



Severovýchodní tangenta Mladá Boleslav

EKOLA group, spol. s r.o.

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

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4
108 00 Praha 10
IČO: 63981378
DIČ: CZ 63981378

Telefon: 274 784 927 - 29
Fax: 274 772 002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz

březen 2008



Oznámení záměru

**zpracované dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění**

*

SV tangenta Mladá Boleslav

Oznamovatel: Statutární město Mladá Boleslav
Komenského náměstí 61
293 49 Mladá Boleslav

Zpracovatel: E K O L A group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zak. číslo: 08.0012-04

OBSAH

| | |
|--|----|
| ÚVOD | 3 |
| A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI..... | 5 |
| B. ÚDAJE O ZÁMĚRU | 6 |
| I. Základní údaje | 6 |
| II. Údaje o vstupech..... | 16 |
| III. Údaje o výstupech..... | 24 |
| C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ | 34 |
| I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území..... | 34 |
| II. Charakteristika stavu složek ŽP v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny | 38 |
| D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..... | |
| I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti..... | 48 |
| II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci..... | 70 |
| III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice | 70 |
| IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů | 70 |
| V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů | 74 |
| E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU | 74 |
| ZÁVĚR..... | 76 |
| F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE | 78 |
| G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU | 79 |
| H. PŘÍLOHA | 82 |
| Literatura | 83 |

Přehled samostatných příloh oznámení záměru

Příloha č. 1 – Akustická studie

Příloha č. 2 – Rozptylová studie

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

| | |
|------------------|--|
| BPEJ | Bonitované půdně ekologické jednotky |
| Cl ⁻ | Chloridové anionty |
| CO | Oxid uhelnatý |
| ČHMÚ | Český hydrometeorologický ústav |
| ČSN | Česká státní norma |
| EIA | Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí |
| CHOPAV | Chráněné území přirozené akumulace vod |
| IČ | Identifikační číslo |
| k.ú. | Katastrální území |
| LBK | Lokální biokoridor |
| L _{Aeq} | Ekvivalentní hladina akustického tlaku A |
| MS | Místní sběrná komunikace |
| MÚK | Mimoúrovňová křižovatka |
| MŽP ČR | Ministerstvo životního prostředí České republiky |
| N | Odpady kategorie nebezpečné |
| NEL | Nepolární extrahovatelné látky |
| NO _x | Oxidy dusíku |
| NO ₂ | Oxid dusičitý |
| O | Odpady kategorie ostatní |
| PAU | Polycyklické aromatické uhlovodíky |
| PHO | Pásmo hygienické ochrany |
| RL | Ropné látky |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic |
| SO ₂ | Oxid siřičitý |
| STL | Středotlaký plynovod |
| SVT | Severovýchodní tangenta |
| SV | Severovýchodní |
| VaK | Vodovody a kanalizace |
| VP UŽST | Vedoucí pracovník uzlové železniční stanice |
| ÚP VÚC | Územní plán velkého územního celku |
| ÚSES | Územní systém ekologické stability |
| VKP | Významný krajinný prvek |
| VN | Vysoké napětí |
| VTL | Vysokotlaký plynovod |
| ZPF | Zemědělský půdní fond |
| ŽP | Životní prostředí |
| Žst. | Železniční stanice |

ÚVOD

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru „SV tangenta Mladá Boleslav“ (nová sběrná komunikace v délce 1,49 km).

Jako doprovodné stavby budou dále řešeny:

- Účelová komunikace pro obsluhu objektu Centrothermu v areálu společnosti ŠKODA AUTO a.s.
- Přeložka trati ČD č. 064 Mladá Boleslav – Dolní Bousov v délce cca 900 m
- Vyvolané objekty (přeložka Zalužanské vodoteče, přeložky a ochrany sítí technického vybavení, přeložení vlečky do areálu SD KOVO)
- Objekty odvodnění, osvětlení, vegetačních úprav

Záměr je posuzován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a jeho přílohou č. 3 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy.

Oznámení bude sloužit jako podklad pro zjišťovací řízení. Cílem oznámení je mj. vymezení a kvantifikace vlivů v oblasti geologie, pedologie, hydrologie, odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany přírody a zatížení obyvatelstva hlukem.

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), sloupec B, pod pořadové číslo 9.1 – **“Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)”** a pořadové číslo 9.2 – **„Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.“**

Posuzovaný záměr je situován v blízkosti centra Mladé Boleslavi.

Termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení se předpokládá v letech 2008 - 2010.

Důvod výstavby SV tangenty vyvstal v důsledku neuspokojivé dopravní situace kolem stávajícího Bondy centra a autobusového nádraží. Nově vybudovaná komunikace odvede osobní automobilovou i nákladní, především autobusovou dopravu, nejkratší cestou mimo přetížené centrum.

Projektové přípravy na dané stavbě probíhají již od roku 2002, kdy byla komunikace navržena původně v čtyřpruhé variantě (nyní kombinace dvoupruhého a čtyřpruhého uspořádání). Zahájení stavby komunikace v této širší variantě ale bránily nedořešené výkupy pozemků i podstatně větší náklady na stavbu a související investice.

Oznámení je přehledným shrnutím zpracovaným na základě průzkumů, podkladů a jednotlivých podrobných expertních posouzení. Faktory, které by mohly mít zásadní vliv z hlediska posouzení vlivu stavby na životní prostředí, jsou podrobně řešeny v rámci samostatných příloh oznámení (příloha č. 1 a 2).

Ve spolupráci s oznamovatelem byla v průběhu zpracování oznámení korigována technická stránka záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a bylo hledáno řešení k minimalizaci vlivů výstavby a provozu na životní prostředí.

Text oznámení je doplněn mapovou částí, která poskytuje přehled o dané situaci, o místních podmínkách a je podkladem pro snadnější orientaci v problému. Údaje z mapových podkladů byly

doplněny o informace získané na příslušných institucích státní správy a odborných institucích. Množství informací bylo získáno průzkumem terénu.

Výhledový stav je v tomto oznámení řešen pro výhledový rok 2030, ve kterém se předpokládá maximální intenzita dopravy na komunikační síti v území (resp. předpokládá se plné dopravní využití – zatížení – nově vzniklé komunikace.)

Vzhledem k multidisciplinárnímu charakteru předkládané oznámení na řešení spolupracovali odborníci na jednotlivé problematiky. Seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení záměru, je uveden v úplném závěru Oznámení záměru.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Oznamovatel

Statutární město Mladá Boleslav

IČ

00238295

Sídlo

Komenského náměstí 61

293 49 Mladá Boleslav

Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Jan Horák

CR Project s.r.o.

Pod Borkem 319

293 01 Mladá Boleslav

tel.: 326 700 666

e-mail: info@crproject.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

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

Severovýchodní tangenta Mladá Boleslav

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

| | |
|---------------|---|
| Kategorie: | kategorie II sloupec B (státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává příslušný krajský úřad) |
| Pořad. číslo: | 9.1 – “Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)”. 9.2 – „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť”. |

2. Kapacita (rozsah) záměru

Severovýchodní tangenta je nově navržená městská komunikace o délce cca 1,49 km spojující tř. V. Klementa (křižovatka „Přemostění Bondy“) a ulici Jičínskou (okružní křižovatka u Intersparu).

Předmětná komunikace naváže na již vybudovaných prvních 200 metrů u Bondy centra a autobusového nádraží. Dále povede v blízkosti železniční trati a vyústí na dosud slepou komunikaci za Intersparem. Její potřebnost ukazuje každodenní dopravní situace kolem stávajícího Bondy centra a autobusového nádraží. Desítky autobusů příměstské, dálkové i mezinárodní dopravy a zásobovací vozidla nová výpadová komunikace odvede nejkratší cestou mimo přetížené centrum.

Předmětem oznámení jsou následující stavby:

- SV tangenta - nová sběrné komunikace v délce 1,49 km, vč. silničního mostu přes Zalužanskou vodoteč.
- Účelová komunikace pro obsluhu objektu Centrothermu v areálu společnosti ŠKODA AUTO a.s.
- Přeložka trati ČD č. 064 Mladá Boleslav – Dolní Bousov v délce cca 900 m, vč. drážního mostu přes Zalužanskou vodoteč.
- Vyvolané objekty (přeložka Zalužanské vodoteče, přeložky a ochrany sítí technického vybavení, přeložení vlečky do areálu SD KOVO).
- Objekty odvodnění, osvětlení, vegetačních úprav.

3. Umístění záměru

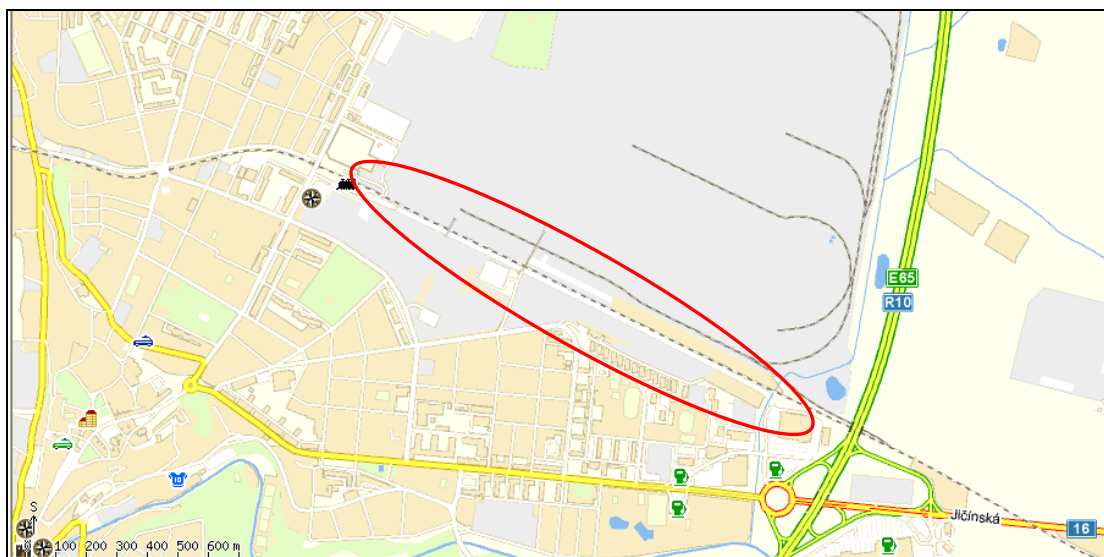
| | |
|---------------------------|----------------|
| <u>Kraj:</u> | Středočeský |
| <u>Obec:</u> | Mladá Boleslav |
| <u>Katastrální území:</u> | Mladá Boleslav |

Navrhovaná komunikace SV tangenty je umístěna v zastavěném území města Mladá Boleslav v prostoru podél trati ČD Mladá Boleslav - Stará Paka v úseku od přejezdu na tř. V. Klementa, resp. mostního objektu k Bondy centru, po násyp silnice I/10, resp. okružní křižovatku u Intersparu na ulici Jičínskou. Na severní straně je trasa ohraničena novým závodem Škoda Auto a na jižní straně pak starým závodem Škoda Auto a areálem firem KOVO a BOSTAS. V prostoru před nákupním centrem Interspar se SV tangenta napojuje na stávající komunikaci, která je zaústěna do okružní křižovatky na ulici Jičínské.

Širší okolí posuzované tangenty je z větší části tvořeno průmyslovou a obchodní zónou.

Komunikace SV tangenty je navržena v rovinném území o nadmořské výšce 210 - 219 m n. m.

Obr. č. 1 Umístění záměru v rámci města Mladé Boleslavi



4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter záměru

Záměrem je novostavba silnice „SV tangenta Mladá Boleslav“ uvažovaná jako místní sběrná komunikace II. třídy. Cca 300 m v kategorii MS4da 28,3/19,0/50 (tj. čtyřpruhá směrově rozdělená komunikace) a cca 1 190 m v kategorii MS2a 13,8/8,5/50 (tj. dvoupruhá komunikace).

Kumulace záměru

Kumulace s jinými záměry se nepředpokládá.

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

Zdůvodnění potřeby záměru

Nutnost výstavby severovýchodní tangenty vyvstala v důsledku neuspokojivé dopravní situace centrální části Mladé Boleslavi, resp. kolem stávajícího Bondy centra a autobusového nádraží. Nově vybudovaná výpadová komunikace odvede osobní automobilovou i nákladní a autobusovou dopravu, nejkratší cestou mimo přetížené centrum a tím přispěje i ke zlepšení životního prostředí a následně zdraví obyvatelstva dané části Mladé Boleslavi.

Nová městská komunikace by měla převést značnou část dopravy z ulic Jičínská, T. G. Masaryka a třídy V. Klementa. Dále umožní bezpečnější a rychlejší propojení sídlišť v severozápadní části města ve směru na rychlostní silnici R10 a k nákupním centrům (Baumax, Interspar, Hypernova).

Stručný přehled posuzovaných variant

Záměr je posuzován v jedné variantě vedení trasy komunikace, která je v souladu s územně-plánovací dokumentací a současně vychází z projektové dokumentace zpracované společností Pragoprojekt a.s. a CR Project s. r.o.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Předmětný záměr zahrnuje výstavbu nejen severovýchodní tangenty, ale i doprovodných staveb jako je přeložení stávající železniční trati, úprava vlečky SD KOVO, výstavba nových mostních objektů, přeložení inženýrských sítí apod. Výčet veškerých staveb, které jsou nedílnou součástí posuzovaného záměru je uveden v následujícím textu. Rovněž je uvedena možná etapizace stavebních prací.

➤ Objekty přípravy staveniště

Zařízení staveniště bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace a konečné určí investor stavby po dohodě s dodavatelem stavby.

SO.001 Demolice železničních objektů

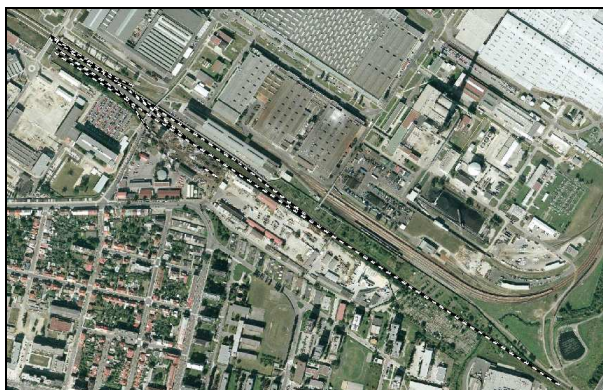
Při výstavbě severovýchodní tangenty bude nutné postupně odstranit kolejové napojení vlečky „Vlečka SD Kovo Mladá Boleslav město“, část staničních kolejí a část traťové koleje.

Práce budou provedeny ve dvou etapách.

SO.002 Demolice železničního mostu

Stávající most převádí přeložku trati ČD přes Zalužanskou vodoteč. Trať bude v rámci stavby přeložena o cca 11,5 m proti proudu na nový most. Stávající most bude zdemolován a na jeho místě provedena rekultivace. Při demolici nesmí dojít ke znečištění vodoteče.

Jedná se o demolici stávající konstrukce mostu včetně opěr. Způsob provedení je závislý na možnostech prováděcí organizace a jejího vybavení. Vzhledem k malým rozměrům nosné konstrukce lze předpokládat, že celá deska bude snesena mimo koryto a následně zlikvidována s odvozem na skládku. Opěry s křídly budou rovněž zdemolovány, pouze základy bude možno ponechat na místě. Kolejové lože bude pravděpodobně po přečištění použito na trati.

Obr. č. 2 Stávající situace železniční trati**Obr. č. 3 SO.001 Demolice železničních objektů**

➤ **Objekty pozemních komunikací**

SO.101 Komunikace SV tangenty

čtyřpruhé uspořádání

| | | |
|----------------------|---|--------------------------------|
| Třída komunikace | : | MS – místní sběrná |
| Návrhová kategorie | : | MS4d 28,3/19,0/50 |
| Charakter komunikace | : | čtyřpruhová, směrově rozdělená |
| Jiné charakteristiky | : | intravilán |

dvoupruhé uspořádání

| | | |
|----------------------|---|----------------------------------|
| Třída komunikace | : | MS – místní sběrná |
| Návrhová kategorie | : | MS2a 13,8/8,5/50 |
| Charakter komunikace | : | dvoupruhová, směrově nerozdělená |
| Jiné charakteristiky | : | intravilán |

Niveleta komunikace je navržena cca 0,5 - 1,5 nad stávajícím terénem. V místě u 5. brány Škoda auto je niveleta vedena v zářezu max. do 4 m.

Komunikace je navržena s krytem z asfaltového koberce mastixového. Komunikace pro cyklistickou dopravu jsou navrženy z asfaltového betonu jemnozrnného nebo litého asfaltu. Komunikace pro pěší jsou navrženy ze zámkové dlažby.

Odvodnění

Všechny navrhované komunikace jsou navrženy v obrubách. Odvodnění těchto komunikací je navrženo pomocí uličních vpustí do nově navrhovaných kanalizačních stok. Tyto stoky jsou zaústěny na čtyřech místech do souběžné kmenové stoky VaK a na jednom místě do Zalužanské vodoteče.

Odvodnění přeložky drážního tělesa je zaústěno rovněž do kmenové stoky VaK.

Křižovatky

Křižovatka "Autobusové nádraží - SV tangenta" je průsečná čtyřramenná úrovnňová, vybavená systémem světelného zabezpečení.

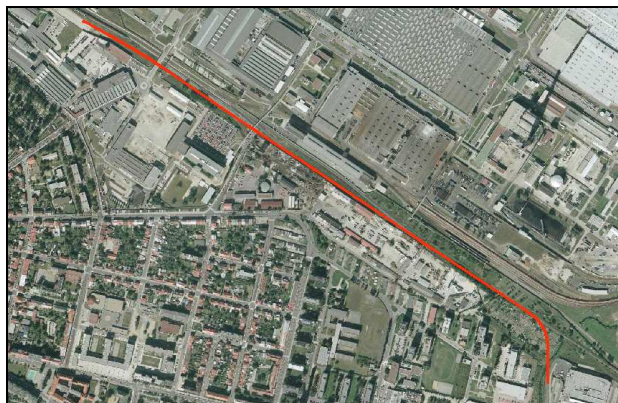
Navržení křižovatky:

- 3 vjezdové pruhy na SV tangentě od Intersparu
- 1 vjezdový pruh od parkoviště za Zákaznickým centrem
- 3 vjezdové pruhy na SV tangentě od tř.V.Klementa

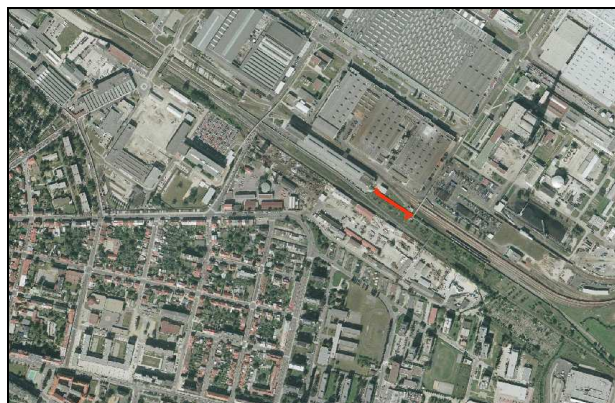
- 3 vjezdové pruhy od autobusového nádraží (AN)

Součástí jsou rovněž dva přechody pro chodce.

Obr. č. 4 SO.101 Osa komunikace SV tangenty



Obr. č. 5 SO.102 Komunikace k objektu Centrothermu



SO.102 Účelová komunikace k objektu Centrothermu

| | | |
|----------------------|---|--------------|
| Třída komunikace | : | MÚ - účelová |
| Návrhová kategorie | : | MÚ 4,5/30 |
| Charakter komunikace | : | jednopruhová |
| Jiné charakteristiky | : | intravilán |

Návrh stavby vychází z požadavku správce objektu HN3 Centrotherm Mladá Boleslav, který požaduje vybudování přístupové komunikace pro servisní vozidla. Této komunikace se bude využívat převážně při kontrolách zařízení a výměnách jednotlivých technologických zařízení, kde je nutná přítomnost těžké techniky.

➤ Mostní objekty a zdi

SO.201 Silniční most - ve staničení km 1,412 23

| | | |
|------------------|---|-----------------------|
| Délka přemostění | : | 9,000 m |
| Délka mostu | : | 16,975 m |
| Šířka mostu | : | 15,150-15,190 m |
| Výška mostu | : | 2,072 m |
| Stavební výška | : | 0,736 m |
| Plocha mostu | : | 154,45 m ² |

V místě nového mostu v současné době není žádná překážka, se kterou se nová komunikace křížuje. V novém stavu bude ale do místa křížení přeložena vodoteč, přes kterou most přechází. Most bude navržen na šířkové uspořádání MS2a 13,8/8,5/50 s chodníkem a cyklistickou stezkou. Průtočný profil pod mostem bude navržen na 8,000 x 1,295 m, což odpovídá výšce Q100 + 0,50 m a více (na výtoky).

SO.202 Železniční most přes Zalužanskou vodoteč v drážním km 19,009

Most je navržen o jednom poli a je uložený přes tížné opěry hlubinně na pilotách. Na mostě bude vedena 1 kolej přímá a odbočná kolej (pravá výhybka). Délka přemostění pod mostem bude 5,10 m, světlá výška 1,454 m (průtočný profil) a šířka mostu 7,650 – 8,883 m u nosné konstrukce i spodní stavby. Volná šířka na mostě bude 7,227 - 8,355 m, délka mostu pak 13,100 m.

➤ **Vodohospodářské objekty**

SO.301 Kanalizace

Odvodnění navržené komunikace se sestává z jednotlivých kanalizačních stok (stoky A, B, C, D, D-1, D-2, E budou zaústěny do kmenové stoky veřejné kanalizace města Mladá Boleslav; stoka F a G bude ústit do přeložené Zalužanské vodoteče.). Je zde snaha o minimální počet zaústění do kmenové stoky, avšak vzhledem k nepříznivé konfiguraci terénu (rovinatost) a v požadavku zaústění do stropu stoky se bude nová kanalizace zaústovat celkem ve 4 místech.

Trasy nové kanalizace jsou navrženy tak, aby bylo potrubí přístupné při případných opravách.

SO.302 Přeložka stávající kanalizace

Na stávající kanalizaci BET 1500 mm bude vystavěna nová revizní šachta Š 40, ze které bude pokládáno nové potrubí BET DN 1500 mm. Na trase nové kanalizace je navržena lomová šachta Š 41, od které potrubí pokračuje do šachty Š 41, která bude opět vystavěna na stávající kanalizaci.

SO.320 Přeložka Zalužanské vodoteče

Stávající trasa Zalužanské vodoteče je kolizní v místě navržené křižovatky, proto musí dojít k přeložce části trasy vodoteče s napojením na stávající koryto vodoteče.

V trase, která je patrná z příložené situace, bude vyhloubeno nové koryto vodoteče, které bude napojeno na stávající koryto, avšak jeho trasa bude odklánět vodoteč mimo plánovanou křižovatku. Přeložkou se takřka nemění odtokové poměry, protože zůstane zachován příčný průřez koryta a jeho délka. Dno i břehy koryta budou zpevněny netkanou geotextilií a pohozen frakce 63 - 125 mm.

Délka přeložky bude cca 124,0 m.

SO.351 Vodovod

V době budování příjezdové komunikace od ulice Václava Klementa po odbočku do Bondy centra již byla položena část vodovodu LT 300, která je nyní ukončena podzemním hydrantem. Nyní bude v tomto místě navazovat nové potrubí LT DN 300 mm, které bude vedeno souběžně s osou severovýchodní tangenty až do prostoru nového přemostění Zalužanské vodoteče, kde vodovod bude pokračovat v přímém směru až k rychlostní komunikaci I/10, kde bude propojen na stávající vodovodní přivaděč DN 500 mm v nové armaturní komoře.

Délka vodovodu LT 300 bude 1 553,3 m.

Z vodovodu budou vsazeny odbočky LT DN 100 - 6,4 m a DN 150 - 7,7 m pro budoucí propojení na stávající vodovodní systém města Mladé Boleslavi.

➤ **Elektro a sdělovací objekty**

SO.401 Veřejné osvětlení

Osvětlení nové komunikace navazující na již zhotovenou část mezi Bondy Centrem a Zákaznickým centrem Škoda je navrženo ve stejném stylu jako zmiňovaná komunikace.

SO 401.2 Veřejné osvětlení v rámci ČD

Z důvodu úprav na vlečce k SD Kovo a na trati Mladá Boleslav - Stará Paka způsobených výstavbou severovýchodní tangenty bude nutno přeložit stávající veřejné osvětlení kolem trati.

SO.402 Přeložky silových vedení

Při výstavbě severovýchodní tangenty dojde ke střetu se stávajícím silovým vedením 22kV v majetku ČEZ Distribuce a.s.

Jedná se o kabely napájející odběratelskou trafostanici Interspar a napájecí kabely VN 22k vedoucí z rozvodny do města Mladá Boleslav.

SO 402.2 Přeložky silových vedení Škoda auto

Při výstavbě severovýchodní tangenty dojde ke střetu se stávajícím silovým vedením 1 kV (22kV) v majetku Škoda auto a.s.

SO.453 Přeložky sdělovacích vedení

V průběhu trasy dojde ke střetům se stávajícími inženýrskými sítěmi. Tyto případy budou řešeny ve smyslu ustanovení ČSN 73 6005 a ČSN 33 4050.

➤ **Trubní vedení**

SO.501 Přeložka VTL plynovodu

Záměr je ve střetu se stávajícím vysokotlakým plynovodem DN 200, PN 40, který je ve správě Středočeské plynárenské a.s. Mladá Boleslav. V návaznosti na navrhované komunikační řešení, je navrhována přeložka VTL plynovodu DN 200, v délce 85 m, z trub ocelových.

SO.511 Přeložka horkovodu

Nový horkovod bude napojen na stávající nadzemní vedení na pozemku 689/11 u předávací stanice a sveden do země. Dále bude veden v zemi ve stávající trase nadzemního horkovodu pozemkem 689/11. Pod plánovanou trať ČD – č. pozemku 689/11 bude potrubí vedeno v kolektoru. Kolektor bude nově vybudován, rozměry a hloubka uložení kolektoru budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace.

➤ **Objekty drah**

SO.651 Železniční svršek, přeložka trati Mladá Boleslav – Dolní Bousov v km 18,3 – 19,2

Kolej ČD č. 1 bude přeložena do nové trasy a bude označena jako kolej č. 1b. Dále bude vybudována nová kolej ČD č. 3b, která bude do koleje č. 1b zapojena výhybkami č. 10 a č. 11. Jedná se o koleje v žst. Mladá Boleslav město.

Rychlost v koleji č. 1b je navržena 60 km/h, v koleji č. 3b pak 40 km/h.

Výškově trasa navazuje na stávající sklony traťové koleje.

SO.652 Železniční spodek, přeložka trati Mladá Boleslav – Dolní Bousov v km 18,3 – 19,2

Přeložka bude výškově vedena v náspe výšky do 1,5 m.

SO.653 – Úprava vlečky SD KOVO

Bude vybudováno nové zapojení vlečky „Vlečka SD Kovo Mladá Boleslav město“ do kolejiště ČD. Trasa vlečky bude křížit trasu severovýchodní tangenty, takže v kolejišti vlečky bude zřízen nový železniční přejezd.

Obr. č. 6 Stavby SO.651, SO.652, SO.653 (šrafovaně zachovaná stávající železniční trať, červeně, přeložka železniční trati a úprav vlečky SD KOVO)



➤ **Provozní soubory**

PS.660 Žst. Mladá Boleslav město, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Mezi km 18,0 a 19,1 je navržena přeložka trati do nové polohy s podstatnou změnou konfigurace kolejíště.

Současné staniční zabezpečovací zařízení bude nutné rekonfigurovat na nový stav kolejíště. Vnější prvky zabezpečovacího zařízení budou přemístěny v uvedeném úseku do nových poloh, které budou respektovat novou konfiguraci kolejíště. Současně v tomto úseku budou provedeny přeložky všech zabezpečovacích kabelů.

Ve zrušené části kolejíště budou demontovány bez náhrady následující venkovní prvky zabezpečovacího zařízení: návěstidla Sc1b, Sc2, Sc1c, Lc2 a Lc1b; přestavníky výhybek č. 11 a 14; počítače náprav PB 19 až PB 24; výměnový a odtlačný zámek na výhybce č. 13; výkolejka Vk3 s tělesem; kabelová skříň KS2.

PS.661 Zabezpečovací zařízení vlečky SD KOVO

Přejezd v km 0,130 vlečky SD Kovo bude zabezpečen přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením reléového typu bez závor kategorie 3SBI podle ČSN 34 2650 se závislostí na návěstidlech železniční stanice Mladá Boleslav město.

Stávající elektromagnetický zámek EZ Vk2/10 bude bez náhrady demontován.

PS.670 Přeložka drážních sítí

Důvodem stavby je uvolnění staveniště pro přeložku trati Mladá Boleslav - Stará Paka v km 18,3 až 19,2.

Železniční stanice Mladá Boleslav město je mezilehlou stanicí na regionální trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka. Mezi stanicemi Mladá Boleslav město a Dolní Bousov je položen sdělovací kabel, který bude přeložen.

Stávající kabel v trase nahrazené přeložkou nebude demontován.

PS.671 Přeložka kabelů pro vlečku PREYMESSER

Důvodem stavby je uvolnění staveniště pro přeložku železniční trati Mladá Boleslav - Stará Paka v km 18,3 až 19,2.

Stávající kabel v trase nahrazené přeložkou nebude demontován.

➤ Objekty úpravy území

SO.801 Sadové úpravy

Návrh sadových úprav je blíže rozepsán v kapitole D.7 Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy.

Plánovaný fáze postupu výstavby

- Vykácení a přesazení zeleně v záboru stavby
- Vytyčení inženýrských sítí
- Sejmутí ornice z plochy zařízení staveniště a ostatních ploch nutných pro přípravu stavby
- Provedení přeložek inženýrských sítí spolu s přeložkou vodoteče
- Sejmутí ornice v záboru stavby
- Postupné vybudování mostních objektů a zárubní a opěrné zdi spolu s postupným prováděním zářezu v místě kolem stávajícího mostního objektu mezi starým a novým závodem společnosti ŠKODA AUTO a.s.
- Položení nových inženýrských sítí v místech, kde je možné začít se sypáním násypových těles
- Umístění nového oplocení ŠKODA AUTO u objektu Centrothermu, kde je již přeloženo horkovodní potrubí
- Sypání těles komunikací a drážního tělesa
- Zlepšování podloží v aktivní zóně podloží a provedení ochrany na zvápněné vrstvě v trase komunikací a dráhy
- Pokládka konstrukčních vrstev převážně kolejového svršku, aby bylo možné uvolnit stavbu v její části také pro komunikaci pro automobilovou dopravu, pěší a cyklisty
- Propojení železnice s novými kolejemi
- Demolice stávajících kolejí
- Provedení silničního tělesa v místě původních kolejí
- Vybudování konstrukčních vrstev komunikací a povrchů
- Čisté terénní úpravy v celém záboru stavby
- Rekultivace zrušených zpevněné plochy u objektu INTERSPARU
- Osazení zeleně v celém záboru stavby a zatravnění
- Provedení osazení svislého i vodorovného dopravního značení
- Případné zrušení ploch pro možná zařízení staveniště

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení výstavby: 2008

Ukončení výstavby: 2010

Přesný termín zahájení stavby není v současné době znám. Termín zahájení se bude odvíjet od získání všech potřebných povolení k realizaci dané stavby.

Předpokládaná doba výstavby je odhadována na 2 roky.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Středočeský
Katastrální území: Mladá Boleslav

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

- Územní řízení – rozhodnutí o umístění stavby (dle dílu 5 § 84 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění) vydává příslušný stavební úřad (Magistrát města Mladá Boleslav)
- Stavební řízení – stavební povolení (dle § 15 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění v součinnosti s § 40 odst. 4a zákona č. 13/1997 Sb., v platném znění) – vydává Magistrát města Mladá Boleslav

II. Údaje o vstupech

1. Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Stavba SV tangenty Mladá Boleslav, včetně doprovodných staveb, se dotýká pozemků vedených dle KN jako druh – ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří, zahrada a vodní plocha, z čehož jsou v největší míře zastoupeny pozemky vedené jako ostatní plocha.

V následující tabulce je uveden soupis pozemků dle KN, včetně čísla parcely, druhu pozemku, výměry. Pokud je daný pozemek chráněn jako ZPF, je dále uveden kód BPEJ a příslušná třída ochrany.

Tab. č. 1 Přehled dotčených pozemků dle KN

| č. LV | Číslo parcely | Druh pozemku | Výměra (m ²) | BPEJ | Třída ochrany |
|-------|----------------|----------------------------|--------------------------|-------|---------------|
| 4258 | 1449/2 | Ostatní plocha | 25532 | | |
| | St.2314 | Zastavěná plocha a nádvoří | 95 | | |
| | 1450 | Ostatní plocha | 2214 | | |
| | 1452/1 | Ostatní plocha | 66 | | |
| 601 | St.2301 | Zastavěná plocha a nádvoří | 65 | | |
| | St.2669/2 | Zastavěná plocha a nádvoří | 385 | | |
| | St.2669/1 | Zastavěná plocha a nádvoří | 267402 | | |
| | 692/5 | Ostatní plocha | 1208 | | |
| | 692/6 | Ostatní plocha | 188 | | |
| | 689/5 | Ostatní plocha | 11502 | | |
| | 689/12 | Zahrada | 2581 | 33101 | IV. |
| | 689/11 | Zahrada | 4865 | 33101 | IV. |
| | 689/10 | Ostatní plocha | 681 | | |
| | 689/13 | Ostatní plocha | 242 | | |
| | 689/6 | Zahrada | 2723 | 33101 | IV. |
| | 689/14 | Zahrada | 1669 | 33101 | IV. |
| | 689/15 | Ostatní plocha | 772 | | |
| | 689/9 | Ostatní plocha | 6755 | | |
| 863/6 | Ostatní plocha | 278 | | | |
| 863/7 | Ostatní plocha | 568 | | | |
| 0001 | 692/4 | Ostatní plocha | 4405 | | |
| | 1302/2 | Ostatní plocha | 3717 | | |
| | 1300 | Ostatní plocha | 67 | | |
| | 839/4 | Orná půda | 506 | 33101 | IV. |
| | 863/13 | Ostatní plocha | 2626 | | |
| | 863/12 | Ostatní plocha | 552 | | |
| | 862/38 | Ostatní plocha | 107 | | |
| 995 | 819/2 | Ostatní plocha | 34 | | |
| | 821/4 | Ostatní plocha | 20 | | |
| | 1453 | Ostatní plocha | 4473 | | |
| | 839/6 | Ostatní plocha | 232 | | |
| | 1454 | Ostatní plocha | 1842 | | |
| | 1455 | Ostatní plocha | 1759 | | |
| | 914/4 | Ostatní plocha | 254 | | |
| 62 | 1421 | Zahrada | 35 | 33111 | IV. |
| 980 | 1452/2 | Ostatní plocha | 84 | | |
| | 916/3 | Vodní plocha | 193 | | |
| | 917/2 | Vodní plocha | 436 | | |
| 164 | 841/5 | Orná půda | 455 | 33101 | IV. |

| | | | | | |
|-----|--------|----------------|-------|-------|-----|
| 786 | 839/5 | Orná půda | 457 | 33101 | IV. |
| 001 | 1298/5 | Ostatní plocha | 1142 | | |
| 959 | 1396/2 | Vodní plocha | 89 | | |
| | 862/19 | Ostatní plocha | 3497 | | |
| 789 | 916/2 | Orná půda | 1967 | 33101 | IV. |
| | | | 1430 | 36000 | I. |
| 820 | 917/1 | Ostatní plocha | 18777 | | |
| | 917/3 | Ostatní plocha | 1189 | | |

Celkový trvalý zábor ZPF v důsledku realizace stavby není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou bude součástí žádosti o vynětí ze ZPF podané v souladu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Dočasné zábory ZPF budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení stavenišť). Jejich rozsah nelze v současné fázi vyhodnotit a budou uvedeny v dalších fázích projektové dokumentace.

V rámci realizace stavby bude ornice a podorniční vrstva sejmuta a deponována, po ukončení výstavby bude použita (hlavně podorniční vrstva) k vegetačním úpravám a technickým rekultivacím v okolí tělesa komunikace a železniční trati. Zbylá kvalitní ornice bude použita dalším vhodným způsobem např. na rekultivace nebo vylepšení zemědělských ploch. V případě, že bude zemina znečištěna nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminována, jinak uložena na skládku nebezpečných odpadů.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Pozemky určené k plnění funkce lesa posuzovaným záměrem dotčeny nebudou.

2. Voda

V této fázi projektové přípravy není zásobování vodou přesně specifikováno.

Pitná voda

Výstavba

Voda bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka

- pouze pro pití, příp. mytí nádobí 5 l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování, WC 120 l/osobu a směnu
(pro prašný a špinavý provoz)

Předpokládá se, že voda na stavbu bude v případě potřeby dovážena v cisternách.

Provoz

Po uvedení komunikace do provozu se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

Technologická (provozní) voda

Výstavba

Technologická voda bude spotřebována především:

- při výrobě betonových a maltových směsí,

- při ošetřování betonu ve fázi tuhnutí,
- na oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení.

Předpokladem je, že největší množství vody se spotřebuje v místě zařízení staveniště a výroby betonových směsí. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Provoz

Provoz vlastní stavby nebude mít specifické nároky na technologickou vodu.

Požární voda

Výstavba

Případná potřeba by mohla vzniknout v místě zařízení staveniště a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Provoz

Hodnocená stavba nebude z hlediska jejího charakteru a funkčního využití vybavena systémem protipožární ochrany, proto se neuvažuje s potřebou požární vody.

Shrnutí

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby záměru. V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru a spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody, a že tyto odběry budou pouze přechodné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Nároky na suroviny

Lze předpokládat, že při výstavbě vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu staveb. Pro výstavbu záměru budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky a železniční trati:

- kamenivo a štěrkopísky pro konstrukci vozovky, železniční trati a jejich násypů,
- kamenivo a štěrkopísky pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky,
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.),
- kolejnice, pražce, upevňovací prvky pro konstrukci železniční trati,
- protikorozní nátěr (Nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky musí být prováděno v souladu s platným zákonem č.157/1998 Sb. o chemických látkách a chemických přípravcích.).

Materiál (zemina, kamenivo, apod.), který bude těžen při stavbě tangenty bude zároveň využíván k provádění silničního a drážního tělesa s předpokládanou úpravou pro možnost využití do násypů těchto staveb.

Množství přemísťovaného a zpětně využívaného materiálu však bude známo až po zahájení demontáže stávající trati.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty, jejich spotřebu nelze v této fázi vyčíslit.

Spotřeba pohonných hmot *ve fázi provozu stavby* bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci. Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot pro mechanismy údržby rychlostní silnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu.

Elektrická energie

Výstavba

Spotřeba elektrické energie bude stanovena dodavatelem stavby – dle skutečně použitých stavebních strojů, rozsahu budovaných sociálních a provozních zařízení.

Během výstavby budou použity mobilní elektrocentrály, které budou využity pouze při budování železobetonových konstrukcí při řezání výztuže a popřípadě při úpravě betonových obrub, které se musí řezat převážně v místě uložení. Mobilní elektrocentrála bude tedy operativně přenášena do míst, kde se bude využívat.

Provoz

Ve fázi provozu lze počítat s následujícími odběry elektrické energie:

- osvětlení nové komunikace,
- veřejným osvětlením v rámci ČD – nová trať,
- staniční zabezpečovací zařízení železniční stanice Mladá Boleslav město

Osvětlení nové komunikace bude navrženo ve stejném stylu jako již vybudovaná komunikace, na kterou se napojuje. Napojovací body pro veřejné osvětlení budou jednak ve stávajícím spínacím bodě u křižovatky vjezdu k autobusovému nádraží a jednak v novém spínacím bodě napojeném z příslušného elektroměrového rozvaděče. Elektroměrový rozvaděč bude napojen z distribuční sítě NN – ČEZ. Systém napájení svítidel veřejného osvětlení je zvolen ze dvou spínacích bodů se zálohováním do stávajícího systému města. Napojení spínacího bodu je navrženo ze stávajícího rozvodu pro obytné domy v Zalužanské ulici.

Napojovací bod veřejné osvětlení kolem nové trati bude ve stávajícím rozvodu venkovního osvětlení ČD. Dimenze kabelů a způsob napájení bude určen v dalších stupních projektové dokumentace.

Dále bude nutné dotovat elektrickou energií úpravu staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Mladá Boleslav město mezi km 18,0 a 19,1, kde je navržena přeložka trati do nové polohy. Celková bilance požadovaného příkonu se oproti současnému stavu nezmění.

Celková spotřeba elektrické energie není v současném stavu projektové dokumentace známa. Lze však konstatovat, že nároky na elektrickou energii v souvislosti s přeložkou železniční trati zůstanou stejné. Novým spotřebitelem elektrické energie bude osvětlení SV tangenty.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Stávající komunikační síť

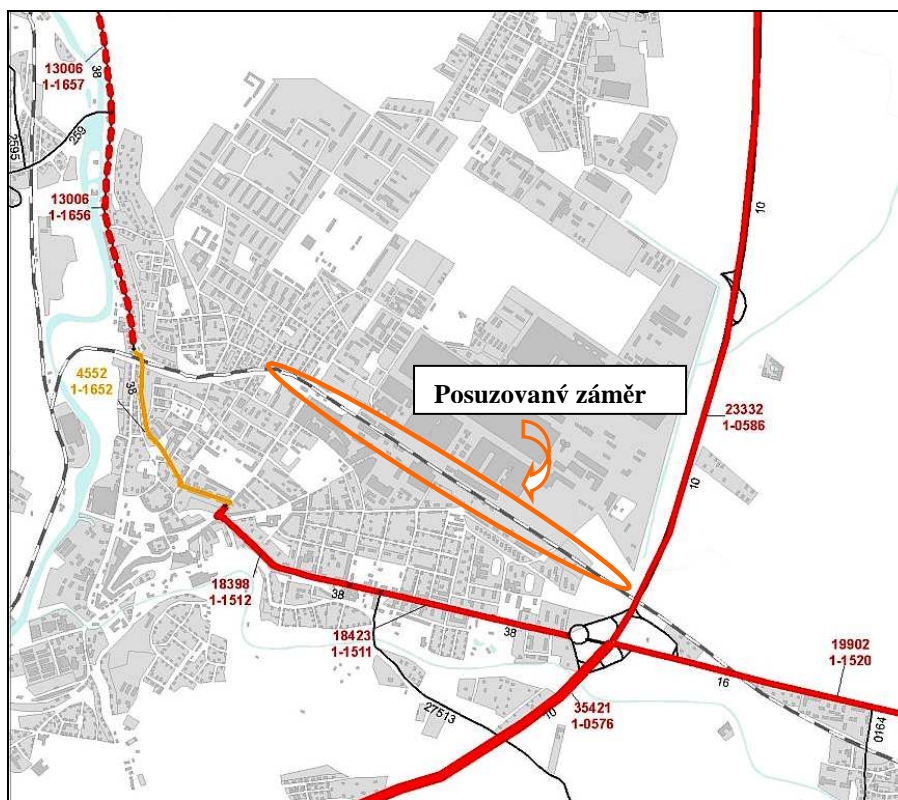
Silniční doprava

Z regionálního a nadregionálního pohledu je stávající komunikační síť města Mladá Boleslav významnou dopravní křižovatkou. Městem prochází rychlostí silnice R10 a silnice I. třídy I/16 a I/38. Ty se však nacházejí ve větší vzdálenosti od posuzovaného záměru.

Vlastní zájmové území se nachází blízko centra Mladé Boleslavi, které je zatíženo nadměrnou dopravou. Jedná se zvláště o území kolem stávajícího Bondy centra a autobusového nádraží.

Intenzity silniční dopravy na nejbližší komunikační síti budoucího koridoru SV tangenty nejsou pravidelně sledovány. Periodické sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic je v rámci města Mladá Boleslav prováděno pouze na komunikacích R10, I/16 a I/38.

Obr. č. 7 Sčítání dopravy na silniční síti v okolí Mladé Boleslavi, rok 2005



Železniční doprava

V koridoru plánované SV tangenty se ve stávajícím stavu nachází železniční trať č. 064.

Z hlediska širších dopravních vazeb se část trati dotčená tímto oznámením EIA nachází ve větší vzdálenosti mezi železničními stanicemi Mladá Boleslav - město a Mladá Boleslav - Řepov.

Obr. č. 8 Železniční trať č. 064, železniční zastávky MB město, MB Řepov



Zdroj: www.mapy.cz

Stávající intenzity železniční dopravy na trati č. 064 byly poskytnuty VP UŽST Mladá Boleslav (p. Chládek). Dle informací se po trati pohybují osobní vlaky v celé posuzované délce a nákladní vlaky, které však za železniční stanicí MB – město zajíždějí po vedlejší trati do automobilového areálu Škoda auto Mladá Boleslav (viz obr. č. 8). Na trati č. 064 bylo mezi zastávkami MB – město a MB – Řepov dále uvažováno s nákladní dopravou provozovanou soukromým dopravcem.

V následující tabulce jsou uvedeny stávající intenzity železniční dopravy.

Tab. č. 2 Stávající intenzity železniční dopravy na posuzované části trati č. 064

| Úsek trati | Osobní vlaky/24 hod | Nákladní vlaky/24 hod |
|--|---------------------|-----------------------|
| Úsek ze žst. MB – město po napojení vlečky do areálu Škoda auto | 40 | 8 + 27 |
| Úsek od napojení vlečky do areálu Škoda auto do konce posuzované přeložky železniční trati | 40 | 8 |

Výhledová stav a nároky na dopravní síť

Výstavba

Nároky na silniční síť ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů, sejmuté zeminy a ornice. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu z těžeben nerostných surovin. Tyto těžebny budou vybrány až dodavatelem stavby.

Provoz

Silniční doprava

Nově vybudovaná výpadová komunikace (SV tangenta MB) odvede osobní automobilovou i nákladní, především autobusovou dopravu, nejkratší cestou mimo přetížené centrum, a tím dojde k převedení značné části dopravy z ulic Jičínská, T. G. Masaryka a třídy V. Klementa na SV tangentu.

Intenzity dopravy navržené komunikace pro výhledový rok 2030 (cílový stav) – stav s realizací záměru jsou uvedeny v následující tabulce.

Výhledové intenzity na navrhované komunikaci jsou určeny na základě dostupných informací místního šetření. Bylo uvažováno se stávajícími a výhledovými poměry v dané lokalitě – zdroji a cíli dopravy, využívané trasy těžké i osobní dopravy.

Tab. č. 3 Intenzita dopravy na SV tangentě ve výhledovém roce 2030

| | TNA | LNA | OA | celkem |
|-----|-----|-----|--------|--------|
| DEN | 520 | 915 | 11 767 | 13 201 |
| NOC | 36 | 56 | 724 | 817 |

Pozn. TNA – těžké nákladní automobily, LNA – lehké nákladní automobily, OA – osobní automobily

Železniční doprava

Stávající železniční trať č. 064 bude přeložena do nového koridoru (viz obr. č. 6).

V současné době nelze odhadnout intenzity železniční dopravy, ať už osobní či nákladní, na posuzovaném úseku trati ve výhledovém roce 2030. Výrazné navýšení intenzit se nepředpokládá, proto byly v Akustické i Rozptylové studii, při výpočtu výhledového zatížení území v roce 2030, uvažovány výhledové intenzity dopravy stejné jako ve stávajícím stavu.

Nároky na ostatní infrastrukturu

Ochranná pásma

Během výstavby dojde k dotčení několika ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací.

Silnice, dálnice a místní komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

| | |
|------------------------|---------------------------------------|
| Rychlostní silnice R10 | 100 m od osy přilehlého jízdního pásu |
|------------------------|---------------------------------------|

Železnice

Ochranné pásmo dráhy je stanoveno zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách.

| | |
|-------------|---------------------------|
| Trať č. 064 | 60 m od osy krajní koleje |
|-------------|---------------------------|

| | |
|--------|---------------------------|
| Vlečka | 30 m od osy krajní koleje |
|--------|---------------------------|

Trubní vedení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci.

Ochranná pásma rozvodů tepelné energie jsou stanovena zákonem č. 458/200 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| Vysokotlaký plynovod DN 200 | 4 m od půdorysu |
|-----------------------------|-----------------|

| | |
|--|--|
| Horkovod – podzemní vedení DN 300, 250 | 2,5 m od svislých rovin vedených po obou stranách zařízení |
|--|--|

Vodohospodářské objekty

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

| | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Kanalizace BET DN 1500 mm | 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí |
|---------------------------|--------------------------------------|

| | |
|----------------------|--------------------------------------|
| Vodovodní řad LT 300 | 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí |
|----------------------|--------------------------------------|

Elektro a sdělovací objekty

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok je stanoveno zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích.

Vodoteče

Ochranná pásma vodních toků jsou stanovena zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách.

| | |
|------------------|------|
| Zalužanský potok | 15 m |
|------------------|------|

Přeložky a rušení inženýrských sítí

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru bude třeba provést následující demolice či přeložky inženýrských sítí a jiných objektů.

- Demolice napojení vlečky „Vlečka SD KOVO Mladá Boleslav město“

- Demolice stávajícího mostu přes Zalužanskou vodoteč
- Demontování elektromagnetického zámku na zabezpečovacím zařízení vlečky SD KOVO
- Demontování následujících venkovních prvků zabezpečovacího zařízení železniční stanice Mladá Boleslav město
 - návěstidla
 - přestavníky výhybek
 - počítače náprav
 - výměnový a odtlačný zámek
 - výkolejka s tělesem
 - kabelová skříň
- Přeložení železniční trati č. 064
- Přeložka stávající kanalizace BET DN 1500 mm.
- Přeložka Zalužanské vodoteče
- Přeložení napájecích kabelů 22 kV vedoucích z rozvodny do města Mladá Boleslav a kabelů napájejících odběratelskou trafostanicí Interspar.
- Přeložení silového vedení 1 kV (22 kV) v majetku Škoda auto a.s.
- Přeložení sdělovacích kabelů TO₂
- Přeložka VTL plynovodu DN 200
- Přeložení horkovodu
- Přeložení sdělovacího kabelu typu TCEKPFLE mezi žst. Dolní bousov a stavědlovou ústřednou staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Mladá Boleslav
- Přeložení sdělovacího kabelu typu TCEKPFLE mezi vlečkou Preymesser a stavědlovou ústřednou staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Mladá Boleslav město

III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby lze očekávat plošné zdroje znečišťování ovzduší vyvolané především zemními pracemi (skrývky, násypy, atd.) a manipulací se sypkými materiály.

Liniové zdroje znečišťování budou pak představovány provozem nákladních automobilů při zavážení/vyvážení stavebního materiálu.

Fáze provozu

Posuzovaná stavba (SV tangenta a přeložka železniční trati) je typem liniového zdroje znečištění, které bude tvořit především pohyb automobilů po komunikaci a vlaků po železnici.

Pro stanovení emisí NO_x, prachu - PM₁₀, CO a benzenu z diesellových lokomotiv na železniční trati a vlečce byly využité údaje o železniční vlečce Králův Dvůr - Vápenka Čertovy schody. Emisní faktory stanovené z těchto údajů mají hodnoty:

| | |
|--------------------------|-------------------|
| NO _x | 438 g/(km.vlak) |
| prach - PM ₁₀ | 23,65 g/(km.vlak) |
| CO | 114 g/(km.vlak) |
| benzen | 0,048 g/(km.vlak) |

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

Důležitou součástí emisí prachu z dopravy jsou resuspendované částice, tj. prach zvržený ze silnic při průjezdu automobilů. Výpočet této tzv. sekundární prašnosti nelze provést, protože by k němu bylo zapotřebí obtížně vyjádřitelných a silně se měnících veličin jako je čistota silnice a zrnitost prachu ležícího na ní. Výsledky takovýchto výpočtů by pak neměly vypovídající hodnotu odpovídající skutečnosti.

Z předpokládané intenzity dopravy na sledovaných úsecích komunikací vyplývají následující hodnoty emisí znečišťujících látek.

Tab. č. 4 Varianta 1 (rok 2008) - roční úhrny emisí v μg/m³

| Zdroj emisí | NO _x (t/r) | PM ₁₀ (t/r) | CO (t/r) | benzen (kg/r) |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|----------|---------------|
| 1 - SV tangenta | - | - | - | - |
| 2 - Železniční trať | 17,94 | 0,97 | 4,67 | 0,002 |
| 3 - Železniční vlečka | 5,18 | 0,28 | 1,35 | 0,001 |
| Celkem | 23,12 | 1,25 | 6,02 | 0,003 |

Tab. č. 5 Varianta 2 (rok 2030) - roční úhrny emisí μg/m³

| Zdroj emisí | NO _x (t/r) | PM ₁₀ (t/r) | CO (t/r) | benzen (kg/r) |
|---------------------|-----------------------|------------------------|----------|---------------|
| 1 - SV tangenta | 7,04 | 0,30 | 7,56 | 0,148 |
| 2 - Železniční trať | 17,94 | 0,97 | 4,67 | 0,002 |

| Zdroj emisí | NO _x (t/r) | PM ₁₀ (t/r) | CO (t/r) | benzen (kg/r) |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|----------|---------------|
| 3 - Železniční vlečka | 5,18 | 0,28 | 1,35 | 0,001 |
| Celkem | 30,16 | 1,55 | 13,58 | 0,151 |

Z tabulek je zřejmé, že emise NO_x a CO ze SV tangenty jsou nižší než emise těchto látek z provozu železnice. Naopak emise CO a zejména benzenu ze SV tangenty převyšují emise těchto látek z železnice. Zprovozněním SV tangenty vzrostou emise NO_x ze sledovaných komunikací o 30 %, emise prachu - PM₁₀ o 24 % a emise CO více než dvojnásobně. Emise benzenu z dieselových motorů jsou velmi malé, proto se jejich významnější množství objevuje až se zprovozněním SV tangenty pro osobní dopravu s benzínovými motory.

Přímé emise NO₂ tvoří podle předpokladu 10 % emisí NO_x, ale vzhledem ke konverzi NO na NO₂ bude vliv NO₂ vyšší, než by odpovídalo jeho přímým emisím.

2. Odpadní vody

Dešťové vody

Odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště a území dotčeného stavbou nebude speciálně řešeno. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody (především Zalužanské vodoteče) a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Znečištěním vyskytující se na povrchu vozovky jsou např. látky uvolňující se z obrusu pneumatik projíždějících vozidel a obrusu krytu vozovky. Dále se jedná o uniklý olej a pohonné hmoty, nečistoty přenášené na podvozcích vozidel, ztráty přenosového materiálu apod. V zimním období k výše jmenovaným látkám přistupuje znečištění, které se na komunikaci vyskytuje díky zimní údržbě. V současné době se jedná o látky převážně na bázi chloridů.

Je nutno vzít v úvahu i skutečnost, že již samotné srážkové vody jsou značně znečištěny v důsledku „vymývání“ aerosolů a dalších škodlivin z ovzduší. Stupeň znečištění je pak závislý zejména na délce období mezi dvěma následujícími srážkami, na jejich vydatnosti a době trvání.

Komunikace

Převážná část navrhovaných komunikací bude odvodňována systémem dešťových stok (stoky A – E) do stávající kmenové stoky VaK. Pouze část komunikace bude odvodněna dešťovou stokou (stoky F, G) do Zalužanské vodoteče.

Vzhledem k malému rozsahu odvodnění do této vodoteče a vzhledem k jejím relativně vydatným průtokům lze předpokládat, že zvýšení koncentrací znečištění chloridy ze zimní údržby komunikace bude minimální.

Hydrotechnické výpočty

Předpoklady výpočtu:

- doba návrhového deště T = 15 minut
- periodicita návrhového deště p = 0,5
- intenzita návrhového deště q = 136,0 l/s*ha (ombrografická stanice Semčice)
- hydraulický výpočet průtoku je proveden podle White-Colebrooka
- koeficienty průtočných množství a rychlostí při částečném plnění kruhového potrubí jsou provedeny podle Prandtla-Franke-Thormana

- hodnoty odtokového součinitele jsou převzaty z ČSN 75 6101
- odtokový koeficient $\psi = 0,9$
- intenzita deště $i = 137 \text{ l/s} \times \text{ha}$ (periodicita $p = 0,5$)

Stoka A

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 6 088 m ² |
| Q _{stokaA} | 75,06 l/s |

Stoka B

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 3 970 m ² |
| Q _{stokaB} | 48,95 l/s |

Stoka C

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 2 060 m ² |
| Q _{stokaC} | 25,4 l/s |

Stoka D

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 11 630 m ² |
| Q _{stokaD} | 143,4 l/s |

Stoka E

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 4 240 m ² |
| Q _{stokaE} | 52,28 l/s |

Stoka F

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 5 440 m ² |
| Q _{stokaF} | 67,08 l/s |

Stoka G

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Plocha nově navržené komunikace | 1 160 m ² |
| Q _{stokaG} | 14,3 l/s |

Drážní těleso

Odvodnění přeložky drážního tělesa je rovněž zaústěno do kmenové stoky VaK.

Podloží násypu železničního spodku bude odvodněno do podélných trativodů. Odvodnění přeložky od km 18,286 do km 18,520 je svedeno do šachty Š3 v km 18,420 a dále napojeno přepadem na kanalizační stoku. Odvodnění od km 18,525 do km 18,871 je svedeno do šachet Š12 a Š13 a dále napojeno přepadem na kanalizační stoku. Odvodnění od km 18,871 do km 19,183 je svedeno do vodoteče Klenice.

Odvodnění upraveného zapojení vlečky SD Kovo bude řešeno napojením prostřednictvím přepadu do kanalizační stoky v šachtě ŠK2 v km 0,020 vlečky.

Splaškové odpadní vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v místě zařízení staveniště. Množství odpadních vod bude dáno počtem pracovníků. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Předpokladem je, že na stavbě budou použita chemická WC.

Během provozu se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě bude minimální, budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby bude nutno realizovat opatření zabraňující kontaminaci okolních ploch.

Během provozu nebudou vznikat technologické odpadní vody.

3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. v platném znění a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle Vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, ve znění Vyhl. č. 503/2004 Sb.

V následujících odstavcích jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s těmito odpady.

3.1 Odpady vznikající při výstavbě komunikace

Tato podkapitola zahrnuje výčet předpokládaných kategorií a druhů odpadů, které budou vznikat nejen při samotné výstavbě jednotlivých objektů, ale i demolici některých stávajících objektů a přeložkách či rušeních inženýrských sítí, jejichž výčet je uveden v kap. B. II. 4.

Kategorie 06 13 99 N: Tato kategorie zahrnuje železniční pražce dřevěné, znečištěné, klasifikované jako nebezpečný odpad. Předpokládané množství tohoto odpadu je 9 t. Pražce budou odstraňovány na skládce nebezpečného odpadu, případně ve spalovně nebezpečného odpadu.

Podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04: Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů budou vznikat převážně v průběhu výstavby. V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v plechových uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k odstranění. Ostatní odpady (08 01 12, 08 02 01, 08 02 02) lze ukládat na skládkách S – OO. Nebezpečný odpad bude ukládán na skládku NO.

Skupina 12: Při zpracování a použití kovových materiálů při stavbě mohou vznikat piliny a třísky železných i neželezných kovů a odpady ze svařování, řezání, broušení apod. V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu (12 01 01, 12 01 03, 12 01 13). Předpokládá se však pouze nepatrné množství tohoto odpadu.

Skupina 13: Použitím stavebních strojů a v menší míře i použitím mechanizace na údržbu komunikace za provozu mohou vznikat „vyjeté“ a upotřeбенé oleje. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Odpadní oleje patří podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění mezi „vybrané výrobky“, teprve po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1, § 29 zákona o odpadech.

Upotřeбенé oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci některé z firem, která se nakládáním s tímto odpadem zabývá. Nejpravděpodobnější varianta však je, že údržba techniky bude prováděna u specializované firmy, tj. mimo staveniště.

Podskupina 14 06: Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů. Může se jednat rovněž o pevné látky znečištěné rozpouštědly. Jedná se o odpad 14 06 02 N, 14 06 03 N. Nevyužitelné zbytky budou shromažďovány v uzavíratelné nádobě a následně odváženy k recyklaci či odstranění některé z oprávněných osob.

Podskupina 15 01: Zahrnuje obaly, které mohou vznikat v souvislosti se zásobováním v průběhu výstavby. Jedná se o papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“.

Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů. Kvalitativní i kvantitativní specifikace převažujících druhů odpadů této podskupiny je velmi obtížná, protože bude závislá na výběru konkrétního dodavatele. Po vyprázdnění budou nevratné obaly tříděny a předávány přednostně k následnému využití, recyklaci nebo odstranění. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou nebezpečné složky zbaveny nebo s nimi bude podle jejich povahy nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat zejména v rámci realizace stavby a částečně při údržbě areálu za provozu. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou normalizované sběrné nádoby. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytříděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – druh 16 01 03. Ty mohou vznikat v souvislosti s provozem dopravních stavebních strojů. Odpad bude předáván oprávněně osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik bude probíhat mimo staveniště.

Podskupina 16 06: V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Původcem tohoto odpadu budou pravděpodobně převážně dodavatelské firmy. Přesto v případě vzniku tohoto odpadu na staveništi budou akumulátory shromažďovány v normalizované nádobě v místě určeném pro shromažďování odpadu. Povinností výrobce, popř. dovozce je podle § 38 zákona č. 185/2001 Sb. zpětný odběr použitých akumulátorů.

Skupina 17: Jedná se o stavební odpad, který bude v největší míře obsahovat zbytky pojiv, stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot, apod. Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytříděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytříděné složky by měly být přednostně recyklovány. Vytříděny musí být rovněž možné nebezpečné odpady.

Při přeložce trati č. 064 a vlečky do areálu SD KOVO bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton. Konkrétně se bude jednat o betonové pražce a beton z demolice mostu. Orientační množství tohoto odpadu je odhadnuto na 760 t (betonové pražce) a 180 t (beton z demolice mostu). Tento odpad, v případě, že nebude znečištěn nebezpečnými látkami (dehty, oleje, atd.) bude recyklován firmami zabývajícími se recyklací stavebního odpadu (viz Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby uveřejněný ve Věstníku MŽP v září roku 2003).

Odpad 17 02 01 – jedná se o stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí, apod. Dřevo se vytřídí tak, aby mohlo být opakovaně používáno. Nakonec bude nabídnuto k dalšímu využití, případně spálení. V případě nezájmu bude dřevo tepelně využito ve spalovně

nebo bude po štěpkování vstupovat do odpadu ze zeleně (kompost). V případě nezájmu trhu bude dřevo energeticky využito ve spalovně.

Bude rovněž vznikat odpad 17 03 02 - asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (živičný kryt - asfalt bez dehtu) v předpokládaném množství 161 m³. Je možné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech nebo jej uložit na skládku.

Stavba si vyžádá rovněž přeložky inženýrských sítí uvedených v kap. B. II. 4. Předpokládá se vznik odpadní mědi (17 04 01), železa a oceli (17 04 05), směsných kovů (17 04 09) a kabelů (17 04 11).

Odpad kategorie 17 04 05 bude rovněž vznikat při přeložce železniční trati a vlečky. Jmenovitě půjde o kolejnice a ocelové výhybky v odhadovaném množství 194 t a sloupy veřejného osvětlení, cca 19 kusů.

Zemina z výkopů a terénních úprav v průběhu výstavby je řazena v katalogu odpadů pod číslem 17 05 04 a její orientační odhad činí cca 10 161 m³. Část zeminy, která bude těžena při stavbě tangenty bude zároveň využívána k realizaci silničního a drážního tělesa s předpokládanou úpravou pro možnost využití do náspů těchto staveb. V případě, že zemina nenajde přímé uplatnění v místě, lze ji nabídnout dalším subjektům k využití.

V případě znečištění nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) se jedná o nebezpečný odpad 17 05 03, který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

Při skrývce železničního svršku lze počítat s odpadem kategorie 17 05 07 – štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky a 17 05 08 – štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07. Neznečištěný štěrk může být využit v rámci železničního spodku drážního tělesa. Pokud bude znečištěn, lze provést recyklaci mimo vlastní prostor stavby na recyklační lince vybraného zhotovitele stavby a rovněž jej využít do železničního spodku.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 04, který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

V rámci výstavby bude nutné vykácet řadu stromů (podrobně viz kap. C. II. 4 – Flóra) v rozsahu 396 kusů. Tento odpad je řazen do kategorie 20 02 01 – biologicky rozložitelný odpad a bude předán specializované firmě k biodegradaci (kompostování).

Odpad z chemických toalet (20 03 04) bude odstraňován podle použité technologie, což bude zajišťováno smluvně. Kategorii odpadu musí podle § 3 vyhlášky č. 381/2001 Sb. v platném znění určit původce na základě vyloučení nebo potvrzení nebezpečných vlastností pověřenou osobou.

Tab. č. 6 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi výstavby

| Kód druhu odpadu | Název odpadu | Kategorie odpadu |
|------------------|---|------------------|
| 06 13 99 | Železniční pražce dřevěné | N |
| 08 01 | <i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků</i> | |
| 12 01 01 | Piliny a třísky železných kovů | O |
| 12 01 03 | Piliny a třísky neželezných kovů | O |
| 12 01 13 | Odpady ze svařování | O |
| 13 01 | <i>Odpadní hydraulické oleje</i> | O, N |
| 13 02 | <i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i> | O, N |
| 15 01 01 | Papírové a lepenkové obaly | O |
| 15 01 02 | Plastové obaly | O |
| 15 01 03 | Dřevěné obaly | O |

| Kód druhu odpadu | Název odpadu | Kategorie odpadu |
|------------------|---|------------------|
| 15 01 04 | Kovové obaly | O |
| 15 01 05 | Kompozitní obaly | O |
| 15 01 06 | Směsné obaly | O |
| 15 01 07 | Skleněné obaly | O |
| 15 01 09 | Textilní obaly | O |
| 15 01 10 | Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné | N |
| 15 01 11 | Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob | N |
| 15 02 02 | Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami | N |
| 15 02 03 | Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02 | O |
| 16 01 03 | Pneumatiky | O |
| 16 06 01 | Olověné akumulátory | N |
| 17 01 01 | Beton | O |
| 17 01 06 | Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky | N |
| 17 01 07 | Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06 | O |
| 17 02 01 | Dřevo | O |
| 17 02 03 | Plasty | O |
| 17 02 04 | Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezp. látky nebo nebezp. látkami znečištěné | N |
| 17 03 02 | Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 | O |
| 17 04 02 | Hliník | O |
| 17 04 04 | Zinek | O |
| 17 04 05 | Železo a ocel | O |
| 17 04 07 | Směsné kovy | O |
| 17 04 09 | Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami | N |
| 17 04 11 | Kabely neuvedené pod 17 04 10 | O |
| 17 05 03 | Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky | N |
| 17 05 04 | Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 | O |
| 17 05 07 | Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky | N |
| 17 05 08 | Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07 | O |
| 17 09 04 | Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 | O |
| 20 02 01 | Biologicky rozložitelný odpad | O |
| 20 02 03 | Jiný biologicky nerozložitelný odpad | O |
| 20 03 02 | Zemina a kameny | O |
| 20 03 04 | Odpad ze septiků a žump, odpad z chemických toalet | N, O |

N – nebezpečné odpady

O – ostatní odpady

3. 2 Odpad vznikající při provozu

Při provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice a železniční dráhy, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek,
- zimní údržba,
- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,

- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií, apod.

Při údržbě zeleně podél komunikace za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad 20 02 01. Bude s ním nakládáno jako s odpadem vzniklým ve fázi výstavby.

Odpad z čištění komunikace a železniční trati po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Znečištění bude odstraňováno pomocí zametacích vozů či specializovaných pracovníků. Odpad bude odvezen na příslušnou skládku.

Tab. č. 7 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících při provozu

| Kód druhu odpadu | Název odpadu | Kategorie odpadu |
|------------------|--|------------------|
| 15 02 | Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy | N, O |
| 16 01 03 | Pneumatiky | O |
| 16 06 04 | Autovraky | N |
| 17 04 05 | Železo a ocel | O |
| 17 05 04 | Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 | N |
| 20 02 01 | Biologicky rozložitelný odpad | O |
| 20 03 02 | Zemina a kameny | O |
| 20 02 03 | Jiný biologicky nerozložitelný odpad | O |
| 20 03 03 | Uliční smetky | O |

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Shrnutí

Ve fázi výstavby budou vznikat převážně ostatní odpady skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. Minimalizace těchto odpadů souvisí s úsporou stavebních nákladů. V rámci minimalizace stavebních odpadů bude plněn Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003) a zejména nařízení vlády 197/2003 Sb. - Plán odpadového hospodářství ČR, který stanoví pro rok 2005 dosažení 50 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu a od roku 2012 dosažení 75 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu.

Významnější podíl odpadů z výstavby budou také tvořit odpady z kácené zeleně. Další odpady by měly vznikat jen v menším množství a lze je velmi těžko předem kvantifikovat.

Za provozu komunikace a drážního tělesa bude vznikat minimální množství odpadů, většinou z provozu údržby zeleně a čištění komunikace a trati.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, zákona č. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2. S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle § 16, odst. 3 pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy.

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí.

4. Hluk

Fáze výstavby

K emisi hluku bude docházet v průběhu výstavby tangenty a doprovodných objektů v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací.

Zejména na počátku výstavby lze očekávat intenzivnější pohyb těžkých nákladních vozidel a stavebních mechanismů (bagrů, buldozerů, nakladačů, těžkých nákladních vozidel apod.). Hluk se bude také šířit z prostorů zařízení staveniště, kde budou situovány skládky a mezisklázky stavebního materiálu. Největším zdrojem hluku bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (násypávání a hutnění).

Celková hladina akustického tlaku A bude také záviset na výběru dodavatele stavby a kvalitě jeho strojového parku.

Fáze provozu

Ve fázi provozu záměru bude v území zdrojem hluku automobilová doprava na nově vzniklé komunikační síti a železniční doprava na přeložené železniční trati. Emisní charakteristiky těchto zdrojů lze popsat hodnotami zdrojových funkcí jednotlivých komunikací, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace (7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu a osy trati).

Tab. č. 8 Hodnoty zdrojových funkcí

| Emisní zdroj | Hodnota zdrojové funkce - den | Hodnota zdrojové funkce - noc |
|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| SV tangenta Mladá Boleslav | 64,1 dB | 55,2 dB |
| Přeložka železniční trati č. 064 | 57,7 dB | 57,4 dB |

5. Vibrace

Ve fázi výstavby mohou vznikat vibrace zejména při hutnění násypů a zemních pracích.

Vibrace ve fázi provozu mohou být spojené s dopravou na SV tangentě, tak na přeložce železniční trati.

V případě SV tangenty se bude jednat o průjezd lehkých a těžkých nákladních vozidel. Zde je hlavním zdrojem vibrací kontakt kola vozidla s vozovkou. Intenzitu vzniklých vibrací v daném místě určují intenzita a skladba dopravy a dále rychlost pohybu dopravního proudu. Důležitou roli hraje stav povrchu vozovky. Velikost přenosu vibrací na příjemce je ovlivňována i stavbou geologického podloží, druhem stavební konstrukce budovy a vzdáleností těchto staveb a budov od osy komunikace. Prakticky jde však o negativní vliv pouze na budovy v těsném okolí komunikace.

Negativní vliv vibrací na nejbližší obytnou zástavbu vlivem provozu SV tangenty se z hlediska blízkosti zástavby, intenzity a skladby dopravy na dané komunikaci a stavu povrchu vozovky nepředpokládá.

Za provozu přeložky železniční trati budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vlaků po dané trati. Negativní vliv vibrací se opět nepředpokládá, neboť se nepředpokládá radikální navýšení intenzit železniční dopravy a navíc bude přeložená železniční trať disponovat lepšími technickými parametry (tzn. nové kolejnice, pružné upevnění s přímým uložením kolejnice, výměna pražců, zkvalitnění šterkového lože s lepší schopností pohlcovat vibrace, atd.). Tudíž lze naopak očekávat snížení šíření vibrací oproti stávajícímu stavu.

6. Zářením radioaktivní, elektromagnetické

Stavba není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

7. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Možnost vzniku havárií a dopad na okolí

Potenciální nebezpečí, které vzniká při provozu posuzovaného záměru, je kontaminace povrchových a podzemních vod, půd a podloží při provozu na komunikaci.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací.

Největším ekologickým nebezpečím v dané oblasti jsou úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod. Riziko hrozí především v souvislosti s haváriemi dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky.

Při provozu železnice může vzniknout riziko v případě havárie vlaku nebo špatně zabezpečené dopravní zásilky. V tom případě lze očekávat únik technologických kapalin nebo přepravovaného nákladu. Daná rizika jsou však již dána stávajícím provozem na železniční trati a ve výhledovém stavu nebude stav prakticky změněn.

Preventivní opatření

Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovování podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

K dalším opatřením minimalizace vlivu havárie patří zamezení úniku látek z tělesa komunikace. Jedná se o tvarování bezprostředního okolí komunikace tak, aby v něm byly nebezpečné látky zachyceny a sanovaná plocha se tím zmenšila na minimum. Preventivním opatřením je zvýšení plynulosti silničního provozu.

Kombinací výše uvedených opatření lze docílit podstatného zlepšení stávající situace a obecně nízkého rizika vzniku havárií.

Již samotnou výstavbou moderní komunikace a železniční trati je tento vliv minimalizován.

Následná opatření

Pokud dojde ke kontaminaci menšího množství zeminy (úkapy, únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě odstranit a zneškodnit vhodným způsobem.

V případě většího úniku ropných látek dodržovat zásady a postupy uvedené v havarijním plánu, zejména:

- zabránit jakémukoliv dalšímu úniku ropných látek, tj. neprodleně provést první zásah, který směřuje k zajištění požární bezpečnosti, dále zabránit dalšímu vytékání kapaliny nejvhodnějším způsobem, tj. utěsnění trhlin a děr, uzavřením ventilů apod.,
- sanovat postižené lokality materiály sajícími nebo vázajícími ropné produkty (Vapex, Kurol, případně piliny, písek, rašelina, škvára apod.),
- co nejrychleji uložit zachycené ropné produkty do vhodných nádob a následně odvézt k likvidaci.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

1. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je dle z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Podstatou ÚSES (územní systém ekologické stability) dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrnula existující přírodní lokality a zajistila jejich vhodný management.

V bezprostředním okolí posuzovaného záměru se nachází Zalužanská vodoteč – lokální biokoridor, který bude realizací posuzovaného záměru (SV tangenta a doprovodné objekty) dotčen.

LBK 144 „Zalužanská strouha II“

| | |
|--|--|
| Délka: | 3400 m |
| Šířka: | min. 15 m |
| Existenční stav : | vymezený, navržený k založení |
| Funkčnost : | nefunkční, částečně funkční |
| Stávající ochrana dle zákona č. 114/92 Sb. | VKP ze zákona - vodní tok |
| Podmíněnost funkčního využití území | Ochranné pásmo silnice I. tř. č. 10, ochr. pásmo elektrického vedení, ochr. pásmo průmyslového závodu (Škoda VW), komerční a průmyslová zóna, odvodnění pozemků. |
| Ohrožení | Intenzivní zemědělská a průmyslová činnost, ruderalizace |
| Charakteristika lokality | Regulovaný potok - vodní příkop 2,5 m hluboký v polích, mezofilní až hygofilní květnatý, částečně ruderalizovaný trávník, ojediněle keře. Navržený lokální biokoridor propojuje Vrch Baba s Jizerou (Baba- Klenice- Jizera). |
| Popis současného stavu bioty | Podél příkopu ovsík vyvýšený, kakost luční, tužebník jilmový, vrbina obecná, kopřiva dvoudomá, máta dlouholistá, kyprej vrbice, lopuch plstnatý, chrastice rákosovitá, ojediněle vrba křehká, bez černý, trnka obecná, růže šípková. |
| Cílový stav | Luční a líniové společenstvo s dřevinami. |

Návrh opatření

V polní trati podél vodoteče založit TTP, doplnit břehový porost. Zachovat zatravněný pás mezi dálnicí a areálem Škoda VW; v úseku procházejícím průmyslovým areálem, navrženou výrobně obslužní zónou a komerční zónou zachovat šířku biokoridoru min. 20 m - louka + doprovodná zeleň z autochtonních dřevin: olše lepkavá, jasan ztepilý, javor babyka, dub letní i zimní, lípa malolistá, z keřů svída krvavá, svída bílá, střemcha hroznovitá.

Konflikt se záměrem

Bude provedena přeložka Zalužanské vodoteče v délce cca 124 m

Prvek ÚSES není v současné době funkční, krátká přeložka bude provedena citlivě, aby mohl prvek v budoucnu sloužit jako biokoridor.

K dotčení jiných prvků ÚSES, ať už na lokální, regionální či nadregionální úrovni, nedojde. Nacházejí se v dostatečné vzdálenosti od posuzovaného záměru.

2. Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek je definován (dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Mezi VKP dané ze zákona patří lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Kromě toho mohou být VKP i jiné části krajiny, např. mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, parky, sady, zámecké zahrady, naleziště nerostů a zkamenělin, přirozené i umělé skalní útvary a jiné, pokud je orgán státní správy v ochraně přírody zaregistruje s ohledem na jejich ekologickou a krajinnotvornou funkci.

V předmětném území stavby se nacházejí VKP ze zákona (zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) – Zalužanská vodoteč.

Na území sídelního útvaru Mladá Boleslav se nachází následující registrované VKP (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění):

- Jizera
- Klenice

Tyto VKP se však nacházejí v dostatečné vzdálenosti od záměru a k jejich dotčení nedojde.

3. Zvláště chráněná území, přírodní parky, památné stromy

Na území dotčené stavbou ani v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádná zvláště chráněná území ani přírodní parky podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaná stavba nezasahuje ani do ochranného pásma zvláště chráněných území.

Nejbližšími chráněnými územími, vzdálenými v rozmezí 2 – 3 km od záměru jsou NPP Radouč, PR Vrch Baba, PP Podhradenská tůň a PP Lom u Chrástu.

Nejbližší přírodní park je Chlum, cca 3 km jižním směrem od zájmového území.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění rovněž nedojde.

4. NATURA 2000

NATURA 2000 je definována (dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) jako celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je NATURA 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluví ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (č.j. 24021/2008/KUSK) ze dne 18. 2. 2008 lze vyloučit významný vliv předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními (viz. příloha 2 kap. H tohoto oznámení).

5. Krajina, krajinný ráz

Matrici širšího zájmového území tvoří město Mladá Boleslav. Významným přírodním liniovým prvkem procházejícím územím je řeka Jizera a na ní navazující niva. Důležitou součástí krajiny je také antropogenní složka tvořená plochami obytné a ostatní zástavby (včetně výrobních areálů společnosti Škoda), liniovými stavbami (místními komunikacemi, elektrickým vedením) či umělými dominantami (v podobě vodárenské věže).

Navrhovaný záměr, realizace SV tangenty a doprovodných objektů, je umístěn ve stávající zástavbě města Mladá Boleslav. Lze konstatovat, že sledovaná lokalita je v současné době silně ovlivněna antropogenní činností. V této části města se nachází průmyslová zóna města Mladá Boleslav, autobusové nádraží či železniční trať.

6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Město Mladá Boleslav má historii delší než tisíc let. Ve 2. polovině 10. století založil kníže Boleslav II. na soutoku Jizery s Klenicí hrad, pod nímž brzy vznikla osada s tržním právem a kostelem sv. Víta. Jejím dalším rozvoji prospělo přenesení Mladé Boleslavi na táhlou plošinu v sousedství hradu, kde se od roku 1334 začalo postupně rozvíjet středověké město. Jeho majiteli se posléze stali páni z Michalovic, sídlící na nedalekém hradě na protějším břehu Jizery, z něhož se do dnešních časů zachovala charakteristická zřícenina se šikmou válcovou věží zvanou Putna. Od konce 15. století do počátku 17. století se město stalo střediskem Jednoty bratrské, hrad byl přestavěn na renesanční zámek, vyrostla nová renesanční radnice a monumentální bratrský sbor z roku 1554.

V roce 1895 založili dva průkopníci českého motorismu, mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement, dílnu na výrobu jízdních kol. O tři roky později začali produkovat motocykly a v roce 1905 opustil bránu továrny první automobil. V r. 1925 se automobilka spojila s firmou Škoda a díky specializaci na produkci osobních automobilů pronikla mezi nejvýznamnější výrobce v zemi. V roce 1991 převzal automobilku koncern Volkswagen a zcela změnil charakter a produktivitu výroby.

Posuzovaný záměr (dle dat Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů, Brandýs n. L.) je umístěn do archeologické zóny typu 2. Jedná se o území, kde jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento

záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

7. Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Město Mladá Boleslav je součástí Středočeského kraje, který byl jako vyšší územně samosprávný celek vytvořen v roce 2000. Středočeský kraj se svojí rozlohou 11 014 km² řadí k největším krajům, neboť zabírá téměř 14 % území České republiky a patří mezi čtyři kraje, na jejichž území žije více než 1 milion obyvatel.

Míra nezaměstnanosti ve Středočeském kraji je dlouhodobě nižší proti republikovému průměru. Existují však výrazné rozdíly v nezaměstnanosti uvnitř kraje, ovlivněné opět blízkostí Prahy.

K 31. 12. 2006 bylo na území Středočeského kraje evidováno 1 175 tis. obyvatel. Dle Českého statistického úřadu bylo k 1.1. 2007 v Mladé Boleslavi evidováno 43 923 obyvatel.

Tab. č. 9 Demografické údaje k 31. 12. 2006 (dle ČSÚ)

| | Celkem | Muži | Ženy |
|------------------|---------------|-------------|-------------|
| Středočeský kraj | 1 175 254 | 577 220 | 598 034 |
| Mladá Boleslav | 43 923 | 21 711 | 22 212 |

8. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci

Uvedený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací města Mladá Boleslav (viz příloha I kap. H tohoto oznámení).

II. Charakteristika stavu složek ŽP v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

1. Ovzduší

Klima

Z klimatického hlediska patří zájmové území dle Quitta do teplé oblasti T2. Oblast je charakterizována dlouhým létem, teplým a suchým, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Dlouhodobý teplotní průměr oblasti činí 8,2 °C, průměrný srážkový úhrn 550 mm.

Vybrané klimatické charakteristiky oblasti T2:

| | |
|--|------------|
| Průměrná roční teplota | 7,5 – 9 °C |
| Počet letních dnů | 50 – 60 |
| Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více | 160 – 170 |
| Průměrné roční srážky (mm) | 500 – 650 |
| Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více | 90 – 100 |
| Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm) | 350 – 400 |
| Srážkový úhrn v zimním období (mm) | 200 – 300 |
| Počet dnů se sněhovou pokrývkou | 40 – 50 |
| Intenzita 15 minutového deště s periodicitou a = 0,5 | 165 l/ha |

V následujících tabulkách jsou uvedeny (dle údajů ČHMÚ) dlouhodobé charakteristiky klimatu za období 1961 – 1990 a charakteristiky klimatu za rok 2007 pro nejbližší stanici Semčice (234 m n.m.).

Tab. č. 10 Dlouhodobé charakteristiky klimatu za období 1961 – 1990

| | Semčice |
|-----------------------------------|---------|
| Průměrná teplota (°C) | 8,7 |
| Délka trvání slunečního svitu (h) | 1573,6 |
| Úhrn srážek (mm) | 578,8 |

Tab. č. 11 Charakteristiky klimatu za rok 2007

| | Semčice |
|-----------------------------------|---------|
| Průměrná teplota (°C) | 10,3 |
| Délka trvání slunečního svitu (h) | 1822,2 |
| Úhrn srážek (mm) | 626,5 |

Ve Středočeském kraji byly průměrné srážky v roce 2007 cca 1 % nad normálem ve srovnání se srážkovým normálem za období 1961 – 1990. Srážkový normál za období 1961 – 1990 je 590 mm, v roce 2007 spadlo ve Středočeském kraji a v Semčicích 595 mm srážek.

Průměrná teplota Středočeského kraje v roce 2006 se lišila o 0,2 °C od normálu, který je za období 1961 – 1990 8,2 °C. V roce 2007 byla ve Středočeském kraji průměrná teplota 8,4 °C.

V následující tabulce je uveden odborný odhad celkové větrné růžice pro lokalitu Mladá Boleslav, který byl vypracován Českým hydrometeorologickým ústavem v Praze - Komořanech jako

podklad pro metodiku výpočtu znečištění ovzduší. Tato větrná růžice je platná ve výšce 10 m nad zemí a četnosti jednotlivých směrů větrů jsou uvedeny v procentech.

Tab. č. 12 Větrná růžice – lokalita Mladá Boleslav

| m.s ⁻¹ | N | NE | E | SE | S | SW | W | NW | součet |
|-------------------|------|------|-------|-----|-------|------|-------|-------|--------|
| celkem | 12.8 | 8.89 | 15.56 | 5.8 | 12.99 | 8.41 | 20.36 | 15.19 | 100.00 |

Kvalita ovzduší

Stávající imisní zátěž

Nejbližší měřicí stanice začleněné do automatického imisního monitoringu ČHMÚ leží v Mladé Boleslavi (kód stanice ČHMÚ 1437). Z tabelárních ročenek byla čerpána následující data, která popisují stávající imisní situaci na Mladoboleslavsku pro jednotlivé polutanty:

Tab. č. 13 Oxid dusičitý – NO₂

| Rok | měřený ukazatel | Mladá Boleslav |
|------|--------------------------------|--|
| 2003 | maximální hodinová koncentrace | 144,4 µg.m ⁻³ naměřeno 28.2.2003 |
| | průměrná roční koncentrace | 27,6 µg.m ⁻³ |
| 2004 | maximální hodinová koncentrace | 150,8 µg.m ⁻³ naměřeno 23.1.2004 |
| | průměrná roční koncentrace | 19,5 µg.m ⁻³ |
| 2005 | maximální hodinová koncentrace | 93,9 µg.m ⁻³ naměřeno 3.3.2005 |
| | průměrná roční koncentrace | 17,9 µg.m ⁻³ |
| 2006 | maximální hodinová koncentrace | 133,5 µg.m ⁻³ naměřeno 13.11.2006 |
| | průměrná roční koncentrace | 21,1 µg.m ⁻³ |

Tab. č. 14 Suspendované částice PM₁₀

| Rok | měřený ukazatel | Mladá Boleslav |
|------|--------------------------------|---|
| 2003 | maximální hodinová koncentrace | 335,9 µg.m ⁻³ naměřeno 28.2.2003 |
| | průměrná roční koncentrace | 44,7 µg.m ⁻³ |
| 2004 | maximální hodinová koncentrace | 268,8 µg.m ⁻³ naměřeno 24.1.2004 |
| | průměrná roční koncentrace | 36,4 µg.m ⁻³ |
| 2005 | maximální hodinová koncentrace | 309,4 µg.m ⁻³ naměřeno 27.10.2005 |
| | průměrná roční koncentrace | 35,8 µg.m ⁻³ |
| 2006 | maximální hodinová koncentrace | 385,7 µg.m ⁻³ naměřeno 30. 1. 2007 |
| | průměrná roční koncentrace | 39,7 µg.m ⁻³ |

Z tabulek vyplývá, že ovzduší v okolí budoucí SV tangenty není nadměrně znečištěné NO₂, krátkodobá maxima i roční průměr zůstávají s rezervou pod příslušnými imisními limity. Ovzduší v těchto místech je však nadměrně znečištěné prachem - PM₁₀. Průměrná roční koncentrace PM₁₀ je právě na svém imisním limitu a denní koncentrace imisní limit překračují 2 x častěji než je přípustné.

Znečištění ovzduší CO a benzenem se v Mladé Boleslavi neměří, proto je k odhadu úrovně znečištění ovzduší těmito látkami v zájmovém území nutné využít údajů z grafické ročenky ČHMÚ po rok 2006 (novější nebyla v době zpracování k dispozici). Odhady imisí jsou uvedené v následující tabulce, pro srovnání společně s imisními limity včetně mezí tolerance.

Tab. č. 15 Koncentrace CO a benzenu v roce 2006 (dle ročenky ČHMÚ)

| | hodnota 2006 | limit + MT |
|--|--------------|------------|
| max. 8hod. hodnota (µg/m ³) | kolem 3000 | 10000 |
| benzen - roční průměr (µg/m ³) | 1 - 2 | 5 + 4 |

Podle těchto odhadů jsou koncentrace benzenu a CO v ovzduší v území kolem budoucí SV tangenty nižší než příslušné imisní limity a oblast tedy není nadměrně znečištěná těmito látkami.

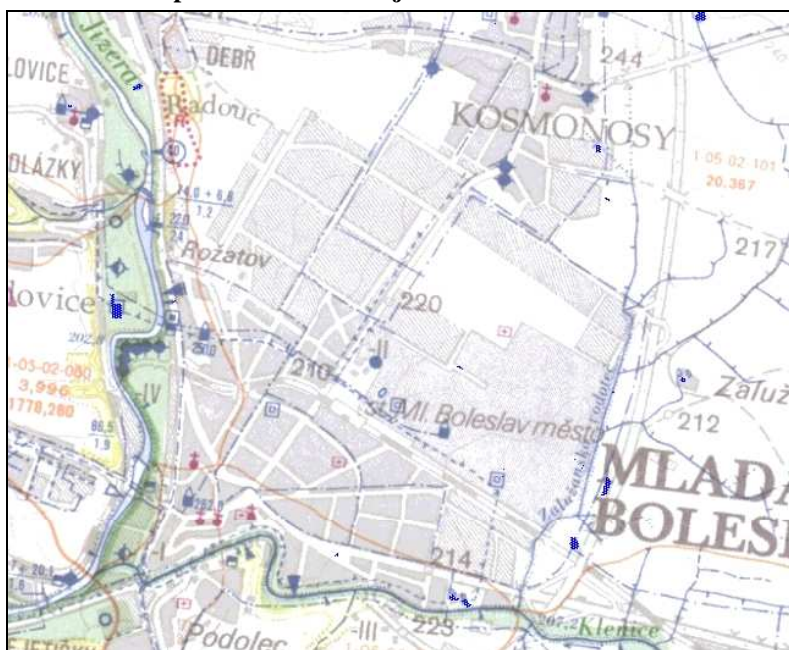
2. Voda

Povrchová voda

Zájmovým územím protéká Zalužanská vodoteč, která se kříží se stávajícím koridorem železniční trati č. 064. V místě křížení je trať vedena nad vodotečí po mostním objektu.

Hydrologicky náleží hodnocený záměr do povodí Jizery od Kamenice po Klenici (č. hydrologického povodí 1 – 05 – 02).

Obr. č. 9 Vodopis širšího území zájmového území



Zdroj: <http://heis.vuv.cz/>

Zalužanská vodoteč je 3,61 km dlouhý vodní tok pramenící východně od Kosmonos a vlévající se v Mladé Boleslavi do Klenice. Správcem toku je Zemědělská vodohospodářská správa.

Bližší deskriptivní charakteristiky dané vodoteče nejsou dostupné. Není prováděn pravidelný monitoring vodního toku.

Záměr neleží v žádné kategorii zátopových území.

Podzemní voda

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajonu 441 Jizerský turon.

Ustálená hladina podzemní vody je cca 1,2 – 3,6 m pod terénem. Zastižené podzemní vody nejsou agresivní.

CHOPAV

Zájmové území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

PHO

Záměrem nebude dotčeno PHO.

3. Půda

Z pedologického hlediska tvoří převážnou část zájmového území hnědé půdy na vápnatých pískovcích středního turonu a antropogenní půdy.

Základním půdotvorným procesem hnědých půd je zvětrávání půdotvorných substrátů k rozkladu minerálů uvolňováním hliníku a železa a jejich částečnému posunu do spodních vrstev pedologického profilu. Nízká biologická činnost je příčinou omezení humifikace a špatné kvality humusu, ve které převládají fulvokyseliny.

Antropogenní půdy jsou takové, které činností člověka plně pozbyly vlastnosti původního půdního profilu a ztratily diagnostické znaky původního půdního typu.

4. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie území

Zájmové území lze zařadit do těchto vyšších geomorfologických celků:

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Provincie | Česká Vysočina |
| Soustava (subprovincie) | Česká tabule |
| Oblast | Severočeská tabule |
| Celek | Jičínská pahorkatina |
| Podcelek | Turnovská pahorkatina |
| Okresek | Mladoboleslavská kotlina |

Terén širšího okolí staveniště je většinou plochý, jen okrajově zvlněný.

Nadmořská výška se v zájmovém území pohybuje mezi 209 a 211 m n. m.

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska je širší zájmové území tvořeno křídovými horninami středního a svrchního turonu.

Středněturonské horniny jsou tvořeny většinou jemnozrnnými vápnatými nebo slinitými pískovci, které poměrně často přecházejí do facie kvádrových pískovců. Horniny středního turonu budují skalní podloží pod trasou komunikace na začátku úpravy.

Svrchnoturonské horniny jsou zastoupeny šedými vápnatými jílovci a slínovci. Tyto horniny jsou podstatně méně odolné a při povrchu větrají na vápnaté jíly a slíny. Slínovce a vápnaté jílovce se vyskytují v druhé polovině trasy, hlavně u jejího konce. Horniny jsou silně rozpukané a rozpadají se destičkovitě až roubíkovitě.

Kvarterní pokryvné útvary jsou tvořeny deluviálními zvětralinami. V zájmovém území mají tyto sedimenty variabilní složení, což je dáno tím, že území leží na styku geologických celků středního a svrchního turonu. Střídají se zde polohy písčité a jílovité zemin. Dále se v zájmovém území vyskytují fluviální uloženiny, které často nelze odlišit od deluvií. Mocnost kvarterních sedimentů je poměrně velká a pohybuje se v rozmezí 6 – 10 m.

Antropogenní uloženiny se nalézají paralelně po obou stranách drážního tělesa. Jsou reprezentovány jílovotopísčítými hlínami promísenými se stovebním odpadem.

Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska jsou středněturonské pískovce propustné převážně puklinovitě. Propustnost závisí především na hustotě a rozevření puklin. Kolektor podzemních vod se vytváří hlavně v přípovrchovém pásmu rozvolnění hornin. Toto pásmo je mocné několik metrů.

Ve svrchnoturonských vápničitých jílovcích a slínovcích se nevytvářejí žádné plošně celistvé zvodně. Tyto horniny jsou pro podzemní vodu prakticky nepropustné. Ani v přípovrchovém pásmu horninového rozvolnění se větší zvodně nevytvářejí, protože nadložní eluviální zvětraliny jsou prakticky nepropustné a tvoří izolant mezi propustnými kvarterními sedimenty a podložními jílovcí.

V kvarterních pokryvných útvarech se vytvářejí zvodně hlavně ve fluviálních písčitéch sedimentech.

5. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

Nejbližší chráněné ložiskové území CHLÚ Bezno (Mělnická pánev) se nachází cca 2,2 km jihovýchodním směrem.

6. Flóra

Biogeografické zařazení

Zájmové území se z hlediska biogeografického členění ČR nachází v **Mladoboleslavském bioregionu 1. 6.** (Culek, 1996).

Flóra bioregionu je dosti pestrá, je v ní zastoupeno především teplomilnější křídlo středoevropské květeny. Několik druhů zde dosahuje lokálního mezního výskytu na okraji ostrova termofytika v České kotlině, exklávní prvky jsou výjimečné.

Potenciální přirozená vegetace

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR (Neuhäuslová, 1998) představují v zájmovém území potenciální přirozenou vegetaci černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi* – *Carpinetum*).

Stromové patro dubohabřin tvoří dominantní dub zimní (*Quercus petraea*) a habr (*Carpinus betulus*), s častou příměsí lípy (*Tilia cordata*, na vlhčích stanovištích *T. platyphyllos*), dubu letního (*Quercus robur*) a stanoviště náročných listnáčů (jasan – *Fraxinus excelsior*, javor klen – *Acer pseudoplatanus*, javor mléč – *Acer platanoides*, třešeň – *Cerasus avium*). Dobře vyvinuté keřové patro nalezneme pouze v prosvětlených porostech. Charakter bylinného patra určují mezofilní druhy, především byliny (*Hepatica nobilis*, *Galium sylvaticum*, *Campanula persicifolia*, *Lathyrus vernus*, *L. niger*, *Asarum europaeum*, *Pyrethrum corymbosum*, *Viola reichenbachiana*, aj.), méně často trávy (*Festuca heterophylla*, *Poa nemoralis*).

Kategorizace území podle Katalogu biotopů ČR

Dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2000) lze dotčené území zařadit jako X1 – Urbanizovaná území. Jedná se o zastavěnou část města s převažující železniční infrastrukturou, přístavy

a podnikatelskými objekty s ruderalní bylinnou vegetací, parky, stromořadím, menšími lesíky a křovinami na volných plochách mezi zástavbou.

Aktuální vegetace zájmového území

Na lokalitě byl proveden orientační botanický průzkum se zaměřením na případný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v platném znění. Inventarizace dřevin vychází z dendrologického průzkumu (Pragoprojekt, a.s., 2002).

V řešeném území je patrné ovlivnění antropogenní činností s vegetací bez větší floristické hodnoty. Nachází se zde vlastní drážní těleso s okolními částečně udržovanými travnatými plochami polopřirozeného charakteru. Zde se uplatňují především ruderalní a bylinná nitrofilní vegetace jednoletých i vytrvalých druhů rostlin, díky pojezdu vlaků v blokováném stadiu sukcese. Typickými zástupci jsou merlík (*Chenopodium sp.*), lebeda (*Atriplex sp.*), kopřiva (*Urtica sp.*), vlašovičník (*Chelidonium sp.*), lopuch (*Arctium sp.*), pcháč (*Cirsium sp.*) a další.

Další biotopy tvoří méně udržované plochy s nálety mladých dřevin nacházející se ve větší vzdálenosti od drážního tělesa a břehové porosty podél Zalužanské vodoteče. Částečně se v zájmovém území stavby nachází i zeleň antropogenního původu se záměrnou výsadbou ovocných a okrasných stromů, a to v prostoru zahrádkářské kolonie.

Vegetace podél Zalužanské vodoteče je demonstrována na obr. č. 13. Je patrné, že se jedná o regulované vodní koryto lemované částečně ruderalizovanými travními porosty, ojediněle keři. Dle generelu ÚSES (Ing. M. Morávková, Ing. M. Kubový, U 24 spol. s r.o. Praha, 1996) se zde vyskytují následující druhy rostlin: ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), kakost luční (*Geranium robertianum*), tužebník jilmový (*Filipendula ulmaria*), vrbina obecná (*Lysimachia vulgaris*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), máta dlouholistá (*Mentha longifolia*), kyprej vrbice (*Lythrum salicaria*), lopuch plstnatý (*Arctium tomentosum*), chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*), ojediněle vrba křehká (*Salix fragilis*), bez černý (*Sambucus nigra*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), růže šípková (*Rosa canina*). Dále byl zjištěn výskyt orobince (*Typha sp.*) a sítiny (*Juncus effusus*).

Vzhledem ke značné ruderalizaci pobřežní vegetace vodního toku a silného antropogenního ovlivnění se nepředpokládá výskyt zvláště chráněného druhu rostlin dle Vyhl. č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Obr. č. 10 vegetace drážního tělesa a jeho okolí



Obr. č. 11 Zahrádkářská kolonie



Obr. č. 12 Propustek Zalužanské vodoteče



Obr. č. 13 Břehová vegetace Zalužanské vodoteče



V následujících tabulkách je uveden výčet zjištěných druhů bylin a dřevin v zájmovém území dotčeném stavbou.

Tab. č. 16 Dřeviny

| | |
|---|--------------------|
| <i>Betula pendula</i> Roth | bříza bělokorá |
| <i>Betula verrucosa</i> Ehrh. | bříza bradavičnatá |
| <i>Cornus sanguinea</i> L. | svída krvavá |
| <i>Crataegus laevigata</i> (Poiret) DC. | hloh obecný |
| <i>Frangula alnus</i> Mill. | krušina olšová |
| <i>Chenopodium</i> sp. | merlík |
| <i>Juglans regia</i> L. | ořešák královský |
| <i>Malus domestica</i> Borkh. | jabloň domácí |
| <i>Picea abies</i> (L.) Karsten | smrk ztepilý |
| <i>Pinus silvestris</i> L. | borovice lesní |
| <i>Populus nigra</i> L. | topol černý |
| <i>Populus tremula</i> L. | topol osika |
| <i>Pyrus communis</i> L. | hrušeň obecná |
| <i>Prunus domestica</i> L. | slivoň švestka |
| <i>Quercus</i> sp. | dub |
| <i>Rosa canina</i> L. | růže šípková |
| <i>Salix</i> sp. | vrba |
| <i>Sambucus nigra</i> L. | bez černý |
| <i>Sorbus aucuparia</i> L. | jeřáb obecný |
| <i>Syringa vulgaris</i> L. | šeřík obecný |

Tab. č. 17 Byliny

| | |
|---------------------------------|-------------------|
| <i>Aegopodium podagraria</i> L. | bršlice kozí noha |
| <i>Achillea millefolium</i> L. | řebříček obecný |

| | |
|---|-------------------------|
| <i>Arctium sp.</i> | lopuch |
| <i>Atriplex sp.</i> | lebeda |
| <i>Bellis perennis L.</i> | sedmikráska obecná |
| <i>Calamagrostis epigeios (L.)Roth.sl.</i> | třtina křovištní |
| <i>Capsela bursa-pastoris (L.)Medik</i> | kokoška pastuší tobolka |
| <i>Cichorium intibus L.</i> | čekanka obecná |
| <i>Convolvulus arvensis L.</i> | svlačec rolní |
| <i>Dactylis glomerata L.</i> | srha říznačka |
| <i>Hypericum perforatum L.</i> | třezalka tečkovaná |
| <i>Chelidonium sp.</i> | vlaštovičník |
| <i>Chenopodium sp.</i> | merlík |
| <i>Juncus effusus L.</i> | sítina rozkladitá |
| <i>Lolium perene L.</i> | jílek vytrvalý |
| <i>Phleum pratense L.</i> | bojínek luční |
| <i>Plantago lanceolata L.</i> | jitrocel kopinatý |
| <i>Plantago major L.</i> | jitrocel větší |
| <i>Poa annua L.</i> | lipnice roční |
| <i>Taraxacum sect. Ruderalia Kirschner, H. Øllgaard et Štěpánek</i> | pampeliška |
| <i>Thlaspi arvense L.</i> | penízek rolní |
| <i>Trifolium pratense L.</i> | jetel luční |
| <i>Trifolium repens L.</i> | jetel plazivý |
| <i>Typha sp.</i> | orobinec |
| <i>Urtica dioica L.</i> | kopřiva dvoudomá |
| <i>Verbascum sp.</i> | divizna |

Shrnutí

Na základě provedených průzkumů lze konstatovat, že daná lokalita není z botanického hlediska významná. Jedná se o území silně ovlivněné lidskou činností, bez výskytu přírodě blízké přirozené vegetace.

Vegetace zájmového území je tvořena koseným trávníkem s ojedinělým výskytem dřevin. Dle katalogu biotopů ho lze klasifikovat jako **X1 – URBANIZOVANÁ ÚZEMÍ**.

Na lokalitě nebyly nalezeny žádné chráněné a ohrožené druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ani druhy Černého a Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Procházka, 2001).

7. Fauna

Po zoologické stránce je dotčené území silně poznamenané antropickým tlakem, jedná se o území s minimální druhovou variabilitou a okrajovými pásy ruderálních plevelů a náletovými mladými dřevinami. Z tohoto důvodu nebyl prováděn detailní zoologický průzkum, bylo provedeno pouze orientační ohledání lokality.

Co se týče fauny bezobratlých – i ta je ochuzena vlivem intenzivního využití lokality, vlivem ochuzeného druhového složení rostlinných společenstev. Vzhledem k těmto skutečnostem a k tomu, že je lokalita uzavřena v průmyslové části města, nelze předpokládat, že by se na ní vyskytovaly vzácnější druhy bezobratlých, kromě hojných druhů (sarančí, škvořů, ploštic, ruměnic, běžných blanokřídlých a motýlů). Přestože lze předpokládat ovlivnění těchto populací vlivem realizace záměru, nepředpokládáme tento vliv za podstatný a považujeme ho za akceptovatelný.

Na lokalitě nebyly zastiženy žádné druhy obojživelníků ani plazů. Ty lze však očekávat v okolí Zalužanské vodoteče. Vzhledem k charakteru toku se však nepředpokládá výskyt zvláště chráněných druhů.

Ornitofauna je také zastoupena synantropními druhy, které na ni nejsou přímo vázány hnízděním (většinou hnízdí v okolí, nejčastěji jsou vázány na budovy). V nejbližším okolí byly zastiženy následující druhy ptáků:

- kos černý (*Turdus merula*)
- pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*)
- rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*)
- straka obecná (*Pica pica*)
- sýkora koňadra (*Parus major*)
- vrabec domácí (*Paser domesticus*)

Tyto druhy ptáků nejsou na lokalitu vázány, a tak nelze předpokládat jejich negativní ovlivnění vlivem realizace záměru. Dále se v okolí lokality vyskytují městští holubi, jejichž případná redukce vlivem záměru by pro městské prostředí měla opět spíše pozitivní vliv.

Savci budou zastoupeni řídce a budou převážně tvořeni synantropními druhy (myši, potkani, domácí druhy savců, případně netopýry, kteří mohou hnízdit ve spárách okolních panelových domů). Tyto druhy nebudou záměrem dotčeny, protože nejsou na lokalitu přímo vázány, v případě synantropních hlodavců lze případné omezení populace považovat spíše za přínos.

Shrnutí

Vzhledem k faktu, že je posuzovaná lokalita silně ovlivněná antropogenní činností, lze předpokládat zastoupení běžných druhů živočichů vázaných na městské prostředí.

Druhově bohatší bude tok a okolí Zalužanské vodoteče. Koryto je však silně regulované, vegetační porost pozměněn vlivem antropogenního tlaku.

Vzhledem k výše uvedeným faktům není realizací záměrů předpokládáno negativní ovlivnění živočichů.

Zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. na lokalitě zaznamenány nebyly.

8. Krajina

Záměr je navržen v intravilánu města Mladá Boleslav, v těsné návaznosti na autobusové nádraží a areál podniku Škoda Auto, a.s. Území je silně dotčeno antropogenní činností, plochy zeleně se vyskytují pouze ojediněle. Typická je rovněž přítomnost železniční trati, která protíná území ve směru JV – SZ.

Západně od zájmového území protéká řeka Jizera, východně se nachází drobnější vodní tok Zalužanská vodoteč.

9. Počáteční akustická situace

Počáteční akustická situace v okolí obytných objektů situovaných nejbližší k řešenému území byla zjišťována výpočtem. Pro ověření správnosti výpočtového modelu bylo provedeno měření hluku v daném venkovním prostoru stavby č. p. 1268/III a 1269/III po dobu 1 hodiny.

K výpočtům bylo použito programového produktu CADNA/A, verze 3.7. Pomocí naměřených hodnot byl tento model kalibrován s rozptylem hodnot do 2 dB tak, aby co nejpřesněji reprezentoval reálný stav.

Dne 13. března 2008 provedena 1 jednogodinová sonda, 2 m před okny bytu p. Vopršala v 8. NP bytového domu č. p. 1268/III. Okna bytu jsou situována na východ. Hodinová sonda proběhla v době od 10⁰⁰ do 11⁰⁰ hod.

Naměřená hladina akustického tlaku ve venkovním prostředí pro měřící bod je: $L_{Aeq} = 55,5 \text{ dB}$

Tato naměřená hodnota vyjadřuje konkrétní hladinu akustického tlaku na daném místě, v danou dobu a za konkrétních podmínek.

V naměřené hodnotě se projevují následující vlivy těchto zdrojů hluku:

- hluk z dopravy na komunikaci R10,
- hluk z místních komunikací,
- hluk z průmyslové zóny areálu Škodovky,
- hluk z projíždějících vlaků po stávající železnici.

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

I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

1. Sociální a ekonomické vlivy

Během výstavby silnice vznikne řada pracovních příležitostí. Výstavba plánované komunikace bude vyžadovat zejména takové profese jako: stavební dělníky, posádky a řidiče stavebních strojů a nákladních automobilů, techniky.

Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Výstavbou SV tangenty dojde ke zlepšení dopravní situace v centru Mladé Boleslavi a přilehlém okolí. Dojde rovněž k urychlení přesunu dopravy z centrální části na výpadové komunikace vedoucí ven z města a lepší dostupnosti nákupních středisek na periferii.

2. Vlivy na zdraví obyvatel

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Počty obyvatel zasažených nepříznivými účinky provozu SV tangenty a doprovodných objektů jsou velmi důležitými údaji, které by měly být při hodnocení vlivů na zdraví a při hodnocení zdravotních rizik brány v úvahu.

Plánovaná stavba je převážně situována v průmyslové části města. Nejbližší obytné objekty k řešené komunikaci jsou situovány ve vzdálenosti cca 80 m od této komunikace. Jedná se o panelové domy v ulici Zalužanská, které jsou situovány mezi průmyslovou a obchodní zónou. V současné době se mezi obytnou zástavbou a plánovanou komunikací nachází pás zeleně.

Hluk

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí.

K obecně nepříznivým zdravotním účinkům hluku patří např. poškození sluchového aparátu v pracovním prostředí, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé ovlivnění spánku. Obecně se předpokládá i možný negativní vliv hluku na imunitní a hormonální systém či mentální zdraví.

Z akustické studie vyplývá, že *ekvivalentní hladiny akustického tlaku A* z realizované SV tangenty ve výhledovém roce 2030 budou nižší než požadované hygienické limity dané pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní i noční dobu.

Hygienické limity dané Nařízením vlády č. 148/2006 Sb. budou splněny i v případě přeložky železniční trati č. 064 v posuzovaném úseku.

Rovněž při uvažování kumulativního účinku komunikace a železnice nedojde k překročení hygienického limitu dle NV č. 148/2006 Sb.

Není nutné tedy navrhnout žádná protihluková opatření.

Pouze u ubytovny Bostas, která je situována v blízkosti stávající trati je nutné se zaměřit na splnění hygienických limitů pro chráněné vnitřní prostory stavby. Z tohoto důvodu je nutno pro realizaci záměru provést měření hluku ve vnitřním chráněném prostoru dané stavby a podle výsledků měření případně navrhnout akustická opatření.

Při obecné kvalitativní charakterizaci zdravotních účinků hluku je možné orientačně vycházet z prahových hodnot hlukové expozice pro nepříznivé účinky hluku v denní a noční době ve venkovním prostředí, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči účinkům hluku. S ohledem na individuální rozdíly v citlivosti, je tedy třeba předpokládat možnost těchto účinků u citlivější části populace i při hladinách hluku nižších.

V tabulce jsou v závislosti na průměrné intenzitě denní a noční hlukové zátěže, odstupňované po 5 dB, znázorněny šrafovou hlavní prokázané nepříznivé účinky na zdraví a pohodu obyvatel. Současně jsou zde uvedeny i počty jednotlivých výpočtových bodů kumulativního působení SV tangenty a železnice spadajících do jednotlivých rozhraní.

Tab. č. 18 Prahé hodnoty prokázaných nepříznivých účinků hluku - den

| Nepříznivý účinek | dB | | | | | | |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 |
| Kardiovaskulární účinky | | | | | | | |
| Zhoršená komunikace řečí | | | | | | | |
| Pocit obtěžování hlukem | | | | | | | |
| Mírné obtěžování | | | | | | | |

Tab. č. 19 Prahé hodnoty prokázaných nepříznivých účinků hluku - noc

| Nepříznivý účinek | dB | | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60+ |
| Zhoršená nálada a výkonnost | | | | | | |
| Vnímaná horší kvalita spánku | | | | | | |
| Zvýšené užívání sedativ | | | | | | |
| Pocit obtěžování hlukem | | | | | | |
| Zvýšená nemocnost | | | | | | |

Z tabulky obecně vyplývá, že při dodržení hygienického limitu 50/40 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době, se nepředpokládá existence zdravotních rizik hluku pro exponované osoby.

Hygienické limity dané platným nařízením vlády č. 148/2006 Sb. budou průkazně dodrženy pro jednotlivé posuzované zdroje emisí hluku – komunikace, železnice. Významný negativní vliv provozu SV tangenty na zdraví obyvatelstva se nepředpokládá. V ojedinělých případech může u citlivých osob docházet k pocitu obtěžování hlukem.

Znečištění ovzduší

Hodnocení rizik z expozice NO₂

WHO považuje za hodnotu LOAEL (nejnižší úroveň expozice, při které jsou ještě pozorovány zdravotně nepříznivé účinky) koncentraci 375 – 565 µg/m³ při 1 – 2hodinové expozici, která u této části populace zvyšuje reaktivitu dýchacích cest a působí malé změny plicních funkcí. Skupina expertů WHO proto při odvození návrhu doporučeného imisního limitu vycházejícího z hodnoty LOAEL použila míru nejistoty 50 % a tak dospěla u NO₂ k **doporučené 1 hodinové limitní koncentraci 200 µg/m³**.

WHO je dále doporučena **limitní hodnota průměrné roční koncentrace NO₂ 40 µg/m³**. Zdůrazňuje se přitom však fakt, že nebylo možné stanovit úroveň koncentrace, která by při dlouhodobé expozici prokazatelně zdravotně nepříznivý účinek neměla.

Limitní jednododinová koncentrace oxidu dusičitého ve vnitřním ovzduší obytných místností stanovená Vyhláškou MZ č. 6/2003 Sb. činí 100 µg/m³.

V případě oxidů dusíku se nepředpokládá karcinogenní účinek, v úvahu připadá pouze riziko toxických akutních i chronických účinků.

Charakterizace rizika akutních toxických účinků

1. Situace bez záměru – v rozptylové studii je presentována imisní zátěž oxidu dusičitého - NO₂ v jednotlivých referenčních bodech, pro které vyplývá:

Nejvyšší příspěvky k maximální hodinové koncentraci byly vypočteny v okolí křižovatky nádraží Mladá Boleslav – město, a to 30 – 35 µg/m³. Roční průměry koncentrací způsobené emisemi ze sledovaných úseků železnice dosahují na většině sledovaného území jen několik desetin µg/m³. Maximálně se hodnoty mohou vyhoupnout na 1,3 µg/m³.

2. Situace s provozem záměru - Nejvyšší krátkodobé koncentrace NO₂ se pohybují maximálně kolem 40 µg/m³ přímo v koridoru SV tangenty a železnice. Ve vzdálenosti 200 m od nich již většinou nepřekročí 10 µg/m³. Průměrné roční koncentrace budou opět maximální přímo v koridoru SV tangenty a železnice, a to 1,3 - 1,5 µg/m³, podobně jako maxima však budou s rostoucí vzdáleností od těchto míst rychle klesat.

Předpokládané maximální hodinové imise jsou významně nižší než zmíněná koncentrace 400 µg/m³ spojená s nepříznivým ovlivněním plicních funkcí a reaktivity dýchacích cest i nižší než hodnota 1 hodinové limitní koncentrace 200 µg/m³ doporučená experty WHO vycházející z hodnoty LOAEL a použité míry nejistoty 50 %.

Charakterizace rizika chronických toxických účinků

Vypočtené průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého se pohybují pod hranicí imisního limitu 40 µg/m³. Zprovozněním záměru rovněž nedojde prakticky k žádnému navýšení této hodnoty oproti stávajícímu stavu, nelze tedy ani očekávat zvýšení výskytu chronických respiračních symptomů u dětí ani výskyt astmatických syndromů u dětí v okolí posuzovaného záměru.

Vzhledem k vypočteným přírůstkům koncentrací NO₂ je tedy možné konstatovat, že ani při velmi konzervativním odhadu, kdy vztahujeme nejhorší modelové hodnoty znečištění ovzduší na celou exponovanou populaci nelze předpokládat významné zvýšení rizika chronických zdravotních účinků oxidů dusíku v důsledku realizace předkládaného záměru.

Hodnocení rizik z expozice benzenu

Z látek s prokázaným karcinogenním účinkem jsou u emisí z dopravy nejvýznamnější benzen a polyaromatické uhlovodíky, reprezentované benzo(a)pyrenem. V daném případě hodnotí imisní posouzení záměru imisní příspěvek pro benzen.

Jelikož jde o pozdní účinek na základě dlouhodobé chronické expozice, je hodnocení rizika založeno na kvantifikaci míry karcinogenního rizika na základě modelovaných průměrných ročních koncentrací. Míra karcinogenního rizika se vyjadřuje jako individuální celoživotní pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci vlivem hodnocené škodliviny.

Průměrné roční koncentrace benzenu z provozu železniční trati a vlečky jsou zcela zanedbatelné, dosahují max. 0,001 µg/m³.

V případě průměrné roční koncentrace benzenu v zájmové oblasti do $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ odpovídá této hodnotě při použití jednotky karcinogenního rizika UCR dle WHO (6×10^{-6}) celoživotní navýšení karcinogenního rizika (ILCR) 6×10^{-6} .

Nejvyšší průměrný roční imisní příspěvek záměru by měl podle rozptylové studie dosahovat hodnot pro benzen max. $0,08 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, který odpovídá celoživotnímu navýšení karcinogenního rizika (ILCR) $4,8 \times 10^{-7}$.

Tyto příspěvky mají řádově nižší úroveň karcinogenního rizika pro benzen, než je přijatelná úroveň karcinogenního rizika.

Za přijatelnou, prakticky zanedbatelnou úroveň karcinogenního rizika je v USA a zemích Evropské Unie považována hodnota ILCR = 1×10^{-6} , tj. zvýšení individuálního celoživotního rizika onemocněním rakovinou o 1 případ na 1 milion exponovaných osob, prakticky se ale s ohledem na přesnost výpočtu za akceptovatelnou považuje řádová úroveň rizika 10^{-6} .

Míra populačního rizika APCR při použití maximálně konzervativního přístupu (UCR WHO) a za předpokladu expozice celé populace v okolí posuzovaného záměru vychází tak nízká, že reálné zvýšení případů nádorových onemocnění vlivem imisí benzenu se neprojeví.

Je tedy zřejmé, že imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastního imisního příspěvku záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik a vlastní imisní příspěvky hodnoceného záměru tento stav významně neovlivní. Podle vývoje poznatků o mechanismu karcinogenního účinku benzenu je navíc pravděpodobné, že současně používaný kvantitativní odhad míry karcinogenního rizika s použitím UCR dle WHO je nadhodnocený a skutečné riziko je nižší.

Hodnocení rizik z expozice CO

Podstatou zdravotního rizika oxidu uhelnatého při expozici imisím je akutní toxický účinek na základě krátkodobých expozic.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že 8hodinové imisní koncentrace se pohybují:

1. Bez posuzovaného záměru - max. $45 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v bezprostřední v blízkosti trati v okolí nádraží Mladá Boleslav – město.

2. Se záměrem - max. $110 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v koridoru SV tangenty a železniční trati za nepříznivých rozptylových podmínek.

Tyto hodnoty jsou o 2 – 3 řády nižší než imisní limit $10\,000 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Hodnocení rizik z expozice suspendovaných částic frakce PM₁₀

Při charakterizaci možných účinků imisí suspendovaných částic frakce PM₁₀ můžeme především vycházet z doporučení WHO: WHO air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005.

WHO uvádí jako sumární odhad z více epidemiologických studií zvýšení celkové úmrtnosti o 0,5 % při nárůstu denní průměrné koncentrace PM₁₀ o $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nad $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zvýšení průměrné roční koncentrace PM_{2,5} o $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zvyšuje celkovou úmrtnost exponované populace o 6 % (2 – 11 %) a úmrtnost na kardiovaskulární onemocnění o 12 %.

Velkým úskalím je věrohodné hodnocení expozice. Jak již bylo uvedeno, modely rozptylových studií většinou zohledňují pouze primární emise částic z hodnocených zdrojů a spolehlivou informaci o skutečné imisní zátěži poskytují prakticky pouze výsledky dlouhodobých imisních měření. Vlastní

vypočtený imisní příspěvek průměrné roční koncentrace posuzovaného záměru dosahuje hodnot max. $0,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což je hodnota pohybující se pod imisním limitem.

Nehodovost

Předpokládá se snížení nehodovosti, zejména z následujících důvodů:

- parametry nové silnice budou vyšší kvality,
- snížením stresové zátěže řidičů v dopravní špičce.

Shrnutí

Vlivem provozu posuzovaného záměru budou dodrženy hygienické limity pro venkovní chráněný prostor staveb, jak z provozu SV tangenty, tak přeložky železniční trati.

Příspěvky k imisním zátěžím NO_2 , CO, benzen a PM_{10} lze považovat za akceptovatelné, předpokládané nárůsty imisní zátěže jsou o několik řádů nižší než imisní limity.

Je možné konstatovat, že i při velmi konzervativním odhadu, kdy vztahujeme nejhorší modelové hodnoty znečištění ovzduší na celou exponovanou populaci v okolí posuzovaného záměru, nelze v důsledku realizace záměru předpokládat významně zvýšené riziko zdravotních účinků.

Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru SV tangenta Mladá Boleslav a doprovodných objektů, nepředstavuje tato aktivita významné riziko pro lidské zdraví pro obyvatele v okolí posuzovaného záměru.

3. Vlivy na akustickou situaci

Hodnocení vlivů na akustickou situaci bylo provedeno na základě vypracované Akustické studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 1 tohoto oznámení.

Hygienické limity

Nejvýše přípustné hodnoty hladin akustického tlaku A pro chráněný venkovní a chráněný vnitřní prostor vyplývají z nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Pro chráněné venkovní prostory staveb, v jejichž blízkosti bude procházet trasa SV tangenty, vyplývají následující hygienické limity:

| | | |
|---|---|------------|
| <u>Základní hladina hluku:</u> | $L_{\text{Aeq},16\text{h}} = 50 \text{ dB}$ pro den | |
| | $L_{\text{Aeq},8\text{h}} = 40 \text{ dB}$ pro noc. | |
| <u>Pro hluk z dopravy z hlavních pozemních komunikací</u> | <u>Den</u> | <u>Noc</u> |
| Chráněný venkovní prostor | 60dB | 60 dB |
| Chráněný venkovní prostor staveb | 60 dB | 50 dB |
| <u>Pro hluk z železnice mimo ochranné pásmo drah</u> | <u>Den</u> | <u>Noc</u> |
| Chráněný venkovní prostor v blízkosti železnice | 55dB | 55 dB |
| Chráněný venkovní prostor staveb v blízkosti železnice | 55dB | 50 dB |

Posuzované stavy z hlediska akustické situace

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby bude největší zdroj hluku představovat těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (nasypávání a hutnění). Hluk se také bude šířit z plochy zařízení staveniště.

U nejbližší chráněné zástavby by mohlo v denní době docházet k občasnému překračování hygienického limitu daného Nařízením vlády č. 148/2006 Sb. ($L_{Aeq,s} = 65$ dB v době od 7 do 21 hodin). Bude se však jednat o časově omezenou zátěž.

Pro zajištění příznivější akustické situace při stavební činnosti je nutné dodržovat následující doporučení.

- Stavební práce provádět pouze v době od 7 do 21 hodin, v době 7 - 8 a 20 – 21 hodin je vhodné provádět již méně hlučné a přípravné práce. Provádění stavební činnosti v noci (od 22 do 6 hodin) se nedoporučuje.
- V rámci provádění výstavby je vhodné použít strojní zařízení s nižšími emisními parametry.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- V rámci výstavby je potřebné dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.
- Před zahájením výstavby doporučujeme, aby obyvatelé z nejbližší situovaných objektů byli seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Znají-li občané zasažení hlukem účel a smysl hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Vhodné by bylo ustanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

Fáze provozu

Výhledová akustická situace byla zjišťována výpočtem pro rok 2030 v programu CADNA/A. Ve výpočtech byly jednotlivé lokality posuzovány pro dvě varianty:

- | | |
|-------------------|---|
| <i>Varianta 1</i> | stav ve výhledovém roce 2030 – hluk z dopravy na severovýchodní tangentě |
| <i>Varianta 2</i> | stav ve výhledovém roce 2030 – hluk z dopravy na přeložce železniční trati č. 064 (Mladá Boleslav město – Dolní Bousov) |

Pro variantu 1 a variantu 2 v roce 2030 bylo provedeno vyhodnocení ekvivalentních hladin akustického tlaku A v kontrolních bodech u obytné zástavby. V případě překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru u sledované zástavby z automobilového provozu na SVT, provozu na železniční přeložce, byla navržena protihluková opatření.

V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro den i noc v kontrolních bodech v blízkosti navrhované SVT a železniční přeložky bez protihlukových opatření.

Obr. č. 14 Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, $L_{Aeq,T}$ (dB) v kontrolních bodech v blízkosti navrhované SV tangenty a železniční přeložky

| Bod výpočtu | Popis objektu | Výška [m] | $L_{Aeq,T}$ [dB] | | | | | |
|-------------|--|-----------|--|------|--|------|--|------|
| | | | Varianta 1 Pouze doprava po SV tangentě (Hyg. limit 60/50 - den/noc) | | Varianta 2 Pouze doprava po přeložce železniční trati (Hyg. limit 55/50 - den/noc) | | Varianta 1 + 2 Celkové akustické zatížení | |
| | | | Den | Noc | Den | Noc | Den | Noc |
| 1 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1268/III, 1269/III boční strana | 3 | 51,5 | 42,6 | 45,1 | 44,8 | 52,4 | 46,9 |
| | | 6 | 52,1 | 43,2 | 45,7 | 45,4 | 53,0 | 47,4 |
| | | 9 | 52,5 | 43,6 | 46,2 | 45,9 | 53,4 | 47,9 |
| | | 12 | 53,0 | 44,1 | 46,6 | 46,3 | 53,9 | 48,4 |
| | | 15 | 53,6 | 44,7 | 47,2 | 46,9 | 54,5 | 49,0 |
| | | 18 | 54,1 | 45,2 | 47,7 | 47,4 | 55,0 | 49,4 |
| | | 21 | 54,6 | 45,7 | 48,1 | 47,8 | 55,5 | 49,9 |
| | | 24 | 54,9 | 46,0 | 48,5 | 48,2 | 55,8 | 50,3 |
| 2 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1268/III, 1269/III čelní strana | 3 | 50,2 | 41,3 | 44,3 | 44,0 | 51,2 | 45,9 |
| | | 6 | 50,8 | 41,8 | 44,8 | 44,5 | 51,7 | 46,4 |
| | | 9 | 51,2 | 42,3 | 45,1 | 44,8 | 52,1 | 46,7 |
| | | 12 | 51,7 | 42,8 | 45,5 | 45,2 | 52,6 | 47,2 |
| | | 15 | 52,2 | 43,3 | 46,0 | 45,7 | 53,1 | 47,7 |
| | | 18 | 52,7 | 43,8 | 46,4 | 46,1 | 53,6 | 48,1 |
| | | 21 | 53,2 | 44,3 | 46,8 | 46,5 | 54,1 | 48,6 |
| | | 24 | 53,7 | 44,8 | 47,3 | 47,0 | 54,6 | 49,0 |
| 3 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1270/III, 1271/III boční strana | 3 | 49,5 | 40,6 | 44,1 | 43,8 | 50,6 | 45,5 |
| | | 6 | 49,9 | 41,0 | 44,5 | 44,2 | 51,0 | 45,9 |
| | | 9 | 50,3 | 41,4 | 44,8 | 44,5 | 51,4 | 46,3 |
| | | 12 | 50,8 | 41,8 | 45,2 | 44,9 | 51,8 | 46,6 |
| | | 15 | 51,2 | 42,3 | 45,6 | 45,3 | 52,3 | 47,0 |
| | | 18 | 51,6 | 42,7 | 45,9 | 45,6 | 52,7 | 47,4 |
| | | 21 | 52,1 | 43,2 | 46,3 | 46,0 | 53,1 | 47,8 |
| | | 24 | 52,7 | 43,8 | 46,7 | 46,4 | 53,7 | 48,3 |
| 4 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1270/III, 1271/III čelní strana | 3 | 46,9 | 38,0 | 42,0 | 41,7 | 48,1 | 43,2 |
| | | 6 | 47,8 | 38,9 | 42,6 | 42,3 | 49,0 | 43,9 |
| | | 9 | 48,5 | 39,6 | 43,0 | 42,7 | 49,6 | 44,4 |
| | | 12 | 48,9 | 40,0 | 43,4 | 43,1 | 50,0 | 44,8 |
| | | 15 | 49,5 | 40,5 | 43,7 | 43,4 | 50,5 | 45,2 |
| | | 18 | 50,0 | 41,1 | 44,1 | 43,8 | 51,0 | 45,7 |
| | | 21 | 50,6 | 41,6 | 44,4 | 44,1 | 51,5 | 46,1 |
| | | 24 | 51,4 | 42,5 | 45,0 | 44,7 | 52,3 | 46,8 |
| 5 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1273/III, 1272/III boční strana | 3 | 46,6 | 37,8 | 40,3 | 40,0 | 47,5 | 42,0 |
| | | 6 | 49,4 | 40,6 | 43,7 | 43,4 | 50,4 | 45,2 |
| | | 9 | 50,2 | 41,4 | 44,3 | 44,0 | 51,2 | 45,9 |
| | | 12 | 50,8 | 42,0 | 44,8 | 44,5 | 51,8 | 46,4 |
| | | 15 | 51,2 | 42,4 | 45,3 | 45,0 | 52,2 | 46,9 |
| | | 18 | 51,6 | 42,8 | 45,6 | 45,3 | 52,6 | 47,2 |
| | | 21 | 52,0 | 43,1 | 46,0 | 45,7 | 53,0 | 47,6 |
| | | 24 | 52,4 | 43,5 | 46,3 | 46,0 | 53,3 | 47,9 |
| 6 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1273/III, 1272/III | 3 | 45,4 | 36,4 | 39,9 | 39,6 | 46,4 | 41,3 |
| | | 6 | 47,1 | 38,2 | 42,0 | 41,7 | 48,3 | 43,3 |
| | | 9 | 47,9 | 38,9 | 42,4 | 42,1 | 49,0 | 43,8 |

| Bod výpočtu | Popis objektu | Výška [m] | L _{Aeq,T} [dB] | | | | | |
|-------------|---|-----------|--|------|--|------|--|------|
| | | | Varianta 1 Pouze doprava po SV tangenti (Hyg. limit 60/50 - den/noc) | | Varianta 2 Pouze doprava po přeložce železniční trati (Hyg. limit 55/50 - den/noc) | | Varianta 1 + 2 Celkové akustické zatížení | |
| | | | Den | Noc | Den | Noc | Den | Noc |
| | čelní strana | 12 | 48,6 | 39,7 | 43,2 | 42,9 | 49,7 | 44,6 |
| | | 15 | 49,2 | 40,2 | 43,7 | 43,4 | 50,2 | 45,1 |
| | | 18 | 49,6 | 40,7 | 44,0 | 43,7 | 50,6 | 45,5 |
| | | 21 | 50,0 | 41,0 | 44,4 | 44,1 | 51,0 | 45,9 |
| | | 24 | 50,7 | 41,8 | 44,9 | 44,6 | 51,7 | 46,4 |
| 9 | Panelový dům, 8.NP č.p. 1267/III čelní strana | 3 | 41,1 | 32,1 | 36,4 | 36,1 | 42,3 | 37,6 |
| | | 6 | 41,7 | 32,8 | 37,1 | 36,8 | 43,0 | 38,3 |
| | | 9 | 42,3 | 33,3 | 37,8 | 37,5 | 43,6 | 38,9 |
| | | 12 | 43,0 | 34,0 | 38,9 | 38,6 | 44,4 | 39,9 |
| | | 15 | 43,6 | 34,7 | 39,7 | 39,4 | 45,1 | 40,7 |
| | | 18 | 44,6 | 35,7 | 40,2 | 39,9 | 46,0 | 41,3 |
| | | 21 | 45,8 | 36,8 | 40,6 | 40,3 | 46,9 | 41,9 |
| | | 24 | 47,0 | 38,1 | 41,4 | 41,1 | 48,1 | 42,9 |

Varianta 1 – Automobilová doprava

Ve všech výpočtových bodech jsou vypočtené hodnoty nižší než požadované hygienické limity dané pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní i noční dobu.

Varianta 2 – Železniční doprava

Ve všech výpočtových bodech jsou vypočtené hodnoty nižší než požadované hygienické limity dané pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní i noční dobu.

Varianta 1 + 2

V posledním sloupci tabulky je uvedeno celkové akustické zatížení řešeného území. V této variantě je započítán jak hluk z dopravy po SV tangenti, tak i hluk z dopravy na přeložce železnice.

Poznámka: V blízkosti zamýšleného záměru je situována ubytovna Bostas. Pro tento typ objektů není podle nařízení vlády stanoven hygienický limit pro venkovní chráněný prostor staveb, pouze je stanoven hygienický limit pro chráněné vnitřní prostory stavby. Pro dodržení hygienických limitů hluku v tomto objektu je nutno po realizaci záměru provést měření hluku ve vnitřních chráněných prostorech této stavby a podle výsledků měření případně navrhnout akustická opatření.

Shrnutí

Při porovnání naměřené hodnoty s vypočtenou celkovou hodnotou pro zamýšlený záměr je patrné, že po uvedení záměru do provozu dojde u nejbližších bytových domů pouze k mírnému zvýšení ekvivalentních hladin. Výrazná změna celkové akustické situace se po realizaci záměru neočekává.

V akustické studii byla modelována situace vlivu automobilové dopravy pro SV tangenti pro výhledovou situaci v roce 2030. Výsledky modelu vyhovují hygienickým limitům hluku pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích pro denní i noční dobu..

Dále byla modelována situace vlivu železniční dopravy na přeložce železniční trati pro výhledovou situaci v roce 2030. Rovněž výsledky tohoto modelu vyhovují hygienickým limitům hluku pro hluk z dopravy na železnici pro denní i noční dobu.

4. Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivů na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 2 tohoto oznámení.

Modelové znečišťující látky

Jako modelové znečišťující látky jsou posuzovány: NO_x, CO, PM₁₀ a benzen emitované především ve fázi provozu liniovými zdroji. Ve fázi výstavby budou hlavním polutantem suspendované částice PM₁₀ uvažován jako charakteristická emise pro zemní práce. Plošný zdroj potom bude dále představovat pojezdy mechanismů po staveništi.

Studie obsahuje výpočet maximálních krátkodobých a průměrných ročních koncentrací NO₂, prachu - PM₁₀, CO a benzenu v ovzduší způsobených v okolí SV tangenty emisemi uvedených látek z automobilového provozu po této komunikaci a z provozu dieselových lokomotiv na přilehlé železniční trati a vlečce do závodu Škoda Auto.

Imisní limity

Imisní limity jsou dány zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, resp. nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší s platností od 31. 12. 2006. V příloze č. 1 je popsána přípustná úroveň znečištění ovzduší, přípustné četnosti jejich překročení a požadavky na sledování kvality ovzduší.

Dle NV nesmějí koncentrace znečišťujících látek ve volném ovzduší překročit v r. 2008 limitní hodnoty uvedené v následující tabulce.

Tab. č. 20 Imisní limity

| Znečišťující látka | Průměrovací doba | | | |
|---|--|--------|-------|--------|
| | 1 hod. | 8 hod. | 1 den | 1 rok |
| | Limitní hodnota + mez tolerance (r. 2008) | | | |
| NO ₂ (μg/m ³) | 200 + 20 | - | - | 40 + 4 |
| CO (μg/m ³) | - | 10000 | - | 30 |
| prach - PM ₁₀ (μg/m ³) | - | - | 50 | 40 |
| Benzen (μg/m ³) | - | - | - | 5 + 2 |

Meze tolerance budou každoročně snižované až na nulu v r. 2010, takže od tohoto roku již mají platit samotné imisní limity.

NV připouští překročení imisního limitu 200 μg/m³ pro 1hodinový průměr koncentrace NO₂ pro 18 hodin za rok a překročení limitu 50 μg/m³ pro 1denní průměr koncentrace prachu - PM₁₀ po 35 dní za rok.

Imisní limity pro NO₂, PM₁₀, CO a benzen jsou stanovené pro ochranu zdraví lidí, proto by měly být dodržené zejména v obydlených místech.

Posuzované stavy znečištění ovzduší

Výpočet byl proveden ve 2 variantách:

Varianta 1 stávající stav v r. 2008 bez SV tangenty

Varianta 2 stav v r. 2030 se SV tangentou

Výpočet byl proveden metodikou SYMOS novelizovanou v r. 2003 na základě požadavků nové legislativy týkající se ochrany ovzduší. Pro výpočet emisí z motorových vozidel byl použit emisní program MEFA06.

Vypočtené znečištění ovzduší z dopravy se týká pouze dopravy po úsecích silnic a železnic – SV tangenta, železniční trať č. 064 (Ml. Město – směr Řepov), železniční vlečka areálu Škoda Auto, nikoliv dopravy na ostatních silnicích ani jiných zdrojů znečištění. Studie je doplněna odhadem pozad'ového znečištění ovzduší.

Referenční body

Maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace a doby překročení zvolených hraničních koncentrací znečišťujících látek byly počítané v síti 304 referenčních bodů, která má rozměry 1,8 x 1,5 km, délkový krok 100 m a pokrývá SV část Mladé Boleslavi zhruba mezi ulicemi V. Klimenta, Jičínskou a silnicí I/10, včetně jižní části areálu Škoda Auto. Referenční body leží v úrovni terénu.

Kromě bodů této sítě byly koncentrace NO_x počítané v dalších 44 doplňujících referenčních bodech, které jsou umístěné přímo na SV tangentě nebo na železnici a vlečce, aby mohlo být zachyceno maximální znečištění ovzduší. Síť referenčních bodů včetně bodů doplňujících je znázorněna na následujícím obrázku 1 a 2 Přílohy č. 2 Rozptylové studie.

Vyhodnocení

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby bude největší zdroj znečištění představovat fáze zemních prací a manipulace se sypkými hmotami. Hlavním emitovaným polutantem bude PM₁₀, a to nejen díky primární emisi do ovzduší, ale i díky sekundární emisi způsobené opětovným zvržením již usazené látky.

Pro zmírnění negativního vlivu znečištění ovzduší po časově omezenou dobu výstavby je nutné zaměřit se na dodržování organizačně – technologických opatření uvedených v kap. D. IV.

Fáze provozu

Vypočtené znečištění ovzduší NO₂

a) Varianta 1 - současný stav bez SV tangenty

Maximální krátkodobé koncentrace NO₂ vystupují podél trasy železniční trati a vlečky na 25 - 30 µg/m³, v okolí křižovatky nádraží Ml. Boleslav město až na 30 - 35 µg/m³. Se vzdáleností však rychle ubývají a ve vzdálenosti 100 - 150 m od těchto zdrojů většinou nepřekročí 10 µg/m³. Ani za nepříznivých rozptylových podmínek maxima nikde nepřekračují imisní limit 200 µg/m³ pro krátkodobé koncentrace NO₂.

Roční průměry koncentrací NO₂ způsobené emisemi ze sledovaných úseků železnice dosahují na většině sledovaného území jen několika desetin µg/m³, v nejbližším okolí železnice však vystupují nad 1 µg/m³ a JV od nádraží Ml. Boleslav město až na 1,3 µg/m³. Imisního limitu 40 µg/m³ není vlivem emisí ze sledovaných komunikací v žádném místě ani zdaleka dosaženo.

b) Varianta 2 - stav v r. 2030 se SV tangentou

Nejvyšší krátkodobé koncentrace NO_2 kolem $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ se mohou vyskytnout za silně nepříznivých rozptylových podmínek přímo v koridoru SV tangenty a železnice, s rostoucí vzdáleností od těchto míst však maxima rychle klesají a ve vzdálenosti 200 m od nich již většinou nepřekročí $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V okolí SV tangenty k žádným nadlimitním koncentracím NO_2 vlivem automobilové a železniční dopravy nebude docházet.

Průměrné roční koncentrace NO_2 vystoupí přímo v koridoru SV tangenty a železnice na $1,3 - 1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, podobně jako maxima však budou s rostoucí vzdáleností od těchto míst rychle klesat. Ve vzdálenosti necelých 100 m již dosáhnou jen $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a na většině sledovaného území nepřekročí $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Všechny vypočtené průměrné roční koncentrace NO_2 jsou podstatně nižší než imisní limit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Vypočtené znečištění ovzduší prachem - PM_{10} **a) Varianta 1 - současný stav bez SV tangenty**

Nejvyšší denní koncentrace prachu - PM_{10} způsobené emisemi z železniční dopravy dosahují podél tratě kolem $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v okolí nádraží Ml. Boleslav město až $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a v ostatních částech sledovaného území jen od několika desetin do $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro denní koncentrace PM_{10} není v důsledku této dopravy v žádném sledovaném místě dosažený, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek.

Průměrné roční koncentrace PM_{10} způsobené emisemi z dopravy po železnici rovněž v žádném místě zdaleka nepřekračují imisní limit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Podél tratě a vlečky dosahují kolem $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v okolí nádraží Ml. Boleslav město $0,6 - 0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a na ostatních částech sledovaného území se pohybují od několika setin do $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

b) Varianta 2 - stav v r. 2030 se SV tangentou

Maxima denních koncentrací prachu - PM_{10} způsobená emisemi z dopravy po SV tangentě a úsecích železnice zahrnutých do výpočtu se budou mimo blízké okolí těchto zdrojů pohybovat většinou do $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V koridoru SV tangenty a železnice dosáhnou $8 - 12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, jihovýchodně od nádraží Ml. Boleslav město až $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vzhledem k imisnímu limitu $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ půjde o nízké hodnoty znečištění ovzduší.

Roční průměry koncentrací PM_{10} vlivem dopravy na sledovaných úsecích komunikací nepřekročí ani jihovýchodně od nádraží Ml. Boleslav město hodnotu $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jinde v koridoru SV tangenty a železnice vystoupí na $0,6 - 0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mimo tento koridor dosáhnou podle vzdálenosti od něj od $0,05$ do $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Oproti stavu v r. 2008 vzrostou roční průměry koncentrací prachu - PM_{10} o $25 - 30 \%$. Imisní limit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ však bude o 2 řády vyšší než běžně vypočtené hodnoty průměrných koncentrací.

Vypočtené znečištění ovzduší CO**a) Varianta 1 - současný stav bez SV tangenty**

K nejvyšším 8hodinovým koncentracím CO vlivem dopravy po sledovaném úseku železniční tratě a vlečky $40 - 45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dochází v bezprostřední blízkosti tratě v okolí nádraží Ml. Boleslav město. Jinde podél trati maxima dosahují $25 - 35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a ve vzdálenosti 150 m od ní klesají pod $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vzhledem k imisnímu limitu $10000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro 8hodinové koncentrace CO však jde o velmi nízké znečištění ovzduší.

Průměrné roční koncentrace CO způsobené dopravou po železnici dosahují podél tratě 1,5 - 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, jinde jen několika desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro tyto průměry však nebyl stanovený, takže tyto hodnoty není s čím srovnat.

b) Varianta 2 - stav v r. 2030 se SV tangentou

Nejvyšší 8-hodinové koncentrace CO vystoupí v koridoru SV tangenty a železniční tratě za nepříznivých rozptylových podmínek na 65 - 110 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ve vzdálenosti 150 m od těchto zdrojů však poklesnou na 25 - 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a na okrajích sledovaného území nedosáhnou ani 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Všechny tyto hodnoty jsou ale o 2 - 3 řády nižší než imisní limit 10000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Roční průměry koncentrací CO způsobené dopravou po SV tangentě a železnici vzrostou na 3 - 4,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ v koridoru silnice a železniční tratě, mimo tento koridor se budou pohybovat od několika desetin do 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Oproti variantě 1 jde o značný vzrůst, který se ale odehrává ve velmi malých absolutních číslech.

Vypočtené znečištění ovzduší benzenem

a) Varianta 1 - současný stav bez SV tangenty

Všechny vypočtené koncentrace benzenu z provozu úseku železniční tratě a vlečky jsou zcela zanedbatelné. Krátkodobá maxima nedosahují v žádném místě ani 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a roční průměry v blízkosti železnice nejvýše 0,001 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzenu má přitom hodnotu 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

b) Varianta 2 - stav v r.2030 se SV tangentou

Vypočtené maximální krátkodobé koncentrace benzenu se v koridoru SV tangenty a železniční tratě budou pohybovat od 1,5 do 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v okolí kruhového objezdu na Jičínské dosáhnou slabě přes 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Mimo trasu SV tangenty vystoupí jen na několik desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$, nedosáhnou tedy nikde ani 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, což je imisní limit pro roční průměr koncentrací benzenu.

Průměrné roční koncentrace benzenu z působené převážně automobilovou dopravou po SV tangentě dosáhnou podél této silnice 0,07 - 0,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, jinde jen několika málo setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a ve větších vzdálenostech se budou pohybovat pouze v řádu tisícín $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Znečištění ovzduší benzenem bude tedy mnohem menší než hodnota imisního limitu.

Shrnutí

Emise z dopravy po železniční trati a vlečce do závodu Škoda Auto ke stávajícímu znečištění ovzduší přispívají jen malým dílem. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek způsobené těmito emisemi jsou podstatně nižší než imisní limity, v případě benzenu jsou zcela zanedbatelné.

Ani po zprovoznění SV tangenty nezpůsobí emise z dopravy po této silnici a po přilehlé železnici v r. 2030 nadměrné znečištění ovzduší ve sledovaném území, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek ani z hlediska průměrných ročních koncentrací.

5. Vliv na povrchové a podzemní vody

Vliv na hydrologický režim

Výstavba SV tangenty a doprovodných objektů, zvláště pak přeložka železniční trati, může ovlivnit hydrologický režim zájmového území následujícími způsoby:

- krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek,
- změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace,
- přeložením koryta Zalužanské vodoteče.

Přeložení koryta Zalužanské vodoteče

Přeložení koryta předmětného vodního toku je nutné z důvodu kolize v místě navržené křižovatky. Nově vyhloubené koryto bude napojeno na stávající a nová trasa bude odklánět vodoteč mimo plánovanou křižovatku.

Délka přeložky bude cca 124 m.

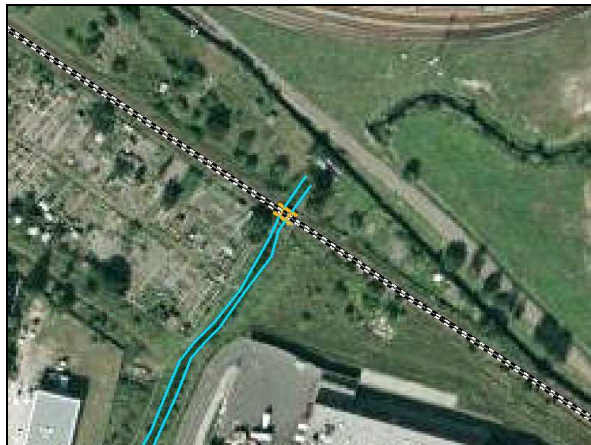
Realizací přeložky se prakticky nezmění odtokové poměry, protože zůstane zachován příčný průřez koryta a jeho délka.

Dalšími technickými úpravami dotýkající se Zalužanské vodoteče bude demolice stávajícího železničního mostu, který převádí železniční trať č. 064 přes daný vodní tok a následná výstavba nového mostu v drážním km 19,009, cca 11,5 m proti proudu.

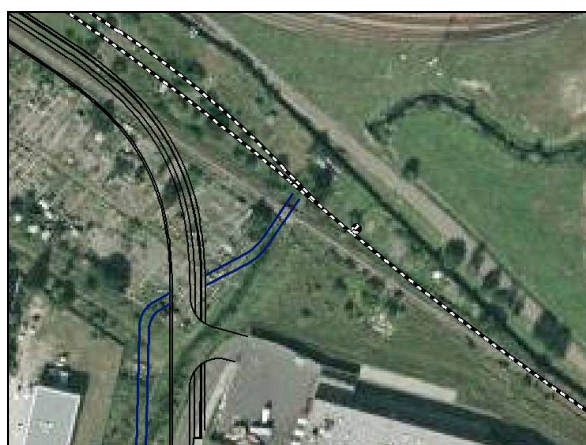
Stávající most bude demolován a na jeho místě provedena rekultivace. Při demolici nesmí dojít ke znečištění vodoteče.

V místě křížení SV tangenty s přeloženým korytem předmětné vodoteče bude dále vybudován silniční most (staničení km 1,41223)

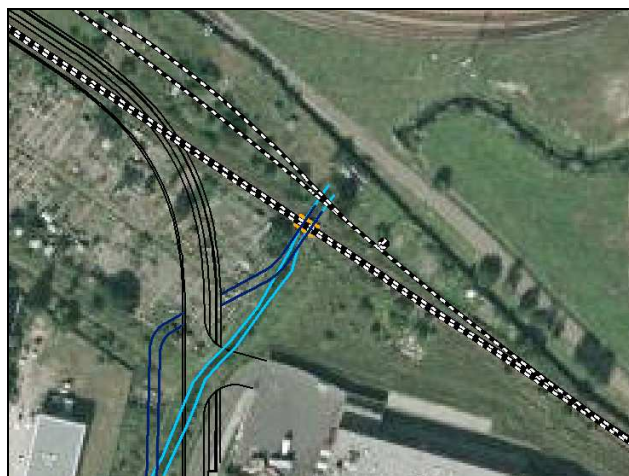
Obr. č. 15 Stávající trasa Zalužanské vodoteče



Obr. č. 16 Výhledová trasa Zalužanské vodoteče



Obr. č. 17 Porovnání stávajícího a výhledového stavu



Ovlivnění množství vod

Záměrem dojde k ovlivnění odtokových poměrů v lokalitě pouze v souvislosti s výstavbou komunikace, neboť přeložením drážního tělesa nebude docházet oproti stávajícímu stavu k rozšiřování zpevněných ploch. Z hlediska velikosti vlivů na charakter odvodnění oblasti se jedná o malý až nulový vliv.

Na zpevněné nepropustné ploše vozovky dojde k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu území. Vliv na velikost základní složky odtoku, tj. na podzemní odtok, by komunikace mohla mít pouze v úsecích, kde jsou její nivelety, resp. kóty základových spár pod maximálními úrovněmi hladin podzemních vod, tedy v úsecích hlubších spár. V úseku km 0,100 - 0,440 je niveleta komunikace navržena v zářezu max. 4 m pod terénem. Spodní voda v tomto zářezu nebude zasažena.

Ovlivnění jakosti vod

➤ Fáze výstavby

V blízkosti záměru se nenacházejí vodní zdroje, které by mohly být výstavbou ovlivněny. Možnost kontaminace povrchových a podzemních vod by mohla nastat pouze v případě náhodných úniků pohonných hmot, olejů a mazadel z používaných mechanismů a také v případě havarijních úniků látek škodlivých vodám z používaného strojového parku. Při zachování běžných technologických opatření lze vliv na jakost povrchových i podzemních vod minimalizovat.

Ke kontaminaci povrchových vod může docházet recyklací šterkového lože. Takovéto činnosti je nutné provádět mimo vlastní prostor stavby na recyklační lince vybraného zhotovitele stavby.

➤ Fáze provozu

SV tangenta

Odvodnění SV tangenty bude řešeno systémem dešťových stok do stávající kmenové stoky VaK. Pouze část komunikace (6 600 m² z celkové plochy 27 988 m²) bude odvodněna dešťovou stokou do Zalužanské vodoteče.

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace a přeložka železniční trati potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody mohou být znečištěny zejména těmito látkovými skupinami:

- toxickými stopovými prvky,
- nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami),
- růstovými inhibitory a herbicidy,
- složkami posypových materiálů.

Vzhledem k malému rozsahu odvodnění do dané vodoteče a vzhledem k jejím relativně vydatným průtokům lze předpokládat, že zvýšení koncentrací znečištění chloridy ze zimní údržby komunikace bude minimální.

Chloridová zátěž prostředí a vod v důsledku zimního ošetření povrchu vozovek se oproti současnému stavu zvýší pouze málo. Díky aplikaci úsporných opatření a mj. zaváděním nových technologií použití posypových materiálů dochází v posledních letech ke snižování spotřeby chloridů.

Výstavbou moderní komunikace SV tangenty se zmenší riziko vnosu látek ropného původu do životního prostředí tím, že bude snaha o zaručení co největší plynulosti jízdy vozidel, při které probíhá dokonalejší spalování paliva a tedy k nižším emisím NEL ve výfukových plynech.

Ukazuje se, že postupujícím rozmachem využívání automobilových katalyzátorů se riziko vnosu toxických stopových prvků do prostředí, zejména Pb výrazně snižuje. Ani vnos nepolárních extrahovatelných látek (ropných uhlovodíků) z úkapů pohonných systémů dopravních mechanismů není příliš nebezpečný. Nebezpečný by ovšem mohl být jejich vnos následkem havárií. Ty samozřejmě není možné předvídat, a v tomto stadiu řešení nelze ani navrhnout konkrétní sanační opatření. Proto se v tomto směru omezujeme pouze na doporučení, aby se technickým řešením minimalizovalo nebezpečí havárií, jak automobilů, tak vlakových souprav.

Dále je nutné poznamenat, že faktorem nesporně snižujícím biologickou nebezpečnost aplikace posypových materiálů na bázi chloridů je i to, že tyto látky budou aplikovány výhradně v zimním období, tj. v období vegetačního klidu a za útlumu zooplanktonu v povrchových tocích. Protože chloridové ionty jsou relativně velmi pohyblivé, budou odplaveny dříve, než se stačí biotoxicky projevit, nejpozději po začátku vegetační sezóny.

Z toho důvodu předpokládáme, že nárůst chloridové zátěže nebude významný.

K zamezení vniknutí ropných látek do vodotečí budou navržena příslušná technická opatření.

Přeložka železniční trati

Odvodnění drážního tělesa bude rovněž řešeno zaústěním do kmenové stoky VaK. Pouze v km 18,871 až 19,183 jsou odpadní dešťové vody svedeny do vodoteče Klenice. Opět vzhledem k průtokům, které jsou ještě vydatnější než u Zalužanské vodoteče, nelze očekávat ovlivnění kvality vod. Riziko kontaminace povrchových vod může nastat pouze v případě havárií. V takovém případě je nutné přijmout konkrétní technologická opatření a kontaminovaná místa co nejrychleji sanovat.

Co se týče ovlivnění jakosti podzemních vod, převážná část stavby je navrhována na úrovni terénu nebo v nízkých násypech, proto vliv na podzemní vody bude v těchto úsecích minimální.

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik a zdrojů vod

Zájmové území je v současné době vodohospodářsky málo významné a díky tomu lze při daném směrovém a výškovém vedení komunikace a drážního tělesa očekávat jen poměrně malý negativní vliv na současné hydrogeologické poměry.

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani pásmo hygienické ochrany vody (PHO).

Záměr neleží v záplavové zóně.

V okolí posuzovaného záměru nebyly dokumentovány žádné současně využívané jímací objekty – studny.

Shrnutí

Z hlediska problematiky vod by neměla výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Je nutné však respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D.IV tohoto oznámení.

6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Trvalé a dočasné zábory ZPF

Realizací hodnocené stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Posuzovaná stavba SV tangenty a doprovodných objektů se dotýká převážně pozemků vedených dle KN

jako ostatní plocha. ZPF pak tvoří zahrady a částečně orná půda lokalizována především v JV části navrhované stavby, v místech stávající zahrádkářské kolonie.

Celkový trvalý zábor ZPF v důsledku realizace stavby není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou bude součástí žádosti o vynětí ze ZPF podané v souladu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Dočasné zábory ZPF budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení staveniště). Jejich rozsah nelze v současné fázi vyhodnotit a budou uvedeny v dalších fázích projektové dokumentace.

Dle výpisu z KN budou dotčeny převážně půdy IV. třídy ochrany ZPF.

Ornice a podorniční vrstva z ploch trvalého záboru bude sejmuta a deponována. Po ukončení výstavby bude použita (hlavně podorniční vrstva) k vegetačním úpravám a technickým rekultivacím v okolí tělesa komunikace a železniční trati. Zbylá kvalitní ornice bude použita dalším vhodným způsobem např. na rekultivace. V případě, že bude zemina znečištěna nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminována, jinak uložena na skládku nebezpečných odpadů.

Znečištění půdy

Ke kontaminaci půd může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby,
- provozem na silnici a přeložce železniční trati,
- haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek.

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). Ke znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Toto nebezpečí lze minimalizovat zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

V rámci výstavby přeložky železniční trati dojde z ploch pod traťovými kolejemi k sejmutí šterkového lože. Před zahájením stavebních prací či v jejich průběhu je nutné provést odběry vzorků šterkového lože a podrobit je chemickým analýzám v souladu s Metodickým pokynem MŽP ČR „kritéria znečištění zemin a podzemní vody“ (8/1996). Neznečištěný šterk může být využit v rámci železničního spodku drážního tělesa. V případě kontaminace je možné provést recyklaci mimo vlastní prostor stavby na recyklační lince zhotovitele stavby a rovněž jej zpětně využít. Zbylé kontaminované objemy pak uložit na skládku nebezpečného odpadu.

Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je toto riziko minimální.

Kontaminace půd v okolí silnic během provozu je způsobována zejména těžkými kovy, chloridy a ropnými látkami šířícími se do okolí ve formě roztoků, aerosolů, jemných pevných částic (prach) a směsí plynů.

Ze studií věnovaných kontaminaci rostlin a půdy vlivem provozu na silnicích vyplývá, že:

- znečištění od okraje komunikace prudce (exponenciálně) klesá a pozaďových hodnot se dosahuje 50 - 150 m od komunikace podle velikosti lineárního zdroje, resp. intenzity vozidel za jednotku času, složení dopravního proudu, velikosti emitovaných částic,
- znečištění půdy je soustředěno hlavně v povrchové vrstvě (cca 3 - 5 cm, maximálně 20 cm v případě, že tato půda není obhospodařována orbou)

- znečištění v půdním profilu klesá s přibývajícím hloubkou,
- na závětrné straně je větší koncentrace znečištění než na straně návětrné.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací. Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovení podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

Kontaminace půd v okolí drážního tělesa se mimo případných havárií nepředpokládá.

Zdroje materiálu pro výstavbu a lokality pro uložení přebytečných výkopků

Problematika materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu bude řešena v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Zdroj materiálu není v této fázi určen.

Vliv stavby na horninové prostředí, stabilitu půdy a erozi

Stavbou komunikace a drážního tělesa vznikne částečně nový liniový útvar v území (Již v současné době protíná území železniční trať). V těsné blízkosti nové stavby dojde lokálně ke změnám topografie (náspy, zářez, mosty). K výrazným změnám morfologie terénu v hodnocené oblasti však nedojde. Zářez vedený v úseku km 0,100 - 0,440 bude max. 4 m pod terénem. Největším zásahem do původní morfologie terénu bude budování mostních objektů.

Snížení rizika půdní eroze by mělo být zajištěno dodržáním pracovních postupů a navržených opatření (viz kap. D. IV).

Vlivy na přírodní zdroje

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se dále nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Flóra

Posuzovaný záměr se nachází v území, které lze dle katalogu biotopů klasifikovat jako X1 – Urbanizovaná území. Pro sledovanou lokalitu je typické značné ovlivnění antropogenní činností s vegetací bez větší floristické hodnoty, s vysokým podílem ruderalních druhů.

Zásah do floristických poměrů v souvislosti s realizací záměru bude převážně soustředěn do ruderalizovaných ploch drážního tělesa a jeho okolí, částečně do zahrádkářské kolonie a v krátkém úseku i do břehových porostů vodního toku – Zalužanské vodoteče.

Na lokalitě nebyly nalezeny žádné chráněné a ohrožené druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ani druhy Černého a Červeného seznamu rostlin (Procházka, 2001).

V souvislosti s realizací stavby bude nutné provést kácení stávající zeleně. Kácení je nutné omezit na skutečně odůvodněné, a to v období vegetačního klidu, z důvodu snížení možného vlivu na populace ptáků a dalších druhů živočichů. Dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. je nutné podat žádost o kácení, která bude obsahovat náležitosti dle § 8 odst. 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb. Mimo jiné doložit specifikaci dřevin, které mají být káceny, zejména jejich druh, počet, včetně situačního zákresu.

Jako náhrada za pokácené stromy bude provedena výsadba nové vegetace, která je blíže specifikována v následujícím textu.

Návrh sadových úprav

- *Izolační souvislá zeleň proti oslnění mezi tělesem komunikace a novým kolejištěm ČD v úseku od km 0,030 do km 0,350*

Výsadba bude provedena v prostoru mezi komunikací a chodníkem s výjimkou míst nadjezdů, technologických lávek a autobusových zastávek. Zelený pás bude mít šířku cca 2 m. Je zde navrženo stromořadí z alejových stromů doplněné zahuštěnou řadovou výsadbou středně vysokých a vysokých keřů.

- *Izolační souvislá zeleň proti oslnění mezi tělesem komunikace a novým kolejištěm ČD v úseku od km 0,500 do km 1,400*

Jedná se o pokračování výsadby alejových stromů a dále o výsadbu na svahu tělesa komunikace v prostoru mezi chodníkem a kolejištěm s menšími mezerami. Je zde opět navrženo stromořadí z alejových stromů doplněné zahuštěnou řadovou výsadbou středně vysokých a vysokých keřů, příp. výsadbou keřů na svahu.

- *Alejová výsadba na jižní straně komunikace za chodníkem v krátkém úseku km 0,015 - 0,050*

Zde bude stromořadí z alejových stromů s menší kulovitou příp. oválnou korunou založenou ve výšce kolem 3 m.

- *Alejová výsadba na obou stranách komunikace - jižní strana v úseku od km 1.000 - 1.200 a na severní straně v km 0,900 - 1,010*

Výsadba na ploše trvalého záboru v prostoru mezi tělesem komunikace a oplocením sousedních areálů, příp. kolejiště. Bude se jednat o stromořadí z alejových stromů s menší kulovitou příp. oválnou korunou založenou ve výšce kolem 3 m.

Obdobná výsadba břehového porostu proběhne podél přeložené vodoteče na konci úpravy v délce cca 150 m.

- *Živý plot - bariéra mezi vozovkou a chodníkem na jižní straně komunikace v úseku km 0,005 - 0,190 a km 0,250 - 0,330*

Výsadba v prostoru mezi silnicí a chodníkem, provedená v řadě ve vzdálenosti cca 0,5 m od chodníku z keřů se středně vysokým vzrůstem.

- *Živý plot - bariéra mezi vozovkou a chodníkem v úseku od km 0,730 do km 1,400 na severní straně komunikace a výsadba keřů v úseku km 0,730 - 0,900 na jižní straně komunikace*

Řadová výsadba keřů na ploše trvalého záboru po obou stranách komunikace.

- *Střední dělicí pruh*

Výsadba odolných druhů keřů se středně vysokým vzrůstem ve středním dělicím pruhu v místech, kde to rozhledové poměry dovolí.

- *Ozelenění svahů komunikace*

V místech, kde bude mít nové těleso komunikace dostatečně dlouhé svahy, proběhne založení souvislého keřového porostu. Jedná se o násypové svahy v úseku km 0,000 - 0,300 a km 0,430 - 0,830 následně také v km 0,870 - 1,400. K ozelenění těchto nízkých svahů budou použity převážně nízké a středně vysoké keře, místy doplněné vyššími druhy. Výsadba keřů vzhledem k přilehlému kolejišti nebude doplněna výsadbou stromů. Svahy tělesa komunikace budou zatravněny pomocí hydroosevu. Budou použity především listnaté keře. K výsadbě budou použity převážně autochtonní druhy dřevin, pouze v místech blíže silnicí, kde je předpoklad větší koncentrace nepříznivých vlivů, mohou být navrženy alochtonní keře.

- *Ozelenění zářezového svahu nad chodníkem a komunikací na jižní straně v km 0,250 - 0,385*

V těchto místech proběhne založení souvislého porostu keřového a vícepatrového. K ozelenění těchto svahů budou použity převážně středně vysoké keře. Výsadba keřů bude doplněna skupinovou výsadbou stromů. Svahy tělesa komunikace budou zatravněny pomocí hydroosevu.

Navržený sortiment dřevin:

➤ *Stromy*

| | |
|---------------------------|-----------------|
| <i>Acer platanoides</i> | javor mléč |
| <i>Alnus glutinosa</i> | olše lepkavá |
| <i>Betula verrucosa</i> | bříza bělokorá |
| <i>Carpinus betulus</i> | habr obecný |
| <i>Corylus colurna</i> | líška turecká |
| <i>Fraxinus excelsior</i> | jasan ztepilý |
| <i>Prunus avium</i> | třešeň ptačí |
| <i>Quercus petraea</i> | dub zimní |
| <i>Quercus robur</i> | dub letní |
| <i>Sorbus aucuparia</i> | jeřáb ptačí |
| <i>Sorbus aria</i> | jeřáb muk |
| <i>Tilia cordata</i> | lípa malolistá |
| <i>Tilia platyphylla</i> | lípa velkolistá |
| <i>Picea pungens</i> | smrk pichlavý |
| <i>Pinus sylvestris</i> | borovice lesní |
| <i>Pinus nigra</i> | borovice černá |

➤ *Keře*

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| <i>Cornus sanguinea</i> | |
| <i>Corylus avellana</i> | |
| <i>Cotoneaster dammeri</i> | |
| <i>Crataegus monogyna</i> | |
| <i>Euonymus europaeus</i> | |
| <i>Ligustrum vulgare</i> | |
| <i>Lonicera xylosteum</i> | |
| <i>Prunus spinosa</i> | slivoň trnka |
| <i>Ribes alpinum</i> | meruzalka alpská |
| <i>Viburnum lantana</i> | kalina tušalaj |
| <i>Viburnum opulus</i> | kalina obecná |
| <i>Amorpha fruticosa</i> | netvařec křovitý |
| <i>Elaeagnus angustifolia</i> | hlošina úzkolistá |
| <i>Lonicera tatarica</i> | zimolez tatarský |
| <i>Hedera helix</i> | břečťan popínavý |
| <i>Parthenocissus tricuspidata</i> | loubinec trojhrotý |

Fauna

Stavbou dojde k zániku antropogenně ovlivněného biotopu travních porostů s jedinci stromů a keřů. Dále bude ovlivněn biotop vodního toku – Zalužanské vodoteče.

Vzhledem k faktu, že je posuzovaná lokalita silně ovlivněna antropogenní činností, lze předpokládat zastoupení běžných druhů živočichů vázaných na městské prostředí.

Druhově bohatší bude tok a okolí Zalužanské vodoteče. Koryto je však silně regulované, vegetační porost pozměněn antropogenní činností.

V území byl proveden orientační zoologický průzkum, při kterém nebyly zastihnuty zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění.

V rámci realizace záměru se počítá s výstavbou mostních objektů přes Zalužanskou vodoteč, které budou zároveň sloužit jako průchody a podchody pro živočichy. Realizace těchto staveb by měla zabránit střetu motorových vozidel s živočichy, případně omezit toto riziko na minimum.

Při stavbách mostních objektů je nutné počítat s dostatečnou světlostí mostů tak, aby vedle vodní hladiny existoval v celé délce mostního objektu dostatečně široký suchý břeh a tím byla umožněna migraci živočichů.

Ekosystémy

Výstavbou záměru dojde k ovlivnění antropogenně ovlivněného ekosystému.

Shrnutí

V případě dodržení navržených ochranných opatření uvedených v kap. D.IV je posuzovaný záměr z floristického a faunistického hlediska akceptovatelný.

8. Vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000

Realizací záměru SV tangenty a doprovodných objektů, především pak přeložky železniční trati č. 064, dojde k dotčení územního systému ekologické stability.

Dotčeným prvkem ÚSES bude lokální biokoridor LBK 114 Zalužanská strouha II. Jedná se o vodní tok – Zalužanskou vodoteč, která zároveň podléhá ochraně dle § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Před zahájením stavebních prací, kterými by došlo k dotčení Zalužanského potoka je nutné podat žádost k povolení zásahu do VKP dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb.

Stavebními pracemi se rozumí přeložení stávajícího koryta (viz obr. č. 15, 16, 17) v délce cca 124 m. Realizací přeložky se prakticky nezmění odtokové poměry, protože zůstane zachován příčný průřez koryta a jeho délka.

V místě křížení SV tangenty s přeloženým korytem předmětné vodoteče bude vybudován silniční most (staničení km 1,41223).

Dále dojde na Zalužanské vodoteči k demolici stávajícího železničního mostu v drážním km 19,009 a výstavbě nového, cca 11,5 m proti proudu. Na místě demolovaného mostu proběhne rekultivace.

Při demoličních i stavebních činnostech je nutné dodržovat přísná technologicko-organizační opatření, aby nedošlo ke znečištění vodního toku. Jedná se především o následující:

- V blízkosti Zalužanské vodoteče nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani zde nesmí parkovat.
- Z důvodů vyloučení rizika možného znečištění půd a podzemních vod úkapy ropných látek je nutné kontrolovat pravidelně stav dopravních a stavebních mechanismů.
- Používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.

Přeložení koryta Zalužanské vodoteče je vhodné konzultovat s orgány ochrany přírody. Charakter nového koryta by měl usilovat o zvýšení ekologické stability. Jako nepřípustné se jeví strmé zpevněné svahy nového koryta. Koryto by mělo být zbudováno tak, aby tok v budoucnu byl funkčním biokoridorem.

Při budování mostních objektů je nutné počítat s dostatečnou světlostí mostů tak, aby vedle vodní hladiny existoval v celé délce mostního objektu dostatečně široký suchý břeh a tím byla umožněna migraci živočichů.

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území ani přírodní parky podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaná stavba nezasahuje ani do ochranného pásma zvláště chráněných území.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění rovněž nedojde.

Žádná z navrhovaných lokalit systému NATURA 2000 nebude záměrem bezprostředně dotčena, stejně tak nebudou dotčeny ani ptačí oblasti nacházející se v okolí. Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (č.j. 24021/2008/KUSK) ze dne 18. 2. 2008 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

9. Vliv na krajinu a krajinný ráz

Záměrem dojde k dotčení městského prostředí, konkrétně lokality silně ovlivněné antropogenní činností.

Navržený záměr – SV tangenta a přeložka železniční trati nebude představovat výrazný zásah do stávajícího reliéfu krajiny. Niveleta komunikace je navržena cca 0,5 - 1,5 nad stávajícím terénem. V místě u 5. brány je niveleta vedena v zářezu max. do 4 m. Přeložka železniční trati je výškově vedena v náspu do 1,5 m.

Rovněž kácení dřevin nebude představovat zásah do stávajícího charakteru městské části, navíc bude vzniklá újma dostatečně kompenzována navrženými sadovými úpravami. Díky tomu lze zásah považovat za snesitelný.

Dotčený krajinný prostor je územím s narušeným harmonickým poměrem antropogenních a přírodních ploch. Jelikož se jedná o městské prostředí, antropogenní plochy výrazně převyšují. Realizací záměru dojde k dalšímu narušení estetické hodnoty a harmonického měřítká vztahů v krajině. Vzhledem ke stávajícímu stavu však daný záměr nebude významný. Za předpokladu realizace vegetačních úprav je pak záměr z hlediska ovlivnění krajinného rázu akceptovatelný.

10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr spadá do II. archeologické zóny, z čehož vyplývá, že se jedná o území, na němž jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (dále jen ZAV). Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky.

Hmotný majetek bude dotčen při demolici stávající železniční trati a jejích doprovodných objektů a v případě přeložek inženýrských sítí.

II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Hodnocené vlivy záměru na životní prostředí mají lokální charakter, a to jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Budou dotčeny pozemky v rámci městského prostředí vedené v KN jako ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří, zahrada a orná půda.

Realizace záměru bude znamenat pouze malý příspěvek k celkové imisní zátěži daného území. Příspěvky jednotlivých sledovaných znečišťujících látek splňují limitní hodnoty přípustného znečištění ovzduší. Zvýšenou pozornost je nutné věnovat pouze PM_{10} ve fázi výstavby a dodržet navržená ochranná opatření.

Na výhledové akustické situaci v roce 2030 se bude podílet pohyb vozidel po SV tangentě a dále pohyb železniční dopravy po přeložce železniční trati č. 064. Příspěvky ekvivalentních hladin akustického tlaku A, jak plánované tangenty, tak přeloženého drážního tělesa, vyhovují hygienickým limitům dané NV č. 148/2006 Sb. pro denní i noční dobu.

Stavba je situována do městského prostředí, přesto lze očekávat určité střety se zájmy ochrany přírody (zásah do ÚSES, VKP). Předpokladem je, že tyto vlivy stavby na tyto složky ŽP budou akceptovatelné.

III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Realizace záměru SV tangenty Mladá Boleslav a doprovodných objektů nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

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

Fáze projektových příprav

POV

- V dalším stupni projektové dokumentace musí být vymezeny plochy pro zařízení staveniště, a to tak, aby celkově vyhovovaly z hlediska ochrany životního prostředí.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace je třeba řešit problematiku materiálových zdrojů.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby brát jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby.

Stavební objekty

- Mostní objekty musí být navrženy s dostatečnou světlostí jednotlivých mostních polí přes vodoteče a ÚSES tak, aby byla zajištěna funkčnost migračního profilu pro všechny kategorie zvěře a eliminovány případné střety motorových vozidel s živočichy.

Voda

- Pro případ úniku ropných látek zpracovat havarijní plán, který bude předložen k posouzení vodohospodářskému orgánu.
- Koncepti odvodnění komunikace a drážního tělesa projednat se správcí jednotlivých dotčených vodních toků.

Půda

- Provést vyhodnocení bilance skryvky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití.
- K trvalému odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy dle ustanovení § 9 zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění.

Fauna, Flóra, ekosystémy

- Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na skutečně odůvodněné, a to v období vegetačního klidu, z důvodu snížení možného vlivu na populace ptáků a dalších druhů živočichů.
- Dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. podat žádost o kácení, která bude obsahovat náležitosti dle § 8 odst. 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb. Mimo jiné bude doložena specifikace dřevin, které mají být káceny, zejména jejich druh, počet, včetně situačního zákresu.
- Zamezit ruderalizaci náhradní výsadbou dřevin přirozené druhové skladby.
- V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin a rostlin.

Zvláště chráněná území

- Před zahájením stavebních prací, kterými by došlo k dotčení Zalužanského potoka je nutné podat žádost k povolení zásahu do VKP dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb.
- Přeložení koryta Zalužanské vodoteče je vhodné konzultovat s orgány ochrany přírody. Koryto by mělo být zbudováno tak, aby tok v budoucnu byl funkčním biokoridorem.

Archeologie a kulturní památky

- Před zahájením stavebních prací oznámit záměr Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (dále jen ZAV). Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

Fáze výstavby

Stavební činnost

- Při realizaci stavby je nutno zajistit bezpečnost provozu na stávajících komunikacích.
- Doprava stavebních materiálů a pohyb těžké techniky musí probíhat pouze po vymezených dopravních trasách.
- Před nasazením dopravních a stavebních mechanismů věnovat zvýšenou pozornost jejich technickému stavu z hlediska ekologické nezávadnosti a v tomto směru provádět periodické kontroly.

- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění v areálu staveniště. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- Pohonné hmoty a maziva je třeba skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum.
- Místo maziv a paliv ropného původu doporučujeme používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Při demolici stávajícího železničního mostu nesmí dojít ke znečištění Zalužanské vodoteče.

Akustická situace

- V rámci minimalizace hluku používat kvalitní strojní techniku a automobily, které budou splňovat platné předpisy.
- V době výstavby její správnou organizací minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a hlučná zařízení (např. kompresory apod.) stínit mobilními akustickými zástěnami.

Znečištění ovzduší

- Při převážení sypkého materiálu zamezit úniku materiálu za jízdy.
- Pro zamezení šíření zvýšené sekundární prašnosti v době výstavby provádět čištění komunikací u výjezdů ze stavby.
- Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky lze udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.

Půda

- Při výstavbě je třeba minimalizovat dočasný i trvalý zábor půd a zejména pečlivě sejmut ornici. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.
- Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.
- Před zahájením výstavby či v jejím průběhu provést odběry vzorků šterkového lože a podrobit je chemickým analýzám v souladu s Metodickým pokynem MŽP ČR „kritéria znečištění zemin a podzemní vody“ (8/1996). Neznečištění šterků může být využito v rámci železničního spodku drážního tělesa. V případě kontaminace je možné provést recyklaci mimo vlastní prostor stavby na recyklační lince zhotovitele stavby a rovněž jej zpětně využít. Zbylé kontaminované objemy pak uložit na skládku nebezpečného odpadu.

Voda

- Případnou recyklaci šterkového lože provádět mimo vlastní prostor stavby na recyklační lince vybraného zhotovitele stavby.

Odpady

- Odstranění, popř. recyklace odpadů, musí probíhat v souladu s platnou právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.

Fauna, Flóra, ekosystémy

- Při stavební činnosti chránit stávající vegetační prvky. Stromy musí být před započítím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).

Zvláště chráněná území

- Při výběru zařízení staveniště realizovat jejich umístění mimo území začleněná do ÚSES či VKP.
- V blízkosti Zalužanské vodoteče nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani zde nesmí parkovat.
- Z důvodů vyloučení rizika možného znečištění půd a podzemních vod úkapy ropných látek je nutné kontrolovat pravidelně stav dopravních a stavebních mechanismů.
- Používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Přeložení části koryta Zalužanské vodoteče konzultovat s orgány ochrany přírody.

Fáze provozu

Akustická situace

- Po realizaci záměru provést měření hluku ve vnitřním chráněném prostoru ubytovny Bostas a podle výsledků měření případně navrhnout akustická opatření.

Voda

- Zvýšený důraz klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů a následné zachycení rozpuštěných solí.
- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.

Odpady

- Likvidace, popř. recyklace odpadů, musí probíhat v souladu s právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.

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

Oznámení záměru bylo zpracováno na základě vypracovaných technických podkladů. Z této skutečnosti pak plynou nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které se při jejím zpracování vyskytly.

Fáze výstavby

Vzhledem k tomu, že není znám dodavatel stavby a podrobný plán organizace výstavby, není možné přesně kvantifikovat vlivy vlastní výstavby na okolní prostředí.

Akustická a rozptylová studie tedy hodnotí ty vlivy, které lze již v současné době a na základě stávajících předpokladů postihnout a pro tyto skutečnosti uvádí ochranná opatření.

Doprava

V současné době není možné přesně kvantifikovat intenzitu železniční dopravy ve výhledovém roce 2030. Oznámení EIA vychází z předpokladu, že nedojde k výraznému navýšení intenzit (dle informací VP UŽST, pan Chladík) a při zpracování Rozptylové a Akustické studie byly uvažovány intenzity železniční dopravy stejné jako ve stávajícím stavu.

Hluk a ovzduší

Neurčitost plyne ze současných znalostí o intenzitách dopravy. Z toho plynou nejistoty ve výpočtech, které jsou založeny na těchto intenzitách dopravy (tj. *hluková a imisní studie*).

Faktorem, který omezuje přesnost matematického modelování, je i výhled předpokládaného provozu na komunikační síti, kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v České republice a celková intenzita.

Suroviny

V rámci výstavby přeložky železniční trati dojde z ploch pod traťovými kolejemi mimo jiné k sejmutí štěrkového lože a zeminy. Podíl kontaminace tohoto materiálu není v současné době znám, a proto není ani možné určit, do jaké míry je lze zpětně využít, případně za jakých podmínek.

Před zahájením stavebních prací či v jejich průběhu je nutné provést odběry vzorků štěrkového lože a podrobit je chemickým analýzám v souladu s Metodickým pokynem MŽP ČR „kritéria znečištění zemin a podzemní vody“ (8/1996) a následně určit způsob jejich dalšího nakládání.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předmětem posuzování je záměr „SV tangenta Mladá Boleslav“ – jedná se o výstavbu nové sběrné komunikace a doprovodných objektů (účelová komunikace pro obsluhu objektu Centrothermu v areálu společnosti Škoda auto a.s., přeložka trati ČD č. 064, přeložení koryta Zalužanské vodoteče, přeložky inženýrských sítí a přeložení vlečky do areálu SD KOVO).

Záměr je posuzován v jedné variantě vedení trasy komunikace, která je v souladu s územně-plánovací dokumentací a současně vychází z projektové dokumentace zpracované společností Pragoprojekt a.s. a CR Project s. r.o.

Akustická studie i Rozptylová studie jsou řešeny ve dvou variantách:

Akustická studie

Varianta 1 stav ve výhledovém roce 2030 – hluk z dopravy na severovýchodní tangentě

Varianta 2 stav ve výhledovém roce 2030 – hluk z dopravy na přeložce železniční trati č. 064 (Mladá Boleslav město – Dolní Bousov)

Rozptylová studie

Varianta 1 stávající stav v r. 2008 bez SV tangenty

Varianta 2 stav v r. 2030 se SV tangentou

ZÁVĚR

Předkládané oznámení záměru realizace SV tangenty Mladá Boleslav a doprovodných objektů je zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Předložené oznámení se zabývá vymezením vlivů výstavby a provozu posuzovaného záměru na životní prostředí a hodnocením jednotlivých staveb z hlediska ekologické únosnosti prostředí.

Ze zpracování oznámení záměru vplynuly následující závěry:

- SV tangenta je uvažovaná jako místní sběrná komunikace II. třídy. Cca 300 m v kategorii MS4da 28,3/19,0/50 (tj. čtyřpruhá směrově rozdělená komunikace) a cca 1 190 m v kategorii MS2a 13,8/8,5/50 (tj. dvoupruhá komunikace).
- Jako doprovodné stavby jsou dále posuzovány:
 - Účelová komunikace pro obsluhu objektu Centrothermu v areálu společnosti ŠKODA AUTO a.s.
 - Přeložka trati ČD č. 064 Mladá Boleslav – Dolní Bousov v délce cca 900 m, vč. drážního mostu přes Zalužanskou vodoteč.
 - Vyvolané objekty (přeložka Zalužanské vodoteče, přeložky a ochrany sítí technického vybavení, přeložení vlečky do areálu SD KOVO).
 - Objekty odvodnění, osvětlení, vegetačních úprav.
- Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Dočasné zábory ZPF budou vznikat v průběhu výstavby. Vyhodnocení trvalého záboru bude součástí žádosti o vynětí ze ZPF podané v souladu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- Stavbou nedojde k záboru PUPFL.
- Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se dále nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.
- V důsledku výstavby nové křižovatky dojde k přeložení koryta Zalužanské vodoteče v délce cca 124 m. Realizací přeložky se prakticky nezmění odtokové poměry, protože zůstane zachován příčný průřez koryta a jeho délka.
- Dalšími technickými úpravami dotýkající se Zalužanské vodoteče bude demolice stávajícího železničního mostu na trati č. 064 a následná výstavba nového v drážním km 19,009, cca 11,5 m proti proudu. Stávající most bude demolován a na jeho místě provedena rekultivace. Při demolici nesmí dojít ke znečištění vodoteče. Bude rovněž vybudován nový silniční most (staničení km 1,41223).
- Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani pásmo hygienické ochrany vody (PHO). Záměr neleží v záplavové zóně.
- Realizací záměru a doprovodných objektů dojde k dotčení LBK 114 Zalužanská strouha II., který zároveň podléhá ochraně dle § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (VKP ze zákona).

- Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území ani přírodní parky podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.
- Nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.
- Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (č.j. 24021/2008/KUSK) ze dne 18. 2. 2008 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.
- Výstavbou záměru dojde k ovlivnění antropogenně ovlivněného ekosystému.
- V posuzovaném území nebyly zastihnuty zvláště chráněné druhy rostlin ani živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění.
- Záměrem dojde k dotčení městského prostředí, konkrétně lokality silně ovlivněné antropogenní činností.
- Záměr spadá do II. archeologické zóny, z čehož vyplývá, že se jedná o území, na němž jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (dále jen ZAV).
- Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky.
- Hmotný majetek bude dotčen při demolici stávající železniční trati a jejích doprovodných objektů a v případě přeložek inženýrských sítí.
- Realizace záměru nepředstavuje významné riziko pro lidské zdraví pro obyvatele v okolí posuzovaného záměru.
- Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v kontrolních bodech v blízkosti navrhované SV tangenty i železnice pro výhledovou situaci v roce 2030 splňují hygienické limity dané NV 148/2006 Sb. pro denní i noční dobu.
- Ve výhledovém roce 2030 nezpůsobí emise z dopravy po SV tangente a po přilehlé železnici nadměrné znečištění ovzduší ve sledovaném území, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek ani z hlediska průměrných ročních koncentrací. Budou splněny imisní limity dané zákonem č. 86/2002 Sb., resp. nařízením vlády č. 597/2006 Sb.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Mapa č. 1:

Situování posuzované stavby v území

Mapa č. 2:

Koordinační situace – (Podrobná koordinační situace není vzhledem k jejímu rozsahu k dokumentaci EIA přiložena. Je možná k nahlédnutí u zpracovatele oznámení).

Fotodokumentace

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměrem je novostavba silnice „SV tangenta Mladá Boleslav“ uvažovaná jako místní sběrná komunikace II. třídy. Cca 300 m v kategorii MS4da 28,3/19,0/50 (tj. čtyřpruhá směrově rozdělená komunikace) a cca 1 190 m v kategorii MS2a 13,8/8,5/50 (tj. dvoupruhá komunikace). Jako doprovodné objekty jsou dále posuzovány: účelová komunikace pro obsluhu objektu Centrothermu v areálu společnosti ŠKODA AUTO a.s., přeložka trati ČD č. 064 Mladá Boleslav – Dolní Bousov v délce cca 900 m, přeložka Zalužanské vodoteče, přeložky a ochrany sítí technického vybavení, přeložení vlečky do areálu SD KOVO a objekty odvodnění, osvětlení, vegetačních úprav

Navrhovaná komunikace SV tangenty je umístěna v zastavěném území města Mladá Boleslav v prostoru podél trati ČD Mladá Boleslav - Stará Paka v úseku od přejezdu na tř. V. Klementa, resp. mostního objektu k Bondy centru, po násyp silnice I/10, resp. okružní křižovatku u Intersparu na ulici Jičínskou.

Širší okolí posuzované tangenty je z větší části tvořeno průmyslovou a obchodní zónou.

Nově vybudovaná výpadová komunikace odvede osobní automobilovou i nákladní a autobusovou dopravu nejkratší cestou mimo přetížené centrum, a tím přispěje i ke zlepšení životního prostředí a následně zdraví obyvatelstva dané části Mladé Boleslavi.

Termín zahájení výstavby se předpokládá v roce 2008, dokončení je plánováno v roce 2010.

Územní plán

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Mladá Boleslav.

Hluk

K emisím hluku bude docházet jak v průběhu výstavby v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu dopravy po komunikaci a přeložce železniční trati ve fázi provozu.

Lze očekávat, že největším zdrojem hluku ve fázi výstavby bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (nasypávání a hutnění). Vhodnou organizací dopravy stavebních hmot je možné ve fázi výstavby eliminovat případný přechodný vliv na akustickou situaci u obytných objektů podél dopravních tras na minimum.

V akustické studii byla modelována situace vlivu automobilové dopravy pro SV tangentě pro výhledovou situaci v roce 2030. Výsledky modelu vyhovují hygienickým limitům hluku pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích pro denní i noční dobu.

Dále byla modelována situace vlivu železniční dopravy na přeložce železniční trati pro výhledovou situaci v roce 2030. Rovněž výsledky tohoto modelu vyhovují hygienickým limitům hluku pro hluk z dopravy na železnici pro denní i noční dobu.

Znečištění ovzduší

Vliv na ovzduší bude mít výstavba záměru i následný provoz.

Ve fázi výstavby lze očekávat plošné zdroje znečišťování ovzduší vyvolané především zemními pracemi (skrývky, násypy, atd.) a manipulací se sypkými materiály.

Liniové zdroje znečišťování budou pak představovány provozem nákladních automobilů při zavážení/vyvážení stavebního materiálu.

Ve fázi provozu bude převažovat liniový zdroj znečištění, který bude tvořit především pohyb automobilů po komunikaci a vlaků po železnici.

Emise z dopravy po železniční trati a vlečce do závodu Škoda Auto ke stávajícímu znečištění ovzduší v roce 2008 přispívají jen malým dílem. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek způsobené těmito emisemi jsou podstatně nižší než imisní limity, v případě benzenu jsou zcela zanedbatelné.

Ani po zprovoznění SV tangenty nezpůsobí emise z dopravy po této silnici a po přilehlé železnici v r. 2030 nadměrné znečištění ovzduší ve sledovaném území, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek ani z hlediska průměrných ročních koncentrací.

Voda

Výstavba SV tangenty může ovlivnit hydrologický režim zájmového území např. krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek, případně změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace či přeložením koryta Zalužanské vodoteče.

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody z komunikace mohou být znečištěny zejména toxickými stopovými prvky, nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami) a složkami posypových materiálů. Riziko kontaminace povrchových vod v důsledku provozu přeložky železniční trati může nastat pouze v případě havárií. V takovém případě je nutné přijmout konkrétní technologická opatření a kontaminovaná místa co nejrychleji sanovat.

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani pásmo hygienické ochrany vody (PHO).

Záměr neleží v záplavové zóně.

Zájmové území je v současné době vodohospodářsky málo významné a díky tomu lze při daném směrovém a výškovém vedení komunikace a drážního tělesa očekávat jen poměrně malý negativní vliv na současné hydrogeologické poměry.

Půda

Stavbou dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

Celkový trvalý zábor ZPF v důsledku realizace stavby není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou bude součástí žádosti o vynětí ze ZPF podané v souladu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Dočasné zábory ZPF budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení stavenišť). Jejich rozsah nelze v současné fázi vyhodnotit a budou uvedeny v dalších fázích projektové dokumentace.

Dle výpisu z KN budou dotčeny převážně půdy IV. třídy ochrany ZPF.

V rámci výstavby přeložky železniční trati dojde z ploch pod traťovými kolejemi k sejmutí šterkového lože. Před zahájením stavebních prací či v jejich průběhu je nutné provést odběry vzorků šterkového lože a podrobit je chemickým analýzám v souladu s Metodickým pokynem MŽP ČR „kritéria znečištění zemin a podzemní vody“ (8/1996). Neznečištění šterk může být využit v rámci železničního spodku drážního tělesa. V případě kontaminace je možné provést recyklaci mimo vlastní prostor stavby

na recyklační lince zhotovitele stavby a rovněž jej zpětně využít. Zbylé kontaminované objemy pak uložit na skládku nebezpečného odpadu.

Ochrana přírody

V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá významný negativní vliv na flóru daného území. Nedojde k zničení celých biotopů ani k narušení botanicky zvláště cenných lokalit. V daném území se vyskytují druhy běžné i v širším okolí. V rámci posuzované stavby bude nezbytné kácení stromů. Jako náhrada za pokácené stromy bude provedena výsadba nové vegetace.

Výsledky zoologického průzkumu dokládají, že se jedná o lokalitu silně ovlivněna antropogenní činností. Lze předpokládat zastoupení běžných druhů živočichů vázaných na městské prostředí. V území nebyly zastihnuty zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Výsadbou záměru dojde k ovlivnění antropogenně ovlivněného ekosystému.

Realizací záměru a doprovodných objektů dojde k dotčení LBK 114 Zalužanská strouha II., který zároveň podléhá ochraně dle § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (VKP ze zákona).

Před zahájením stavebních prací, kterými by došlo k dotčení Zalužanského potoka je nutné podat žádost k povolení zásahu do VKP dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb. Přeložení koryta Zalužanské vodoteče je vhodné konzultovat s orgány ochrany přírody. Koryto by mělo být zbudováno tak, aby tok v budoucnu byl funkčním biokoridorem.

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území ani přírodní parky podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (č.j. 24021/2008/KUSK) ze dne 18. 2. 2008 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Zdraví

Realizace záměru nepředstavuje významné riziko pro lidské zdraví pro obyvatele v okolí posuzovaného záměru.

Z akustické studie vyplývá, že vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v kontrolních bodech v blízkosti navrhované SV tangenty i železnice pro výhledovou situaci v roce 2030 splňují hygienické limity dané NV 148/2006 Sb. pro denní i noční dobu.

Ve výhledovém roce 2030 nezpůsobí emise z dopravy po SV tangenti a po přilehlé železnici nadměrné znečištění ovzduší ve sledovaném území, a to ani za nepříznivých rozptylových podmínek ani z hlediska průměrných ročních koncentrací. Budou splněny imisní limity dané zákonem č. 86/2002 Sb., resp. nařízením vlády č. 597/2006 Sb.

H. PŘÍLOHA

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

LITERATURA

Obecná

1. Culek M. a kol., 1996: Biogeografické členění České republiky. ENIGMA, Praha.
2. ČHMÚ, 2003: Tabeleární přehled „Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika“ (internetový zdroj)
3. Demek J. a kol., 1987: Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha.
4. Dostál J. et al., 1989: Nová květena ČSSR, I., II. Academia Praha. 1548 str.
5. Chytrý, M., Kučera, T. & Kočí, M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
6. Kubát K., Hrouda L., Chrtek J. jun., Kaplan Z., Kirschner J. & Štěpánek J. (eds.), 2002: Klíč ke květeně České republiky. Academia, Praha, 928 str.
7. Neuhäuslová Z. a kol., 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace ČR. Academia, Praha.
8. Procházka F., 2001: Černý a červený seznam cévnatých rostlin České republiky. In: Příroda 18. AOPK ČR, Praha.
9. Quitt E., 1971: Klimatické oblasti Československa. In: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, Brno.
10. WHO, 1999 : Guidelines for Air Quality, Geneva.
11. WHO, 1999 : Guidelines for Community Noise, Geneva.

Mapové portály

12. www.env.cz
13. www.cenia.cz
14. www.uhul.cz
15. www.geology.cz
16. www.vuv.cz

Legislativa

17. Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší
18. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
19. Nařízení vlády č. 60/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 350/2002, kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování a hodnocení a řízení kvality ovzduší.
20. Nařízení vlády č. 429/2005 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, ve znění nařízení vlády č. 60/2004 Sb.
21. Vyhláška č. 292/2002 Sb., o oblastech povodí

22. Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek
23. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
24. Vyhláška č. 428/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů
25. Vyhláška č. 363/2006 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 356/2002 Sb., kterou se stanoví seznam znečišťujících látek, obecné emisní limity, způsob předávání zpráv a informací, zjišťování látek, tmavosti kouře, přípustné míry obtěžování zápachem a intenzity pachů, podmínky autorizace osob, požadavky na vedení provozní evidence zdrojů znečišťování ovzduší a podmínky jejich uplatňování
26. Vyhláška č. 48/1982 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
27. Vyhláška č. 324/1990 Sb. Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu ze dne 31. července 1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ve znění pozdějších změn provedených vyhláškou č. 363/2005 Sb.
28. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
29. Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů
30. Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění
31. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, v platném znění
32. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
33. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
34. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
35. Zákon č. 289/1995 Sb. o lesích, ve znění pozdějších předpisů
36. Zákon č. 222/1994 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci
37. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Související bezprostředně se záměrem

38. CityPlan spol. s r.o. (2007): Studie prognózy intenzit automobilové dopravy města Mladá Boleslav na softwaru PTV VISION. Praha
39. CR Project, s.r.o., Ing. Jiráček, J. (2007): SV tangenta v Mladé Boleslavi – souhrnná zpráva. Mladá Boleslav
40. Pragoprojekt a.s., Ing. Szénási, L. (2002): Dendrologický průzkum. Praha.
41. Pragoprojekt a.s., Ing. Strnad, M. (2002): Pedologický průzkum – Závěrečná zpráva + pedologické rozbor sond. Praha
42. Pragoprojekt a.s., Ing. Strnad, M. (2002): Pedologický průzkum. Praha

Mapy

- 43. Mapové podklady dodané investorem
- 44. Digitální mapy oblasti v měřítku 1 : 10 000 (Zabaged – ČÚZK Praha)

Datum zpracování oznámení:

31. března 2008

Zpracovatel oznámení:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6. 1993

(prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 48068/ENV/06 ze dne 9.8. 2006)

Ing. Zuzana Mattušová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Mgr. Kateřina Šulcová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Sídlo a kontaktní adresa zpracovatelů oznámení:

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Tel.: 274 784 927 - 9

Tel./fax: 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz