

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2009

ČSN EN ISO 14001:2005

ČSN OHSAS 18001:2008

D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání

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

Číslo zakázky: 14.0178-04

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

červenec 2014



NÁZEV ZÁMĚRU: D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání
Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění

ČÍSLO ZAKÁZKY: 14.0178-04

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9
fax.: 274 772 002

VYPRACOVALI: Ing. Kristýna Kociánová
Ing. Libor Ládyš
Mgr. Kateřina Šulcová
Mgr. Jana Žlábková

VEDOUCÍ PROJEKTU: Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011

DATUM: 30. 06. 2014

© EKOLA group, spol. s r. o.

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group společně s oznamovatelem.

Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem společnosti EKOLA group, spol. s r.o., a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., v platném znění.

OBSAH

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	10
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	11
B. I. Základní údaje	11
B. II. Údaje o vstupech	18
B. III. Údaje o výstupech.....	25
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	40
C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	40
C. II. Charakteristika stavu složek ŽP v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.....	43
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	54
D. I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	54
D. II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	81
D. III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	81
D. IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	81
D. V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů..	83
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	85
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	86
F. 1 Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	86
F. 2. Další podstatné informace oznamovatele	87
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	88
H. PŘÍLOHY.....	94

Přílohy oznámení

Příloha č. 1 Akustická studie (EKOLA group, spol. s r. o., červen 2014)

Příloha č. 2 Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červen 2014)

Příloha č. 3 Výkresová část

1. Přehledná situace
2. Příčný řez – porovnání stávajícího a navrhovaného stavu
3. Schéma šířkového uspořádání - porovnání stávajícího a navrhovaného stavu

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

a. s.	Akciová společnost	PVS	Pražská vodohospodářská společnost
BaP	Benzoapyren		
CO	Oxid uhelnatý	RBK	Regionální biokoridor
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ČR	Česká republika	Sb.	Sbírka
ČSN	Česká státní norma	SDP	Stření dělící pás
DSP	Dokumentace pro stavební povolení	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí	TEN-T	Trans-European Transport Networks
hl. m.	Hlavní město	TNA	Těžké nákladní automobily
HTÚ	Hrubé technické úpravy	TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	UAT	Unfragmented Areas by Traffic
k.ú.	Katastrální území	ÚP	Územní plán
KN	Katastr nemovitostí	ÚPn SÚ	Územní plán sídelního útvaru
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A	ÚSES	Územní systém ekologické stability
LBK	Lokální biokoridor	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
LVN	Lehká nákladní vozidla	ZOV	Zásady organizace výstavby
MČ	Městská část	ZPF	Zemědělský půdní fond
MO	Městský okruh		
MÚ	Městský úřad		
MÚK	Mimoúrovňové křížení		
MŽP	Ministerstvo životního prostředí		
NEL	Nepolární extrahovatelné látky		
NL	Nerozpuštěné látky		
NO	Nebezpečné odpady		
NO ₂	Oxid dusičitý		
NV	Nákladní vozidla		
NV	Nařízení vlády		
O	Odpady kategorie ostatní		
OA	Osobní automobily		
PAS	Počáteční akustická situace		
PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀		
PRE	Pražská energetická		
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa		

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schematické umístění záměru	12
Obrázek 2 Nárůsty (červené trasy) a poklesy (zelené trasy) intenzit po zkapacitnění D11 – rok 2020	23

Seznam tabulek

Tabulka 1 Intenzity dopravy – stávající stav (rok 2013)	21
Tabulka 2 Intenzity dopravy – výhledový stav se záměrem (rok 2020)	23
Tabulka 3 Bilance emisí pro liniové zdroje z dopravy - stávající stav	26
Tabulka 4 Bilance emisí pro liniové zdroje z dopravy - rok 2020	26
Tabulka 5 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě	32
Tabulka 6 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu	35
Tabulka 7 PAS v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace.....	40
Tabulka 8 Celková podoba větrné růžice platná pro zájmové území - Jirny	41
Tabulka 9 Parametry větrné růžice	42
Tabulka 10 Pětileté průměry 2008 - 2012 ve čtvercové síti 1x1 km podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č.415/2012 Sb.	43
Tabulka 11 Akustické emise dálnice D11 v posuzovaných stavech výpočtu.....	56
Tabulka 12 Akustické emise dálnice D11 v posuzovaných stavech výpočtu.....	64
Tabulka 13 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví	67

ÚVOD

Oznámení EIA se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru „**D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání**“ umístěného v hl. m. Praze, k.ú. Horní Počernice (Praha 20) a ve Středočeském kraji, obcích Šestajovice a Jirny.

Předmět záměru

Cílem investora je realizovat modernizaci úseku D11-1101, Praha – Jirny (km 0,000-8,320) dostavbou ze současného čtyřpruhového uspořádání na šestipruhé uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu dané komunikace. Návrh na rozšíření komunikace v tomto úseku se tedy týká pouze středního dělicího pásu stávající dálnice. Daný úsek dálnice začíná za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Praha - Horní Počernice) a končí v MÚK Jirny (exit 8 Jirny).

Dálnice D11 v trase Praha – Hradec Králové – Jaroměř představuje v současné době páteřní spojení hlavního města Prahy s východočeským regionem. V navazujícím úseku Jaroměř – Trutnov – hranice ČR a Polska je vedena jako rychlostní silnice R11. Z hlediska mezinárodního významu je tento tah zařazen do sítě mezinárodních silnic (silnice E67 propojující Prahu s Helsinkami), a zároveň je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T. V současnosti je v provozu 87 km této dálnice z celkové plánované délky 154 km. Jednotlivé úseky dálnice D11 byly uváděny do provozu mezi léty 1984–2006, přičemž nejstarším úsekem D11 je právě úsek 1101, jehož realizace byla zahájena v roce 1978 a zprovozněn byl ve zmíněném roce 1984. Předmětný úsek dálnice D11, Praha – Jirny je zároveň z hlediska dopravních intenzit také nejzatíženějším úsekem celé dálnice D11. Ze současných šetření vyplývá, že již v roce 2012 došlo k překročení mezní hodnoty kapacity jízdního pásu D11 z Prahy na Hradec Králové. Dále zde byla překročena celodenní profilová úrovně intenzita. Kapacita jízdního pásu z Prahy na Hradec Králové je vyčerpána již v současném stavu. Kapacita jízdního pásu z Hradce Králové na Prahu bude vyčerpána mezi roky 2015 a 2016, přičemž dopravní intenzita na D11 ve směru na Prahu je snížena o vozidla objíždějící tuto trasu v ranní špičce po silnicích nižších tříd. Při uvažování i těchto intenzit dopravy dochází i v tomto jízdním pásu k vyčerpání kapacity již ve stávajícím stavu. V současné době dochází k tvorbě kolony již na Štěrboholské radiále, která vzdouvá na Silniční okruh kolem Prahy a dále na D11.

Současný technický stav dálnice odpovídá 30 rokům běžného provozu. Betonová vozovka již vykazuje celou řadu dopravně bezpečnostních závad. Dochází zde k výškovému posunu cementobetonových desek, návrhové prvky komunikace neodpovídají platným technickým standardům a zvyšující se dopravní zátěži, bezpečnostní zařízení nesplňují požadavky aktuálně platných předpisů a technických podmínek a zcela chybí vybavení dálnice inteligentními dopravními systémy.

Stavba je vedena v návrhové kategorii D34/120, jedná se však o čtyřpruhové uspořádání kategorie D26,5/120, tj. že komunikace má již vytvořenou šířkovou rezervu ve středním dělicím pásu pro výhledové rozšíření 2 x 3 pruhy. (viz Příloha č. 3 oznámení – Schéma šířkového uspořádání)

Předmětem záměru je tedy realizace a zprovoznění úseku moderní dálnice evropských parametrů splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu.

Principy modernizace předmětného úseku D11 jsou uvedeny níže:

- modernizace dálnice D11, která je součástí dálnic v mezinárodní síti TEN-T,
- rozvoj systémů ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy,
- rozvoj systémů ke zvýšení plynulosti silniční dopravy,

- rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě.

Zkapacitněním posuzovaného úseku dálnice D11 dojde ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci.

Modernizace úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhové uspořádání dále umožní eliminovat nežádoucí jev objížděných alternativních tras, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy, tj. kvůli zhoršení plynulosti a snížení jízdní rychlosti na celém úseku. Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. V obcích v okolí těchto tras lze tedy očekávat zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy.

V rámci předkládaného záměru dojde k realizaci nového povrchu vozovky v daném úseku na D11, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) než současný povrch dálnice ze 70. let minulého století, což bude mít pozitivní vliv na snižování hluku z automobilového provozu na dané komunikaci.

Dále je v souvislosti s modernizací úseku dálnice D11-1101 uvažována i rekonstrukce a modernizace odvodňovacího zařízení s osazením havarijních prvků.

Z dopravního hlediska význam modernizace úseku 1101 dále výhledově poroste v souvislosti s rostoucím významem dálnice D11 v kontextu prodloužení na Polsko a dobudování tzv. severní osy, tedy D11 + R35 Praha – Hradec Králové – Olomouc. Lze očekávat, že tímto propojením dojde ke skokovému nárůstu intenzit na D11 v úseku mezi Hradcem Králové a Prahou. Případný kapacitní deficit by se na této trase dále umocnil.

Přehled posuzovaných variant

Posuzovaný záměr „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti PRAGOPROJEKT, a. s.

Předpokládané zprovoznění záměru je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2020.

Samotná realizace stavby bude trvat cca 18 měsíců.

V předkládaném oznámení jsou řešeny následující časové horizonty:

- | | |
|-------------------------|---------------------------------------|
| ➤ Stávající stav | 2014 (čtyřpruhové uspořádání) |
| ➤ Fáze provozu | 2020 (šestipruhové uspořádání) |

Posouzení EIA

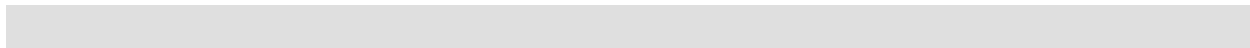
Záměr je posouzen v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a jeho přílohou č. 3 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy.

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), sloupec A, pod pořadové číslo 9.3 – „Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic“.

Oznámení bude sloužit jako podklad pro zjišťovací řízení. V průběhu zpracování oznámení byla ve spolupráci s oznamovatelem a projektantem stavby korigována technická stránka záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a bylo hledáno řešení k minimalizaci jednotlivých vlivů výstavby a provozu na životní prostředí.

Předkládané oznámení je mimo jiné zpracované na základě průzkumů, podkladů a jednotlivých podrobných expertních posouzení. Faktorům, které by mohly mít zásadní vliv z hlediska negativních dopadů záměru na okolí, byla věnována detailní pozornost v přílohách (Příloha č. 1-3), které jsou nedílnou součástí vlastního oznámení.

Text oznámení je pro snazší orientaci doplněn výkresovou částí, která poskytuje přehled o dané situaci a o místních podmínkách. Údaje z mapových podkladů byly doplněny o informace získané na příslušných veřejných institucích. Množství informací bylo získáno rovněž průzkumem terénu.



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. I. Oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR

A. II. IČO 65993390

A. III. Sídlo Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

A. IV. Jméno, příjmení, sídlo a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Jan Kubiš
Čerčanská 2023/12
140 00 Praha 4
tel.: +420 241 084 528
e-mail: jan.kubis@rsd.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

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

D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhévé uspořádání

Kategorie:	kategorie I sloupec A
Pořad. číslo:	pořadové číslo 9.3 – <i>“Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic”</i> .

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Začátek úseku, ve kterém se modernizace uvažuje, je v km 0,000 dálnice D11 za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Horní Počernice), která je součástí Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP 510), označení silnice R1. Konec úseku, ve kterém je uvažováno s modernizací, se nachází cca v km 8,000 dálnice D11 v prostoru MÚK Jirny (exit 8 Jirny).

Úsek dálnice D11-1101 byl vybudován v návrhové kategorii D34/120, jedná se však pouze o čtyřpruhové uspořádání s rezervou ve středním dělicím pásu na výhledové rozšíření zpevnění pro vedení třech průběžných jízdních pruhů v každém směru. Modernizace úseku D11-1101 proběhne dostavbou na plnou kategorii D34/120 (s plnou šířkou zpevnění) ze současného čtyřpruhového na šestipruhévé uspořádání s využitím této rezervy ve středním dělicím pásu.

Současná šířka zpevnění jednoho jízdního pásu je 10,75 m a šířka středního dělicího pásu s danou rezervou je 11,50 m. Navrhovaná šířka zpevnění jednoho jízdního pásu bude 14,50 m a šířka středního dělicího pásu pak bude 4 m. Rozšíření stávající vozovky jízdních pásů je tedy navrhováno o 3,75 m a proběhne pouze směrem do středního dělicího pásu.

V případě šestipruhévého uspořádání s přídatným pruhem se vozovka jízdního pásu rozšíří o přídatný pruh š. 3,50 m na úkor zpevněné krajnice (zúžena na 0,25 m) na výslednou šířku 15,75 m.

Návrhová rychlost se uvažuje 120 km/hod a směrodatná rychlost pak 130 km/hod.

Dále je v souvislosti s modernizací úseku dálnice D11-1101 uvažována i rekonstrukce a modernizace odvodňovacího zařízení s osazením havarijních prvků.

Porovnání vzorových příčných řezů hlavní trasy stávající a navrhované dálnice je uvedeno v Příloze 3 předkládaného oznámení.

Soulad s platným ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy se posuzovaný záměr nachází v k.ú. Horní Počernice, na funkční ploše SD (dálnice, rychlostní komunikace, Pražský (silniční) okruh). Dle platného ÚP obce Jirny se posuzovaný záměr dále nachází na funkční ploše DS (dopravní infrastruktura - silniční) a dle platného ÚP obce Šestajovice na území dálnice D11.

Posuzovaný záměr, předkládaný k posouzení vlivu stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, je dle vyjádření Stavebního úřadu MÚ Úvaly a Odboru výstavby a územního rozvoje MČ Praha 20 v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, obce Šestajovice i obce Jirny.

Vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí kap. H předkládaného oznámení.

B. I. 3. Umístění záměru

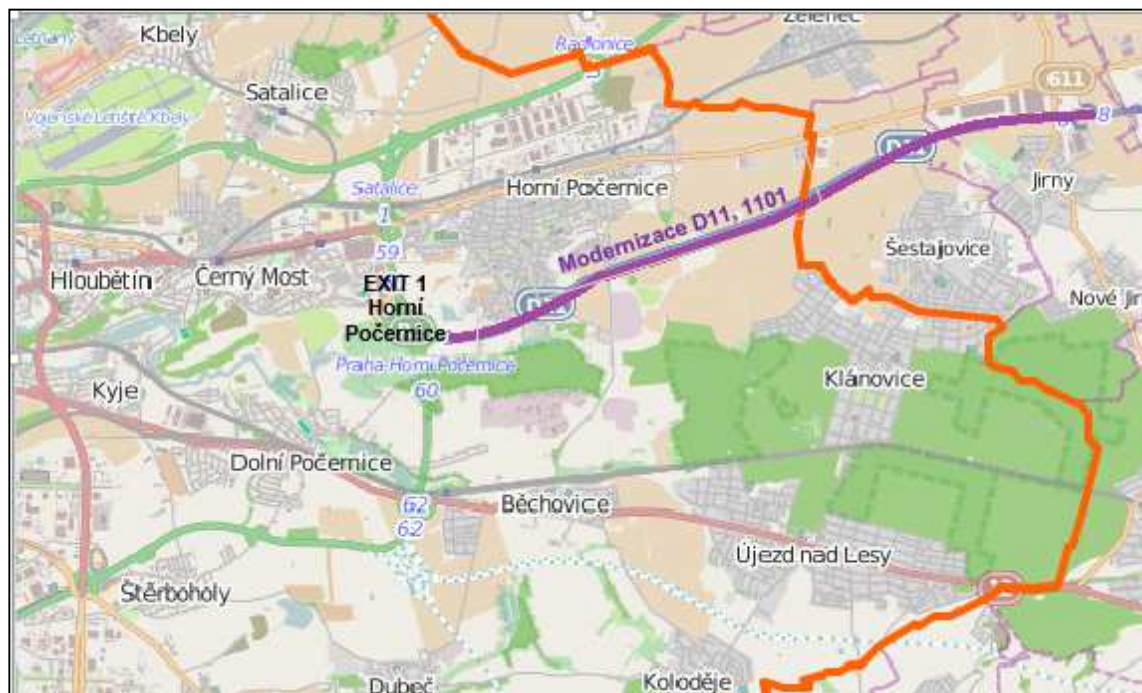
<u>Kraj:</u>	Hl. město Praha; Středočeský	<u>Obec:</u>	Praha; Šestajovice, Jirny
<u>Okres:</u>	Hl. město Praha; Praha-východ	<u>Katastrální území:</u>	Horní Počernice; Šestajovice u Prahy, Jirny

Záměr je situován na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k.ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Jirny.

Modernizace předmětného úseku D11-1101 proběhne pouze v rámci stávajícího koridoru dálnice na úkor současného středního dělicího pásu (viz obrázek č. 1). Daný úsek dálnice začíná za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Praha-Horní Počernice) a končí v MÚK Jirny (exit 8 Jirny, cca 8 km).

Umístění záměru je patrné také z Přílohy č. 3 – Výkresová dokumentace (Přehledná situace).

Obrázek 1 Schematické umístění záměru



Podkladová mapa: <http://www.openstreetmap.org>

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

Charakter záměru

- rozšiřování

Druh stavby

- dálnice

Předmětem záměru je modernizace stávajícího úseku dálnice D11-1101, od prostoru exitu Horní Počernice po prostor MÚK Jirny (km 0,000-8,320) na D11. Modernizace daného úseku bude probíhat ze stávajícího čtyřpruhového uspořádání dálnice na šestipruhé uspořádání (2 x 3 pruhy). Využito bude stávajícího uspořádání dálnice, které má šířkovou rezervou ve středním dělicím pásu na výhledové rozšíření na šestipruhé uspořádání. Modernizace bude probíhat pouze v koridoru stávající komunikace směrem do současného středního dělicího pásu.

Cílem záměru je realizace a zprovoznění dalšího úseku moderní dálnice evropských parametrů, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu s pomocí rozvoje daných systémů.

Zkapacitněním posuzovaného úseku dálnice D11 dojde ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci.

Modernizace úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhé uspořádání umožní také eliminovat nežádoucí jev objízdnych alternativních tras, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy. Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. V obcích v okolí těchto tras lze očekávat tedy zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy.

V rámci předkládaného záměru dojde k realizaci nového povrchu vozovky v daném úseku na D11, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) než současný povrch dálnice ze 70. let minulého století.

Dále je v souvislosti s modernizací úseku dálnice D11-1101 uvažována i rekonstrukce a modernizace odvodňovacího zařízení s osazením havarijních prvků.

Možnost kumulace s jinými záměry

Fáze výstavby

Možné kumulace během etapy výstavby záměru nejsou v předkládaném oznámení záměru hodnoceny. Nejsou v danou chvíli ani očekávány. Případný souběh výstavby posuzovaného záměru s dalšími stavbami dopravního charakteru bude koordinován v rámci podrobnějších stupňů projektové dokumentace.

Fáze provozu

Akustická a Rozptylová studie (Příloha č. 1 a 2 předkládaného oznámení) vycházejí z Dopravně-inženýrských podkladů, které ve výhledovém roce 2020 zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i další připravované či plánované stavby na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Je zde zohledněno

dopravní zatížení pro současný stav i výhledový stav v roce 2020 (AF-CityPlan, s. r. o., květen 2013; AF-CityPlan, s. r. o., červen 2014). Vyhodnocena je tak celková výhledová náplň území.

Výhledový rok 2020

Uspořádání nadřazených komunikací v dopravním modelu vycházelo ze současného stavu s doplněním MO Malovanka - Pelc-Tyrolka, SOKP 511 Běchovice - D1, přeložka silnice I/112 v úseku SOKP – Úvaly, Vestecká spojka a zkapacitnění SOKP 510.

Dopravně-inženýrské podklady byly vypracovány na základě sčítání dopravy na D11 a R1 ŘSD, celostátního sčítání dopravy ŘSD, směrového průzkumu na hraničních přechodech ŘSD, intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze od TSK, harmonogramu výstavby dálnic a rychlostních silnic v ČR atd. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení komunikační sítě byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

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

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Dálnice D11 v trase Praha – Hradec Králové – Jaroměř představuje páteřní spojení hlavního města Prahy s východočeským regionem. V navazujícím úseku Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko je pak vedena jako rychlostní silnice R11. Z hlediska mezinárodního významu je tento tah zařazen do sítě mezinárodních silnic (silnice E67 propojující Prahu s Helsinkami), a zároveň je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T. Daný úsek dálnice začíná za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Praha - Horní Počernice) a končí v MÚK Jirny (exit 8 Jirny, cca 8 km). Je tedy zřejmé, že úsek 1101 dálnice D11 plní v současnosti řadu dopravních, často nezastupitelných funkcí a jeho význam bude v budoucnu dále narůstat zejména v souvislosti s prodloužením na Polsko a dobudování tzv. severní osy, tedy D11 + R35 Praha – Hradec Králové – Olomouc.

V současné době je úsek 1101, Praha – Jirny (km 0,000 - 8,320) z hlediska dopravních intenzit nejzatíženějším úsekem D11. Ze současných šetření vyplývá, že již v roce 2012 došlo k překročení mezní hodnoty kapacity jízdního pásu D11 z Prahy na Hradec Králové. Dále zde byla překročena celodenní profilová úroňová intenzita. Kapacita jízdního pásu z Prahy na Hradec Králové je vyčerpána již v současném stavu. Kapacita jízdního pásu z Hradce Králové na Prahu bude vyčerpána mezi roky 2015 a 2016. Přičemž dopravní intenzita na D11 ve směru na Prahu je snížena o vozidla objíždějící tuto trasu v ranní špičce po silnicích nižších tříd. Při uvažování i těchto intenzit dopravy dochází i v tomto jízdním pásu k vyčerpání kapacity již ve stávajícím stavu. V současné době dochází k tvorbě kolony již na Štěrboholské radiále, která vzdouvá na silniční okruh a dále na D11. Lze očekávat, že dalším propojováním dálnice dojde ke skokovému nárůstu intenzit na D11 v úseku mezi Hradcem Králové a Prahou a případný kapacitní deficit by se na této trase dále umocňoval.

Předmětný úsek dálnice 1101 je dále nejstarším úsekem D11. Návrhové parametry dálnice vycházejí z technických norem a předpisů platných v 70. a 80. letech minulého století. Většina těchto návrhových parametrů již nesplňuje současné požadavky aktuálně platných předpisů. Aktuální technický stav dálnice tedy odpovídá 30 rokům běžného provozu - betonová vozovka vykazuje řadu dopravně bezpečnostních závad, dochází k výškovému posunu cementobetonových desek, bezpečnostní zařízení nesplňují

požadavky aktuálně planých předpisů a technických podmínek, zcela chybí vybavení dálnice inteligentními dopravními systémy.

Z výše uvedených důvodů se uvažuje s modernizací dálnice D11, stavby 1101, jejímž cílem bude realizace a zprovoznění dalšího úseku moderní dálnice evropských parametrů, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu.

Zkapacitněním posuzovaného úseku dálnice D11 dojde ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci.

Modernizace úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhé uspořádání umožní eliminovat zmíněný nežádoucí jev objízdnych alternativních tras, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy, tj. kvůli zhoršení plynulosti a snížení jízdní rychlosti na celém úseku. Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. V obcích v okolí těchto tras lze očekávat tedy zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy.

V rámci předkládaného záměru dojde k realizaci nového povrchu vozovky v daném úseku na D11, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) než současný povrch dálnice, což bude mít pozitivní vliv na snižování hluku z automobilového provozu na dané komunikaci.

Dále je v souvislosti s modernizací úsek dálnice D11-1101 uvažována i rekonstrukce a modernizace odvodňovacího zařízení s osazením havarijních prvků.

Stručný přehled posuzovaných variant

Posuzovaný záměr „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“ je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti PRAGOPROJEKT, a. s.

V průběhu posouzení vlivů na životní prostředí nevystaly důvody k předložení dalšího variantního řešení záměru.

V předkládaném oznámení jsou řešeny následující časové horizonty:

- **Stávající stav** *2014 (čtyřpruhové uspořádání)*
- **Fáze provozu** *2020 (šestipruhé uspořádání)*

Uspořádání nadřazených komunikací v dopravním modelu vycházelo ze současného stavu s doplněním MO Malovanka - Pelc-Tyrolka, SOKP 511 Běchovice - D1, přeložka silnice I/112 v úseku SOKP – Úvaly, Vestecká spojka a zkapacitnění SOKP 510.

Od výše uvedených časových horizontů (viz též kapitola E oznámení záměru) se dále odvíjí posuzování hlukové zátěže a znečištění ovzduší (Příloha č. 1 Akustická studie, Příloha č. 2 Rozptylová studie).

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předmětném úseku okruhu D11 jsou převzaty z dopravního modelu ČR (AF-CityPlan, 2013), údajů ze sčítání na D11 a R1 ŘSD v r. 2012, celostátního sčítání dopravy ŘSD v r. 2010, směrového průzkumu na hraničních přechodech ŘSD v r. 2010, intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze 2011 od TSK atd. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení komunikační sítě byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

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

Technické řešení záměru vychází z podkladů projektově-inženýrské společnosti PRAGOPROJEKT, a. s.

Modernizace úseku D11-1101 proběhne dostavbou ze současného čtyřpruhového na šestipruhé uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu komunikace.

Návrhová kategorie

Konečná návrhová kategorie úseku po modernizaci bude D34/120 (s plnou šířkou zpevnění), což je odvozená kategorie od základní návrhové kategorie D33,5/120 (dle ČSN 73 6101 z r. 2004) s rozšířením středního dělicího pásu o 0,5 m oproti normové hodnotě (což norma umožňuje) (viz Příloha č. 3 oznámení – Schéma šířkového uspořádání).

Parametry – šířkové uspořádání

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| • 2 x vnitřní jízdní pruh | 2 x 3,50 m |
| • 4 x vnější a prostřední jízdní pruh | 4 x 3,75 m |
| • 2 x vnitřní vodící proužek | 2 x 0,75 m |
| • 2 x vnější vodící proužek | 2 x 0,25 m |
| • 2 x zpevněná krajnice | 2 x 2,50 m |
| • Střední dělicí pás | 4,00 m |

Výsledná šířka zpevnění jednoho jízdního pásu bude 14,50 m. Rozšíření stávající vozovky jízdních pásů o 3,75 m proběhne pouze směrem do středního dělicího pásu, vnější hrana zpevnění se nebude posouvat.

V případě šestipruhé uspořádání s přídatným pruhem se vozovka jízdního pásu rozšíří o přídatný pruh š. 3,50 m na úkor zpevněné krajnice (zúžena na 0,25 m) na výslednou šířku 15,75 m.

Porovnání vzorových příčných řezů hlavní trasy stávající a navrhované dálnice je uvedeno v Příloze č. 3 předkládaného oznámení.

Technická opatření pro rozvoj bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na předmětném úseku D11

- Obnova vozovkového souvrství
- Úprava návrhových parametrů vozovky (příčné klopení, protismykové vlastnosti vozovky, apod.)
- Optimalizace návrhových parametrů dálnice, zejména odbočovacích a připojovacích pruhů, přejezdů středního dělicího pásu a šířky zpevněných krajnic
- Modernizace bezpečnostních zachytných systémů
- Instalace telematického systému pro řízení dopravy a informování řidičů
- Realizace nouzových prvků na dešťové kanalizaci
- Obnova povrchu vozovky (beton s vymývaným povrchem)
- Instalace inteligentních dopravních systémů (systém tísňového volání SOS, meteosystém – měření vybraných meteorologických veličin, dohledový systém prostřednictvím kamer, systém měření dopravně inženýrských parametrů a cestovních časů, informační systém prostřednictvím informačních portálů a systém řízení provozu-liniové řízení dopravy)

Návrhová rychlost se uvažuje 120 km/hod., směrodatná rychlost pak 130 km/hod.

V rámci předkládaného záměru je uvažováno s rekonstrukcí stávající kanalizace včetně dobudování kanalizace v úsecích, kde se v současném stavu na úseku D11-1101 nenachází.

V násypech se střechovitým sklonem by byla doplněna nová kanalizace oboustranně v nezpevněné krajnici. Stávající systém odvodnění v zářezích, tj. umístění dvou stok rovněž oboustranně v nezpevněné krajnici, by zůstal zachován, došlo by k celkové výměně potrubí a také objektů na kanalizaci. V návaznosti na napojení nových úseků stok a kapacitu stávajících stok by došlo k výměně stávajícího profilu za větší.

V násypech se dle klopení podél zpevnění osadí monolitické žlábkové napojené pomocí uličních vpustí do kanalizace, v zářezích bude odvodnění probíhat, jako dosud, pomocí monolitických příkopů napojených prostřednictvím horských vpustí do kanalizace. Zároveň dojde osazení havarijních prvků dle požadavků příslušných předpisů a norem. Dojde také k rekonstrukci podélné drenáže v krajnicích v zářezu a ve středním dělicím pásu.

Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů

Staveniště je třeba zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště se vhodným způsobem oplotí nebo jinak zajistí. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích, jestliže oplocení zasahuje do veřejné komunikace, musí se označit také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětlit výstražnými světly.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypaných hmot musí být vybaveny účinnými filtry.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek, dále musí být odvodněna případný stavební výkop s podzemní vodou.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu.

Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi musí být upraveny a udržovány, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.

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

Předpokládané zprovoznění záměru je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2020.

Samotná realizace stavby bude trvat cca 18 měsíců.

Termín zahájení stavby: 06/2018

Termín dokončení stavby: 01/2020

Určení termínů projektové přípravy a realizace stavby je závislé na kladném projednání jednotlivých fází dokumentace k územnímu a ke stavebnímu řízení v rámci časových možností, které jsou dány zákonem a způsobem vlastního řízení. Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a ukončení výběru zhotovitele stavby.

B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Hl. m. Praha; Středočeský
Okres: Hl. město Praha; Praha-východ
Obec: Praha; Šestajovice, Jirny
Katastrální území: Horní Počernice; Šestajovice u Prahy, Jirny

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

Výčet hlavních navazujících rozhodnutí je následující:

- Stavební řízení – stavební povolení (dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění) vydává Odbor výstavby a územního rozvoje MČ Praha 20 a Stavební úřad MÚ Úvaly

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Trvalý zábor

Záměr je situován v krajích Hl. m. Praha a Středočeský kraj, v katastrálních územích Horní Počernice, Jirny a Šestajovice u Prahy.

Zájmové území plní ve stávajícím stavu funkci středního dělicího pásu dálnice a je především zarostlé travinami a další pionýrskou, ruderalní vegetací. Místy se v hustých porostech vyskytují neudržované keře a mladé stromky.

Zábory půdy se v případě realizace záměru nepředpokládají, neboť výstavba bude probíhat v tělese stávající komunikace. Z hlediska majetkoprávních vztahů je tedy počítáno, s ohledem na rozšiřování stávající vozovky pouze směrem do středního dělicího pásu, že stavba bude realizována na pozemcích investora Ředitelství silnic a dálnic ČR a nebude docházet k překročení záboru mimo tyto pozemky.

Posuzovaná stavba zasahuje do pozemků, které jsou zařazeny jako **ostatní plocha** se způsobem využití jako **dálnice**. Pozemky jsou ve vlastnictví České republiky. Ředitelství silnic a dálnic ČR má v tomto případě příslušnost hospodařit s majetkem státu.

Dočasné zábory mohou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Jejich rozsah nelze v současné fázi projektových příprav přesně hodnotit vzhledem k velkému množství neznámých (použitá technologie, technika, rychlost stavby, umístění stavebních dvorů atd.). Seznam pozemků dotčených dočasným zábořem bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace.

ZPF, PUPFL

Realizací záměru nedojde k záboru pozemků chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Záměr si nevyžádá vynětí z PUPFL ani ze ZPF.

Chráněná území

Na území posuzovaného záměru se nenachází žádná chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

B. II. 2. Voda

Fáze výstavby

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. 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.

Pitná voda

Voda bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zařízení.

V této fázi projektové přípravy není zásobování vodou specifikováno a konkrétně řešeno. Předpokládá se, že voda na stavbu bude dovážena v cisternách.

Technologická voda

Technologická voda bude spotřebována především při výrobě betonových a maltových směsí, ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a na oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení.

Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Požární voda

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Fáze provozu

Po uvedení stavby do provozu se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Nároky na suroviny

Lze předpokládat, že ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu stavby. Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a šterkopísky pro konstrukci vozovky a násypů a pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky,
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.).

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty.

Ve stávající fázi projektové přípravy stavby nelze odpovědně stanovit zdroje surovin a materiálů ve fázi výstavby ani jejich přesná množství. Přesná množství budou uvedena v dalších fázích projektové dokumentace po vybrání zhotovitele stavby.

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.

Nároky na energetické zdroje

Elektrická energie

Fáze výstavby

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

Fáze provozu

Provoz záměru bude vyžadovat spotřebu elektrické energie na provoz systémů SOS, DIS či systémů osvětlení.

Spotřeba elektrické energie bude stanovena v navazujícím stupni projektové dokumentace.

B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**B. II. 4. 1 Nároky na dopravní infrastrukturu****Stávající komunikační síť**

Dálnice D11 v trase Praha – Hradec Králové – Jaroměř představuje páteřní spojení hlavního města Prahy s východočeským regionem. V navazujícím úseku Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko je vedena jako rychlostní silnice R11. Z hlediska mezinárodního významu je tah zařazen do sítě mezinárodních silnic (silnice E67 propojující Prahu s Helsinkami), a zároveň je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T. Z tohoto výčtu je tedy zřejmé, že úsek 1101 plní již v současnosti řadu dopravních, často nezastupitelných funkcí a jeho význam bude s prodlužováním dálnice v budoucnu ještě narůstat.

Intenzity dopravy

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předmětném úseku okruhu D11 zobrazené v následující tabulce jsou převzaty z Dopravně-inženýrských podkladů (AF-CityPlan, květen 2013), které vycházejí z dopravního modelu ČR (AF-CityPlan, 2013), údajů ze sčítání na D11 a R1 ŘSD v r. 2012, celostátního sčítání dopravy ŘSD v r. 2010, směrového průzkumu na hraničních přechodech ŘSD v r. 2010, intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze 2011 od TSK atd. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení komunikační sítě byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

Tabulka 1 Intenzity dopravy – stávající stav (rok 2013)

		D11: Praha směr Hradec Králové (km 0.00-8.00)				D11: Hradec Králové směr Praha (km 8.00-0.00)			
		voz/24h				voz/24h			
rok	uspořádání	OA	LNV	NV	CELKEM	OA	LNV	NV	CELKEM
2013	čtyřpruhové	19320	1530	2740	23590	18070	1490	2680	22240

Vyčerpání kapacity čtyřpruhového uspořádání

Předmětný úsek dálnice D11, Praha – Jirny je z hlediska dopravních intenzit nejzatíženějším úsekem celé dálnice D11. Ze současných šetření vyplývá, že již v roce 2012 došlo k překročení (2 hodiny během roku) mezní hodnoty kapacity jízdního pásu D11 z Prahy na Hradec Králové, která pro daný případ činí 3 000 vozidel za hodinu. Dále zde byla překročena (31 dní v roce) celodenní profilová úrovně intenzita, která činí 29 000 vozidel za den.

Níže jsou uvedeny limitní hodnoty intenzity dopravy, kdy dochází ke změně úrovně kvality dopravy na nevyhovující stupeň.

Limitní hodnoty intenzity dopravy

- jízdní pás z Prahy na Hradec Králové ve sledovaném úseku 1101: 2 800 voz/h
- jízdní pás z Hradce Králové na Prahu ve sledovaném úseku 1101: 2 900 voz/h

Kapacita jízdního pásu z Prahy na Hradec Králové je ve sledovaném úseku D11-1101 vyčerpána již v současném stavu (50rázová intenzita je 2 949 voz/h). Kapacita jízdního pásu z Hradce Králové na Prahu bude ve sledovaném úseku D11-1101 vyčerpána mezi roky 2015 a 2016.

Dopravní intenzita na D11 ve směru od Hradce Králové na Prahu je v současné době však snížena o vozidla objíždějící tuto trasu v ranní špičce po silnicích nižších tříd. Při uvažování i těchto intenzit dopravy na předmětném úseku dálnice dochází i v tomto jízdním pásu k vyčerpání kapacity již ve stávajícím stavu.

Alternativní trasy

V současné době při čtyřpruhovém uspořádání dochází na příjezdu do Prahy ke kapacitním problémům, které znamenají zhoršení plynulosti a snížení jízdní rychlosti na celém úseku. Z tohoto důvodu řidiči daný úsek objíždí a využívají alternativní trasy, které jsou méně zatížené. Jedná se o radiální trasy, které směřují do Prahy a tangenciální trasy, které slouží pro vztahy mimo Prahu jako alternativní spojení D11–SOKP–D1 (tj. silnice II/611 v úseku Starý Vestec – Praha, II/311 a II/610 v úseku Lysá nad Labem – Stará Boleslav a navazující silnice R10 směr Praha, I/12 v úseku Kolín–Praha, I/12 v úseku Kutná Hora – Praha, II/101 v úseku Úvaly–Říčany, II/113 a II/508 v úseku Český Brod – Mukařov – Mirošovice, trasa mezi silnicí II/611 a Uhřetěves přes Klánovice, Koloděje a Královice, trasa Koloděje–Dubeč–Štěrboholy, trasa Křenice–Uhřetěves). Grafické znázornění alternativních tras je uvedeno v obr. 2 níže.

Výhledový stav a nároky na dopravní síť

Fáze výstavby

Nároky na silniční síť v blízkém okolí ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů, sejmuté zeminy. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu.

Fáze provozu

Z dopravního hlediska význam modernizace úseku 1101 dále výhledově poroste v souvislosti s rostoucím významem dálnice D11 v kontextu prodloužení na Polsko a dobudování tzv. severní osy, tedy D11 + R35 Praha – Hradec Králové – Olomouc. Lze očekávat, že tímto propojením dojde ke skokovému nárůstu intenzit na D11 v úseku mezi Hradcem Králové a Prahou. Případný kapacitní deficit by se na této trase dále umocnil.

Řešení dopravy v klidu

Součástí stavby nejsou žádné objekty veřejného parkování, obslužných zařízení, technického vybavení apod. Záměr nebude mít nároky na parkovací stání.

Intenzity dopravy

Uspořádání nadřazených komunikací v dopravním modelu vycházelo ze současného stavu s doplněním MO Malovanka - Pelc-Tyrolka, SOKP 511 Běchovice - D1, přeložka silnice I/112 v úseku SOKP – Úvaly, Vestecská spojka a zkapacitnění SOKP 510. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

Níže jsou uvedeny intenzity dopravy ve výhledovém stavu – rok 2020 s již šestipruhovým uspořádáním úseku D11-1101 (AF-CityPlan, červen 2014).

Tabulka 2 Intenzity dopravy – výhledový stav se záměrem (rok 2020)

		D11: Praha směr Hradec Králové (km 0.00-8.00)				D11: Hradec Králové směr Praha (km 8.00-0.00)			
		voz/24h				voz/24h			
rok	uspořádání	OA	LVN	NV	CELKEM	OA	LVN	NV	CELKEM
2020	šestipruhové	22490	2010	4040	28540	20490	1990	3940	26420

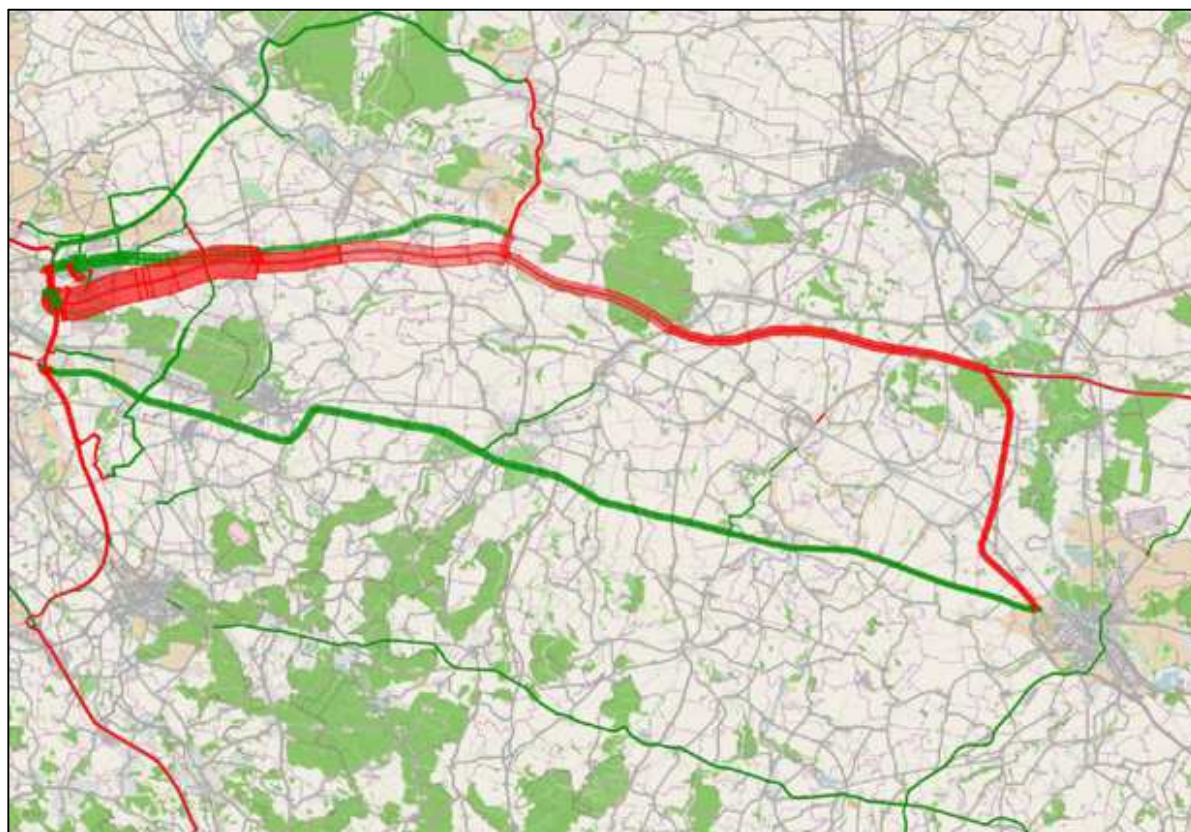
Alternativní trasy

Modernizace úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhové uspořádání pomůže odlehčit alternativním trasám, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy, tj. kvůli zhoršení plynulosti a snížení jízdní rychlosti na dálnici.

Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. Míra využití těchto alternativních tras je závislá na okolní komunikační síti, proto se některé trasy uplatňují pouze v některých časových horizontech v závislosti na zprovoznění SOKP stavby 511 a přeložky I/12. K poklesu dojde i na jiných komunikacích, které dnes slouží jako příjezd k výše uvedeným alternativním trasám. Jedná se např. o silnici II/330 Český Brod – Klučov, o silnici mezi Pečkami a silnicí I/2 nebo o silnici II/125 mezi Kolínem a silnicí I/2.

Níže je znázorněn pokles intenzit dopravy na okolních komunikacích dálnice předmětného úseku D11. Zeleně jsou zobrazeny úseky, na kterých dochází k poklesu intenzit dopravy po zkapacitnění D11.

Obrázek 2 Nárůsty (červené trasy) a poklesy (zelené trasy) intenzit po zkapacitnění D11 – rok 2020



Zdroj: AF-CityPlan, květen 2013

B. II. 4. 2 Nároky na ostatní infrastrukturu

Ochranná pásma

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Záměrem nebude dotčena ani chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) či ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ). Záměr neleží v záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, v platném znění. Záměr neleží v žádné kategorii zátopových území dle platného územního plánu hl. m. Prahy.

Posuzovaný záměr neleží v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace.

Stavba se nachází v ochranných pásmech běžných inženýrských sítí, které jsou vedeny ve středovém dělicím pásmu stávající dálnice D11. Vzhledem k tomu, že dálnice je však stavebně předpřipravena pro rozšíření již z období její výstavby, předpokládají se pouze minimální zásahy do inženýrských sítí.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou vytyčeny před zahájením stavebních prací. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou dále upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Ovzduší

Pro zhodnocení stavu ovzduší byla zpracována Rozptylová studie, která tvoří samostatnou Přílohu č. 2 předkládaného oznámení.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší.

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby lze očekávat vznik emisí jak z plošných, tak z liniových zdrojů. Bude se však jednat o běžné zdroje znečištění ovzduší, které působí při jakékoli stavební činnosti. Jedná se např. o pohyb vozidel v prostoru stavby, skládky sypkých materiálů v době výstavby, práce spojené s výstavbou komunikace - např. skřívkové práce, apod.

Bodové zdroje znečištění ovzduší nejsou ve fázi výstavby záměru předpokládány.

Fáze provozu

Bodové zdroje

Ve fázi provozu záměru se neočekávají žádné bodové zdroje znečištění ovzduší.

Liniové zdroje

Posuzovaná stavba je a bude typem liniového zdroje znečišťování ovzduší v dotčené oblasti na daných úsecích komunikací, tj. na samotném úseku dálnice D11 a k němu přilehlých komunikacích, stávajících i nově vybudovaných.

Z hlediska příspěvků k imisní zátěži se uvažované stavy - stávající stav a rok 2020 - liší použitými emisními faktory, intenzitou dopravy na řešeném úseku ve zvolených časových horizontech, jakož i plynulostí dopravy, která se liší při stávajícím dopravním řešení (plynulost 2) a navrhovaném dopravním řešením (plynulost 1).

Níže jsou uvedeny bilance emisí z liniových zdrojů dopravy pro stávající stav a výhledový stav (rok 2020).

Tabulka 3 Bilance emisí pro liniové zdroje z dopravy - stávající stav

úsek	NO _x			Benzen		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	0.00038713	9.02555	3.2943258	3.26302E-06	0.07554	0.0275721
HK/P	0.00036458	8.510513	3.1063372	3.07559E-06	0.0712745	0.02601519
celkem	0.00075171	17.536063	6.400663	6.33861E-06	0.1468145	0.05358729
úsek	PM ₁₀			PM _{2.5}		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	3.3065E-05	0.803881	0.2934166	2.6282E-05	0.639559	0.23343904
HK/P	3.1293E-05	0.762511	0.2783165	2.48735E-05	0.6066565	0.22142962
celkem	6.4358E-05	1.566392	0.5717331	5.11555E-05	1.2462155	0.45486866
úsek	CO			BaP		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	0.00065967	15.541066	5.6724891	6.53823E-09	0.00015796	5.7655E-05
HK/P	0.00062328	14.705507	5.3675101	6.19429E-09	0.000149955	5.4734E-05
celkem	0.00128295	30.246573	11.039999	1.27325E-08	0.000307915	0.00011239

Tabulka 4 Bilance emisí pro liniové zdroje z dopravy - rok 2020

úsek	NO _x			Benzen		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	0.000199051	4.591744	1.67598656	1.57704E-06	0.0362385	0.01322705
HK/P	0.000182761	4.223442	1.54155633	1.44572E-06	0.0332725	0.01214446
celkem	0.000381812	8.815186	3.21754289	3.02277E-06	0.069511	0.02537152
úsek	PM ₁₀			PM _{2.5}		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	1.67088E-05	0.403728	0.14736072	1.21854E-05	0.2946305	0.10754013
HK/P	1.56668E-05	0.37973	0.13860145	1.14341E-05	0.2773125	0.10121906
celkem	3.23756E-05	0.783458	0.28596217	2.36195E-05	0.571943	0.2087592
úsek	CO			BaP		
	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok
P/HK	0.000516113	12.348049	4.507037885	7.22883E-09	0.000175425	6.403E-05
HK/P	0.000479102	11.504109	4.198999785	6.74895E-09	0.000164423	6.0014E-05
celkem	0.000995216	23.852158	8.70603767	1.39778E-08	0.000339847	0.00012404

Plošné zdroje

Ve fázi provozu záměru se neočekávají žádné plošné zdroje znečišťování ovzduší.

B. III. 2. Odpadní vody**Fáze výstavby**

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno nejpozději ve stupni DSP.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. 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.

Dešťové/podzemní vody

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

Podzemní voda

Při hloubení výkopů pod úrovní hladiny podzemní vody v km cca 0,500 - 1,100 je nutné počítat s přítokem podzemní vody a nutností snižování úrovně hladiny jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Výkopy je nutné pažit.

Jakost odpadních vod případně vypouštěných do kanalizace bude splňovat limity schválené dle kanalizačního řádu.

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. Ve fázi výstavby mohou vznikat rovněž oplachové odpadní vody.

Fáze provozu**Splaškové vody**

Během provozu se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Dešťové vody/podzemní vodyDešťová kanalizace

Stávající dálniční kanalizace na D11-1101 je umístěna v km 0,000–1,250 ve středním dělicím pásu, v km 1,250–1,350 v pravé nepevněné krajnici a v km 2,800–5,250 a 7,100–8,400 oboustranně v nepevněné krajnici. V km 1,350–1,900 a km 5,250–6,325 vede stávající kanalizace v souběhu s dálničním tělesem vpravo. V násypch se střechovitým příčným sklonem vozovky dálniční kanalizace ve stávajícím stavu umístěna není, zde jsou umístěny kontrolní drenážní šachty.

Kanalizace v km 0,000–1,900 je napojena na systém odvodnění v navazující mimoúrovňové křižovatce s SOKP, kanalizace v km 7,100–8,128 pokračuje v navazujícím úseku D11-1102. Kanalizace v km 2,800–6,325 se v km 6,325 odklání od dálnice a po napojení odpadu od oddělovače na zatrubnění Jirenského potoka pokračují společně trubním odpadem dalších cca 1,5 km k rybníkům v Jirnech.

V km cca 1,300 – 2,000 vede vpravo podél dálničního tělesa koryto Svěpravického potoka, v 6,490 dochází ke křížení stávající dálnice se zatrubněním Jirenského potoka.

Návrh dálniční kanalizace v době výstavby úseku D11-1101 byl proveden s kapacitou na budoucí šestipruhové uspořádání. Nicméně v rámci předkládané modernizace dálnice je uvažováno i s rekonstrukcí stávající kanalizace včetně dobudování kanalizace v úsecích, kde se v současném stavu na úseku D11-1101 nenachází. Zároveň dojde osazení havarijních prvků dle požadavků příslušných předpisů a norem. Dojde také k rekonstrukci podélné drenáže v krajnicích v zářezu a ve středním dělicím pásu.

Níže je v tabulce uveden **výpočet odvodnění** pro současné a navrhované uspořádání komunikace.

Výpočet odvodnění pro stávající stav

Výpočet odtokového množství: $Q = F \times i \times \psi$

$i = 123 \text{ l/s/ha}$ - návrhový déšť o periodicitě $n=2$ a době trvání 10 min.

F = odvodňovaná plocha

ψ = odtokový koeficient - podle ČSN 73 6701

Podklady:

Obj. 321 Dešťová kanalizace km 0,0 – 4,432, PP, vypracoval VPÚ Praha 1980

Obj. 341 Dešťová kanalizace km 4,432 - km 8,320, PP, vypracoval VPÚ Praha 1979

Obj. 329 Dešťová kanalizace odpočívky, JP, vypracoval VPÚ Praha 1985

Obj. 342 – Doplněk, odvodnění křižovatky Jirny km 7,975, PP, vypracoval VPÚ Praha 1981

Výsledné výpočtové hodnoty:

Km 0,000 (ZÚ) – km 1,900, stoka „A“ – 925 l/s

Km 2,800 - 5,250, stoka „I“ – 208,7 l/s, stoka „I1“ – 208,7 l/s

Km 5,250 - 6,325, stoka „I“ – 423,9 l/s (celkem „I+I1“)

Km 7,100 – 8,320, stoka „L“ – 285,7 l/s, stoka „L1“ – 288,5 l/s

Návrh dálniční kanalizace v době výstavby úseku D11-1101 byl proveden s kapacitou na budoucí šestipruhové uspořádání.

Výpočet odvodnění pro navrhovaný stav

Dle současných norem a předpisů je určeno množství dešťových vod předpisem MD, TP 83 Odvodnění pozemních komunikací a ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky.

Pro návrh odvodnění (dešťové stoky pro pozemní komunikace v extravilánu) se používá déšť o době trvání $t = 15$ min. s četností $n = 2$ (půlletý); návrhová intenzita cca 93 l/s/ha (srážkoměrná stanice Praha - Hostivař).

Návrh dálniční kanalizace byl v době výstavby úseku D11-1101 proveden s kapacitou na budoucí šestipruhové uspořádání.

Při prostém porovnání uvažované intenzity návrhového deště 123 l/s současného systému odvodnění (uvažované v době výstavby) a hodnoty intenzity návrhového deště dle současně platných norem a předpisů nelze očekávat zvýšené hodnoty vypočítaných odtoků z dálnice s plnou šířkou zpevnění oproti uvažovanému v době výstavby komunikace.

Podzemní voda

Hladina podzemní vody byla ve většině trasy zastižena pod úrovní zemních těles a neovlivňuje jejich kvalitu.

V případě hladiny podzemní vody zasahující do zemního tělesa v levé části trasy, tedy v jízdním směru na Prahu v km cca 0,500 - 1,100 je doporučeno vybudovat nebo rekonstruovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody - hloubkových drénů při patě svahu zářezu.

V úseku rampy k R1 až do km cca 0,490, tedy k propustku vodoteče byla zastižena podzemní voda v nestmelených konstrukčních vrstvách tvořených štěrkopískem, tedy zasahující do zemního tělesa komunikace. Hladina podzemní vody je zde v hloubce od 0,7 do 1,0 m pod terénem. Štěrkopísky

konstrukčních vrstev jsou zde zcela saturované a je tedy doporučeno obnovit nebo vybudovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody.

Technologické odpadní vody

Během provozu se nepředpokládá další vznik technologických či oplachových vod.

B. III. 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 odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů, v platném znění.

V následujících kapitolách jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů.

Odpady vznikající ve fázi výstavby

Podskupina 05 01 05: Během výstavby může dojít k úniku (rozlití) ropných látek. Tento odpad patří do kategorie nebezpečné odpady a je odborně odstraněn. Pravidelnými kontrolami stavu NA a stavebních strojů je minimalizován vliv vzniku daného odpadu.

Podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04: Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů, které 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 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 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 02, 12 01 03, 12 01 13. Kovový materiál bude odvážen do sběrných surovin. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Skupina 13: Použitím stavebních strojů mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené 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“, 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.

Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě (specializované firmě), která se nakládáním s tímto odpadem zabývá. Nejpravděpodobnější však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy 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. Jde 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, popř. odstraněny ve spalovně nebezpečných odpadů.

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 předány oprávněné osobě.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat zejména v rámci realizace stavby. 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 sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. 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 vytríděný 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 oprávněné 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 upotřebované 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 asfaltové směsi obsahující dehet (17 03 01 N) a asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – živичný kryt – asfalt bez dehtu (17 03 02). Je vhodné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech, nebo jej pak případně uložit na skládku.

Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděny by měly být rovněž možné nebezpečné odpady. Zbytková část za předpokladu, že neobsahuje nebezpečné látky, může být zařazena jako směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně odvážen na skládky.

Ve fázi výstavby bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton, který bude uložen na skládku a 17 01 07 – Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06. Za nebezpečný odpad jsou považovány odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí

např. do druhu 17 01 06. Odpady budou předány oprávněné osobě k recyklaci, popř. k jinému způsobu odstranění.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou dále vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N), popř. jiné nebezpečné látky (17 06 01 N, 17 06 03 N, 17 06 05 N). Odpady budou předány oprávněné osobě a uloženy na skládce nebezpečných odpadů.

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

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 03 (Jiné stavební a demoliční odpady, včetně směsných stavebních a demoličních odpadů obsahující nebezpečné látky) a 17 09 04 (Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

S veškerými stavebními odpady je nutno nakládat dle Metodického pokynu odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb.

Stavba si možná vyžádá přeložky inženýrských sítí. Předpokládá se tak vznik malého množství odpadů z kabelů (17 04 11) a odpadních kovů. Odpadní kovy budou předány k recyklaci do výkupu barevných kovů.

Podskupina 19 13: Při čerpání odpadní vody ze stavební jámy bude před jejím vypouštěním do kanalizace docházet k předčištění pomocí usazovacích jímek, ve kterých bude zbavena nečistot způsobujících zanesení kanalizace. Bude tak vznikat druh odpadu 19 13 06 Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05. Kaly budou následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Skupina 20: Jedná se o komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru. V rámci realizace stavby bude vznikat v její závěrečné fázi v rámci zahradních úprav menší množství dalšího odpadu z podskupiny 20 02, a to 20 02 02 – zemina a kameny, který může být použit do zásypu, popř. bude využit jinde nebo bude uložen podobně jako výkopová zemina.

Z provozu zařízení staveniště bude vznikat drobný odpad s katalogovým číslem 20 03 01 – směsný komunální odpad. Jeho množství bude závislé především na počtu pracovníků činných na stavbě. Vzniklý směsný komunální odpad bude tříděn, zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39).

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

Nebezpečné odpady vznikající v souvislosti s výstavbou budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány k externímu odstranění oprávněné osobě, která má oprávnění k nakládání s tímto druhem odpadů dle zákona č. 185/2001 Sb., § 4 a 12.

Tabulka 5 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
05	Odpady ze zpracování ropy, čištění zemního plynu a pyrolytického zpracování uhlí.	
05 01 05	Uniklé (rozlité ropné látky)	N
08	Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a z používání nátěrových hmot, lepidel, těsnicích materiálů a tiskářských barev	
08 01	Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků	O, N
08 02	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (včetně keramických materiálů)	O
08 04	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání lepidel a těsnicích materiálů (včetně vodotěsnicích výrobků)	O, N
12	Odpady ze sváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
12 01	Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 02	Úlet železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 A 19)	
13 01	Odpadní hydraulické oleje	N
13 02	Odpadní motorové, převodové a mazací oleje	N
14	Odpadní organická rozpouštědla, chladicí a hnací média (kromě odpadů uvedených ve skupinách 07 a 08)	
14 06	Odpadní organická rozpouštědla, chladicí média a hnací média rozprašovačů pěn a aerosolů	
14 06 02	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
14 06 03	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 01	Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)	
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
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	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	
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	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby	
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06	Baterie a akumulátory	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17	Stavební a demoliční odpady	
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika	
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	Dřevo, sklo a plasty	
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezp. látky nebo nebezp. látkami znečištěné	N
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu	
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	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 10	Kabely	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05	Zemina (včetně vytěžených zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina	
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu	
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 08	Stavební materiály na bázi sádky	
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádky neuvedené pod č. 17 08 01	O
17 09	Jiné stavební a demoliční odpady	
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
19	Odpady ze zařízení na zpracování (využívání a odstraňování) odpadu, z čistění odpadních vod pro čištění těchto vod mimo místo jejich vzniku a z výroby vody pro spotřebu lidí a vody pro průmyslové účely	
19 13	Odpady ze sanace zeminy a podzemní vody	
19 13 06	Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 01	Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)	
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 10	Oděvy	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 39	Plasty	O
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump, odpad z chemických toalet	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Množství vznikajícího odpadu

Přesné množství vznikajících druhů bude známo až po určení zhotovitele stavby a bude vycházet z konkrétně použitých technologií během výstavby.

Finální místa odstranění odpadů (tj. skládka, spalovna) a místa, kam bude odpad odvážen za účelem využití (např. recyklace), budou určena až dodavatelem stavby. V rámci náhrady stávajícího vozovkového souvrství bude v maximální míře předpokládáno využití recyklovaných materiálů ze stávajících vrstev vozovky.

Odpady vznikající ve fázi provozu

Při provozu záměru budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice, 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.

Skupina 06: Posypové soli používané na údržbu silnic v zimním období se řadí do druhu 06 03 14 - Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13. Doporučené koncové zařízení k odstranění - zabezpečená skládka odpadů typu S-OO.

Skupina 13: Z obslužné dopravy záměru mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Odpadní oleje patří podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění mezi „vybrané výrobky“, 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.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat částečně také v rámci údržby. 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 sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem.

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 vytríděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – druh 16 01 03. Odpad bude předáván oprávněné 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.

Skupina 20: Při údržbě zeleně patřící k objektu bude za provozu vznikat biologicky rozložitelný odpad (20 02 01 – biologicky rozložitelný odpad), příp. jiný biologicky nerozložitelný odpad (20 02 03). Předpokládá se prořez dřevin, opad listů, atd. Odpad by měl být předáván oprávněné osobě k biodegradaci (kompostování). Tento odpad je možno umisťovat do jednorázově umístěného velkoobjemového kontejneru.

Odpad z čištění a úklidu komunikací po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Stanou se součástí směsného komunálního odpadu.

Odpady charakteru „N“ Nebezpečný se běžně při provozu nebudou vyskytovat, případný odpad tohoto charakteru (z údržby a servisu objektu) bude odstraněn smluvně, přímo firmou zajišťující servis a údržbu, která odpad okamžitě v rámci servisu odveze. Všechny odpady budou na základě smluv (budou předloženy při kolaudaci objektu) odstraněny organizacemi, které mají povolení k nakládání s odpady.

Tabulka 6 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
06	Odpady z anorganických chemických procesů	O, N
06 03 14	Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13	O
13	Odpady olejů a odpadů kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	O, N
13 01	Odpadní hydraulické oleje	O, N
13 02	Odpadní motorové, převodové a mazací oleje	O, N
15	Odpadní obaly, absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	O, N
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	O, N
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	O, N
16 01	Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby	O, N
16 01 03	Pneumatiky	O
16 01 04	Autovraky	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	O, N
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	O, N
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina	O, N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20	Komunální odpady	O, N
20 02	Odpad ze zahrad a parků	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	Ostatní komunální odpady	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Systém nakládání s odpady ve fázi provozu

- Ve fázi provozu je nutné zajišťovat úklid vozovky a přilehlých prostor (údržba zeleně)
- Zvýšený důraz klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.
- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- V období provozu záměru je třeba minimalizovat vznik odpadů.

Obecné požadavky na nakládání s odpady ve fázi výstavby a provozu

Dále je žádoucí, aby při stavební činnosti byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 9a zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, zaměřené na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

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 100 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2 zákona.

Odpad bude na staveništi tříděn. Dále bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky. Nebezpečné odpady budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány firmě, která má oprávnění k nakládání s tímto druhem odpadů dle zákona č. 185/2001 Sb., § 4 a 12.

Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné, a evidence odpadů ze stavby.

Provozovatel záměru bude nakládat se vznikajícím odpadem v souladu se schváleným Plánem odpadového hospodářství hl. m. Prahy a Středočeského kraje tak, aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v dokumentu obsažené.

Odvoz odpadu bude provádět smluvně zajištěná oprávněná osoba (resp. firma) k nakládání s odpady.

Shrnutí

Produkci odpadů lze očekávat především ve fázi výstavby záměru.

Přesné množství některých druhů odpadů vznikajících při výstavbě není možné v současné fázi projektových příprav specifikovat. Většina těchto údajů bude známa až po určení zhotovitele stavby a po určení technologie výstavby.

Ve fázi provozu budou odpady předány do vlastnictví pouze právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu nebo využití nebo odstranění určeného druhu odpadu, nebo osobě, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odstavce 1 zákona o odpadech v platném znění.

Lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neohrozí životní prostředí.

B. III. 4. Hluk

Zdroje hluku lze v souvislosti s navrženým záměrem očekávat ve fázi výstavby i provozu.

Pro vyhodnocení zdrojů hluku byla zpracována Akustická studie (Pilotní posouzení akustické situace), která tvoří samostatnou Přílohu č. 1 předkládaného oznámení. Cílem akustické studie bylo předběžné vyhodnocení předpokládané změny akustické situace z dopravy způsobené plánovanou modernizací úseku D11–1101.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující liniové a stacionární zdroje hluku.

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Jde tedy o stacionární a mobilní zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí pak svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Seznam strojních zařízení používaných během fáze výstavby záměru není v danou fázi projektové dokumentace upřesněn.

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Fáze provozu

Liniové zdroje

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích.

Emisní charakteristikou liniového zdroje hluku (komunikace) jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace.

Stacionární zdroje

Posuzovaný záměr nebude obsahovat žádné stacionární zdroje hluku.

B. III. 5. Vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací

z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do této zástavby nepředpokládá.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí.

B. III. 6. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Podle aplikace Atlasu životního prostředí (2.0) a map radonového indexu České geologické služby je plocha pro výstavbu záměru hodnocena jako území s nízkým a místy se střením radonovým indexem.

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B. III. 7. Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude obsahovat žádné potenciální zdroje zápachu.

B. III. 8. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou požár, exploze, únik nebezpečných látek atd.

Největší nebezpečí pro širší okolí může nastat při vzniku většího požáru. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení.

Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit.

Fáze výstavby

Během výstavby může být podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude nutné zahájit sanační čerpání, výstavbu norných stěn a v dekontaminační jednotce odstranit ropné produkty z čerpané vody.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.

Fáze provozu

Preventivní opatření

Prevenčí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení. Dopravním nehodám lze zabránit také pravidelnou údržbou dopravní komunikace.

Následná opatření

Při úniku nebezpečných látek je nutné co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak co nejrychleji odčerpat kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie je nutné nahlásit příslušným orgánům (Policie ČR, Záchranný hasičský sbor apod.).

B. III. 9. Ostatní

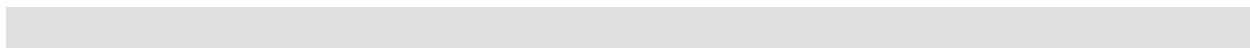
Seismicita

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

Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

V souvislosti s výstavbou objektu se předpokládají zemní práce.

Problematika možného ovlivnění krajiny je podrobněji řešena v kapitole D. I. 9. předkládaného oznámení.



C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

V této podkapitole předkládaného oznámení je proveden výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik území dotčeného posuzovaným záměrem.

Podkladem pro vytyčení nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území byly vypracované odborné studie a posouzení: Akustická studie (EKOLA group, spol. s r. o., červen 2014), Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červen 2014).

Obecně, v souvislosti s dotčeným územím posuzovaného záměru, je možné vytyčit následující nejzávažnější environmentální charakteristiky dotčeného území:

- Akustická situace
- Znečištění ovzduší

C. I. 1 Počáteční akustická situace

V současné době odpovídá technický stav dálnice 30 rokům běžného provozu. Betonová vozovka již vykazuje celou řadu dopravně bezpečnostních závad. Dochází zde k výškovému posunu cementobetonových desek, návrhové prvky komunikace neodpovídají platným technickým standardům a zvyšující se dopravní zátěži, bezpečnostní zařízení nesplňují požadavky aktuálně platných předpisů a technických podmínek a zcela chybí vybavení dálnice inteligentními dopravními systémy.

Hodnoty PAS (počáteční akustické situace) jsou součástí vyhodnocení akustické situace (Příloha č. 1 oznámení), které bylo provedeno pouze pro porovnání předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11.

Volba teoretické vzdálenosti pro stanovení akustických emisí od osy posuzované komunikace byla stanovena na základě charakteristických vzdáleností chráněných lokalit od osy dálnice D11 v okolí posuzovaného úseku. Charakteristické vzdálenosti jsou následující:

- 30 metrů (Horní Počernice)
- 60 metrů (Jirny vlevo od dálnice D11 ve směru staničení)
- 150 metrů (Jirny vpravo od dálnice D11 ve směru staničení)
- 550 metrů (Šestajovice)

Tabulka 7 PAS v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace

Charakteristická vzdálenost [m]	Výška nad úrovní komunikace [m]	$L_{Aeq,16h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v denním období (6:00–22:00 h)	$L_{Aeq,8h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v nočním období (22:00–6:00 h)
		PAS 2013	PAS 2013
30	4,0	69,7	63,5
60	4,0	65,9	59,6
150	4,0	60,6	54,3
550	4,0	50,8	44,5

Je však nezbytné zdůraznit, že prezentované hodnoty nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti a nezohledňují reliéf terénu.

C. I. 2 Ovzduší

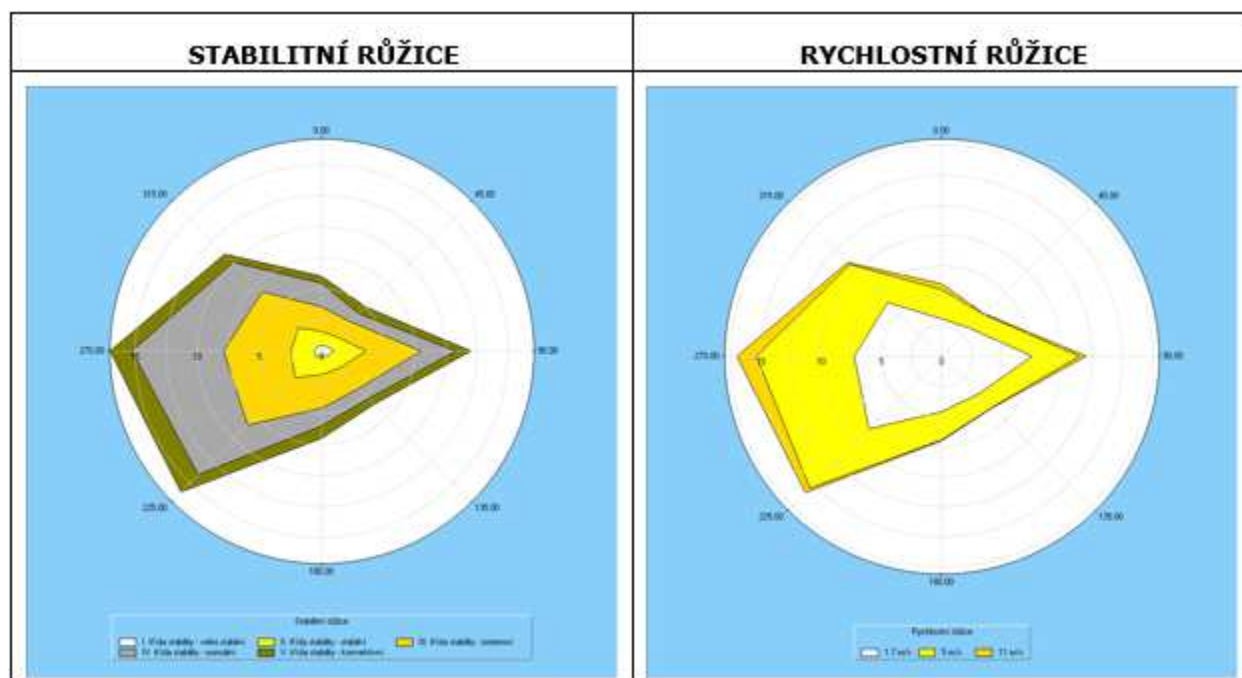
Klimatické a rozptylové podmínky

Podle atlasu klimatických oblastí (Quitt, 1971) spadá zájmové území do oblasti T2, tj. oblast mírně teplá, podoblast mírně suchá a okresek mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou. Vyznačuje se dlouhým, teplým a suchým létem, velmi krátkým přechodným obdobím a teplým až mírně teplým jarem a podzimem, krátkou, mírně teplou a suchou až velmi suchou zimou.

Z hlediska klimatické rajonizace leží zájmové území v okrsku B1 - mírně teplé oblasti (Atlas podnebí ČSR, 1958).

Pro výpočet Rozptylové studie (Příloha č. 2 oznámení) byl použit odhad větrné růžice pro 5 tříd stability a 3 rychlosti větru zpracovaný ČHMÚ.

Tabulka 8 Celková podoba větrné růžice platná pro zájmové území - Jirny



Základní parametry této růžice jsou prezentovány v následující tabulce a v grafu generované programem SYMOS97' verze 2013.

Tabulka 9 Parametry větrné růžice

HODNOTY										
Směr:	0°	45°	90°	135°	180°	225°	270°	315°	CALM	Součet
I. třída stability - velmi stabilní										
1,70 m/s	0,44	0,54	1,03	0,56	0,41	0,65	0,60	0,48	8,48	13,19
5,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. třída stability - stabilní										
1,70 m/s	1,11	1,06	2,48	1,38	1,40	2,27	1,81	2,07	5,79	19,37
5,00 m/s	0,03	0,04	0,08	0,03	0,07	0,10	0,07	0,07	0,00	0,49
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. třída stability - izotermní										
1,70 m/s	0,88	0,89	2,09	1,39	1,42	2,79	2,67	2,39	2,36	16,88
5,00 m/s	1,05	0,78	2,26	0,87	1,28	2,57	2,67	1,69	0,00	13,17
11,00 m/s	0,03	0,00	0,06	0,00	0,00	0,02	0,05	0,01	0,00	0,17
IV. třída stability - normální										
1,70 m/s	0,34	0,37	1,06	0,59	0,67	1,38	1,11	0,76	2,15	8,43
5,00 m/s	1,12	0,47	1,23	0,51	0,70	3,75	4,69	2,35	0,00	14,82
11,00 m/s	0,44	0,09	0,51	0,03	0,06	0,49	1,57	0,23	0,00	3,42
V. třída stability - konvektivní										
1,70 m/s	0,32	0,44	0,84	0,47	0,70	1,43	1,06	0,62	1,21	7,09
5,00 m/s	0,24	0,32	0,37	0,18	0,29	0,54	0,70	0,33	0,00	2,97
11,00 m/s	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celková růžice										
1,70 m/s	3,09	3,30	7,50	4,39	4,60	8,52	7,25	6,32	19,99	64,96
5,00 m/s	2,44	1,61	3,94	1,59	2,34	6,96	8,13	4,44	0,00	31,45
11,00 m/s	0,47	0,09	0,57	0,03	0,06	0,51	1,62	0,24	0,00	3,59
součet	6,00	5,00	12,01	6,01	7,00	15,99	17,00	11,00	19,99	100,00

Kvalita ovzduší

V následující tabulce jsou uvedeny pětileté průměry let 2008 – 2012 hodnocených škodlivin v jednotlivých čtvrcích sítě 1 x 1 km, které pokrývají zájmovou oblast. Současně je stanovena minimální a maximální hodnota těchto pětiletých průměrů.

Tabulka 10 Pětileté průměry 2008 - 2012 ve čtvercové síti 1x1 km podle požadavků zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky č.415/2012 Sb.

číslo bodu v síti ČR	478555	479555	470554	471554	472554	473554	474554	475554	476554	477554
NO ₂ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	16,1	15,7	22,4	26,6	26,0	25,9	21,2	20,1	26,9	29,1
PM ₁₀ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	25,5	25,3	25,8	26,5	26,3	26,2	25,7	25,5	26,0	26,9
PM ₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	44,8	44,6	44,9	46,7	46,0	45,8	45,1	44,8	46,0	47,5
PM _{2,5} - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	16,1	16,2	16,2	16,3	15,9	16,1	15,9	15,9	16,0	16,1
benzen - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	1,3	1,3	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3
benzo(a)pyren - roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]	0,95	0,96	1,16	1,29	1,42	1,40	1,11	1,06	0,98	1,01

číslo bodu v síti ČR	478554	479554	470553	471553	472553	473553	474553	475553	476553	477553
NO ₂ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	28,7	27,3	31,5	26,4	28,4	26,3	26,0	32,9	21,2	22,2
PM ₁₀ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	26,9	25,8	28,1	26,1	26,1	26,1	26,5	27,0	25,5	25,7
PM ₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	47,3	45,5	48,5	45,5	45,3	45,5	46,4	47,3	44,5	45,0
PM _{2,5} - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	16,1	16,1	16,5	16,5	15,9	16,0	15,8	15,9	16,0	16,5
benzen - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3
benzo(a)pyren - roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]	0,99	0,96	1,20	1,39	1,41	1,38	1,06	1,06	1,00	1,25

číslo bodu v síti ČR	478553	479553	470552	471552	472552	473552	474552	475552	476552	477552
NO ₂ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	17,1	14,0	32,7	29,0	32,1	29,2	20,7	26,2	25,0	24,9
PM ₁₀ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	25,7	25,6	27,6	26,9	26,6	26,2	25,7	25,7	25,7	25,7
PM ₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	44,7	44,5	48,1	47,0	46,5	45,7	44,6	44,9	44,8	44,9
PM _{2,5} - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	16,3	16,3	18,3	16,8	16,1	16,2	15,9	16,5	16,6	16,7
benzen - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	1,3	1,2	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3
benzo(a)pyren - roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]	0,99	0,90	1,26	1,30	1,41	1,33	1,05	1,32	1,33	1,33

číslo bodu v síti ČR	478552	479552	470551	471551	472551	473551	474551	475551	minimum	maximum
NO ₂ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	15,3	15,0	24,4	27,1	25,1	21,8	21,1	21,6	15,7	29,1
PM ₁₀ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	25,7	25,6	26,3	26,1	26,0	25,8	25,7	25,7	25,3	26,9
PM ₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	44,6	44,5	45,3	44,8	44,9	44,6	44,4	44,3	44,6	47,5
PM _{2,5} - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	16,4	16,5	18,5	18,1	16,5	16,3	16,3	16,5	15,9	16,3
benzen - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	1,2	1,2	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	1,5
benzo(a)pyren - roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]	0,99	0,92	1,08	1,12	1,36	1,17	1,02	1,07	0,95	1,42

Vyhodnocení je dále provedeno v kap. D. I. IV Vlivy na ovzduší a klima.

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

V této podkapitole předkládaného oznámení je provedena charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území posuzovaného záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ jsou uvedeny jak složky životního prostředí, u kterých je předpoklad, že budou ovlivněny, tak i složky, k jejichž ovlivnění nedojde.

- Akustická situace (viz kap. C.I)
- Znečištění ovzduší (viz kap. C.I)
- Voda
- Půda
- Území hustě obydlená, obyvatelstvo
- Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry
- Horninové prostředí a přírodní zdroje
- Flóra

- Fauna
- Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území (viz kap. C.I)
- Charakter městské části
- Kulturní památky a hmotný majetek

Lze však konstatovat, že výstavba a provoz posuzovaného záměru nebude představovat významné negativní ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Významnost vlivu posuzovaného záměru na dané složky je možné hodnotit jako přijatelnou, nezhoršující zásadním způsobem environmentální charakteristiky dotčeného území a jeho širšího okolí.

C. II. 1 Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území

V území posuzovaného záměru nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže. Dle příspěvkové organizace MŽP CENIA se zde nenacházejí žádná evidovaná kontaminovaná místa. Kontaminace zeminy v území se neočekává, pravděpodobný je výskyt mírně zvýšených obsahů ropných látek (NEL) v podzemní vodě, a to vzhledem k blízkosti silničních komunikací.

C. II. 2 Charakter městské části/krajinný ráz

Navrhovaný záměr je veden v koridoru stávajícím čtyřpruhové dálnice D11, která prochází východní okrajovou částí hl. m. Prahy – Horními Počernicemi, dále pokračuje východním směrem přes obec Šestajovice u Prahy do obce Jirny. Posuzovaná lokalita se tedy nachází na půdě tří katastrálních území.

Záměr je v celé části veden mírně zvlněným terénem. V okolí trasy dálnice se nachází především lokality s vysokým stupněm urbanizace a ovlivnění antropogenní činností. Nejbližší okolí navrhovaného záměru je charakterem převážně zemědělsky využívaná krajina bez výrazných přírodních dominant. V širším okolí se nacházejí také zvláště chráněná území (přírodní památka Xaverovský háj, přírodní rezervace Klánovický les) a přírodě blízké biotopy (přírodní park Klánovice – Čihadla). Navrhovaný záměr dále překračuje dvě vodoteče, stejně jako stávající dálnice.

C. II. 3 Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Trasa zájmového území vede přes Prahu 20 – Horní Počernice, dále pokračuje východním směrem přes k.ú. Šestajovice u Prahy a k.ú. Jirny.

Městská část Praha 20 – Horní Počernice

MČ Praha 20 měla k 31. 12. 2013 15 140 obyvatel. Horní Počernice se rozkládají na ploše 16,92 km² a řadí se v rámci Prahy k větším městským částem a rovněž svou hustotou zalidnění patří k těm více obydleným.

Obec Šestajovice u Prahy

Šestajovice u Prahy se rozkládají na ploše 5,45 km² a počet obyvatel k 1. 6. 2014 dosahoval 3 112 osob.

Obec Jirny

K 1. 1. 2014 bylo v obci Jirny evidováno 2 574 obyvatel.

C. II. 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	Středočeská tabule
Celek	Středočeská tabule
Podcelek	Českobrodská tabule
Okrsek	Úvalská plošina

Území není z geomorfologického hlediska příliš členité. Jedná se o pouze velmi mírně zvlněnou plošinu. Průměrná nadmořská výška území je 280 m n. m.

Geologické poměry

Geologické poměry zájmového území jsou popsány na základě Inženýrskogeologického průzkumu dané lokality (AZ Consult, spol. s r. o., říjen 2013).

Z hlediska inženýrsko-geologických poměrů zájmové území náleží k Českobrodské tabuli, která je součástí České křídové tabule. V začátku trasy jsou pak okrajově zastíženy okrajové sedimenty Barrandienu. Skalní podklad zájmového území tvoří horniny svrchní křídly, které leží na staropaleozoickém zvrásněném podloží. Uložení křídových sedimentů má mírný sklon k severovýchodu. V rámci těchto křídových uloženin lze vymezit tři litologická a stratigrafická patra a to perské, korycanské a bělohorské souvrství.

Pokryvné útvary

Vzhledem k tomu, že se navrhovaný záměr nachází v trase dokončené komunikace v prostoru středního dělicího pásu, lze za pokryvné útvary považovat pouze vrstvy ohumusování jako umělé kulturní vrstvy lokálně s hlinito-štěrkovitým podkladem. Jejich mocnost se zde pohybuje od 0,1 do 0,3 m.

Konstrukční vrstvy stmelené i nestmelené byly zjištěny v celé trase pod humusovou vrstvou. Jedná se o cementobetonovou desku v proměnlivé mocnosti i kvalitě. Tloušťka cementového betonu je velmi variabilní a pohybuje se od 0,1 do 0,5 m. Tvoří tak desku z prostého betonu v šíři celého středového dělicího pásu vyjma cca 1,0-1,3 m širokého středního pruhu, kde jsou vedeny inženýrské sítě. Pod cementovým betonem se nachází vrstva štěrkopísku, která zde tvoří ochrannou i podkladní a často také aktivní zónu.

Zemní těleso

Zemní těleso je ve svrchní části tvořeno podložím vozovky - aktivní zónou. Mocnost předpokládané aktivní zóny je cca 0,4-0,5 m. Obvykle ji tvoří štěrkopísky a hlinitopísčité materiály s příměsí šterku v různém stupni upravené hydraulickými pojivy. Převažujícími materiály zemního tělesa jsou písčité jíly, hlinité a jílovité písky, vždy s příměsí šterku a úlomky hornin a šterky hlinité či jílovité. Zeminy v zemním tělese jsou konsolidované, ulehle, soudržné zeminy pevných konzistencí. V ojedinělých případech byla zjištěna tuhá konzistence vázaná na zastíženou hladinu podzemní vody. Zemní těleso je budováno převážně z místních materiálů a proto je jen velmi obtížné nebo nemožné odlišit konsolidovaný násypový materiál od podloží násypů.

Podloží zemního tělesa

Podloží zemního tělesa tvoří horniny předkvartérního podkladu a jejich eluvia, které jsou mimo začátek trasy tvořeny vrstvami mesozoika - svrchní křídly. V trase jsou bazálním členem křídového podloží jílovce až jíly peruckého souvrství tmavošedých až černých barev s hojným uhelným pigmentem a písčité slínovce okrových a světle šedých barev. Současně se vyskytují kvádrové pískovce korycanského souvrství. Pískovce jsou křemenné, převážně středně zrnité, místy jemnozrné, kaolinické až slabě jílovité. Barvy jsou proměnlivé, nejčastěji byly zastiženy pískovce rezavě hnědé, žluté, žlutošedé až světle šedé. Jako reliktu svrchního turonu se lokálně vyskytují zelenavě šedé glaukonitické prachovce až jemnozrné pískovce bohdaleckého souvrství. Povrch pískovců je silně rozvětrán až rozložen do nepravidelně mocných vrstev zahliněných až jílovitých eluvií. V samotném počátku trasy byly zastiženy kontaktní horniny ordovického stáří náležící k malému „ostrovu“ jílovitých břidlic a jílovitých prachovců severovýchodního bloku Barrandienu.

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou popsány na základě Inženýrskogeologického průzkumu dané lokality (AZ Consult, spol. s r. o., říjen 2013).

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území k povodí Labe. Celá oblast je odvodňována k severovýchodu až východu. Horizont podzemní vody byl zastižen v křídových kvádrových pískovcích korycanského souvrství. Pískovce mají velmi dobrou puklinovou i průlinovou propustnost. Mocnost zvodnělé vrstvy je cca 8 až 15 m. Tento horizont podzemní vody je dotován jednak infiltrovanou srážkovou vodou v prostoru vlastních výchozů a jednak infiltrovanou vodou z mělké kvartérní zvodně. Dle mapového podkladu se v celé oblasti hladina podzemní vody vyskytuje na úrovni od 263 do 266 m n. m.

Jelikož podzemní voda byla, s výjimkou v úseku km cca 0,5 - 1,1 a 5,9 - 7,5 zastižena v podloží zemního tělesa, a protože je zde funkční drenážní systém, neovlivňuje jeho kvalitu či stabilitu. Jedná se zde o průlinovou či puklinovou podzemní vodu.

V úseku km cca 0,5 - 1,1 m byla zastižena podzemní voda zasahující do zemního tělesa komunikace. Podzemní voda zde především v levém jízdním pruhu ovlivňuje kvalitu zemního tělesa, což se i projevilo zvlněním povrchu komunikace v jízdním směru Hradec Králové - Praha v blízkosti tohoto úseku. V km 5,9-7,1 je hladina podzemní vody zastižena v hloubce cca 2,5 m pod niveletou. Do km 6,7 zasahuje do báze násypu. Zeminy však nejsou zvodnělé, ale pouze zavlhlé. Pravděpodobně je voda v zemním tělese kapilárního původu. Od km cca 6,7 do km cca 7,1 průběh hladiny podzemní vody kopíruje průběh původního terénu. Zde se kapilarita báze násypu neprojevuje a vodní režim je spíše pendulární. Ovlivnění kvality zemního tělesa nebylo zjištěno.

C. II. 5 Horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory.

V řešeném území ani v jeho blízkosti se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

C. II. 6 Půda

Vzhledem k tomu, že se navrhovaný záměr nachází v trase dokončené komunikace v prostoru středního dělícího pásu, lze za pokryvné útvary považovat pouze vrstvy ohumusování jako umělé kulturní vrstvy lokálně s hlinito-štěrkovitým podkladem HTÚ. Jejich mocnost se pohybuje od 0,1 do 0,3 m, nejčastěji však 0,1 m. Podloží těchto vrstev humusu tvoří cementobetonová deska v proměnlivé mocnosti i kvalitě.

Navrhovaný záměr nebude způsobovat zábor pozemků patřících do kategorie zemědělského půdního fondu ani pozemků určeným k plnění funkce lesa.

C. II. 7 Voda

Povrchová voda

Hydrologické zařazení

Z hydrologického hlediska leží hodnocený záměr na rozvodnici povodí Horního a středního Labe a povodí Dolní Vltavy. (č. hydrologických povodí 1-04-07-0570-0-00, 1-04-07-0620-0-00, 1-12-01-0270-0-00, 1-12-01-0330-0-00).

Záplavové a zátopové území

Záměr neleží v záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, v platném znění. Záměr neleží v žádné kategorii zátopových území dle platného územního plánu hl. m. Prahy.

Podzemní voda

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou podmíněny řadou faktorů, z nichž rozhodující jsou geologická stavba území a propustnost jednotlivých geologických prostředí, morfologie terénu, potenciální zdroje podzemních vod a antropogenní vlivy spojené s urbanizací širší oblasti.

Posuzované území náleží do hydrogeologického rajónu 4510 - *Křída severně od Prahy*. Jedná se o podzemní vody v terciérních a křídových pánevních sedimentech.

Hladina a vydatnost podzemní vody

Mocnost zvodnělé vrstvy je cca 8 až 15 m. Tento horizont podzemní vody je dotován jednak infiltrovanou srážkovou vodou v prostoru vlastních výchozů a jednak infiltrovanou vodou z mělké kvartérní zvodně. Dle mapového podkladu se v celé oblasti hladina podzemní vody vyskytuje na úrovni od 263 do 266 m n. m.

Chemismus podzemní vody

Z archivních chemických rozborů vyplývá, že se jedná o vodu kalcium-sulfát-chlorid-bikarbonátovou, s vyšší celkovou tvrdostí, s optimálním pH a střední síranovou agresivitou na betonové konstrukce. Zjištěná agresivita podzemní vody v trase je nízká XA1, síranová.

CHOPAV

Zájmové území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

OPVZ

V těsné blízkosti trasy navrhovaného záměru se nachází ochranné pásmo zdroje vody II. stupně (b) Jirny - Horoušany. Hranice daného ochranného pásma probíhá jižně podél trasy stávající dálnice D11 u obce Jirny.

Záměrem nebude dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ).

C. II. 8 Kulturní památky a hmotný majetek**Kulturní památky**

V okolí navrhovaného záměru je prohlášena řada kulturních nemovitých památek, žádná však v bezprostřední blízkosti záměru či v poloze výrazně ovlivnitelné jeho realizací.

V městské části Horní Počernice jsou evidovány následující kulturní památky: brána venkovské usedlosti, kaple na Křovinovo náměstí, výklenková kaplička P. Marie, zámek Čertousy, zámek ve Chvalech a venkovská usedlost (bývalá tvrz).

V obci Šestajovice u Prahy je evidován jako kulturní památka krucifix na křižovatce silnic do Kolodějí a Zelenče.

V obci Jirny jsou evidovány dvě kulturní památky: kostel sv. Petra a Pavla a zámek Jirny.

Žádná z výše uvedených kulturních památek nebude posuzovanou stavbou dotčena.

Hmotný majetek

Stavba se nachází v ochranných pásmech běžných inženýrských sítí, které jsou vedeny ve středovém dělicím pásu stávající dálnice D11. Vzhledem k tomu, že dálnice je však stavebně předpřipravena pro rozšíření již z období její výstavby, předpokládají se pouze minimální zásahy do inženýrských sítí.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou vytyčeny před zahájením stavebních prací. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou dále upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

C. II. 9 Flóra**Biogeografické a fyto geografické členění**

Zájmové území se z hlediska biogeografického členění ČR nachází na pomezí Českobrodského a Polabského bioregionu (Culek, 1996).

Z hlediska fyto geografického členění ČR se území nalézá v Českém termofytiku, ve fyto geografickém okrsku Jenštejnská tabule.

Potenciální přirozená vegetace

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR představuje v západní části zájmového území potenciální přirozenou vegetaci lipová doubrava (*Tilio-Betuletum*) a ve východní části zájmového území černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*).

Kategorizace území podle Katalogu biotopů ČR

Dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2000) lze dotčené území zařadit do kategorie X1 – Urbanizovaná území definovaná jako zastavěné části měst a vesnic nebo průmyslových a zemědělských objektů.

Aktuální vegetace zájmového území

Zájmovým územím je střední dělicí pás stávající dálnice D11. Stanoviště je charakterizováno částečně udržovanou druhově chudou bylinnou vegetací, místy se vyskytují husté porosty keřů a mladých dřevin. Zájmové území je ze dvou stran obklopeno jízdnicí pruhy stávající dálnice, dále zemědělsky využívanou krajinou nebo protihlukovými stěnami.

Shrnutí

Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Přílohy II vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění se v zájmové lokalitě vzhledem k charakteru dané lokality nepředpokládá.

C. II. 10 Fauna

Biogeografické členění

Zájmové území se z hlediska biogeografického členění ČR nachází na pomezí Českobrodského a Polabského bioregionu (Culek, 1996).

Fauna Českobrodského bioregionu hercynského původu je silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá), s ojedinělými zástupci xerothermní fauny (ještěrka zelená).

Fauna Polabského bioregionu hercynského původu je silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá). Převládá otevřená kulturní step (havran polní), do níž jsou vymezeny nepatrné zbytky xerothermních společenstev.

Aktuální fauna

Zájmovým územím je střední dělicí pás, který je ze dvou stran obklopen jízdnicí pruhy stávající dálnice D11, dále zemědělsky využívanou krajinou nebo protihlukovými stěnami.

Vzhledem k výše popisovanému charakteru daného stanoviště jsou zde očekávané pouze běžné druhy živočichů s širokou ekologickou valencí - eurytopní a adaptibilní, které nevyžadují speciální pozornost či ochranu.

Očekávaný je zde výskyt především bezobratlých živočichů, hmyzu odpovídající svou skladbou typickému složení příměstské či městské entomofauny. Vzhledem k izolovanosti stanoviště mezi jízdnicí pruhy stávající dálnice, šířce zájmového území a charakteru vegetačního krytu se zde stabilní výskyt plazů, savců či ptáků nepředpokládá.

Shrnutí

Zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění se vzhledem k charakteru zájmové lokality neočekávají.

C. II. 11 Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Posuzovaný záměr se tedy dostává do kolize s několika prvky územního systému ekologické stability.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že záměr je veden ve středním dělícím pásu stávajícího koridoru dálnice D11. Stavba bude realizována na pozemcích investora Ředitelství silnic a dálnic ČR a nebude docházet k překročení záboru mimo tyto pozemky. Tím pádem dojde k zanedbatelnému zásahu do funkčnosti stávajících či navržených prvků ÚSES.

Soupis prvků ÚSES je řazen ve směru západ - východ posuzované stavby, tedy od km 0,000 dálnice D11 od sjezdu z MÚK Olomoucká, až po staničení 8,128 km (50 m za rozštěpem nájezdové rampy ve směru Hradec Králové – Praha).

RBK R4/38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“

- Popis: Nefunkční regionální biokoridor, propojující RBC Vinořská bažantnice s nadregionálním biocentrem Vidrholec. Východně od Satalic je vymezen v polích a v sadu, pokračuje doprovodnými porosty podél železniční trati. U Horních Počernic vede zprvu v polích a dále podél Svěpravického potoka. Část RBK se nachází v přírodním parku Klánovice–Čihadla.
- Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento regionální biokoridor, modernizace posuzované stavby RBK R4/38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“ neovlivní.

LBK L4/259 „Svěpravický potok“

- Popis: Nefunkční lokální biokoridor, Počáteční úsek toku Svěpravického potoka. Dále pokračuje po trase bezejmenného přítoku Blatovského potoka. Jeho trasa vede i po poli na rozvodí mezi těmito toky. Břehové porosty jsou málo kvalitní a jen v některých částech. Část LBK se nachází v přírodním parku Klánovice – Čihadla.
- Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento lokální biokoridor, modernizace posuzované stavby LBK L4/259 „Svěpravický potok“ neovlivní.

LBK „Jirenský potok“

- Popis: Funkční, vymezený lokální biokoridor, vedoucí v trase Jirenského potoka, spojuje 3 lokální biocentra a tvoří páteř systému k.ú. Jirny. Biokoridor je stávající s úseky navrženými. Nutné celkové posílení biokoridoru a rozšíření, převod orné půdy na trvalé travní porosty.
- Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento lokální biokoridor, modernizace posuzované stavby RBK R4/38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“ neovlivní.

K ovlivnění funkcí prvků ekologické stability výstavbou a umístěním záměru tedy nedojde.

C. II. 12 Významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází několik významných krajinných prvků dané § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaný záměr, stejně jako stávající trasa D11, přechází Svěpravický a Jirenský potok, které jsou dle zákona VKP, neprotíná však žádný registrovaný VKP. Všechny další VKP dané ze zákona č. 114/1992, Sb. vyskytující se v zájmovém území jsou součástí jiné právní ochrany – prvek ÚSES.

Vzhledem k tomu, že navrhovaný záměr spočívá v modernizaci již stávající části dálnice D11, nedojde k významným zásahům do stávajících významných krajinných prvků.

C. II. 13 Zvláště chráněná území, přírodní parky, památné stromy

Na území dotčeném stavbou se nenacházejí žádná zvláště chráněná území podle § 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. V širším okolí záměru se nachází přírodní památka Xaverovský háj a přírodní rezervace Klánovický les.

Vzhledem ke vzdálenostem těchto ZCHÚ a přírodního parku od zájmového území nedojde realizací záměru k ovlivnění zmíněných přírodních památek.

Na území dotčeném stavbou se nachází přírodní park dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o přírodní park Klánovice – Čihadla, do kterého zasahuje stávající dálnice D11 v oblasti Horních Počernic.

Vzhledem k charakteru plánovaného záměru, kterým je rozšíření dálnice směrem do středního dělicího pásu současné D11, nedojde již k významnému ovlivnění daného přírodního parku.

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

C. II. 14 NATURA 2000

V zájmovém území se nenacházejí ptačí oblasti sítě Natura 2000. Ve vzdálenosti cca 200 m od navrhovaného záměru leží evropsky významná lokalita sítě Natura 2000, a to EVL Blatov a Xaverovský háj.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 11. 6. 2014 (č.j. 083564/2014/KUSK) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází v k.ú. Jirny a Šestajovice u Prahy.

Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru životního prostředí) ze dne 17. 6. 2014 (SZn. S-MHMP-0812226/2014/1/OZP/VI) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází na území hl. města Prahy.

C. II. 15 Území historického a archeologického významu

Území historického a kulturního významu

Zájmová lokalita se nachází na území tří katastrálních území - Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Jirny. Z východního okraje Prahy pochází množství archeologických nálezů dokládajících osídlení již od doby kamenné. To je podloženo nálezy pazourků, keramiky a dále nálezy z doby bronzové. Rovněž zde byly nově zjištěny pozůstatky keltského osídlení.

Vzhledem k tomu, že se posuzovaný záměr nachází v prostoru středního dělicího pásu v koridoru stávající dálnice D11, není záměr umístěn v prostoru, který by mohl být označen jako území kulturního významu.

Horní Počernice

Na území Horních Počernic lze dle archeologických nálezů doložit osídlení na severních svazích v oblasti nad Svěpravickým potokem již od nejmladší doby kamenné.

První písemná zpráva o Chvalech – části Horních Počernic – se nachází v zakládací listině Vyšehradské kapituly, která je datována rokem 1088. K Horním Počernicím patřily hned od počátku osady Svěpravice a Chvaly, později rovněž Xaverov. Horní Počernice, jak je známe dnes, vznikly roku 1943 připojením obcí Chvaly, Svěpravice, Čertousy a Xaverov ke stávající obci Horní Počernice.

Z historických památek stojí jistě za zmínku Chvalská tvrz a kostel Sv. Ludmily.

Šestajovice u Prahy

První písemné zmínky o obci Šestajovice jsou datovány do roku 1227. Za Josefa II. byl před r. 1770 šestajovický dvůr rozdělen emfyteuticky a posléze pozemkovou reformou. Dle berní rulle z r. 1713 bylo v Šestajovicích 16 sídel. V roce 1875 měla obec Šestajovice 100 popisných čísel a 750 obyvatel. Koncem 19. století byla postavena obecní škola a založen sbor dobrovolných hasičů. Poslední majitelka šestajovického dvora postupně rozprodala půdu místním rolníkům a zbytek statku pronajala následnému kupci. V obci se v tuto dobu začaly rozvíjet živnosti. Bylo zde pekařství, řeznictví, kovářství, mlékárna a hostinec. Po roce 1989 začala nepřiměřeně rychlá a nekoncepční výstavba nových rodinných a bytových domů. S rychlým rozvojem výstavby a nárůstem obyvatel však nebyl řešen rozvoj občanské vybavenosti a dalších potřebných oblastí. V roce 2006 nové vedení obce vyhlásilo na nové lokality stavební uzávěru a následně byl vypracován a schválen územní plán, který další výstavbu zde omezil.

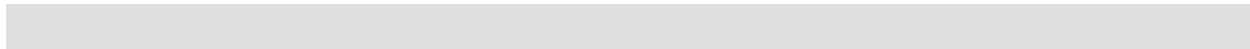
Obec Jirny

Dějiny obce Jirny zasahují do 10. nebo 11. století. Nejstarší dosud nalezená historická zpráva pochází z roku 1350. Tehdy již stála v Jirnech kamenná tvrz. Vystřídalo se mnoho majitelů tvrze a statků. Ve třicetileté válce byly zničeny tvrz, dvory, selská stavení. Od konce 18. století se majitelé panství rychle střídali. Ke stabilizaci poměrů došlo až počátkem 19. století kdy se rodina Wagnerů zasloužila o značný rozvoj a rozkvět panství. Z bývalé ovčírny v zámeckém hospodářském dvoře byl roku 1836 zřízen jeden z prvních cukrovarů v Čechách, dále byl zřízen pivovar a rozšířena činnost dalších hospodářských oblastí. Po skončení 2. světové války a změně režimu bylo v obci založeno JZD, které bylo v 70. letech spojeno s družstvem šestajovickým. Nyní obec disponuje základní občanskou vybaveností na velmi dobré úrovni.

Území archeologického významu

Dle státního archeologického seznamu ČR je v širším okolí zájmové území registrováno několik lokalit s archeologickými nálezy: Svěpravice (karta UAN č.: 12-24-20/4), Dolní Počernice - V ořešinách (karta UAN č.: 12-24-20/6), Malé Jirny - dvůr a okolí (karta UAN č.: 13-13-11/1), středověké a novověké jádro obce Šestajovice (karta UAN č.: 13-13-16/3).

Na daném území nelze zcela vyloučit možný výskyt izolovaného archeologického nálezu. V případě, že by tedy došlo k archeologickému nálezu, bude postupováno podle zákona 20/1987 Sb., o památkové péči.



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

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

D. I. 1. Sociální a ekonomické vlivy

Fáze výstavby

Během výstavby záměru vznikne řada pracovních příležitostí.

Výstavba záměru bude zdrojem práce pro stavební, projekční a dopravní firmy. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Fáze provozu

Přínosem záměru pro širokou veřejnost – řidiče je realizace a zprovoznění úseku moderní dálnice evropských parametrů, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato modernizace se týká rozvoje systémů ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, systémů ke zvýšení plynulosti silniční dopravy a inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě.

Zkapacitněním posuzovaného úseku dálnice D11 tedy dojde ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci.

Modernizace daného úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhové uspořádání dále umožní eliminovat nežádoucí jev objízdnych alternativních tras, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy. Kapacita jízdního pásu z Prahy na Hradec Králové je totiž vyčerpána již v současném stavu. Kapacita jízdního pásu z Hradce Králové na Prahu bude vyčerpána mezi roky 2015 a 2016. Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. V obcích v okolí těchto tras lze očekávat tedy zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy.

V rámci předkládaného záměru dojde k realizaci nového povrchu vozovky v daném úseku na D11, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) než současný povrch dálnice ze 70. let minulého století, což bude mít pozitivní vliv na snižování hluku z automobilového provozu na dané komunikaci oproti stávajícímu stavu.

Význam modernizace úseku 1101 dále výhledově poroste v souvislosti s rostoucím významem dálnice D11 v kontextu prodloužení na Polsko a dobudování tzv. severní osy, tedy D11 + R35 Praha – Hradec Králové – Olomouc. Lze očekávat, že tímto propojením dojde ke skokovému nárůstu intenzit na D11 v úseku mezi Hradcem Králové a Prahou. Případný kapacitní deficit by se na této trase dále umocnil.

D. I. 2. Vlivy na zdraví obyvatel

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těchto faktorů, které mají vliv na pohodu obyvatel:

- zvýšení hladiny akustického tlaku,
- zvýšení znečištění ovzduší.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší na základě zpracovaných samostatných odborných studií je podrobně rozebráno v kapitolách D. I. 3, D. I. 4 tohoto oznámení.

Období výstavby záměru může být z hlediska faktoru pohody obyvatelstva po přechodnou dobu zatěžující. Narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou materiálu na stavbu, či v souvislosti s hlukem ze stavební činnosti. Ojedinele tak může docházet i k vyššímu výskytu a pocitům rozmrzelosti místního obyvatelstva, a to především v době nejhluchnějších fází výstavby, např. v etapě zemních prací.

K narušení faktoru pohody vlivem provozu záměru může docházet v souvislosti s vlivy záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší.

Vliv na zdraví obyvatel

V souvislosti s výstavbou a provozem uvažovaného záměru, můžeme za potenciální zdroj zdravotních rizik pro obyvatele v okolí považovat hluk a znečišťující látky emitované do ovzduší.

Z hlediska potenciálních zdravotních rizik jsou vyhodnoceny výsledky hlukové a rozptylové studie, které uvádějí předpokládanou hlukovou zátěž ze související dopravy a imisní příspěvek oxidu dusičitého, prašného aerosolu frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu.

Hluk – vlivy na zdraví obyvatelstva

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. V zemích EU a ostatních vyspělých zemích představuje hluková zátěž prostředí velmi významný rizikový faktor, kterému je vystaveno značné procento populace. Za dostatečně prokázané obecné nepříznivé zdravotní účinky hluku je v současnosti považováno poškození sluchového aparátu v pracovním prostředí, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé ovlivnění spánku. Omezené důkazy jsou např. u vlivů na imunitní a hormonální systém, vlivů na mentální zdraví.

Působení hluku v prostředí je ovšem nutné posuzovat i například z hlediska možnosti ztížené komunikace řečí a zejména pak z hlediska obtěžování, pocitů nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí.

WHO proto vychází při doporučení limitních hodnot hluku pro místa mimopracovního pobytu lidí především ze současných poznatků o nepříznivém vlivu hluku na komunikaci řečí, pocity nepohody a rozmrzelosti a rušení spánku v nočním období. Proto jsou i v naší legislativě, konkrétně v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací taxativně specifikovány limitní hladiny pro venkovní i vnitřní prostory a právě tyto limity jsou hodnotami, při jejichž překračování by mohlo docházet k výše uvedeným vlivům na populaci. Je nutné si uvědomit, že při stanovování rizika možného ovlivnění populace nadměrným hlukem, by bylo nutné vycházet především z celkové dlouhodobé zátěže populace v průběhu dne, tzn. z její zátěže v pracovním i mimo pracovním prostředí.

Souhrnně lze dle zmíněného dokumentu WHO současné poznatky o nepříznivých účincích hluku na lidské zdraví a pohodu lidí stručně charakterizovat takto:

- poškození sluchového aparátu – je dostatečně prokázáno u pracovní expozice hluku v závislosti na výši ekvivalentní hladiny akustického tlaku A a doby trvání (v letech) expozice,
- zhoršení komunikace řečí – v důsledku zvýšené hladiny hluku má řadu prokázaných nepříznivých důsledků v oblasti chování a vztahů, vede k iritaci a pocitům nespokojenosti,

- nepříznivé ovlivnění spánku – se prokazatelně projevuje obtížemi při usínání, probouzením, alterací délky a hloubky spánku, redukcí REM fáze spánku,
- ovlivnění kardiovaskulárního systému a psychofyziologické účinky hluku – byly prokázány v řadě epidemiologických studií a laboratorních pokusů. Naznačují, že účinky hluku mohou být jak přechodné v podobě zvýšení krevního tlaku, tepu a vasokonstrikce, tak i trvalé ve formě hypertenze a ischemické choroby srdeční,
- vztah hlukové expozice a projevů poruch duševního zdraví – nepředpokládá se, že by hluk mohl být přímou příčinou duševních nemocí, ale patrně se může podílet na zhoršení jejich symptomů nebo urychlit rozvoj latentních duševních poruch,
- nepříznivé ovlivnění výkonnosti hlukem – zvláště citlivé na působení zvýšené hlučnosti je plnění úkolů spojených s nároky na paměť, pozornost a komplikované analýzy,
- obtěžování hlukem – vyvolává celou řadu negativních emočních stavů, mezi které patří pocity rozmrzelosti, nespokojenosti a špatné nálady, deprese, anxiozita, pocity beznaděje nebo vyčerpání.

Hodnocení expozice a charakterizace rizika

Hlavním zdrojem hluku souvisejícím s provozem záměru je doprava.

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 prostoru, 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 nutné předpokládat možnost těchto účinků u citlivější části populace i při hladinách nižších.

Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno v rámci Akustické studie (Příloha č. 1 oznámení) pouze pro porovnání předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11. Předpokládané akustické emise v charakteristických vzdálenostech od osy posuzované komunikace jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 11 Akustické emise dálnice D11 v posuzovaných stavech výpočtu

Charakteristická vzdálenost [m]	Výška nad úrovní komunikace [m]	$L_{Aeq,16h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v denním období (6:00–22:00 h)				$L_{Aeq,8h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v nočním období (22:00–6:00 h)			
		PAS 2013	Výhled 2020 (nulová varianta)	Výhled 2020 (aktivní varianta)	Rozdíl (A-0)	PAS 2013	Výhled 2020 (nulová varianta)	Výhled 2020 (aktivní varianta)	Rozdíl (A-0)
30	4,0	69,7	70,4	70,8	0,4	63,5	64,3	64,6	0,3
60	4,0	65,9	66,6	67,1	0,5	59,6	60,5	60,8	0,3
150	4,0	60,6	61,3	61,8	0,5	54,3	55,1	55,5	0,4
550	4,0	50,8	51,5	52,1	0,6	44,5	45,4	45,7	0,3

Pozn. PAS – počáteční akustická situace; nulová varianta – čtyřpruhové uspořádání; aktivní varianta – šestipruhové uspořádání

Z uvedených výsledků pilotního emisního posouzení vyplývá, že při porovnání nulové a aktivní varianty ve výhledovém stavu v roce 2020 může dojít v okolí posuzovaného úseku dálnice D11 vlivem

zkapacitnění dálnice na šestipruhové uspořádání k nárůstu $L_{Aeq,T}$ do 0,6 dB v denním období a do 0,4 dB v nočním období. Změna v intervalu 0,1–0,9 dB je podle metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11. 9. 2008“ veřejně přístupného na stránkách www.nrl.cz, který je pro potřeby použití schválen hlavním hygienikem ČR pod č. j.: 40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08, považována za nehodnotitelnou změnu stavu. Je však nezbytné zdůraznit, že prezentované výsledky nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti, nezohledňují reliéf terénu a ani není započítán vliv obměny vozidlového parku. Lze tedy konstatovat, že vypočtený nárůst $L_{Aeq,T}$ ve výhledovém období je maximální příspěvek posuzovaného záměru a při zohlednění zmíněných jevů bude nárůst $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy vlivem posuzovaného záměru pravděpodobně nižší.

Z hlediska hodnocení expozice hluku a posouzení míry zdravotního rizika exponovaných obyvatel dotčených obytných objektů je navržen pro další stupeň projektové dokumentace následující postup:

Na základě provedení vyhodnocení byly stanoveny lokality, u kterých bude nezbytné v dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci na základě provedení 24hodinového měření hluku v těchto lokalitách a na základě sestavení 3D výpočtových modelů pro vyhodnocení v imisních místech u chráněné zástavby. Jedná se o následující lokality, resp. katastrální území:

- Horní Počernice,
- Šestajovice u Prahy,
- Jirny.

Podrobné prověření vlivu navrhovaného záměru na akustickou situaci a na zdraví obyvatel bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Znečištění ovzduší - vlivy na zdraví obyvatel

V rámci Rozptylové studie (Příloha č. 2 oznámení) jsou řešeny liniové zdroje znečištění ovzduší související s provozem posuzovaného záměru.

Rozptylová studie vyhodnocuje imisní zátěž ve stávajícím stavu a výhledovém stavu v roce 2020 se záměrem modernizace předmětného úseku D11. Výpočet byl proveden pro NO_2 , PM_{10} , $PM_{2,5}$, CO, benzen a benzo(a)pyren.

Hodnocení zdravotních rizik – vliv imisní zátěže

V souvislosti s provozem uvažovaného záměru můžeme za potenciální zdroj zdravotních rizik pro obyvatele v okolí považovat znečišťující látky emitované do ovzduší.

Využíváno je obecně metody hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment), využívající postupy zpracované Americkou agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO), ze kterých vychází i Metodický pokyn odboru ekologických rizik a monitoringu MŽP ČR k hodnocení rizik č. j. 1138/OER/94, Vyhláška MZ č. 184/1999 Sb., kterou se stanoví postup hodnocení rizika nebezpečných chemických látek pro zdraví člověka a metodické materiály hygienické služby k hodnocení zdravotních rizik v ČR.

Metoda hodnocení zdravotních rizik je využívána především při přípravě podkladů ke stanovení přípustných limitů škodlivých látek v prostředí. Je též jediným způsobem, jak z hlediska ochrany zdraví hodnotit expozici lidí látkám, pro které nejsou stanoveny závazné limity jejich výskytu v prostředí.

Standardní postup hodnocení zdravotního rizika zahrnuje čtyři základní etapy:

- Identifikace nebezpečnosti – výběr látek k hodnocení a zpracování souhrnu informací o jejich nebezpečných vlastnostech pro lidské zdraví a podmínkách, za kterých se mohou uplatnit.
- Charakterizace nebezpečnosti – stanovení referenčních hodnot, vycházejících ze známého vztahu dávky a účinku, které dále umožní provést kvantitativní odhad míry rizika.
- Hodnocení expozice – zjištění konkrétní míry expozice hodnoceným látkám u dané populace včetně identifikace zvláště citlivých a ohrožených skupin populace.
- Charakterizace rizika – kvalitativní nebo kvantitativní vyjádření podstaty a míry zdravotního rizika v konkrétním případě exponované populace jako pravděpodobnosti možného zdravotního poškození.

Součástí hodnocení rizika je dále analýza nejistot, kterými je každé hodnocení rizika zatíženo a které je třeba vzít do úvahy při posouzení a řízení rizika.

Hodnocení expozice

Podkladem k hodnocení expozice imisím škodlivin v ovzduší jsou výstupy Rozptylové studie (Příloha č. 2 předkládaného oznámení), která modeluje imisní situaci v zájmovém území okolí plánovaného záměru.

Rozptylová studie hodnotí imisní příspěvek provozu záměru. Jako emisní zdroje jsou hodnoceny zdroje emisí, související s posuzovaným záměrem. Výpočet je proveden pro pravidelnou síť referenčních bodů a dále pro body mimo pravidelnou síť, které reprezentovaly blízké hygienicky významné objekty - obytná zástavba, občanská vybavenost. Výstupem výpočtů jsou průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, benzenu, NO₂, PM_{2,5} a PM₁₀. Krátkodobé koncentrace jsou podkladem k hodnocení rizika akutních nepříznivých účinků. Tyto koncentrace však představují maximum, které může být v jednotlivých výpočtových bodech rozptylové studie teoreticky dosaženo za nejhorších rozptylových podmínek.

Spolehlivější je výpočet průměrných ročních koncentrací, které jsou podkladem k hodnocení rizika chronických toxických, eventuálně pozdních (karcinogenních) účinků na zdraví.

Kromě příspěvku z posuzovaných zdrojů je při hodnocení zdravotních rizik škodlivin v ovzduší nezbytné zohlednit i tzv. imisní pozadí, tedy vliv ostatních vzdálených i bližších emisních zdrojů.

Pětileté průměry let 2008–2012 hodnocených škodlivin v jednotlivých čtvrcích sítě 1 x 1 km, které pokrývají zájmovou oblast jsou uvedeny v Kap. C.I.2 předkládaného oznámení. Současně je stanovena minimální a maximální hodnota těchto pětiletých průměrů.

Oxid dusičitý

Při hodnocení zdravotního rizika krátkodobých nárazově dosahovaných koncentrací oxidu dusičitého je možné vycházet z hodnoty imisního limitu pro 1hodinovou koncentraci NO₂ 200 µg/m³, neboť spolehlivě prokázané první příznaky lehkého ovlivnění plicních funkcí u astmatiků, jakožto citlivé části populace, byly zjištěny až při koncentraci cca 2x vyšší.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $6,57 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $5,50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $17,59 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $14,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z rozdílu variant plyne, že v zájmového území bude docházet k poklesu průměrných hodinových a ročních koncentrací NO_2 . Výhledová imisní situace zájmového území po zprovoznění záměru je příznivější než výhledová imisní situace bez realizace záměru.

Oxid uhelnatý

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $228 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $101 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z rozdílu variant plyne, že v zájmového území bude docházet k poklesu průměrných hodinových koncentrací CO. Výhledová imisní situace zájmového území po zprovoznění záměru je příznivější než výhledová imisní situace bez realizace záměru.

Suspendované částice PM_{10}

Při charakterizaci rizika možných účinků imisí suspendovaných částic frakce PM_{10} lze vycházet ze závěrů Směrnice WHO pro kvalitu ovzduší v Evropě z roku 2000.

Od této doby byla sice publikována řada nových poznatků o účincích pevných částic v ovzduší na zdraví, které však jen potvrzují nepříznivé účinky, projevující se zvýšenou nemocností a úmrtností obyvatel na kardiovaskulární a respirační onemocnění, a to již při nízké úrovni expozice hluboko pod současnými imisními limity. Převládá proto názor, že u této škodliviny je třeba vycházet z představy o bezprahovém účinku.

Přesný mechanismus účinku, ani hlavní faktory, které jej ovlivňují, dosud nejsou spolehlivě objasněny. Kromě velikosti částic, která je zřejmě dominantní, se uvažuje zejména o obsahu některých těžkých kovů a polyaromatických uhlovodíků.

Z hlediska subakutních účinků prašného aerosolu v ovzduší uvádí WHO jako sumární dohad z epidemiologických studií zvýšení celkové úmrtnosti o 0,74 % při nárůstu denní průměrné koncentrace PM_{10} o $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Z ukazatelů respirační nemocnosti je tento nárůst denní průměrné koncentrace PM_{10} spojen se zvýšením počtu lidí s příznaky dráždění dýchacích cest o 3,2 % a se zvýšením počtu hospitalizací z důvodu respiračních onemocnění o 0,8 %. Tyto účinky se projevují neprodleně nebo se zpožděním 1-3 dny a postihují především citlivou část populace, jako jsou starší lidé, kojenci a osoby s chronickým onemocněním respiračního nebo kardiovaskulárního systému.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $8,53 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $4,75 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů 2013 (stávající stav) a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $18,66 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $7,71 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z rozdílu variant plyne, že v zájmového území bude docházet k poklesu průměrných denních a ročních koncentrací PM_{10} . Výhledová imisní situace zájmového území po zprovoznění záměru je příznivější než výhledová imisní situace bez realizace záměru.

Suspendované částice $PM_{2,5}$

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $6,02 \mu g \cdot m^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $3,37 \mu g \cdot m^{-3}$.

Z rozdílu variant plyne, že v zájmového území bude docházet k poklesu průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$. Výhledová imisní situace zájmového území po zprovoznění záměru je příznivější než výhledová imisní situace bez realizace záměru.

Benzen

Z látek s prokázaným karcinogenním účinkem je u emisí z dopravy nejvýznamnější benzen. Kvantitativní hodnocení rizika karcinogenního účinku této látky je proto součástí standardního postupu hodnocení zdravotních rizik z dopravy.

Jelikož jde o pozdní účinek na základě dlouhodobé chronické expozice, nejsou hodnoceny krátkodobé maximální koncentrace a hodnocení rizika je založeno na kvantifikaci míry karcinogenního rizika na základě modelovaných průměrných ročních koncentrací.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $0,46 \mu g \cdot m^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $0,26 \mu g \cdot m^{-3}$.

Z rozdílu variant plyne, že v zájmového území bude docházet k poklesu průměrných ročních koncentrací Benzenu. Výhledová imisní situace zájmového území po zprovoznění záměru je příznivější než výhledová imisní situace bez realizace záměru.

Benzo(a)pyren

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a výhledového stavu v roce 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo nárůstu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $0,068 ng \cdot m^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $0,038 ng \cdot m^{-3}$.

Příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu jsou dány skutečností, že emisní faktory pro tuto škodlivinu dle programu MEFA 13 se v zadaných časových horizontech významněji nemění a tudíž se na celkových bilancích emisí a následných příspěvcích k imisní zátěži projeví (oproti ostatním řešeným škodlivinám) absolutní nárůst dopravy mezi současným stavem a rokem 2020, což způsobuje nárůst v příspěvcích k imisní zátěži u obytné zástavby o cca $0,0383 ng \cdot m^{-3}$.

Analýza nejistot

Každé hodnocení zdravotních rizik je nevyhnutelně zatíženo určitými nejistotami, danými spolehlivostí použitých dat, referenčních hodnot, expozičními faktory, odhady chování exponované populace, apod. Proto je jednou z neopominutelných součástí hodnocení rizika i popis a analýza nejistot, které jsou s ním spojeny a kterých si je zpracovatel vědom.

V daném případě hodnocení zdravotních rizik emisí škodlivin v ovzduší v okolí plánovaného záměru jsou nejistoty spojeny především s následujícími oblastmi:

1. Nejistoty spojené se vstupními daty i výstupy rozptylové studie, které vycházejí z předběžných podkladů, které se budou dále upřesňovat ve fázi další projektové přípravy. Nejistotou je též zatíženo vlastní modelování úrovně imisní expozice.
2. Nejistoty ve znalosti imisního pozadí v dané lokalitě. Z hlediska hodnocení celkové expozice imisím v ovzduší je tato nejistota nejvýznamnější.
3. Hodnocení expozice bylo provedeno pro běžnou populaci a konzervativní expoziční scénář, předpokládající trvalou expozici nejvyšším vypočteným imisním hodnotám škodlivin v referenčních bodech rozptylové studie situovaných u nejbližší okolní obytné zástavby. Ve vztahu k průměrné úrovni expozice obyvatel tedy jde o odhad expozice vědomě nadnesený, který je horní hranicí reálné situace. V případě hodnocených složek imisí je ovšem třeba uvažovat i s možností expozice obyvatel z jiných zdrojů ve vnitřním prostředí domů a bytů.
4. Nejistoty vycházející z neznalosti bezpečné prahové koncentrace nepříznivých účinků oxidu dusičitého a suspendovaných částic PM_{10} a použití vztahů mezi dávkou a účinkem ze zahraničních epidemiologických studií. Přenesení těchto vztahů z jiného prostředí s jinou skladbou znečištěného ovzduší a populace s jinými zvyklostmi může vést ke zkreslení výsledků. Je to však nezbytný postup, neboť použitelná tuzemská data o vztahu dávka-účinek nejsou k dispozici.
5. Nejistoty spojené s odvozením použitých referenčních nebo doporučených hodnot z databází US EPA, WHO a dalších institucí, dané současným stupněm poznání o účinku těchto látek na zdraví člověka, které se stále doplňuje a může vést ke změnám těchto hodnot.
6. Prezentované výsledky Akustické studie nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti, nezohledňují reliéf terénu a ani není započítán vliv obměny vozidlového parku. Hodnocení je tedy provedeno s velkou rezervou na straně bezpečnosti.

Závěr – vlivy na zdraví

Realizace záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ nepředstavuje významný zásah do životního prostředí. Z hlediska vlivů na zdraví obyvatel lze říci, že vliv záměru ve vztahu k obyvatelstvu v širším okolí posuzovaného záměru je malý.

Z hlediska hodnocení expozice hluku a posouzení míry zdravotního rizika exponovaných obyvatel dotčených obytných objektů je však pro další stupeň projektové dokumentace navržen následující postup.

- Na základě provedeného vyhodnocení byly stanoveny lokality, u kterých bude nezbytné v dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci na základě provedení 24hodinového měření hluku v těchto lokalitách a na základě sestavení 3D výpočtových modelů pro vyhodnocení v imisních místech u chráněné zástavby.

Z hlediska hodnocení expozice imisemi v ovzduší a posouzení míry zdravotního rizika exponovaných obyvatel dotčených obytných objektů je zřejmé, že dochází ve výhledové období se zprovozněním záměru k poklesu průměrných hodinových, denních a ročních koncentrací daných látek.

Výjimku tvoří jen příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu jsou dány skutečností, že emisní faktory pro tuto škodlivinu dle programu MEFA 13 se v zadaných časových horizontech významněji nemění a tudíž se na celkových bilancích emisí a následných příspěvcích k imisní zátěži projeví (oproti ostatním řešeným

škodlivinám) absolutní nárůst dopravy mezi současným stavem a rokem 2020, což způsobuje nárůst v příspěvcích k imisní zátěži u obytné zástavby o cca 0,0383 ng.m⁻³.

Zkapacitněním posuzovaného úseku dálnice D11 dojde však ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci, vzhledem k tomu lze očekávat pokles intenzit dopravy na okolních komunikacích (alternativních trasách k danému úseku D11, viz Kap. B.II.4. oznámení). Vlivem odlivu automobilové dopravy lze tedy v obcích v okolí těchto tras očekávat zlepšení s tím spojených vlivů na lidské zdraví.

Závěr

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde při dodržení doporučení uvedených v odborných studiích (Akustické a Rozptylové) ke zvýšení rizika pro lidské zdraví. Pozitivně lze hodnotit navrhovanou modernizaci stávajícího povrchu vozovky, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) a zlepšení situace zatížení automobilovou dopravou u okolních komunikací (stávající alternativní trasy k předmětnému úseku D11).

D. I. 3. Vlivy na akustickou situaci

Zpracována byla samostatná Akustická studie (Pilotní posouzení akustické situace), která tvoří Přílohu č. 1 předkládaného oznámení.

Modelové výpočty v tomto stupni posouzení byly provedeny na základě porovnání předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11. Dále jsou na základě provedeného vyhodnocení definovány oblasti v okolí řešeného úseku dálnice D11, u kterých bude nutné v dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci.

Hygienické limity

Zjištěný stav akustické situace v zájmovém území se posuzuje dle platné legislativy:

- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Na základě nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb, v chráněném venkovním prostoru a v chráněném vnitřním prostoru. Důsledky legislativy pro řešení záměr jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Limity pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy

- pro den: $L_{Aeq,16h} = 60$ dB,
- pro noc: $L_{Aeq,8h} = 50$ dB.

Limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích

Chráněný venkovní prostor staveb v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách:

- pro den: $L_{Aeq,16h} = 70$ dB,
- pro noc: $L_{Aeq,8h} = 60$ dB.

Použitý software a metodika

Výpočtový model, kterým byly stanoveny emisní parametry posuzované dálnice, byl vytvořen v prostředí výpočtového programu HLUK+ verze 10.22 profi10. Terén byl ve výpočtovém modelu modelován jako rovinný, akusticky odrazivý.

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou, viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005)“ a „Manuál 2011“.

Hlavními vstupními parametry, které ovlivňují hodnotu emise hluku z provozu na pozemních komunikacích, jsou v případě použití české výpočtové metodiky:

- intenzita vozidel za časovou jednotku;
- skladba vozidlového parku (podíl nákladních vozidel v dopravním proudu);
- rychlost dopravního proudu;
- povrch komunikace;
- podélný sklon komunikace (pro účely předkládaného vyhodnocení byl započítán nulový sklon komunikace);
- kvalita, resp. stáří vozidlového parku.

V rámci provedené výpočtu nebyla uvažována obměna vozidlového parku.

Volba teoretické vzdálenosti pro stanovení akustických emisí od osy posuzované komunikace byla stanovena na základě charakteristických vzdáleností chráněných lokalit od osy dálnice D11 v okolí posuzovaného úseku. Charakteristické vzdálenosti jsou následující:

- 30 metrů (Horní Počernice)
- 60 metrů (Jirny vlevo od dálnice D11 ve směru staničení)
- 150 metrů (Jirny vpravo od dálnice D11 ve směru staničení)
- 550 metrů (Šestajovice)

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru.

Seznam strojních zařízení používaných během fáze výstavby záměru není v daném stupni projektové dokumentace upřesněn.

Níže je uveden návrh komplexních protihlukových opatření pro fázi výstavby.

Návrh protihlukových opatření pro fázi výstavby

- Stavební mechanismy nebo pracovní místa strojů a zařízení, která budou mít stacionární polohu, umístit co nejdále od okolní obytné zástavby.
- Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací od 07:00 do 21:00 hod. nesmí být překročena.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.

- Motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, používat zvukově izolačních krytů příslušného stroje.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- Ve dnech pracovního klidu (soboty a neděle) a o státních svátcích provádět pouze nehlukné a přípravné práce.
- Před započítím stavebních prací ustanovit kontaktní osobu pro vyřizování případných stížností občanů.
- Obyvatelé z nejbližší situovaných domů by měli být seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap stavební činnosti. Jsou-li občané zasaženi hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda.

Fáze provozu

Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno pro porovnání předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11.

Akustické vyhodnocení se zabývalo následujícími stavy:

- **Počáteční stav** – rok 2013 (čtyřpruhové uspořádání dálnice D11)
- **Výhledový stav (nulová varianta)** – rok 2020 (čtyřpruhové uspořádání D11)
- **Výhledový stav (aktivní varianta)** – rok 2020 (šestipruhé uspořádání dálnice D11)

Předpokládané akustické emise v charakteristických vzdálenostech od osy posuzované komunikace jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 12 Akustické emise dálnice D11 v posuzovaných stavech výpočtu

Charakteristická vzdálenost [m]	Výška nad úrovní komunikace [m]	$L_{Aeq,16h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v denním období (6:00–22:00 h)				$L_{Aeq,8h}$ v charakteristické vzdálenosti od osy komunikace v nočním období (22:00–6:00 h)			
		PAS 2013	Výhled 2020 (nulová varianta)	Výhled 2020 (aktivní varianta)	Rozdíl (A-0)	PAS 2013	Výhled 2020 (nulová varianta)	Výhled 2020 (aktivní varianta)	Rozdíl (A-0)
30	4,0	69,7	70,4	70,8	0,4	63,5	64,3	64,6	0,3
60	4,0	65,9	66,6	67,1	0,5	59,6	60,5	60,8	0,3
150	4,0	60,6	61,3	61,8	0,5	54,3	55,1	55,5	0,4
550	4,0	50,8	51,5	52,1	0,6	44,5	45,4	45,7	0,3

Z uvedených výsledků pilotního emisního posouzení vyplývá, že při porovnání nulové a aktivní varianty ve výhledovém stavu v roce 2020 může dojít v okolí posuzovaného úseku dálnice D11 vlivem zkapacitnění dálnice na šestipruhé uspořádání k nárůstu $L_{Aeq,T}$ do 0,6 dB v denním období a do 0,4 dB v nočním období. Změna v intervalu 0,1–0,9 dB je podle metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11. 9. 2008“ veřejně přístupného na stránkách www.nrl.cz, který je pro potřeby použití schválen hlavním hygienikem ČR pod č. j.: 40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08, považována za nehodnotitelnou změnu stavu. Je však

nezbytné zdůraznit, že prezentované výsledky nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti, nezohledňují reliéf terénu a ani není započítán vliv obměny vozidlového parku. Lze tedy konstatovat, že vypočtený nárůst $L_{Aeq,T}$ ve výhledovém období je maximální příspěvek posuzovaného záměru a při zohlednění zmíněných jevů bude nárůst $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy vlivem posuzovaného záměru pravděpodobně nižší.

Vyhodnocení předpokládané akustické situace pro lokality, kde se nachází nejbližší chráněná zástavba v okolí posuzovaného úseku dálnice D11, je uvedeno v následujících kapitolách.

Katastrální území Horní Počernice

Vypočítané akustické emise pro výhledový stav v roce 2020 (aktivní variantu) jsou ve vzdálenosti od komunikace (30 m), která je charakteristická pro chráněné objekty situované nejbližší k posuzovanému úseku dálnice D11 v k.ú. Horní Počernice, v denním období $L_{Aeq,16h} = 70,8$ dB a v nočním období $L_{Aeq,8h} = 64,6$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují hygienický limit hluku z dopravy pro starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc).

Lokalita Horní Počernice je však chráněna rozsáhlými protihlukovými opatřeními (protihlukové stěny), které nejsou zohledněny v rámci emisního posouzení. Z uvedeného důvodu pro k. ú. Horní Počernice doporučujeme v dalším stupni projektové dokumentace detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu a podrobného vyhodnocení v imisních místech. V lokalitě doporučujeme realizovat i 24hodinová měření hluku pro zjištění počáteční akustické situace a pro potřeby ověření nastavení výpočtového modelu.

Katastrální území Šestajovice u Prahy

Vypočítané akustické emise pro výhledový stav v roce 2020 (aktivní variantu) jsou ve vzdálenosti od komunikace (550 m), která je charakteristická pro chráněné objekty situované nejbližší k posuzovanému úseku dálnice D11, v denním období $L_{Aeq,16h} = 52,1$ dB a v nočním období $L_{Aeq,8h} = 45,7$ dB. Na základě uvedených hodnot lze předpokládat, že v KÚ Šestajovice u Prahy nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku z dopravy na pozemních komunikacích s korekcí pro starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc) ani hygienických limitů hluku z dopravy na silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Uvedený stav doporučujeme v dalším stupni projektové dokumentace posoudit na základě výpočtu ve 3D výpočtovém modelu a hodnocení v imisních místech. V lokalitě doporučujeme realizovat i 24hodinová měření hluku pro zjištění počáteční akustické situace a pro potřeby ověření nastavení výpočtového modelu.

Katastrální území Jirny

Vypočítané akustické emise pro výhledový stav v roce 2020 (aktivní variantu) se ve vzdálenostech od komunikace (60 a 150 m), které jsou charakteristické pro chráněné objekty situované nejbližší k posuzovanému úseku dálnice D11, v denním období pohybují od $L_{Aeq,16h} = 61,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,1$ dB a v nočním období od $L_{Aeq,8h} = 55,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 60,8$ dB. Uvedené emisní hodnoty splňují hygienický limit hluku z dopravy pro starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc).

Lokalita Jirny je chráněna protihlukovými opatřeními (protihlukové stěny), které nejsou zohledněny v rámci emisního posouzení. Z uvedeného důvodu pro k.ú. Jirny doporučujeme v dalším stupni projektové dokumentace detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu

ve 3D výpočtovém modelu a podrobného vyhodnocení v imisních místech. V lokalitě doporučujeme realizovat i 24hodinová měření hluku pro zjištění počáteční akustické situace a pro potřeby ověření nastavení výpočtového modelu.

Shrnutí

Akustické posouzení bylo provedeno jako podklad pro oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Modelové výpočty v tomto stupni posouzení byly provedeny porovnáním předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11.

Z uvedených výsledků pilotního emisního posouzení vyplývá, že při porovnání nulové a aktivní varianty ve výhledovém stavu v roce 2020 může dojít v okolí posuzovaného úseku dálnice D11 vlivem zkapacitnění dálnice na šestipruhové uspořádání k nárůstu $L_{Aeq,T}$ do 0,6 dB v denním období a do 0,4 dB v nočním období. Změna v intervalu 0,1–0,9 dB je podle metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11. 9. 2008“ veřejně přístupného na stránkách www.nrl.cz, který je pro potřeby použití schválen hlavním hygienikem ČR pod č. j.: 40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08, považována za nehodnotitelnou změnu stavu. Je však nezbytné zdůraznit, že prezentované výsledky nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti, nezohledňují reliéf terénu a ani není započítán vliv obměny vozidlového parku. Lze tedy konstatovat, že vypočtený nárůst $L_{Aeq,T}$ ve výhledovém období je maximální příspěvek posuzovaného záměru a při zohlednění zmíněných jevů bude nárůst $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy vlivem posuzovaného záměru pravděpodobně nižší. Podrobné prověření vlivu navrhovaného záměru na akustickou situaci bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Na základě provedeného vyhodnocení byly stanoveny lokality, u kterých bude nezbytné v dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci na základě provedení 24hodinového měření hluku v těchto lokalitách a na základě sestavení 3D výpočtových modelů pro vyhodnocení v imisních místech u chráněné zástavby. Jedná se o následující lokality, resp. katastrální území:

- Horní Počernice;
- Šestajovice u Prahy;
- Jirny.

Závěr dané kapitoly oznámení EIA se týká také obdržené žádosti obce Šestajovice o zapracování (č.j.: 01786/2014/Ja ze dne 14. 7. 2014; viz Kap. H oznámení), ve které je upozorňováno, že v rámci připravovaného územního plánu obce Šestajovice je požadováno vybudování protihlukových stěn směrem k zástavbě v obci.

Závěr

V dalším stupni projektové dokumentace je potřeba navrhnout podrobná protihluková opatření, při kterých bude možné záměr realizovat. Pozitivně lze hodnotit navrhovanou modernizaci stávajícího povrchu vozovky, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem). V případě dodržení navržených ochranných opatření lze daný záměr doporučit k realizaci.

D. I. 4. Vlivy na ovzduší a klima

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

Provedeno bylo posouzení příspěvků k imisní zátěži ve stávajícím stavu, ve výhledovém stavu – rok 2020 a vypracování rozdílové mapy z hlediska příspěvků k imisní zátěži mezi těmito stavy. Výpočet imisní zátěže byl řešen ve 2 variantách, které hodnotí příspěvky k imisní zátěži ve zvolené výpočtové oblasti ve stávajícím stavu (čtyřpruh) a vše výhledovém roce 2020 (šestipruh). Z uvedených výsledků výpočtu byla potom konstruována rozdílová mapa pro vyhodnocení změn imisních příspěvků dálnice D11.

Imisní limity

Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V případě krátkodobých (hodinových či denních) koncentrací je vedle výše limitu stanoven i tolerovaný počet překročení limitní hodnoty v průběhu kalendářního roku.

Tabulka 13 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Oxid dusičitý	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 hod	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
Benzen	1 rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 den	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
Suspendované částice PM _{2,5}	1 rok	25 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Oxid uhelnatý	8 hodin	10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Benzo(a)pyren	1 rok	1 ng.m^{-3}	–

Hodnocené polutanty

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona o ovzduší a charakter posuzovaného záměru byly v rámci rozptylové studie hodnoceny průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, maximální denní klouzavý průměr/8 hod. koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

Výpočtové body, výpočtový program

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl proveden ve výpočtové čtvercové síti o kroku 50 m, která představuje celkem 9 231 výpočtových bodů (1 – 9 231) a ve 12 modelových výpočtových bodech, reprezentující blízké hygienicky významné objekty - obytná zástavba, občanská vybavenost (10 001 – 10 012).

Ve výpočtové síti je použito hodnoty L hodnoty rovné 1,6 m – dýchací zóna člověka. Umístění výpočtových bodů je znázorněno v Příloze č. 2 předkládaného oznámení.

Rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., vyhl. č. 415/2012 Sb. a pro NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, CO, benzen a benzo(a)pyren. K výpočtu použitý produkt SYMOS 97 v 2006 je programový systém pro modelování znečištění ovzduší, který již zohledňuje platné imisní limity dané stávající legislativou v oblasti ochrany ovzduší.

K výpočtu byl použitý produkt SYMOS 97 v 2006 - programový systém pro modelování znečištění ovzduší, který již zohledňuje platné imisní limity dané stávající legislativou v oblasti ochrany ovzduší.

Použité emisní faktory pro liniové zdroje z dopravy

Program MEFA 13 navazuje na freewarovou verzi programu na výpočet emisních faktorů (MEFA 06). V roce 2012 byl program aktualizován v rámci projektu č. TA01020491 - „Vývoj aplikačního prostředí pro implementaci aktualizace metodiky MEFA“, který finančně podpořila Technologická agentura České republiky z programu Alfa. Výchozí verze modelu MEFA umožňovala provádět výpočty pouze pro emise z běžného provozu automobilů na komunikaci (tzv. „teplé emise“), a to pouze pro výfukové emise. Výstupy metodických projektů řešených v minulých letech obsahují komplexní výpočetní postupy pro dosud nesledované složky emisí. V rámci aktualizace programu MEFA byly do programového kódu vneseny příslušné matematické vztahy, byly vytvořeny obslužné procedury, kontrolní mechanismy a cykly pro sumarizaci výsledků. Pro obsluhu nových funkcí byly do uživatelského rozhraní přidány ovládací prvky a nové dialogy umožňující uživatelská nastavení potřebných parametrů. Aktualizovaný program tak dokáže hodnotit nejen emise z běžného provozu, ale zahrnuje nově i vyčíslení nárůstu emisí při studených startech vozidel, zohledněny byly emise z otěru brzd a pneumatik, z resuspenze prachu ležícího na vozovce a samostatně i emise spojené s průjezdem automobilů křižovatkou.

Uvažované stavy se z hlediska příspěvků k imisní zátěži liší použitými emisními faktory (rok 2013 - stávající stav a výhledový rok 2020), intenzitou dopravy na řešeném úseku ve zvolených časových horizontech, jakož i plynulostí dopravy, která se liší při stávajícím dopravním řešení (plynulost 2) a navrhovaném dopravním řešení (plynulost 1).

Vyhodnocení – fáze výstavby

V době výstavby lze předpokládat nárůst imisní zátěže, zejména u krátkodobých koncentrací, v důsledku stavebních prací a staveništní dopravy. Plocha staveniště bude mít vliv na okolí jako zdroj prachu, který bude mít vzhledem k předpokládané pádové rychlosti zvířených částic prachu dosah v nejbližším okolí staveniště.

Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší

Pro omezení vlivů na kvalitu ovzduší při stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí plánované stavby jsou navržena následující opatření:

- v případě dlouhotrvajícího sucha a vyššího větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí záclonami po obvodu staveniště,
- v průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště,
- minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce poježděné úseky na staveništi zpevnit,
- v době nepříznivých rozptylových podmínek redukovat nasazení stavebních strojů s vysokým výkonem, případně snížit počet v souběhu pracujících strojů na polovinu,

- zaplachtovat automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm,
- v době déletrvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění stavenišť, přesypová místa na staveništi (nakládka materiálu na vozidla) vybavit mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha.

Vyhodnocení – fáze provozu

Oxid dusičitý – průměrné roční a maximální hodinové koncentrace

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Stávající stav

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2008 až 2012 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (12,5 až 35,0 µg.m⁻³) s tím, že nejvyšší aritmetické průměry jsou dosahovány v bezprostředním okolí D11.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,34 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 11,18 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 35,75 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 28,64 µg.m⁻³.

Výhledový stav (rok 2020)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 6,78 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 5,68 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 18,16 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 14,55 µg.m⁻³.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o 6,57 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť cca o 5,50 µg.m⁻³.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o 17,59 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť cca o 14,09 µg.m⁻³.

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 µg.m⁻³.

Stávající stav

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do 1016 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 450 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

Výhledový stav (rok 2020) – se záměrem

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se budou příspěvky k imisní zátěži při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě pohybovat do $788 \mu\text{g.m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $349 \mu\text{g.m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $228 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $101 \mu\text{g.m}^{-3}$.

PM₁₀ – průměrné roční a maximální denní koncentrace

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota $40 \mu\text{g.m}^{-3}$, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Stávající stav

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2008 až 2012 v zájmovém území pohybují v rozpětí $25,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ až $28,5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území do $48,5 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $17,17 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $9,56 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $37,55 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $15,51 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Výhledový stav (rok 2020) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $8,64 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $4,81 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $18,89 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $7,80 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $8,53 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $4,75 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů 2013 (stávající stav) a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o $18,66 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť cca o $7,71 \mu\text{g.m}^{-3}$.

PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace

Pro PM_{2,5} je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 25 µg.m⁻³.

Stávající stav

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2008 až 2012 v zájmovém území pohybují v rozpětí 15,75 až 18,50 µg.m⁻³.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 11,17 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 6,25 µg.m⁻³.

Výhledový stav (rok 2020) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 5,16 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 2,89 µg.m⁻³.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o 6,02 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť cca o 3,37 µg.m⁻³.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu 5 µg.m⁻³.

Stávající stav

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2008 až 2012 v zájmovém území pohybují do 1,5 µg.m⁻³.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,87 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,49 µg.m⁻³.

Výhledový stav (rok 2020) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při realizaci 6 pruhů a tím i plynulejší dopravě dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,42 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,24 µg.m⁻³.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo poklesu v příspěvcích k imisní zátěži cca o 0,46 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť cca o 0,26 µg.m⁻³.

Benzo(a)pyren – průměrné roční koncentrace

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu 1 ng.m⁻³.

Stávající stav

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2008 až 2012 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,90 až 1,45 ng.m⁻³.

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,699 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,392 ng.m⁻³.

Výhledový stav (rok 2020) – se záměrem

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,768 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,430 ng.m⁻³.

Porovnání variant (2020 – stávající stav)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru při porovnání časových horizontů stávající stav a 2020 bude u bodů ve výpočtové síti dosaženo nárůstu v příspěvcích k imisní zátěži cca o 0,068 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť cca o 0,038 ng.m⁻³.

Shrnutí

Výpočet imisní zátěže byl řešen ve 2 variantách, které hodnotí příspěvky k imisní zátěži ve zvolené výpočtové oblasti v současném stavu - čtyřpruhové uspořádání a v roce 2020 - šestipruhé uspořádání.

Celkově lze na základě uvedených výsledků rozptylové studie vyslovit závěr, že navrhované řešení spočívající v dostavbě ze současného čtyřpruhového uspořádání na šestipruhé uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu této komunikace, bude i přes očekávaný nárůst dopravy díky jejímu plynulejšímu pohybu znamenat pokles v příspěvcích k imisní zátěži v porovnání časových horizontů současného stavu a výhledového roku 2020 (se záměrem), jak je patrné z uvedeného vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži výše.

Výjimkou z toho konstatování jsou příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu, což je dáno skutečností, že emisní faktory pro tuto škodlivinu dle programu MEFA 13 se v zadaných časových horizontech významněji nemění a tudíž se na celkových bilancích emisí a následných příspěvcích k imisní zátěži projeví (oproti ostatním řešeným škodlivinám) absolutní nárůst dopravy mezi stávajícím stavem a výhledovým rokem 2020, což způsobuje nárůst v příspěvcích k imisní zátěži u obytné zástavby o cca 0,0383 ng.m⁻³.

Po navrhované modernizaci D11 lze však vzhledem k odlivu dopravy ze stávajících alternativních tras k předmětnému úseku D11 v obcích v okolí těchto tras očekávat zlepšení imisní situace z automobilové dopravy. Jedná se např. o obce: Úvaly, Újezd nad Lesy, Běchovice, Říčany, Horní Počernice – ulice Náchodská atd. (viz Kap. B.II.4. oznámení). V pozadovém znečištění ovzduší lze tudíž očekávat poklesy hodnot koncentrací benzo(a)pyrenu díky tomuto přesunu. Celkové příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu v uvažované výpočtové čtvercové síti lze pak z modernizace předmětného úseku D11 předpokládat nižší, než jsou uvedeny maximální příspěvky k imisní zátěži.

Závěr

Z hlediska znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D.IV. tohoto oznámení. Pozitivně lze hodnotit zlepšení imisní situace z automobilové dopravy u okolních komunikací (stávající alternativní trasy k předmětnému úseku D11) a poklesy příspěvků k imisní zátěži ve výhledovém horizontu.

D. I. 5. Vliv na povrchové a podzemní vody

Stavba záměru bude realizována ve stávajícím koridoru dálnice, tj. v území dotčeném antropogenní činností. Nelze tedy hovořit o vlivu záměru na přirozený vodní režim, ale o vlivu záměru na stávající vodní režim.

Fáze výstavby

Potřeba vody

Potřeba vody bude nutná pouze pro vlastní realizaci stavby. Konkrétní způsob zajištění bude řešen vybraným zhotovitelem stavby.

Pitná voda bude spotřebována v prostorech zařízení staveniště a objem bude záviset na počtu pracovníků činných při výstavbě objektu, velikosti a vybavení sociálního zázemí.

Ve fázi výstavby bude využívána rovněž technologická voda, a to především na výrobu betonových a maltových směsí a ošetřování betonu ve fázi tuhnutí. Předpokládá se, že potřeba technologické vody bude zajištěna jejím dovozem.

Odpadní vody

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno nejpozději ve stupni DSP.

Vznik splaškových odpadních vod lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v místě zařízení staveniště. V současném stavu projektu není možné kvantifikovat množství splaškových vod ve fázi výstavby. Bude upřesněno na základě počtu pracovníků na stavbě v dalším stupni projektové dokumentace.

Dešťové/podzemní vody

Při hloubení výkopů pod úroveň hladiny podzemní vody v km cca 0,500 - 1,100 je nutné počítat s přítokem podzemní vody a nutností snižování úrovně hladiny jejím čerpáním či odvodem po spádnici. Výkopy je nutné pažit.

Voda ze stavební jámy bude odčerpávána do kanalizace po usazení kalů v sedimentačních jímkách. Kaly budou následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Podzemní a dešťové vody čerpané do kanalizace musí splňovat limity kanalizačního řádu. Jakost odpadních vod vypouštěných do kanalizace bude kontrolována průběžným monitoringem na staveništi.

Přesné množství odpadních podzemních vod ve fázi výstavby není známo. Bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Technologické odpadní vody

Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla očištěna na čisticí ploše.

Odpadní vody musí svou kvalitou splňovat limity dané kanalizačním řádem. Bude kontrolováno průběžným monitoringem na staveništi.

Fáze provozu***Potřeba vody***

Posuzovaný záměr nebude mít nároky na vodu ve fázi provozu.

Odpadní vody

Provoz posuzovaného záměru s sebou nepřinese s ohledem na charakter stavby produkci splaškových odpadních vod, součástí záměru nejsou žádné objekty dopravní infrastruktury.

Dešťové/podzemní vody

Návrh dálničního odvodňovacího zařízení (ul. vpusti, příkopy, horské vpusti, drenáže, dešťové kanalizace) v době výstavby stávajícího úseku D11-1101 byl proveden s kapacitou na budoucí šestipruhé uspořádání.

Při prostém porovnání uvažované intenzity návrhového deště současného systému odvodnění (uvažované v době výstavby stávající komunikace) a hodnoty intenzity návrhového deště dle současně platných norem a předpisů nelze očekávat zvýšené hodnoty vypočítaných odtoků z dálnice s plnou šířkou zpevnění oproti uvažovanému v době výstavby komunikace.

V rámci předkládané modernizace je uvažováno také s rekonstrukcí stávající kanalizace včetně dobudování kanalizace v úsecích, kde se v současném stavu na úseku D11-1101 nenachází. Zároveň dojde osazení havarijních prvků dle požadavků příslušných předpisů a norem. Dojde také k rekonstrukci podélné drenáže v krajnicích v zářezu a ve středním dělicím pásu.

V případě hladiny podzemní vody zasahující do zemního tělesa v levé části trasy, tedy v jízdním směru na Prahu v km cca 0,500 - 1,100 je doporučeno vybudovat nebo rekonstruovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody - hloubkových drénů při patě svahu zářezu.

V úseku rampy k R1 až do km cca 0,490, tedy k propustku vodoteče byla zastižena podzemní voda v nestmelených konstrukčních vrstvách tvořených štěrkopískem, tedy zasahující do zemního tělesa komunikace. Hladina podzemní vody je zde v hloubce od 0,7 do 1,0 m pod terénem. Štěrkopísky konstrukčních vrstev jsou zde zcela saturované a je doporučeno obnovit nebo vybudovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody.

Ovlivnění jakosti a množství vod

Jakost odpadních dešťových vod při provozu posuzovaného záměru bude odpovídat obdobným dešťovým vodám z okolních silnic. Jakost vod ze zpevněných ploch, resp. vozidlových komunikací může vykazovat především zvýšené koncentrace ropných látek (NEL) a nerozpuštěných látek (NL). Při dodržení navrhovaných opatření, se nepředpokládá kvalitativní ovlivnění povrchových vod. Látkové zatížení vypouštěných odpadních vod bude odpovídat kanalizačním řádu.

Zvýšený důraz je třeba klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.

Vzhledem k tomu, že na výtok z kanalizace dojde k soustředění většího množství vody oproti současnému stavu a dojde ke změně odtokových poměrů, je třeba si v další fázi přípravy stavby zajistit stanoviska a souhlas všech dotčených orgánů.

Záměrem nedojde k významnému ovlivnění odtokových poměrů zájmového území. Kvalitativní i kvantitativní ovlivnění povrchových vod bude nevýznamné.

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik a zdrojů vod

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rozšíření stávající komunikace bez realizace významných terénních úprav a zářezů, lze očekávat jen poměrně malý negativní vliv na současné hydrogeologické poměry.

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V těsné blízkosti trasy se nachází ochranné pásmo zdroje vody Jirny – Horoušany, jehož hranice vede podél dálnice D11. Navrhovaný záměr se nachází za hranicí tohoto ochranného pásma, nebude tedy nezbytné povolení vodoprávního úřadu. Záměrem nebude dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje.

Záměr neleží v záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, v platném znění. Záměr neleží v žádné kategorii zátopových území dle platných územních plánů obcí.

Závěr

Z hlediska problematiky vod nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D.IV. tohoto oznámení. Za pozitivní lze pokládat uvažovanou rekonstrukci a modernizaci stávající dešťové kanalizace.

D. I. 6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje**Zábor půdy**

Zábory půdy se v případě realizace záměru nepředpokládají, neboť výstavba bude probíhat v tělese stávající komunikace. Z hlediska majetkoprávních vztahů je tedy počítáno, s ohledem na rozšiřování stávající vozovky pouze směrem do středního dělicího pásu, že stavba bude realizována na pozemcích investora Ředitelství silnic a dálnic ČR a nebude docházet k překročení záboru mimo tyto pozemky.

Posuzovaná stavba zasahuje do pozemků, které jsou zařazeny jako ostatní plocha se způsobem využití jako dálnice. Pozemky jsou ve vlastnictví České republiky. ŘSD ČR má v tomto případě příslušnost hospodařit s majetkem státu.

Dočasné zábory mohou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Jejich rozsah nelze v současné fázi projektových příprav přesně hodnotit vzhledem k velkému množství neznámých (použitá technologie, technika, rychlost stavby, umístění stavebních dvorů atd.).

ZPF /PUPFL

Realizací záměru nedojde k záboru pozemků chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Záměr si nevyžádá vynětí z PUPFL ani ze ZPF.

Znečištění půdy

Ke kontaminaci půd může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu přestavby,
- provozem na silnici,
- 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). K 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.

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

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Plánovanou úpravou komunikace nevznikne nový liniový útvar v území, dojde pouze k rozšíření stávajícího liniového útvaru. V rámci realizace stavby by nemělo dojít ke změnám topografie. K výrazným změnám morfologie terénu v hodnocené oblasti rovněž nedojde.

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

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. Nedojde ani k vyvolání sesuvných pohybů. V zájmovém území se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

Vzhledem k tomu, že posuzovaným záměrem dojde k výstavbě dvou nových dálničních pruhů na již stávající komunikaci, lze označit zásah záměru do horninového prostředí z hlediska životního prostředí jako nevýznamný.

Negativní ovlivnění horninového prostředí ve fázi provozu záměru se nepředpokládá.

Závěr

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

D. I. 7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Flóra

Zájmovým územím je střední dělicí pás stávající dálnice D11 charakterizovaný částečně udržovanou druhově chudou bylinnou vegetací, zastoupenou zcela běžnými druhy trav, jednoletých i víceletých plevelů a ruderálních rostlin. Místy se zde v hustých porostech vyskytují keře a mladé stromy.

Vzhledem k charakteru dané lokality se nepředpokládá výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Přílohy II vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění se na zájmové lokalitě vzhledem k charakteru dané lokality.

Fauna

Zájmovým územím je střední dělicí pás stávající dálnice D11. Stanoviště je charakteristické částečně udržovanou druhově chudou vegetací a místy také porosty keřů a mladých stromů. Zájmové území je ze

dvou stran izolováno jízdniemi pruhy stávající dálnice, dále je obklopeno zemědělsky využívanou krajinou nebo protihlukovými stěnami.

Vzhledem k výše popisovanému charakteru daného stanoviště jsou zde očekávané pouze běžné druhy živočichů s širokou ekologickou valencí - eurytopní a adaptibilní, které nevyžadují speciální pozornost či ochranu. Očekávaný je zde výskyt především bezobratlých živočichů, hmyzu odpovídající svou skladbou typickému složení příměstské či městské entomofauny.

Výskyt zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu Vyhlášky č. 395/1992 Sb. se na zájmové lokalitě neočekává.

Ekosystémy

Dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2000) lze dotčené území zařadit do kategorie X1 – Urbanizovaná území.

Navrhovaný záměr se nachází ve středovém dělícím pásu dálnice D11. Bude realizován na pozemcích, které vylučují existenci jakýchkoliv hodnotnějších ekosystémů. Zájmové území nelze považovat za prostředí přirozené ani přírodě blízké. Z tohoto důvodu není považován vliv záměru na ekosystémy za významný.

Fragmentace krajiny

Dle metodické příručky Hodnocení fragmentace krajiny dopravou (Anděl a kol, 2005), se hodnocení fragmentace krajiny provádí nejdříve zhodnocením výchozí kvality území z hlediska fragmentace a následně se vyhodnotí vliv záměru na nefragmentované oblasti dopravou (UAT).

Na základě vymezení polygonů UAT lze konstatovat, že navrhovaný záměr nebude mít vliv na žádný z vymezených polygonů UAT. Navrhovaným záměrem nedojde ke zvýšení fragmentace krajiny, vzhledem k tomu, že se jedná pouze o modernizaci již stávajícího úseku dálnice D11.

Migrace živočichů

Na základě kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců leží zájmové území v lokalitě zařazené do kategorie IV – území méně významné.

Předpokládaná migrace živočichů je vázána zvláště na prvky ÚSES nebo VKP. Navrhovaný záměr bude v souladu se stávajícími migračními objekty v místě křížení s prvky ÚSES či vodních toků. Navrhovaný záměr je veden ve stávajícím koridoru dálnice a nebude tedy výrazně měnit stávající migrační potenciál daných prvků.

Závěr

Posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy akceptovatelný.

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

Záměr je v kolizi s níže uvedenými prvky ÚSES.

RBK R4/38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“

Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento regionální biokoridor ve staničení cca 0,800 km.

Návrh opatření: Podpora funkčnosti tohoto navrženého prvku, např. založením chybějících částí formou rozptýlených porostů vysoké zeleně či provedením vhodných vegetačních úprav na náspech tělesa silnice. Neumísťovat deponie materiálů v úseku dotýkajícím se RBK.

LBK L4/259 „Svéprávníkový potok“

Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento lokální biokoridor.

Návrh opatření: Revitalizační úpravy toku a vysazení vhodných břehových porostů v místě křížení s dálnicí D11, zachovat maximální propustnost tohoto prvku ÚSES pod komunikací.

LBK „Jirenský potok“

Konflikt s trasou: Stávající úsek dálnice D11 již v současné době přechází tento lokální biokoridor.

Návrh opatření: Revitalizační úpravy toku a vysazení vhodných břehových porostů v místě křížení s dálnicí D11, zachovat maximální propustnost tohoto prvku ÚSES pod komunikací.

Předkládaným záměrem budou dotčeny významné krajinné prvky definované ze zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Nebudou však dotčeny žádné registrované VKP. VKP dané ze zákona č. 114/1992, Sb. vyskytující se v zájmovém území jsou součástí jiné právní ochrany – prvek ÚSES.

Vzhledem, že se jedná pouze o modernizaci stávající komunikace, dají se vlivy na tyto VKP považovat za nevýznamné.

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území podle § 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.

Úsek plánovaného záměru v oblasti Horních Počernic se částečně nachází na území přírodního parku Klánovice – Čihadla. Plánované zásahy se ovšem uskuteční pouze v koridoru stávající dálnice, zásah do přírodního parku nelze tedy pokládat za významný.

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

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 11. 6. 2014 (č.j. 083564/2014/KUSK) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází v k.ú. Jirny a Šestajovice u Prahy.

Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru životního prostředí) ze dne 17. 6. 2014 (SZn. S-MHMP-0812226/2014/1/OZP/VI) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází na území hl. města Prahy.

D. I.9. Vliv na charakter městské části/krajinu

Pro posouzení vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz a estetické charakteristiky území je podstatné hodnotit stavbu dle určujících objektivních faktorů krajinného rázu území. Při hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz byla vzata v úvahu následující hlediska:

- Vliv na estetické kvality území a krajinný ráz
- Vznik nové charakteristiky území
- Narušení stávajícího poměru krajinných složek
- Narušení vizuálních vjemů

Vliv na estetické kvality území a krajinný ráz

Dálnice D11 již v současné době funguje jako spojnice hl. m. Prahy a Hradce Králové. Předmětný úsek modernizace počíná na území Horních Počernic a končí v oblasti obce Jirny. Dálnice D11 je v současné době čtyřpruhová se širokým středovým dělicím pásem, který vytváří rezervu pro šestipruhové uspořádání. Tato rezerva umožní úsek poměrně rychle a efektivně rozšířit bez nutnosti vykupovat další pozemky a významně stavebně zasahovat do okolní krajiny.

Krajina dotčení trasou dálnice má již stávajícím využitím sníženou estetickou hodnotu. V blízkosti stávajícího úseku dálnice D11 se nacházejí především zemědělsky využívané plochy, lidská sídla, benzínové pumpy a skladové areály. V širším okolí dálnice se nacházejí dále významnější lokality z hlediska ochrany přírody a krajiny (přírodní park a vodní toky). Záměr překračuje v koridoru dálnice D11 několik vodotečí spíše s méně kvalitní doprovodnou zelení (Svépravický a Jirenský potok). Rozsáhlejší lesní komplexy se v širším okolí zájmového území nacházejí pouze v lokalitě PP Xaverovský háj. Nelesní zeleň tvoří pak břehové porosty a doprovodná zeleň stávajícího úseku dálnice D11.

Řešený záměr předpokládá realizaci přestavby významného antropogenního liniového útvaru v krajině. O negativní zásah do krajinného rázu se nebude jednat ani v lokálním měřítku, neboť ráz krajiny ani pohledový horizont se rozšířením komunikace na šestipruhový profil nezmění.

Modernizace stávajícího úseku dálnice D11 na šestipruhové uspořádání významným způsobem neovlivní krajinný ráz daného území.

Vznik nové charakteristiky území

Ke vzniku nové charakteristiky území, vzhledem k již existující čtyřpruhové dálnici D11, navrhovaným záměrem nedojde.

Narušení stávajícího poměru krajinných složek

Výstavbou posuzovaného záměru nedojde k narušení poměru krajinných složek. Záměr bude vybudován v rámci stávajícího koridoru dálnice.

Narušení vizuálních vjemů

Pohledový horizont na předmětný úsek dálnice D11 z okolní krajiny zůstane v tomto případě stejný, neboť dojde jen k minimálním úpravám a zásahům do stávajícího úseku stavby.

Závěr

Současná hodnota krajinného rázu nebude nijak snížena a záměr bude vhodně začleněn do stávající zástavby.

D. I. 10. Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické památky

Kulturní památky

V zájmovém území posuzovaného záměru se nenacházejí žádné kulturní památky. K jejich dotčení záměrem nedojde.

Hmotný majetek

Stavba se nachází v ochranných pásmech běžných inženýrských sítí, které jsou vedeny ve středovém dělicím pásu stávající dálnice D11. Vzhledem k tomu, že dálnice je však stavebně předpřipravena pro rozšíření již z období její výstavby, předpokládají se pouze minimální zásahy do inženýrských sítí.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou vytyčeny před zahájením stavebních prací. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou dále upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Archeologické památky

Možný výskyt izolovaného archeologického nálezu nelze zcela vyloučit.

V případě, že by došlo k archeologickému nálezu, bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči.

Závěr

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky, hmotné statky a archeologické památky riziko z hlediska možného ovlivnění životního prostředí.

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

Hodnocené vlivy záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“ na životní prostředí a obyvatelstvo mají lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizaci záměru nedojde k negativní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení.

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

Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

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

Fáze projektových příprav

- V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat pro etapu výstavby podrobné zásady organizace výstavby (ZOV), a to především s ohledem na minimalizaci staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou výstavbu.
- Při plánování stavby je třeba preferovat používání moderních stavebních mechanismů se sníženou emisí znečišťujících látek do ovzduší.
- Doporučuje se předem seznámit obyvatele dotčených obytných objektů s harmonogramem výstavby.
- V dalších stupních projektové dokumentace provést podrobné hodnocení vlivů na akustickou situaci a znečištění ovzduší ve fázi výstavby.
- V dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci na základě provedení 24hodinového měření hluku v těchto lokalitách – Jirny, Šestajovice u Prahy a Horní Počernice. Na základě tohoto hodnocení provést návrh případných protihlukových opatření.
- Vzhledem k tomu, že na výtok z kanalizace dojde k soustředění většího množství vody oproti současnému stavu a dojde ke změně odtokových poměrů, je třeba si v další fázi přípravy stavby zajistit stanoviska a souhlas všech dotčených orgánů.
- Upřesnit rozsah plánované modernizace stávající dešťové kanalizační sítě.
- Provést zaměření a průzkum inženýrských sítí. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.
- Případné nově vysazované dřeviny nesmí být umístěny na inženýrských sítích.
- Před zahájením stavby je nutné vycházet z podmínek určených příslušným odborem památkové péče (podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči). Před zahájením jakýchkoliv stavebních aktivit v území, zvláště zásahů do stávajícího terénu (fáze zemních prací), je nutné v dostatečném předstihu informovat příslušný orgán památkové péče a v případě nutnosti zajistit archeologický dozor oprávněnou organizací.

Fáze výstavby

- Doporučení pro omezení narušení faktoru pohody obyvatel:
 - při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby,
 - ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Obyvatelé z nejbližší situovaných domů by měli být seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Vhodné by bylo stanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
- Zajistit dopravní značení v prostoru výjezdů ze staveniště pro zajištění bezpečnosti provozu na stávajících komunikacích.
- Organizovat nákladní automobilovou dopravu tak, aby byla rozložena rovnoměrně v průběhu dne.
- Minimalizovat souběh činnosti nejhlučnějších stavebních mechanismů (rypadla, nakladače).
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí záclonami po obvodu staveniště.
- V průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště.
- Vypínat motory, pokud nebudou v činnosti, za nepříznivých rozptylových podmínek (mlha, inverze) omezit souběh činnosti těžké strojní mechanizace na polovinu pracovní doby.
- Zaplachtovat automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm.
- V době déletrvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění stavenišť, přesypová místa na staveništi (nakládka materiálu na vozidla) vybavit mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha.
- Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly.
- Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.
- V noční době neprovozovat obslužnou dopravu staveniště.
- Konkrétní řešení zařízení staveniště bude nutné řešit s dodavatelem stavby na základě plánu organizace výstavby a po konzultaci s příslušnou městskou částí.
- Dodavatel stavby zajistí řádnou údržbu a sjízdnost všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a po skončení výstavby uvede komunikace do původního stavu.
- V období výstavby záměru je třeba minimalizovat vznik odpadů.
- V prostoru stavby neskladovat pohonné hmoty a maziva. Nutnou manipulaci s nimi zde nutno omezit na minimum.

- Zpracovat podrobný plán nakládání s odpady. Jde zejména o upřesnění množství a druhu odpadu vznikajícího při výstavbě, včetně navržení prostoru pro shromažďování odpadů. Je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.
- 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.
- Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- Odvod vody ze staveniště musí být projednán a schválen příslušným správcem kanalizace.

Fáze provozu

- Veškeré dešťové odpadní vody odcházející ze záměru musí splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., v platném znění.
- Zvýšený důraz klást na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelové 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.
- Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- Odstranění, popř. recyklace odpadů, které budou vznikat ve fázi provozu stavby, musí probíhat v souladu s právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.

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

Oznámení EIA o vlivu záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“ na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno na základě podkladů připravovaných pro územní řízení. Hodnocení vlivů tedy odpovídá stupni znalosti projektu.

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. Detailní vyhodnocení vlivů výstavby bude možné až po upřesnění materiálových toků, plánu organizace výstavby a také na základě dispozic dodavatele stavby (strojové a materiálové vybavení). Podrobné hodnocení vlivů na akustickou situaci a znečištění ovzduší ve fázi výstavby bude provedeno v dalších stupních projektové dokumentace.

Doprava (resp. hluk a znečištění ovzduší)

Použité intenzity dopravy na posuzovaných komunikacích byly zpracovány společností AF-CityPlan, s. r. o. (květen 2013 a červen 2014) na základě dopravního modelu ČR (AF-CityPlan, 2013), sčítání na D11 a R1 ŘSD, celostátního sčítání dopravy ŘSD, směrového průzkumu na hraničních přechodech ŘSD, intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze od TSK hl. m. Prahy, harmonogramu výstavby dálnic a

rychlostních silnic v ČR atd. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení komunikační sítě byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

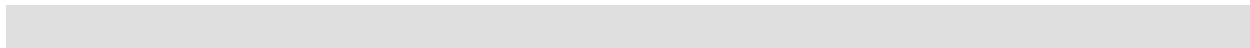
Dopravní vztahy pro rozvoje komunikační sítě hl. m. Prahy byly odvozeny ze stávajících vztahů, na základě vývojových trendů automobilové dopravy ve městě, při zohlednění známých rozvojových záměrů apod.

Faktorem, který omezuje přesnost intenzit dopravy, 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 ČR.

Předložené výsledky dále odpovídají stupni rozpracovanosti projektu a podrobnosti dalších poskytnutých vstupních údajů.

Hodnocení zdravotních rizik

Při interpretaci závěrů, tj. charakteristiky kvalitativních i kvantitativních rizik existují nejistoty, které byly použity v konkrétním systému odhadu zdravotních rizik. Tyto nejistoty vyplývají z použitých vstupních dat, tj. dat o složení dopravního proudu včetně intenzit na jednotlivých komunikacích, z použitých modelů výpočtu emisí a výpočtu rozptylu znečišťujících látek v atmosféře.



E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“ je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti PRAGOPROJEKT, a. s.

V rámci oznámení jsou řešeny jednotlivé časové horizonty stavů v území, které nejsou v pravém smyslu variantami. Základem pro posouzení jednotlivých stavů jsou intenzity dopravy v širším zájmovém území, které zahrnují stávající i plánované aktivity v území.

V předkládaném oznámení jsou řešeny následující časové horizonty:

➤ **Stávající stav** 2014 (čtyřpruhové uspořádání)

➤ **Fáze provozu** 2020 (šestipruhé uspořádání)

Uspořádání nadřazených komunikací v dopravním modelu vycházelo ze současného stavu s doplněním MO Malovanka - Pelc-Tyrolka, SOKP 511 Běchovice - D1, přeložka silnice I/112 v úseku SOKP – Úvaly, Vestecká spojka a zkapacitnění SOKP 510.

Od výše uvedených časových horizontů se dále odvíjí posuzování hlukové zátěže a znečištění ovzduší (Příloha č. 1 Akustická studie, Příloha č. 2 Rozptylová studie).

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předmětném úseku okruhu D11 jsou převzaty z dopravního modelu ČR (AF-CityPlan, 2013), údajů ze sčítání na D11 a R1 ŘSD v r. 2012, celostátního sčítání dopravy ŘSD v r. 2010, směrového průzkumu na hraničních přechodech ŘSD v r. 2010, intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze 2011 od TSK atd. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení komunikační sítě byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION. Výhledový nárůst intenzit vychází z technických podmínek TR 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

Shrnutí

Zpracování oznámení záměru pro jednotlivé, výše uvedené, hodnocené stavy umožnilo vytvořit si představu o příspěvcích záměru k hlukové zátěži a znečištění ovzduší v daném území. Konkrétní vyhodnocení vlivů jednotlivých stavů na životní prostředí je předmětem předchozích kapitol.

Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí. U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“ k výrazným negativním změnám. Pozitivně lze hodnotit zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy u okolních komunikací (stávající alternativní trasy k předmětnému úseku D11) a navrhovanou modernizaci stávajícího povrchu vozovky, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem).

Posuzovaný záměr

**D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání
lze doporučit k realizaci.**

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F. 1 Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

➤ Fotodokumentace

Fotografie 1 Stávající využití území posuzovaného záměru I



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

Fotografie 2 Stávající využití území posuzovaného záměru II



Zdroj: EKOLA group, spol. s r. o.

F. 2. Další podstatné informace oznamovatele

Oznamovatel nemá další podstatné informace týkající se posuzovaného záměru. Veškeré důležité informace pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou uvedeny v předcházejících kapitolách oznámení záměru.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Oznámení EIA je zpracována pro záměr „**D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání**“, který se nachází v katastrálních územích Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Jirny.

Cílem navrhovaného záměru je modernizace stávající dálnice D11 (stavby 1101) a zprovoznění dalšího úseku dálnice evropských parametrů, který splňuje veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu dostavbou na šestipruhé uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu stávající komunikace.

Daný úsek dálnice začíná za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Praha - Horní Počernice) a končí v MÚK Jirny (exit 8 Jirny).

D11 je v současné době čtyřpruhová se širokým středovým dělicím pásem, který vytváří rezervu pro realizaci šestipruhé uspořádání. Tato rezerva umožní úsek poměrně rychle a efektivně rozšířit dálnici bez nutnosti vykupovat další pozemky a významně stavebně zasahovat do okolní krajiny.

Předmětný úsek dálnice D11, Praha – Jirny je z hlediska dopravních intenzit také nejzatíženějším úsekem celé dálnice D11. Současný technický stav dálnice odpovídá 30 rokům běžného provozu. Ze současných šetření vyplývá, že kapacita jízdního pásu z Prahy na Hradec Králové je vyčerpána již v současném stavu. Kapacita jízdního pásu z Hradce Králové na Prahu pak bude vyčerpána mezi roky 2015 a 2016, přičemž dopravní intenzita na D11 ve směru na Prahu je snížena o vozidla objíždějící tuto trasu v ranní špičce po silnicích nižších tříd. Při uvažování i těchto intenzit dopravy dochází i v tomto jízdním pásu k vyčerpání kapacity již ve stávajícím stavu.

Modernizací posuzovaného úseku dálnice D11 dojde ke zlepšení plynulosti dopravy a průměrné jízdní rychlosti na této komunikaci.

Modernizace úseku 1101 dálnice D11 na šestipruhé uspořádání umožní dále eliminovat nežádoucí jev objížděných alternativních tras, které vznikají z důvodu kapacitních problémů především na příjezdu do Prahy. Na těchto alternativních trasách dojde po modernizaci D11 k poklesu intenzit v řádu několik desítek až tisíc vozidel za den. V obcích v okolí těchto tras lze očekávat tedy zlepšení akustické i imisní situace z automobilové dopravy.

V rámci předkládaného záměru dojde k realizaci nového povrchu vozovky v daném úseku na D11, který bude mít „tišší úpravu“ (beton s vymývaným povrchem) než současný povrch dálnice ze 70. let minulého století, což bude mít pozitivní vliv na snižování hluku z automobilového provozu na dané komunikaci.

Dále je v souvislosti s modernizací úseku dálnice D11-1101 uvažována i rekonstrukce a modernizace odvodňovacího zařízení s osazením havarijních prvků.

Navržený záměr spadá dle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), sloupec A, pod pořadovým číslem 9.3 – „Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic“.

Posuzovaný záměr je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z návrhu projektově-inženýrské společnosti PRAGOPROJEKT, a. s.

V průběhu posouzení vlivů na životní prostředí nevystaly důvody k předložení dalšího variantního řešení záměru.

Doprava

Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány společností AF-CityPlan, s. r. o. (květen 2013 a červen 2014).

Ovzduší

Pro zhodnocení stavu ovzduší byla zpracována Rozptylová studie, která tvoří Přílohu č. 2 předkládaného oznámení. Zpracována byla pro současný stav a fázi provozu.

Fáze výstavby

V době výstavby lze předpokládat nárůst imisní zátěže, zejména u krátkodobých koncentrací, v důsledku stavebních prací a staveništní dopravy. Plocha staveniště bude mít vliv na okolí jako zdroj prachu, který bude mít vzhledem k předpokládané pádové rychlosti zvířených částic prachu dosah v nejbližším okolí staveniště.

Vzhledem k vlivu stavby na imisní situaci byla ve studii formulována opatření pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci především oxidu dusičitého tak suspendovaných prachových částic.

Fáze provozu

Výpočet imisní zátěže byl řešen ve 2 variantách, které hodnotí příspěvky k imisní zátěži ve zvolené výpočtové oblasti v současném stavu - čtyřpruhové uspořádání a ve výhledovém - šestipruhovém uspořádání.

Rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., vyhl. č. 415/2012 Sb. a pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren.

Navrhované řešení spočívající v dostavbě ze současného čtyřpruhového uspořádání na šestipruhé uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu této komunikace, bude i přes očekávaný nárůst dopravy díky jejímu plynulejšímu pohybu znamenat pokles v příspěvcích k imisní zátěži v porovnání časových horizontů současného stavu a výhledového uspořádání (se záměrem).

Výjimkou z toho konstatování jsou pouze příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenu, což je dáno skutečností, že emisní faktory pro tuto škodlivinu dle programu MEFA 13 (program pro výpočet emisí z dopravy) se v zadaných časových horizontech významněji nemění a tudíž se na celkových bilancích emisí a následných příspěvcích k imisní zátěži projeví (oproti ostatním řešeným škodlivinám), absolutní nárůst dopravy mezi stávajícím stavem a rokem 2020, což způsobuje nárůst v příspěvcích k imisní zátěži u obytné zástavby o cca 0,0383 ng.m⁻³. Po navrhované modernizaci D11 lze však v obcích v okolí stávajících alternativních tras k předmětnému úseku D11 očekávat zlepšení imisní situace vlivem odlivu automobilové dopravy. Jedná se např. o obce: Úvaly, Újezd nad Lesy, Běchovice, Říčany, Horní Počernice – ulice Náchodská atd. (viz Kap. B.II.4. oznámení)

Hluk

Pro vyhodnocení akustické situace byla vypracována Akustická studie, která tvoří Přílohu č. 1 předkládaného oznámení. Zpracována byla pro současný stav a fázi provozu.

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. V předkládaném oznámení je navržena řada opatření pro minimalizaci hluku ve fázi výstavby záměru.

Fáze provozu

Modelové výpočty v tomto stupni posouzení byly provedeny porovnáním předpokládané emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D11.

Z uvedených výsledků pilotního emisního posouzení vyplývá, že při porovnání nulové a aktivní varianty ve výhledovém stavu v roce 2020 může dojít v okolí posuzovaného úseku dálnice D11 vlivem zkapacitnění dálnice na šestipruhové uspořádání k nárůstu $L_{Aeq,T}$ do 0,6 dB v denním období a do 0,4 dB v nočním období. Změna v intervalu 0,1–0,9 dB je podle metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11. 9. 2008“ veřejně přístupného na stránkách www.nrl.cz, který je pro potřeby použití schválen hlavním hygienikem ČR pod č. j.: 40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08, považována za nehodnotitelnou změnu stavu.

Je však nezbytné zdůraznit, že prezentované výsledky nezohledňují stávající stav povrchu dálnice D11, který je z akustického hlediska ve špatném stavu (dilatační přechody), nezahrnují protihluková opatření v oblasti, nezohledňují reliéf terénu a ani není započítán vliv obměny vozidlového parku. Lze tedy konstatovat, že vypočtený nárůst $L_{Aeq,T}$ ve výhledovém období je maximální příspěvek posuzovaného záměru a při zohlednění zmíněných jevů bude nárůst $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy vlivem posuzovaného záměru pravděpodobně nižší. Podrobné prověření vlivu navrhovaného záměru na akustickou situaci bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Na základě provedeného vyhodnocení byly dále stanoveny lokality, u kterých bude nezbytné v dalších stupních projektové dokumentace detailně vyhodnotit akustickou situaci na základě provedení 24hodinového měření hluku v těchto lokalitách a na základě sestavení 3D výpočtových modelů pro vyhodnocení v imisních místech u chráněné zástavby. Jedná se o následující lokality: k.ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Jirny.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Zábory půdy se v případě realizace záměru nepředpokládají, neboť výstavba bude probíhat v tělese stávající komunikace. Z hlediska majetkoprávních vztahů je tedy počítáno, s ohledem na rozšiřování stávající vozovky pouze směrem do středního dělicího pásu, že stavba bude realizována na pozemcích investora Ředitelství silnic a dálnic ČR a nebude docházet k překročení záboru mimo tyto pozemky.

Posuzovaná stavba v zasahuje do pozemků, které jsou zařazeny jako ostatní plocha se způsobem využití jako dálnice. Pozemky jsou ve vlastnictví České republiky. ŘSD ČR má v tomto případě příslušnost hospodařit s majetkem státu.

V zájmovém území se nevyskytuje zemědělská (ZPF) ani lesní půda (PUPFL). Dotčené pozemky jsou zařazeny v KN jako ostatní plocha.

Významné terénní úpravy se v souvislosti s posuzovaným záměrem nepředpokládají. Ke změně místní topografie nedojde.

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. Nedojde ani k vyvolání sesuvných pohybů. V zájmovém území se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

Realizací záměru dojde k zásahu do horninového prostředí – realizace zpevněných ploch. Vliv lze označit za lokální a z hlediska ovlivnění životního prostředí nevýznamný.

Povrchové a podzemní vody

Ve fázi výstavby lze vznik splaškových odpadních vod předpokládat v objektech sociálního zázemí v místě zařízení staveniště.

Při hloubení výkopů pod úroveň hladiny podzemní vody v km cca 0,500 - 1,100 je nutné počítat s přítokem podzemní vody a nutností snižování úrovně hladiny jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Výkopy je nutné pažit.

Voda ze stavební jámy bude odčerpávána do kanalizace po usazení kalů v sedimentačních jímkách. Kaly budou následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Plánovaný záměr nebude mít ve fázi provozu nároky na pitnou a splaškovou vodu.

Návrh dálničního odvodňovacího zařízení (ul. vpusti, příkopy, horské vpusti, drenáže, dešťové kanalizace) v době výstavby úseku D11-1101 byl proveden s kapacitou na budoucí šestipruhé uspořádání. V rámci předkládané modernizace je uvažováno také s rekonstrukcí stávající kanalizace včetně dobudování kanalizace v úsecích, kde se v současném stavu na úseku D11-1101 nenachází. Zároveň dojde osazení havarijních prvků dle požadavků příslušných předpisů a norem. Dojde také k rekonstrukci podélné drenáže v krajnicích v zářezu a ve středním dělicím pásu.

Realizací posuzované stavby dojde k nárůstu zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch v oblasti. Vzhledem k tomu, že na výtok z kanalizace dojde k soustředění většího množství vody oproti současnému stavu a dojde ke změně odtokových poměrů, je třeba si v další fázi přípravy stavby zajistit stanoviska a souhlas všech dotčených orgánů.

V případě hladiny podzemní vody zasahující do zemního tělesa v levé části trasy, tedy v jízdním směru na Prahu v km cca 0,500 - 1,100 je doporučeno vybudovat nebo rekonstruovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody - hloubkových drénů při patě svahu zářezu.

V úseku rampy k R1 až do km cca 0,490, tedy k propustku vodoteče byla zastižena podzemní voda v nestmelených konstrukčních vrstvách tvořených štěrkopískem, tedy zasahující do zemního tělesa komunikace. Hladina podzemní vody je zde v hloubce od 0,7 do 1,0 m pod terénem. Štěrkopísky konstrukčních vrstev jsou zde zcela satureované a je doporučeno obnovit nebo vybudovat opatření pro trvalé snížení hladiny podzemní vody.

Dotčené toky (Svépravický a Jirenský potok) jsou výrazně ovlivněné lidskou činností již v současném stavu a mimo jiné vedením stávající trasy D11.

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rozšíření stávající komunikace, lze očekávat jen poměrně malý negativní vliv na současné hydrogeologické poměry.

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod ani pásmo hygienické ochrany vody. Záměr neleží v záplavovém území.

Staré ekologické zátěže

V území posuzovaného záměru nebyly při terénním průzkumu zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže. Kontaminace zeminy v území se neočekává, pravděpodobný je výskyt mírně zvýšených obsahů ropných látek (NEL) v podzemní vodě, a to vzhledem k blízkosti silničních komunikací.

Ochrana přírody

Předkládaným záměrem budou dotčeny významné krajinné prvky definované ze zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Nebudou však dotčeny žádné registrované VKP. VKP dané ze zákona č. 114/1992, Sb. vyskytující se v zájmovém území jsou součástí jiné právní ochrany – prvek ÚSES.

Vzhledem, že se jedná pouze o modernizaci stávající komunikace, dají se vlivy na tyto VKP považovat za nevýznamné.

Záměrem nebudou dotčeny žádná zvláště chráněná území dle § 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.

Úsek plánovaného záměru v oblasti Horních Počernic se částečně nachází na území přírodního parku Klánovice – Čihadla. Plánované zásahy se ovšem uskuteční pouze v koridoru stávající dálnice, zásah do přírodního parku lze tedy pokládat za nevýznamný.

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

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 11. 6. 2014 (č.j. 083564/2014/KUSK) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází v k.ú. Jirny a Šestajovice u Prahy.

Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru životního prostředí) ze dne 17. 6. 2014 (SZn. S-MHMP-0812226/2014/1/OZP/VI) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru, který se nachází na území hl. města Prahy.

Fauna, flóra

Zájmovou lokalitou je střední dělicí pás stávající dálnice D11. Stanoviště je charakterizováno částečně udržovanou skladbou ruderalních druhů, typických pro městské a příměstské biotopy. Zájmové území je ze dvou stran izolováno jízdními pruhy stávající dálnice, a dále je obklopeno zemědělsky využívanou krajinou nebo protihlukovými stěnami.

Vzhledem k charakteru dané lokality se nepředpokládá výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Přílohy II vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění se na zájmové lokalitě vzhledem k charakteru dané lokality.

Výskyt zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění se na zájmové lokalitě neočekává. Ze zoologického hlediska je vzhledem k charakteru zájmového území možno provést stavební zásah v požadovaném rozsahu bez jakéhokoliv omezení.

Charakter městské části

Posuzovaný záměr je navržen s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Archeologie, kulturní a historické památky

Posuzovaný záměr se nenachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace.

Navrhovaným záměrem nedojde k dotčení kulturních památek.

Před zahájením stavby je nutné vycházet z podmínek určených příslušným odborem památkové péče (podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči). Před zahájením jakýchkoliv stavebních aktivit v území, zvláště zásahů do stávajícího terénu (fáze zemních prací), je nutné v dostatečném předstihu informovat příslušný orgán památkové péče a v případě nutnosti zajistit archeologický dozor oprávněnou organizací.

Hmotný majetek

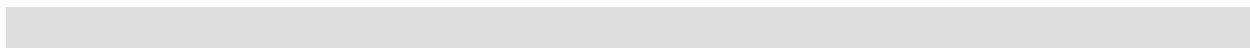
Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou dále upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Odpady

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Zdravotní rizika

Záměr nepředstavuje z hlediska příspěvků záměru k znečištění ovzduší a k celkové akustické situaci riziko pro zdraví obyvatel.



H. PŘÍLOHY

- Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění
- Vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Žádost o zapracování – obec Šestajovice

Stanovisko OOP dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 11.6.2014

Číslo jednací: 083564/2014/KUSK

Spisová značka: SZ-083564/2014/KUSK/2

Vyřizuje: Alena Světlíková I. 777

Značka: OŽP/Sve

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

Stanovisko k záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 4.6.2014 vaši žádost o vydání stanoviska dle § 45i k záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“, v úseku na katastrálních územích Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Jirny.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že k vydání stanoviska pro výše uvedený záměr nacházející se v katastrálním území Horní Počernice, není kompetentní, neboť se nachází na území v působnosti Magistrátu hlavního města Prahy. K vydání stanoviska je tedy kompetentní Magistrát hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1 – Nové Město, 11000 Praha 1.

Pro část záměru, nacházející se v katastrálním území Šestajovice u Prahy a Jirny, vám sdělujeme následující:

Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti:

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sdělujeme, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., lze vyloučit významný vliv předloženého záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčí oblasti.

Zdůvodnění stanoviska: Důvodem vyloučení významného vlivu je, že se v řešeném území žádná evropsky významná lokalita ani ptáčí oblast nevyskytuje.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v.z. Ing. Zdenka Šimová
vedoucí oddělení ochrany přírody
a krajiny



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

PID

EKOLA group, spol. s r.o.
Mgr. Kateřina Šulcová
Mistrovská 4/558
10800 Praha 10

Váš dopis zn. SZn.
14.0178-04 S-MHMP-
0812226/2014/1/OZP/VI

Vyřizuje/telefon/e-mail
Ing. Božena Gerschonová
236004387
bozena.gerschonova@praha.eu

Datum
17. 6. 2014

Věc: D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OZP MHMP), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ doručeného dne 4. 6. 2014 na podkladě předložené dokumentace, přehledné situace „D11, stavba 1101, KM 0,0-7,8, Modernizace dálnice, Na šestipruhové uspořádání“, kterou vypracovala ing. Monika Poulová, vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Trasa vede severně od EVL Blatov a Xaverovský háj, která je vzdušnou čarou vzdálená od předpokládaného záměru cca 270 m až 1,2 km (začátek trasy až konec trasy shora uvedeného záměru na území hl. města Prahy). EVL Blatov a Xaverovský háj byla vymezena pro ochranu poměrně rozsáhlých ploch přírodě blízkých biotopů na okraji velkoměsta. Velký význam má území i z hlediska ochrany genofondu a také z hlediska fyto geografického. Navrhovaný záměr s ohledem na svůj charakter nemůže významně ovlivnit přírodní poměry v EVL Blatov a Xaverovský háj.

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Informační linka MHMP: 12 444, fax: 236 007 074
e-mail: ozp@praha.eu; IDS: 48ia97h

Záměr nezasahuje na území žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.
Vzhledem k charakteru záměru a vzhledem k vzdálenosti od umístění záměru k uvedené
EVL uvedený záměr nemůže mít významný vliv na EVL a ptačí oblasti.
Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

v z. Ing. Marie Beranová
Ing. Jana Cibulková
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí

- otisk tředního razítka -

Vyjádření příslušného stavebního úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace



Městský úřad Úvaly

Stavební úřad

Pražská 276, 250 82 Úvaly, pracoviště Riegerova 897, 250 82 Úvaly

Telefon: 281 981 401, 281 981 912
Fax: 281 981 696
E-mail: stavebniurad@mestouvaly.cz

Bankovní spojení
KB, a.s. Praha - Podvinný náhon
č.útu: 19-1524-201/0100
GE Capital Bank, a.s. Český Brod
č.útu: 10006-5000128-584/0600
IČ: 240 931

Úvaly, dne 19.6.2014

SPIS.ZN: K/6380/2014/SU/Bul
Č.j.: MEUV 6932/2014 STU
Vyřizuje: Ing. Bulíčková

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská č.p. 558/4
Praha 10-Malešice
108 00 Praha 108

VYJÁDŘENÍ

Stavební úřad Městského úřadu Úvaly, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona

s d ě l u j e,

že navrhovaná stavba

D 11, stavba 1101, k. 0,0 - exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání

je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů, jichž je zapotřebí pro povolení speciální stavby podle zvláštních předpisů.

Toto vyjádření se vydává pro účely posuzování vlivů na ŽP dle z.č. 100/2001 Sb.

Ing. Helena Bulíčková
Vedoucí Stavebního úřadu Úvaly

Obdrželi:

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

Na vědomí:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz

Obecní úřad Šestajovice, IDDS: vm4b5e2

Obecní úřad Jirny, IDDS: 5n5arx2



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 20
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 20
ODBOR VÝSTAVBY A ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Jívanská 647/10, Praha 20-Horní Počernice, 193 00 Praha telefon: 271 071 611,
fax: 281 920 093

Praha, dne: 1.7.2014

Č. j.: MCP20 008518/2014/OVUR/Har
Číslo spisu: SZ MCP20 007465/2014
Vyřizuje: Ing. Pavel Harwot
Telefon: 271 071 660

Věc: Vyjádření k záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ z hlediska územně plánovací dokumentace

Dne 5.6.2014 podala spol. EKOLA group, spol. s r.o., sídlem Mistrovská 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha, žádost o vyjádření k záměru „D11, stavba 1101, km 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání“ z hlediska územně plánovací dokumentace pro potřeby zpracování dokumentace EIA, jehož nezbytnou součástí je podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, i vyjádření příslušného stavebního úřadu. Předmětem žádosti je modernizace úseku D11 – úsek 1101 Praha – Jirny (km 0,000 – 8,320) ze současného čtyřpruhového na šestipruhové uspořádání s využitím rezervy ve středním dělicím pásu. Počítáno je s rozšířením stávající vozovky pouze do středního dělicího pásu.

Městská část Praha 20, Úřad městské části Praha 20, Odbor výstavby a územního rozvoje, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), a vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební úřad"), k výše uvedenému sděluje:

Pozemky v k.ú. Horní Počernice v úseku, ve kterém se modernizace dálnice uvažuje, se nachází v ploše, která je v územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999 a vyhláškou č. 32/1999 Sb. ze dne 26.10.1999, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, vč. schválených a platných změn, zejména Z1000/00 vydané opatřením obecné povahy č. 06/2009 (dále jen "územní plán"), určena pro území SD - dálnice, rychlostní komunikace, Pražský (silniční) okruh – silnice S I/1.

SD - dálnice, rychlostní komunikace, Pražský (silniční) okruh – silnice S I/1 zahrnují plochy pro provoz automobilové dopravy, které jsou součástí nadřazeného komunikačního systému.

Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití daného území je následující:

Funkční využití:

Dálnice a rychlostní silnice, silnice S I/1, místní rychlostní komunikace funkční skupiny A.

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory.

Telefon
271 071 611

FAX
281 920 093

IČ
00240192

E-mail úřadu
urad@pocernice.cz

WWW úřadu
www.pocernice.cz

Stránka 1

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr „D11, stavba 1101, km 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhé uspořádání“, pakliže se bude jednat o rozšiřování jízdních pruhů pouze uvnitř stávajícího tělesa dálnice, je v rámci správního obvodu zdejšího stavebního úřadu v souladu s územním plánem hl. m. Prahy.

Ing. Richard Měšťan
Vedoucí Odboru výstavby a územního
rozvoje

Za správnost vyhotovení:
Ing. Pavel Harwot
Referent územního plánování

Doručí se (doporučeně do vlastních rukou):
EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha

Na vědomí:
Magistrát hl. m. Prahy, Odbor životního prostředí, Jungmannova 35/29, Praha 1-Nové Město, 110 00 Praha 1

Co: spis, OV

Žádost o zapracování – obec Šestajovice



Obec Šestajovice
Husova 60, 250 92 Šestajovice

V Šestajovicích dne: 14.07.2014
Vyřizuje: Roman Hrdlic
Č.j.: 01786/2014/Ja

Věc: Žádost o zapracování

Obec Šestajovice k návrhu stavby **D 11, stavba 1101, k. 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání** upozorňuje na fakt, aby uvažovaná modernizace byla v souladu s připravovaným územním plánem obce Šestajovice, kde dle zpracované akustické studie obec požaduje vybudování protihlukových stěn směrem k zástavbě v obci Šestajovice.

Z předloženého vyjádření Stavebního úřadu Úvaly nevyplyvá, zda je s tímto opatřením v projektové dokumentaci počítáno.

Děkujeme za zaslání stanoviska k této problematice.

S pozdravem

Roman Hrdlic
Starosta obce Šestajovice



Obdrží:

EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d
Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz

LITERATURA

Obecná

1. Culek, M. (editor) a kol. *Biogeografické členění České republiky*. Praha: ENIGMA, 1996.
2. Chytrý, M., Kučera, T. a Kočí, M. *Katalog biotopů ČR*. Praha: AOPK, 2000.
3. Quitt, E. *Klimatické oblasti Československa*. Brno: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, 1971.

Související bezprostředně se záměrem

1. PRAGOPROJEKT, a. s. *Studie: D11, stavba 1101, km 0,0 - 7,8 modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání (Přílohy A-D)*. leden 2014.
2. AF-CityPlan, s. r. o. *Analýza vyčerpání kapacity dálnice D11 v km 0,00-8,00*. květen 2013.
3. AF-CityPlan, s. r. o. *Intenzity při 6pruhovém uspořádání dálnice D11 v km 0,00-8,00*. červen 2014.
4. AZ Consult, spol. s r.o. *Geologický průzkum modernizace D11 v km 0,00 – 8,00 včetně křižovatkových větví s R1: geotechnický průzkum pro modernizaci – závěrečná zpráva*. říjen 2013.

Internetové zdroje

- | | |
|--|---|
| 1. http://www.archeopraha.cz | Archeologický odbor NPÚ Praha |
| 2. http://www.geology.cz | Česká geologická služba, mapový server |
| 3. http://www.chmi.cz | Český hydrometeorologický ústav |
| 4. http://www.czso.cz | Český statistický úřad |
| 5. http://www.cuzk.cz | Český úřad zeměměřický a katastrální |
| 6. http://wgp.urm.cz | Georeport |
| 7. http://heis.vuv.cz | Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M |
| 8. http://www.iprpraha.cz/cs/uvod | Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy |
| 9. http://kontaminace.cenia.cz | Kontaminovaná místa ČR |
| 10. http://www.pocernice.cz | MČ Praha 20 |
| 11. http://www.biolib.cz | Mezinárodní encyklopedie rostlin, hub a živočichů |
| 12. http://www.mzp.cz | Ministerstvo životního prostředí |
| 13. http://geoportal.gov.cz | Národní geoportál INSPIRE |
| 14. http://monumnet.npu.cz | Národní památkový ústav - MonumNet |
| 15. http://www.openstreetmap.org | Otevřená wiki-mapa světa |
| 16. http://praha.eu | Portál hl. m. Prahy |
| 17. http://www.jirny.cz | Portál obce Jirny |
| 18. http://www.sestajovice.cz | Portál obce Šestajovice |
| 19. http://geotech.fce.vutbr.cz | Ústav geotechniky Fakulty stavební VUT v Brně |

Legislativa

1. Vyhláška č. 26/1999 Sb., o obecně technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze
2. Vyhláška č. 383/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů, v platném znění
3. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
4. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
5. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění
6. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a související předpisy

Datum zpracování oznámení: 30. 6. 2014

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 autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011)

Osoby, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Kristýna Kociánová, EKOLA group, spol. s r. o., Praha

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

Mgr. Jana Žlábková, 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.: + 420 274 784 927

Fax: + 420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz