lovosice.

Předpokládané rozdělení dopravy:

- 50 vozidel příjezd/odjezd směr Revoluční ulice,
- 20 vozidel příjezd/odjezd směr kruhový objezd a I/30.

Model dopravy

- V modelu dopravy je předpokládáno, že 71 % vozidel přijede a odjede na dálnici D8 ulicí U Trati a Revoluční, zbytek pak na kruhový objezd a silnici I/30.



Popis jednotlivých úseků

úsek	popis	počet jízd		rychlost
		kamiony	bus	km/hod
A	areál parkoviště	112	28	20
B	ulice Malá Hradební	112	28	20
C	ulice U Trati směr D8	86	14	50
D	ulice U Trati směr I/30 a komunikace I/30	26	14	50

Vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo

Hodnocení hlukové zátěže bylo provedeno v akustické studii, která posuzuje hlukové poměry v dotčeném území po realizaci záměru a hodnotí ovlivnění nejbližší zástavby novými zdroji hluku, které zde budou působit po výstavbě a zprovoznění parkoviště a hodnotí vliv generované automobilové dopravy na akustickou situaci v okolí příjezdových komunikací.

Pro posouzení akustické situace v nejbližším chráněném venkovním prostoru (dům č.p. 456 s lékařskými ordinacemi) bylo provedeno měření hluku v denní době. Místo měření bylo zvoleno po konzultaci s pracovníky KHS Ústeckého kraje.

Hluk z provozu v areálu a na příjezdové ulici Malá Hradební hlukovou zátěž v nejbližších chráněných venkovních prostorech obytných budov a lékařských zařízení ovlivní zanedbatelně. Tento hluk bude výrazně pod stávajícím hlukovým pozadím a nezpůsobí v nejbližších chráněných prostorech zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní ani v noční době.

Přetížení automobilové dopravy na příjezdových komunikacích zvýší hluk v okolí těchto komunikací maximálně o desetiny dB, s výjimkou noční doby v Tovární ulici nepřekročí tento nárůst v denní ani v noční době 0,1 dB.

V Tovární ulici se může hluk z automobilového provozu v důsledku záměru zvýšit až o 0,4 dB, to je však hodnota, která není významná.

Celkový vliv provozu navrženého areálu na akustickou situaci v území nebude významný a nepovede k nadměrnému zatížení lokality hlukem.

Prezentované výsledky výpočtu by měly být po realizaci záměru ověřeny autorizovaným měřením hluku, tento požadavek je uveden v návrhu opatření v tomto oznámení.

Hodnocení vlivů záměru na imisní situaci je zpracováno v rozptylové studii ve formě imisních příspěvků k imisní zátěži NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzenu z dopravy vyvolané provozem parkoviště. Z rozptylové studie vyplývá, že příspěvky hodnocených znečišťujících látek dle záměru jsou nevýznamné a záměr nevyvolá významné vlivy na kvalitu ovzduší.

Areál nezasahuje do žádného vodního toku ani vodní plochy. V bezprostředním okolí budoucího areálu není vyvinuta žádná ani občasná vodoteč. Stavební pozemek neleží v CHOPAV ani v PHO vodních zdrojů ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vlastní provoz záměru neovlivní kvalitu vod podzemních nebo povrchových vod. Z hlediska provozu nedojde k žádné změně v koncepci odvádění splaškových a srážkových vod z areálu. V porovnání se stávajícím stavem tak nedochází k žádné podstatné změně, mající dopad na stav životního prostředí. V rámci posuzovaného záměru nedojde přípravou území k významné změně rozsahu zpevněných ploch. Odtok z areálu zůstává beze změn. Záměr významně neovlivní hydrogeologické poměry území.

Záměr nevyvolá zábor ZPF ani PUPFL a nevyžaduje žádné hloubkové zakládání objektů.

Záměr neznamená likvidaci žádného přírodovědecky hodnotného stanoviště, je realizován prakticky na odpřírodněných plochách, neznamená likvidaci hnízdišť ptáků, kácení dřevin, negeneruje v tomto kontextu žádné vlivy na kvalitu dochovaného přírodního prostředí v areálu.

S ohledem na charakter dotčených ploch nejsou očekávány žádné změny v ekosystémech navazujících na areál. Záměr nepředpokládá žádný terénní, stavebně technický nebo jiný prostorový zásah do hodnotnějších ekosystémů v zájmovém území.

V oznámení je hodnocen charakter a rozsah vlivů na obyvatelstvo, ovzduší, podzemní a povrchové vody, půdu, geologické podmínky, zájmy ochrany přírody a krajiny, hlukovou a dopravní situaci, kulturní a historické památky. Analýza možných vlivů vychází ze stávající situace těchto složek a faktorů přírodního a sociálního prostředí, jejichž stručný popis je uveden v části C tohoto oznámení.

Z analýzy předpokládaných vlivů záměru vyplývá, že záměr nevyvolá významné vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Souhrnné hodnocení

Na základě údajů uváděných v předchozích kapitolách oznámení lze posuzovaný záměr označit za akceptovatelný.

H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona
č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

Výše uvedené dokumenty jsou uvedeny na následujících stránkách.

Zpracovatel oznámení:

Ing. Jitka Krejčová (autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 92102/ENV/07 ze dne 22. 5. 2008)

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316
tel.: 318 591 770-71
736 622 641
fax: 318 591 772
e-mail: krejcova@sommnisek.cz

Spolupracovali:

Ing. Josef Tomášek, CSc. (autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 5834/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011)

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. 5046/ENV/11 ze dne 14. 2. 2011)

Mgr. Radomír Smetana, EkoMod, Liberec

Datum zpracování oznámení: 1. 10. 2012

Podpis zpracovatele oznámení: