

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2016

ČSN EN ISO 14001:2016

ČSN OHSAS 18001:2008

D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46

**Oznámení záměru dle přílohy č. 3 k zákonu
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

Číslo zakázky: 20.0256-04

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

Září 2020



NÁZEV ZÁMĚRU: D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46
*Oznámení záměru dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů*

ČÍSLO ZAKÁZKY: 20.0256-04

OBJEDNATEL: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10
tel.: +420 274 784 927-9; fax.: 274 772 1
e-mail: ekola@ekolagroup.cz

KOORDINAČNÍ ČINNOST: Ing. Jan Duřt *Duřt*

ŘEŠITELSKÝ TÝM: Ing. Jan Duřt
Ing. Zuzana Vošická

KONTROLOVALA: Ing. Zuzana Vošická *Vošická*

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 a č. j.
70572/ENV/15 ze dne 4. 11. 2015.

DATUM: 30. září 2020



© 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., ve znění pozdějších předpisů.

OBSAH

ÚVOD.....	10
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	13
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	14
B. I. Základní údaje	14
B. II. Údaje o vstupech.....	41
B. III. Údaje o výstupech	51
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	71
C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost	71
C. II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	106
D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	134
D. I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	134
D. II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	175
D. III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	175
D. IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné	175
D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	175
D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	179
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	182
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	184
F. 1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	184
F. 2. Další podstatné informace oznamovatele	186
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	187
H. PŘÍLOHY.....	193
Literatura	203
Legislativa	204

Přílohy oznámení záměru

Příloha č. 1 Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., červenec 2020)**Příloha č. 2 Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, srpen 2020)****Příloha č. 3 Prognóza intenzit dopravy (Valbek, spol. s r.o., prosinec 2018)****Příloha č. 4 Výkresová část**

- Výkres č. 1 Situace - Rozdělení na úseky, etapizace (1 : 50 000)
- Výkres č. 2 Situace EXIT 10 – MÚK Brandýs nad Labem
- Výkres č. 3 Situace EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 1
- Výkres č. 4 Situace EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 2
- Výkres č. 5 Situace EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1
- Výkres č. 6 Situace EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1 s odpočívkou
- Výkres č. 7 Situace EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 2a
- Výkres č. 8 Situace EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 2b
- Výkres č. 9 Situace EXIT 21 – MÚK Tuřice
- Výkres č. 10 Situace EXIT 27 – MÚK Benátky nad Jizerou
- Výkres č. 11 Situace EXIT 33 – MÚK Brodce
- Výkres č. 12 Situace EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1
- Výkres č. 13 Situace EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 2
- Výkres č. 14 Situace EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – varianta 1
- Výkres č. 15 Situace EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – varianta 2
- Výkres č. 16 Situace Odpočívka Čtyři Kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,5
- Výkres č. 17 Situace Odpočívka U Čtyř kamenů vpravo na dálnici D10 v km 17,0
- Výkres č. 18 Příčné řezy (1 : 200)
- Výkres č. 19 Kumulace stavby II/610 ve vztahu k MÚK Bezděčín (varianta 2)

Příloha č. 5 Mapová část

- Mapa č. 1 Ochrana přírody a krajiny (1 : 110 000)
- Mapa č. 2 Přehled prvků ÚSES (1 : 35 000)
- Mapa č. 3 Ochrana vod (1 : 110 000)
- Mapa č. 4 Záplavová území vodních toků (1 : 110 000)
- Mapa č. 5 Horninové prostředí a přírodní zdroje (1 : 110 000)
- Mapa č. 6 Variantní řešení MÚK a odpočívky (1 : 110 000)

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje
BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	L_{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka	LBC	Lokální biocentrum
CO	Oxid uhelnatý	LBK	Lokální biokoridor
CO ₂	Oxid uhličitý	MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
CSD	Celostátní sčítání dopravy	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ČD	České dráhy	N	Odpady kategorie nebezpečné
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	NO ₂	Oxid dusičitý
ČOV	Čistírna odpadních vod	NRBK	Nadregionální biokoridor
ČSN	Česká technická norma	NS	Nákladní soupravy
ČSPH	Čerpací stanice pohonných hmot	O	Odpady kategorie ostatní
ČSÚ	Český statistický úřad	O	Ohrožený druh
DSP	Dokumentace ke stavebnímu povolení	OA	Osobní automobily
DUN	Dešťová usazovací nádrž	ONV	Okresní národní výbor
DUSP	Dokumentace pro vydání společného povolení stavby	OPVZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
EECONET	European Ecological Network	OSN	Organizace spojených národů
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí	PA	Přívěsy autobusů
EN	Ohrožený druh (Červený seznam ČR)	PD	Projektová dokumentace
EVL	Evropsky významná lokalita	PDoKP	Potenciálně dotčený krajinný prostor
HPV	Hladina podzemní vody	PDPS	Projektová dokumentace pro provádění stavby
CHKO	Chráněná krajinná oblast	PHS	Protihluková stěna
CHLÚ	Chráněné ložiskové území	PM ₁₀	Suspendované částice frakce menší než 10 µm
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	PM _{2,5}	Suspendované částice frakce menší než 2,5 µm
IDVT	Identifikátor toku podle centrální evidence vodních toků	PN2	Přívěsy středních nákladních automobilů
KN	Katastr nemovitostí	PN3	Přívěsy těžkých nákladních automobilů
KO	Kriticky ohrožený druh	PO	Ptačí oblast
		PP	Přírodní památka

PPk	Přírodní park
PTR	Přívěsy traktorů
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RBC	Regionální biocentrum
RN	Retenční nádrže
RPDI	Roční průměr denních intenzit
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SDP	Střední dělicí pruh
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SO	Druh silně ohrožený
T	Koeficient transmisivity
TES	Technicko ekonomická studie
TV	Těžká vozidla (LNA do 3,5 t + TNA nad 3,5 t)
UAN	Území s archeologickými nálezy
ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZOV	Zásady organizace výstavby
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schematické znázornění vedení trasy D10 určené k modernizaci.....	16
Obrázek 2 Mapa radonového indexu	54
Obrázek 3 Rámcový typ sídelní krajiny.....	73
Obrázek 4 Rámcový typ krajiny dle využití území	73
Obrázek 5 Rámcový typ krajiny dle reliéfu.....	73
Obrázek 6 Vymezení oblastí krajinného rázu pro území Středočeského kraje ve vztahu k předmětnému záměru.....	74
Obrázek 7 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu ke geomorfologickému členění ČR.....	76
Obrázek 8 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k chráněným ložiskovým územím	92
Obrázek 9 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k ložiskům a zdrojům nerostných surovin.....	93
Obrázek 10 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k svahovým nestabilitám a sesuvům.....	94
Obrázek 11 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k územím dotčených obcí	104
Obrázek 12 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 11,230 – 12,940	110
Obrázek 13 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 21,900 – 22,460	111
Obrázek 14 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 29,280 – 29,430	112
Obrázek 15 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 44,210 – 44,370	113
Obrázek 16 Vymezení předmětného záměru ve vztahu k OPVZ Svěmyslice vrt HV 2	114
Obrázek 17 Vymezení předmětného záměru ve vztahu k OPVZ Káraný a OPVZ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	115
Obrázek 18 Oblasti potenciálně ohrožené větrnou erozí v rámci jednotlivých katastrálních územích...	120
Obrázek 19 Stav potenciálního ohrožení dotčené půdy vodní erozí	121
Obrázek 20 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu ke klimatickým oblastem .	125
Obrázek 21 Nemovitá kulturní památka – výklenková kaple ve vztahu k předmětnému záměru	131
Obrázek 22 Typická doubrava v přírodní památce Chlum u Nepřevázky	184
Obrázek 23 Niva řeky Jizery pod Vlčím dolem u obce Hrušov	184
Obrázek 24 Lesní porosty s dominancí borovice v okolí dálnice D10 u obce Skorkov.....	185
Obrázek 25 Mozaika biotopů v okolí dálnice D10 severně od obce Brodce	185

Seznam tabulek

Tabulka 1 Základní kapacity navrhovaného záměru modernizace dálnice D10	15
Tabulka 2 Rozdělení záměru na jednotlivé stavební úseky.....	16
Tabulka 3 Mostní objekty na trase řešeného modernizovaného úseku D10.....	25
Tabulka 4 Předpokládané termíny realizace výstavby a zprovoznění dle jednotlivých úseků.....	38
Tabulka 5 BPEJ a třídy ochrany ZPF předpokládaného záboru	41
Tabulka 6 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2000.....	46
Tabulka 7 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2020.....	47
Tabulka 8 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2050.....	48
Tabulka 9 Uvažované vzdálenosti chráněných staveb od osy dálnice pro jednotlivé úseky stavby D10...	53
Tabulka 10 Seznam druhů možných odpadů vznikajících při výstavbě.....	63
Tabulka 11 Seznam předpokládaných druhů možných odpadů vznikajících ve fázi provozu	67
Tabulka 12 Typologické členění české krajiny předmětného území	71
Tabulka 13 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu k 31. 12. 2019.....	104
Tabulka 14 Minimální a maximální hodnoty pětiletých průměrů 2014-2018 z dat imisního monitoringu ČHMÚ	107
Tabulka 15 Hydrologické povodí v území předmětného záměru	109
Tabulka 16 Odhad rozsahu trvalých záborů ZPF pro předmětnou stavbu.....	116
Tabulka 17 Charakteristika BPEJ vyskytujících se v zájmovém území.....	116
Tabulka 18 Odhad rozsahu trvalých záborů PUPFL pro předmětnou stavbu	119
Tabulka 19 Vybrané charakteristiky klimatických regionů, ve kterých se předmětný záměr nachází.....	125
Tabulka 20 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2000	127
Tabulka 21 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2020	127
Tabulka 22 Hygienické limity hluku	137
Tabulka 23 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2050	139
Tabulka 24 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví	144
Tabulka 25 Souřadnice a popis referenčních výpočtových bodů mimo výpočtovou síť.....	145
Tabulka 26 Porovnání příspěvků NO ₂ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť .	146
Tabulka 27 Porovnání příspěvků NO ₂ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť .	146
Tabulka 28 Porovnání příspěvků CO ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť ...	147
Tabulka 29 Porovnání příspěvků CO ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť ...	147
Tabulka 30 Porovnání příspěvků PM ₁₀ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	148
Tabulka 31 Porovnání příspěvků PM ₁₀ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	148

Tabulka 32 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	149
Tabulka 33 Porovnání příspěvků $PM_{2,5}$ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	149
Tabulka 34 Porovnání příspěvků benzenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	149
Tabulka 35 Porovnání příspěvků benzenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	149
Tabulka 36 Porovnání příspěvků benzo(a)pyrenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	150
Tabulka 37 Porovnání příspěvků benzo(a)pyrenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť	150

ÚVOD

Předložené oznámení záměru se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46**“. Předmětný záměr je situován ve Středočeském kraji a je vymezen v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Přesněji předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy, přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha).

Předmět záměru

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrově rozdělené šestipruhé uspořádání – návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy. Stávající dálnice D10 je mezi Prahou a Brandýsem nad Labem v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK, rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s výstavbou nové odpočívky (variantní řešení v km 15,5 a 17,0) a s úpravou či zrušením odpočívky Podchlumí, obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí je i prověření a případné doplnění protihlukových opatření. Délka modernizovaného úseku je cca 41 km.

Přehledná situace záměru je součástí výkresových příloh předkládaného oznámení záměru.

Posouzení EIA

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, do kategorie I, pod bod 47 – „*Dálnice I. a II. třídy*“. Jedná se o změnu záměru, která podléhá zjišťovacímu řízení dle §4 odst. 1 písm. b) zákona. Záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem pro posouzení je Ministerstvo životního prostředí.

Předložené oznámení záměru je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a jeho přílohou č. 3 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy. Oznámení záměru je zpracované mimo jiné na základě jednotlivých expertních posouzení, která tvoří přílohy oznámení záměru, dále na základě předběžných průzkumů, Technické studie a dalších podkladů. Oznámení záměru bude sloužit jako podklad pro zjišťovací řízení.

Text oznámení záměru je pro snazší orientaci doplněn výkresovou a mapovou částí (přílohové části oznámení), které poskytují 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 předběžným průzkumem terénu. Dále bylo pro předmětné posouzení využito i dalších studií, jež jsou uvedeny v kapitole Literatura.

V průběhu zpracování oznámení záměru 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 a obyvatelstvo.

Opatření, která v průběhu posuzování záměru vyplynula a která již jsou nedílnou součástí projektových příprav, jsou uvedena v souhrnném přehledu v kapitole B. I. 6. předkládaného oznámení záměru. Tato opatření budou následně doplněna o další opatření, která vyplynou z navazující dokumentace EIA, resp. z detailního vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pro účely oznámení záměru bylo zpracováno Akustické posouzení (příloha č. 1) a Rozptylová studie (příloha č. 2), dále je přiložena Prognóza intenzit dopravy (příloha č. 3). Oznámení záměru bylo s výjimkou těchto uvedených odborných studií předloženo bez dalších odborných studií hodnotících podrobně dopady na životní prostředí. Tyto studie (vč. výše uvedených studií, resp. jejich aktualizací) budou součástí navazující dokumentace EIA zpracované dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tyto studie:

- Dopravněinženýrské podklady (aktualizace)
- Akustické posouzení (aktualizace)
- Rozptylová studie (aktualizace)
- Posouzení vlivů záměru na klima
- Posouzení vlivů na veřejné zdraví (zdraví obyvatelstva)
- Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Biologický průzkum
- Dendrologický průzkum
- Migrační studie
- Posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody

Přehled posuzovaných variant

Posuzovaný záměr, který je předmětem předkládaného oznámení, je pro potřeby EIA posuzován v jedné variantě z hlediska směrového i šířkového uspořádání, která vychází z Technické studie společnosti Valbek, spol. s r.o. (09/2019). Předpokládá se pouze dílčí variantní řešení, a to v případě umístění a kapacity jedné z odpočívek – Čtyři kameny / U Čtyř kamenů (umístění v km 15,5 vs. umístění v km 17,0) a variantního technického řešení některých mimoúrovňových křižovatek (EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav; EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů; EXIT 39 – MÚK Bezděčín; EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav).

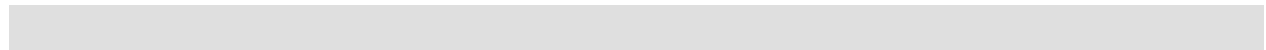
V předkládaném oznámení záměru jsou řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- Stávající stav 2020
- Stav v roce 2050 – nulová varianta – čtyřpruhové uspořádání (stav bez záměru)
- Stav v roce 2050 – aktivní varianta – šestipruhé uspořádání (stav se záměrem)

Z výše uvedených variant a časových horizontů, resp. stavů se dále odvíjí posuzování hlukové zátěže a znečištění ovzduší (příloha oznámení záměru – Akustické posouzení a Rozptylová studie). Obě posouzení vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů.

Předmětné posouzení bylo zpracováno primárně na základě Technické studie (Valbek, spol. s r.o., 09/2019). Tato studie byla zpracována na delší úsek stavby, a to v km cca 1,700 – 46,100. V rámci předmětného posouzení je posuzován kratší úsek stavby (viz kapitola B – Údaje o záměru). Ve výčtu

řešených stavebních objektů tak nemusí být uvedeny všechny objekty, které uvádí zmíněná Technická studie.



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. I. Obchodní firma Ředitelství silnic a dálnic ČR

A. II. IČ 65993390

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

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

Ing. Radek Mátl – Generální ředitel ŘSD ČR

Čerčanská 2023/12

140 00 Praha 4

tel.: +420 241 084 528

e-mail: radek.matl@rsd.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

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

Název záměru:	D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46
Kategorie:	kategorie I
Pořadové číslo:	47 – „Dálnice I. a II. třídy“
Příslušný úřad:	Ministerstvo životního prostředí

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrově rozdělené šestipruhovém uspořádání – návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy. Stávající dálnice D10 je mezi Prahou a Brandýsem nad Labem realizována v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120. Předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy, přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha). Délka modernizovaného úseku je cca 41 km.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (celkem 8), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s úpravou či zrušením odpočívky Podchlumí, obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí je i prověření a případné doplnění protihlukových opatření.

Dále je součástí záměru jedna nová odpočívka, která je řešena variantně:

- Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,5 je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla a 3 stání pro karavany. Odpočívka je dále vybavena 4 stánkami pro autobusy a 24 stánkami pro OA.
- Odpočívka U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0 předpokládá 23 stání pro těžká nákladní vozidla, 4 stání pro autobusy, a dále 35 stání pro osobní automobily.

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci MÚK. Jiné přeložky komunikací se nepředpokládají. Konkrétně jde o části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je v jedné ze zvažovaných variant řešení přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání si u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů.

Všechna křížení železnice s dálnicí D10 jsou v předmětném posuzovaném úseku mimoúrovňová.

Podrobný popis technického a technologického řešení záměru je uveden v kapitole B. I. 6. předkládaného oznámení záměru.

Základní kapacity navrhovaného záměru jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 Základní kapacity navrhovaného záměru modernizace dálnice D10

Celková přibližná délka úpravy dálnice D10	41 km
Začátek staničení posuzovaného úseku	km 4,450 (směr Praha) km 4,650 (směr Mladá Boleslav)
Konec staničení posuzovaného úseku	km 45,785 (směr Turnov) km 45,599 (směr Praha)
Návrhová kategorie	D 33,5
Návrhová rychlost	130 km/h
Předpokládaný druh povrchu vozovky	asfalt (SMA 11S)
Předpokládaná délka potřebných přeložek komunikací I. a II. třídy	2,70 km
Počet mostů celkem (mosty hlavní + nadjezdy)	60 (45 + 15)
Počet mimoúrovňových křižovatek (MÚK)	7 (v případě zrušení MÚK U Čtyř kamenů) resp. 8
Odpočívky zahrnuté v rámci záměru modernizace D10	1 nová odpočívka (variantní umístění v km 15,5, resp. km 17,0) 1 stávající – odpočívka Podchlumí (zrušení příp. úprava)

Informace k dopravně-inženýrským údajům, resp. předpokládaným intenzitám dopravy na jednotlivých úsecích řešené stavby jsou uvedeny v kapitole B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

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

Kraj: Středočeský kraj

Okres: Praha-východ, Mladá Boleslav

Obce: Radonice, Jenštejn, Svěmyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice, Kosmonosy

Katastrální území: Radonice u Prahy [738247], Dehtáry [658481], Svěmyslice [792772], Ostrov u Brandýsa nad Labem [609234], Zápy [609226], Nový Vestec [708038], Stará Boleslav [609170], Otradovice [748366], Hlavenec [638960], Skorkov [748382], Tuřice [771856], Předměřice nad Jizerou [734284], Staré Benátky [602124], Kbel [664561], Brodce nad Jizerou [612685], Strašnov [756300], Písková Lhota [720968], Nepřevázka [703559], Bezděčín u Mladé Boleslavi [696579], Chloumek u Mladé Boleslavi [651371], Mladá Boleslav [696293], Jemníky u Mladé Boleslavi [696455], Kosmonosy [669857]

Předmětný záměr je situován ve Středočeském kraji a je vymezen v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Přesněji předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy, přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha).

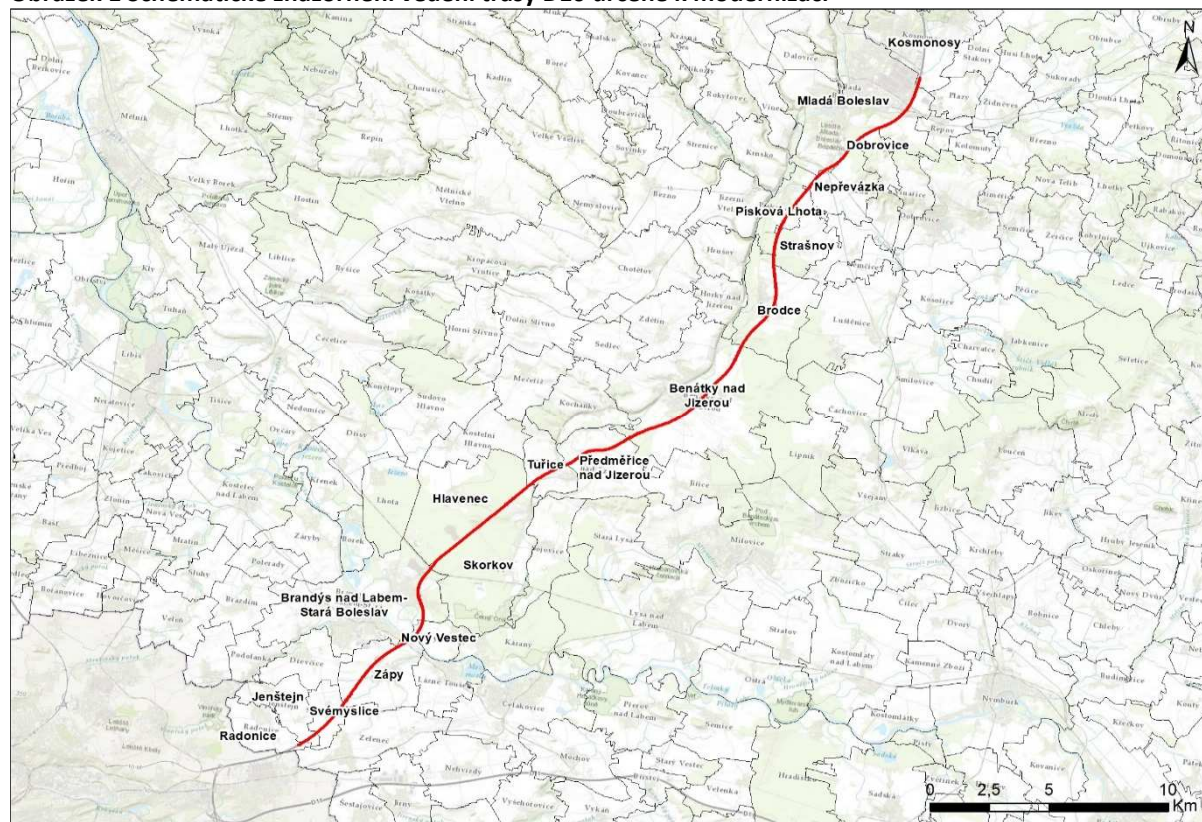
Celý zamýšlený modernizovaný úsek dálnice D10 lze rozdělit na sedm hlavních úseků. Toto rozdělení vychází ze situace – Rozdělení na úseky 1 : 50 000 (Valbek, spol. s r.o., 03/2020).

Tabulka 2 Rozdělení záměru na jednotlivé stavební úseky

Rozdělení dálnice na úseky				
Úsek	Od - do		Staničení (km)	
1002	Radonice	Brandýs n.L.	4,45 / 4,65	10,80
1003	Brandýs n.L.	Stará Boleslav	10,80	14,80
1004	Stará Boleslav	Tuřice	14,80	21,60
1005	Tuřice	Benátky n.Jiz.	21,60	27,85
1006	Benátky n.Jiz.	Brodce	27,85	34,60
1007	Brodce	Bezděčín	34,60	41,00
1008	Bezděčín	Kosmonosy	41,00	45,785 / 45,599

Umístění záměru je patrné z následujícího schematického obrázku a také z příloh oznámení záměru – Výkresová část.

Obrázek 1 Schematické znázornění vedení trasy D10 určené k modernizaci



Zdroj: podkladová data: World Topographic map;

Grafická úprava: EKOLA group, spol. s r.o.

Legenda:

— Vedení předmětné trasy D10

Umístění záměru z hlediska PÚR a ÚPD

Dálnice D10 je v PÚR (Politice územního rozvoje, v platném znění) páteří rozvojové osy OS3 Praha – Liberec – hranice ČR/Německo, Polsko (Görlitz/ Zgorzelec). D10 je zároveň jako E65 součástí evropské sítě TEN-T (Transevropské dopravní sítě). Zkapacitnění předmětného úseku dálnice je v souladu s rozvojem osy OS6 a s plánovanou dostavbou dálnice D10 ke stání hranici s Polskem a Německem.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, v platném znění (ZÚR) přebírají z PÚR rozvojovou osu OS3. Modernizace dálnice D10 ve smyslu rozšíření na šestipruhé uspořádání je v souladu s rozvojem této osy, neboť přispívá k dopravnímu napojení rozvojových oblastí Středočeského kraje (a potažmo Libereckého kraje) a podporuje rozvoj hospodářských aktivit v prostoru výše uvedených rozvojových oblastí.

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace jsou součástí kap. H oznámení záměru.

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

Charakter záměru

- modernizace a rozšíření dálnice na šestipruhé uspořádání (návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba)

Druh stavby

- liniová dopravní stavba

Předmětem záměru je zkapacitnění stávajícího úseku dálnice D10 mezi Prahou a Mladou Boleslaví o délce cca 41 km na směrově rozdělené šestipruhé uspořádání, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech osmi mimoúrovňových křižovatek (v případě zrušení stávající MÚK U Čtyř kamenů bude v rámci modernizovaného úseku pouze sedm mimoúrovňových křižovatek), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží. Součástí záměru je i prověření a případné doplnění protihlukových opatření.

Možnost kumulace s jinými záměry

Z hlediska kumulativních vlivů je potřeba zmínit především následující záměry:

- „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonic: Zkapacitnění na 6-ti pruh“ – Záměr navazuje na úvodní úsek posuzovaného záměru.
- „Přestavba MÚK Kosmonosy“ – Záměr navazuje na koncový úsek posuzovaného záměru.

Z hlediska dalších staveb bude nezbytné v navazujících stupních projektových příprav koordinovat rozšíření dálnice D10 mj. s následujícími plánovanými stavbami:

- I/16 MÚK Bezděčín (PDPS) - jedná se o úpravu větve a silnice I/16 v MÚK Bezděčín, kdy návrh není koordinován s Technickou studií Valbek, spol. s r.o. (09/2019).
- I/38 v oblasti (MÚK Bezděčín) – ve vztahu k variantě 1 MÚK *)

- Exit 40 (MÚK Bezděčín) – nová stavba komunikace II/610 ve vztahu k variantě 2 MÚK *)
- II/101 Brandýs nad Labem – přeložka, Středočeský kraj (DSP) – předmětem žádosti investora a vyjádření ŘSD ČR k DSP nebyla přeložka SO 107, která pravděpodobně je v kolizi s rozšířením D10.
- Exit 27, II/272 Benátky nad Jizerou, připojení na silnici III/27212, Středočeský kraj (DSP) - projekt zasahuje do sjezdové a nájezdové větve dálnice a napojení čerpací stanice, exit 27 vpravo.
- Odpočívka Brodce (příprava záměru) – rozšíření odpočívky nacházející se v km cca 35,140 – 35,540 dálnice D10
- Středisko správy a údržby dálnice Brodce (DÚR) – situované jižně od silnice III/2754 a východně od dálnice D10 v místě bývalého zemědělského areálu (cca km 34,000).
- Prodejna LIDL, Benátky nad Jizerou, LIDL ČR, v.o.s (ST) - projekt řeší stavbu prodejny LIDL podél dálnice a jeho připojení novou OK, exit 27 vlevo. Projekt zasahuje do napojení větví dálnice novou OK. V případě realizace prodejny LIDL je třeba zvolit jiné řešení.
- Plocha bydlení u sv. Jana, Písková Lhota, Josef Salač (DUSP) - záměr je v kolizi s návrhem úpravy MÚK Bezděčín v nové poloze. ŘSD ČR vydalo nesouhlasné stanovisko. ÚP obce Pískové Lhota nerespektuje a nevymezuje plochu ze ZÚR pro záměr přestavby MUK Bezděčín, je tak v rozporu s nadřazenou ÚPD.

*) *Schematické řešení variantního návrhu jednotlivých křižovatek je patrné z přílohy č. 4 oznámení záměru – Výkresová část. Stručný technický popis řešení jednotlivých výše uvedených variant je uveden v kapitole B. I. 6. oznámení záměru.*

Identifikované možné kumulace a územní střety záměru s dalšími záměry budou detailně vyhodnoceny v rámci navazující dokumentace EIA.

B. I. 5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Stávající uspořádání dálnice D10 se v současnosti v některých úsecích blíží hranici kapacity komunikace. Z provedeného kapacitního posouzení čtyřpruhového uspořádání (viz příloha č. 3 oznámení záměru) vyplynulo, že ve výhledovém roce 2030 bude úroveň kvality dopravy horší než požadovaná na polovině sledovaných úseků dálnice D10, ve výhledovém roce 2050 pak na 90 % úseků. Především ve špičkových hodinách tak bude docházet ke zpomalení dopravního proudu a nárůstu zdržení uživatelů dálnice. Současně se zvýší riziko vzniku dopravních nehod. Přičemž vybudování alternativní komunikace, která by převzala část dopravních zátěží dálnice D10, není plánováno.

Z výše uvedených důvodů je v daném úseku navrženo zkapacitnění dálnice D10 a změna uspořádání na šestipruhé v kategorii D33,5, kdy dálnice bude nadále vedena ve stávající trase. Cílem je zlepšení parametrů silniční sítě v dotčeném území s přínosy jak v oblasti socioekonomické, tak v oblasti stavebně technické.

Hlavní ideou záměru je naplnění budoucích potřeb uživatelů dálniční sítě a tím zvýšení konkurenceschopnosti regionu, ve kterém bude dopravní stavba realizována, tedy severní část Středočeského kraje a v širším kontextu Liberecký kraj. Záměr umožní zvýšit kapacitu páteřní silniční sítě a připravit se na poptávku očekávanou ve střednědobém výhledu. Vedlejšími cíli jsou zkvalitnění dálniční

sítě a jejího vybavení doplněním a modernizací odpočívek, zvýšení ochrany životního prostředí pomocí rekonstrukce odvodnění či protihlukových opatření.

Očekává se, že realizací projektu nedojde ke snížení mobility obyvatel vlivem zahlcení stávající dálnice D10 a bude umožněno zkrácení cestovních dob oproti stavu bez realizace záměru. V důsledku kvalitního silničního napojení se zvýší atraktivita území a budou vytvořeny podmínky pro hospodářský rozvoj.

Záměr je v souladu se strategickým materiálem „Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem do roku 2050“ (MD ČR), ve kterém jsou definovány tyto cíle:

- Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.
- Z hlediska rozvoje silniční infrastruktury (kap. 4.4.2.2.) jsou definovány tyto cíle: Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.

Nejmarkantnějšími pozitivními očekávanými přínosy v oblasti socioekonomické bude především:

- Zachování stávajících cestovních dob s mírným zkrácením vlivem zvýšení jízdních rychlostí, protože dálniční tah bude mít vyšší kapacitu a bude schopen převést bez zdržení i špičkové intenzity dopravy.
- Zvýšení ochrany životního prostředí proti nepříznivým důsledkům silniční dopravy, zejména bezpečné odvedení vod z dálnice a doplnění protihlukových opatření.
- Zlepšení dopravní dostupnosti území a zvýšení atraktivity území vlivem zkvalitnění silniční sítě a zkrácení jízdních dob. Očekávaným přínosem je zvýšení mobility obyvatel území a zvýšení atraktivity území s možností jeho rozvoje. Realizací záměru se zkrátí dojezdové časy do přirozených center v širším území (Praha, Liberec, Mladá Boleslav, Turnov).

Stručný přehled posuzovaných variant

Posuzovaný záměr je plánován v jedné základní variantě z hlediska směrového, výškového i šířkového uspořádání komunikace, které vychází z Technické studie společnosti Valbek, spol. s r.o. (09/2019). Z hlediska technického řešení v rámci záměru ovšem existují dílčí variantní řešení umístění a kapacity plánované odpočívky Čtyři kameny a variantní technická řešení některých mimoúrovňových křižovatek.

Výše zmíněná odpočívka je řešena v následujících dvou variantách:

- Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,5 je dimenzována na 14 stání pro těžké nákladní automobily a 3 stání pro karavany. Odpočívka je dále vybavena 4 stáními pro autobusy a 24 stáními pro osobní automobily.
- Odpočívka U Čtyř kamenů vpravo na dálnici D10 v km 17,0 předpokládá 23 stání pro těžké nákladní automobily, 4 stání pro autobusy a 35 stání pro osobní automobily.

Variantně (z hlediska technického řešení) jsou dále řešeny následující čtyři mimoúrovňové křižovatky:

- EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 1 a 2
- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1, 1 s odpočívkou, 2a a 2b
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1 a 2
- EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – varianta 1 a 2

Podrobnější informace k technickému řešení jednotlivých variant MÚK jsou uvedeny v následující kapitole.

B. I. 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

V předkládané kap. B. I. 6. je věnována pozornost především těm parametrům záměru, které mají přímý vztah k problematice životního prostředí. Byl tedy kladen důraz především na uvedení environmentálně významných parametrů záměru.

V následujícím textu je uveden pouze stručný popis těch stavebních objektů, které jsou z hlediska vlivu na životní prostředí nejzásadnější, tj. popis pozemních komunikací (případně jejich úprav), mostů, způsob odvodnění stavby apod. U ostatních parametrů nebylo zacházeno do přílišných podrobností.

Dostupná dokumentace k předmětnému záměru je zpracována ve stupni technické studie, čemuž odpovídá i podrobnost technického řešení jednotlivých stavebních objektů.

V závěru kapitoly B. I. 6. je uvedena řada opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, která jsou již přímou součástí předloženého záměru a projektové dokumentace stavby a s jejichž realizací se tedy v projektu počítá. Tato opatření budou při další projektové přípravě projektu, realizaci i v provozu řádně plněna.

Předpokladem je, že uvedený výčet opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví bude doplněn, resp. konkretizován na základě podrobného posouzení vlivů záměru v rámci navazující dokumentace EIA.

Vztah záměru k zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů

Předmětný záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů. Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry není tedy v této kapitole provedeno.

Základní údaje technického řešení

Předmětem záměru je modernizace dálnice D10 v úseku mezi MÚK Radonice (Exit 3 – není součástí posuzovaného záměru) a MÚK Kosmonosy (exit 46 – není součástí posuzovaného záměru). Délka modernizovaného úseku je cca 41 km, v celém úseku bude dálnice D10 přestavěna na kategorii D 33,5/130 (či její obdobu).

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání nebude změněno. Kromě modernizace hlavní trasy na ní budou provedeny dílčí změny a úpravy oproti stávajícímu uspořádání:

- přestavba všech mimoúrovňových křižovatek (MÚK)
- obnova a doplnění odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a odpadů do vhodných recipientů

- doplnění opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný (úseky 1003 až 1006)
- prověření a případné doplnění protihlukových opatření
- vybudování služebního sjezdu Svémyslice (úsek 1002)
- vybudování nové odpočívky U Čtyř kamenů / Čtyři kameny (úsek 1004)
- úprava odpočívky Podchlumí, či její zrušení (úsek 1008)

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby.

Hlavní trasa

Směrové řešení, šířkové uspořádání

V celém úseku bude dálnice D10 přestavěna na kategorii D33,5/130 (či její obdobu).

Z hlediska směrového vedení poloměry oblouků odpovídají návrhové rychlosti $V_n = 130$ km/h. Nejmenší poloměr na trase je $R = 850$ m v km 23,0. Nejmenší poloměr byl prověřen z hlediska rozhledu pro zastavení. Poloměr nevyhovuje pro návrhovou rychlost $V_n = 130$ km/h ani v případě vychýlení svodidla do krajní polohy. Aby poloměr vyhověl bylo by třeba rozšířit střední dělicí pás o cca 3,5 m. Poloměr je vyhovující pro návrhovou rychlost $V_n = 110$ km/h. Další malý poloměr je $R = 1\,000$ m v km 13,5, tento poloměr v případě vychýlení svodidla do krajní polohy vyhovuje návrhové rychlosti $V_n = 130$ km/h.

Stručný popis jednotlivých úseků

Uvedený popis úseků vychází z Technické studie (Valbek, spol. s r.o., 09/2019), resp. rozdělení na úseky je převzato z nejaktuálnějšího podkladu pro rozdělení stavby – situace Rozdělení na úseky (Valbek, spol. s r.o., 03/2020). Začátek a konec úseku je pak upraven ve vztahu na navazující stavby. Jedná se o stavbu „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice Zkapacitnění na 6-ti pruh“ – začátek předmětné modernizace D10 v km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav). Dále jde o záměr „Přestavba MÚK Kosmonosy“ – konec předmětné modernizace D10 v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha).

ÚSEK 1002 Radonice – Brandýs nad Labem

Km 4,45 / 4,65 – 10,80, délka 6,35 / 6,15 km, směrové vedení v obloucích $R = 5\,500$ m a $3\,800$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Brandýs nad Labem – EXIT 10 a vybudování služebního sjezdu Svémyslice.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-012.1 a 10-012.2, ev. č. 10-012a.3, ev. č. 10-014a.1 a 10-014a.2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 33310-4, ev. č. 0103-2, ev. č. 01011-1, ev. č. 101-074b.

ÚSEK 1003 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Km 10,80 – 14,80, délka 4,0 km, směrové vedení v obloucích $R = 1\,250$ m a $1\,000$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Stará Boleslav – EXIT 14 a doplněna opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-015..1 a 10-015..2, ev. č. 10-015a.1 a 10-015a.2, ev. č. 10-016..1 a 10-016..2, podjezdy pod železniční tratí ev. č. 10-014..1 a 10-014..2, ev. č. 10-

018..1 a 10-018..2, podjezdy ev. č. 10-017..1 a 10-017..2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 2451-1, ev. č. 610-018.

ÚSEK 1004 Stará Boleslav – Tuřice

Km 14,80 – 21,60, délka 6,8 km, směrové vedení v obloucích $R = 1\,600$ m a $R = 4\,000$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Tuřice – EXIT 21, zrušení MÚK U Čtyř kamenů – EXIT 17 a převedení silnice III/2752 prostým křížením, vybudování nové odpočívky U Čtyř kamenů (variantně v km 15,5 nebo v km 17,0), doplnění opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V km 17,170 se nachází stávající ČSPH. V dalším stupni projektové dokumentace bude detailněji prověřen vliv rozšíření na polohu čerpací stanice.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-019..1 a 10-019..2, nadjezd přes dálnici ev. č. 2752-2.

ÚSEK 1005 Tuřice – Benátky nad Jizerou

Km 21,60 – 27,85, délka 6,25 km, směrové vedení v obloucích $R = 1\,550$ m, $R = 850$ m, $R = 1\,450$ m a $R = 5\,250$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Benátky nad Jizerou – EXIT 27 a doplněna opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-020..1 a 10-020..2, ev. č. 10-020a.1 a 10-020a.2, ev. č. 10-021..1 a 10-021..2, ev. č. 10-022..1 a 10-022..2, ev. č. 10-022b.1 a 10-022b.2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 27210-1, ev. č. 610-021a, ev. č. 272-008.

ÚSEK 1006 Benátky nad Jizerou – Brodce

Km 27,85 – 34,60, délka 6,75 km, směrové vedení v obloucích $R = 3\,800$ m, $R = 2\,500$ m, $R = 3\,000$ m a $R = 1\,600$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Brodce – EXIT 33 a doplněna opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-022c.1 a 10-022c.2, ev. č. 10-022d.1 a 10-022d.2, ev. č. 10-023..1 a 10-023..2, nadjezd přes dálnici ev. č. 2754-0.

ÚSEK 1007 Brodce – Bezděčín

Km 34,60 – 41,00, délka 6,40 km, směrové vedení v obloucích $R = 3\,500$ m, $R = 4\,150$ m, $R = 2\,000$ m a $R = 1\,750$ m. V úseku budou zrušeny MÚK Bezděčín – EXIT 39 a EXIT 40. V úseku bude zahrnuta novostavba MÚK Bezděčín v nové poloze, včetně dílčích přeložek silnic I/16 a I/38 a revitalizace/rozšíření odpočívky Brodce, které se řeší samostatným projektem.

V km 35,210 se nachází stávající ČSPH – v dalším stupni dokumentace je potřeba detailněji prověřit vliv rozšíření na polohu čerpací stanice.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-023b.3, ev. č. 10-024..1 a 10-024..2, ev. č. 10-024a.1 a 10-024a.2, ev. č. 10-025..1 a 10-025..2, ev. č. 10-025a.1 a 10-025a.2, ev. č. 10-025b.3.

ÚSEK 1008 Bezděčín – Kosmonosy

Km 41,00 – 45,785 / 45,599, délka 4,785 / 4,599 km, směrové vedení v obloucích $R = 2\,700$ m a $R = 2\,150$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Mladá Boleslav EXIT 44 a úpravy či zrušení odpočívky Podchlumí. Vlivem rozšíření dálnice dojde k zásahu do prostoru ČSPH, která bude muset být upravena.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-025d.1 a 10-025d.2, ev. č. 10-025e.1 a 10-025e.2, ev. č. 10-026..1 a 10-026.2, nadjezd přes dálnici.

Mimoúrovňové křižovatky

Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech mimoúrovňových křižovatek (MÚK), kterých je celkem 8. Některé MÚK jsou z hlediska technického řešení navrhovány variantně, viz přehled níže. Situace všech navrhovaných MÚK (včetně zvažovaných variant) jsou k dispozici v rámci přílohy oznámení – Výkresová část.

- EXIT 10 – MÚK Brandýs nad Labem – jedna základní varianta
- EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 1 a 2
- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1, 1 s odpočívkou, 2a a 2b
- EXIT 21 – MÚK Tuřice – jedna základní varianta
- EXIT 27 – MÚK Benátky nad Jizerou – jedna základní varianta
- EXIT 33 – MÚK Brodce – jedna základní varianta
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1 a 2
- EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – varianta 1 a 2

Z hlediska dodržení nejmenší dovolené vzdáleností MÚK jsou odstupy ve většině případů vyhovující. Minimální vzdálenost MÚK 4,0 km (v odůvodněných případech lze snížit až o 50 %) nesplňuje pouze EXIT 14 – EXIT 17.

Délky odbočovacích a připojovacích pruhů byly prověřeny lokálně, a to, zda budou mít dopad do mostních konstrukcí.

V prostoru Svěmyslic v km cca 6,3 dojde k doplnění služebního sjezdu a nájezdu od Prahy a na Prahu. Středisko správy a údržby silnice I/13 se tak bude otáčet na tomto sjezdu, Středisko správy a údržby silnice Brodce se bude otáčet na MÚK Radonice.

EXIT 10 – MÚK Brandýs nad Labem

Křižovatka je osmičkovitá s vratnými větvemi ($R = 85$ m) ze směru od Prahy a od Mladé Boleslavi. Poloměry výjezdových větví jsou projektovány pro návrhovou rychlost nejméně 50 km/h.

EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav (varianta č. 1 a č. 2)

Křižovatka je osmičkovitá s vratnými větvemi ve směru na Prahu a na Mladou Boleslav. Poloměry výjezdových větví jsou projektovány pro návrhovou rychlost nejméně 50 km/h.

V návrhu jsou předloženy dvě varianty, neboť do větve je napojen vjezd do kasáren. Ve variantě č. 2 je navrženo připojení křižovatky s II/610 tak, aby do ní mohly být napojené jak větve MÚK, tak zmíněný vjezd do kasáren, návrh je ovšem spíše nevyhovující. Z policejních statistik dopravních nehod vyplývá, že za předchozích 12 let zde došlo ke čtyřem dopravním nehodám, nejedná se tedy o nebezpečné místo. Doporučuje se tedy navrhnout opatření, které řidiče na místo upozorní, např. svislé dopravní značení. Ve variantě MÚK č. 1 bez realizace napojení vjezdu ke kasárnám, je navrženo upravit napojení větve MÚK na silnici II/610 ve směru od Staré Boleslavi, protože stávající tečné napojení je nevyhovující.

EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů (varianta č. 1 a č. 1 s odpočívkou, varianta č. 2a a č. 2b)

Ve stávajícím uspořádání se jedná o mimoúrovňovou křižovatku osmičkovitou, v jejíž blízkosti se nachází čerpací stanice pohonných hmot (ČSPH). Ve směru na Prahu jsou nevyhovující poloměry výjezdových

a výjezdových větví, dále je zde nedostatečná délka průpletového úseku mezi nájezdem od ČSPH a sjezdem ze směru od Mladé Boleslavi.

Ve variantě č. 1 je navrženo zrušení MÚK, která je dostatečně obsloužena sousedními MÚK – Stará Boleslav a Tuřice. Ve směru na Mladou Boleslav je možné využít prostor pro zřízení odpočívky U Čtyř kamenů v kombinaci se zrušením MÚK (varianta č. 1 s odpočívkou).

Pozn.: Variantně je dle vyhledávací studie (Technická zpráva, Pudis a.s., 11/2019) odpočívka navržena do km 15,5. Více viz odstavec níže „Odpočívky“.

Ve variantách č. 2a a 2b jsou předložena řešení za předpokladu zachování MÚK. Ve variantě č. 2a se jedná o úpravu na křižovatku kosodélnou, varianta č. 2b zachovává stávající uspořádání. V obou variantách je zrušen průpletový úsek mezi ČSPH a nájezdem na Prahu.

EXIT 21 – MÚK Tuřice

Ve stávajícím uspořádání se jedná o mimoúrovňovou křižovatku kosodélnou. Z důvodu stávající vzrostlé zeleně v dopravních ostrůvcích nejsou dodrženy rozhledové poměry. Je doporučeno řešit vhodnou úpravu MÚK v dalších fázích projektové přípravy.

EXIT 27 – MÚK Benátky nad Jizerou

Křižovatka je deltovitá s vratnými větvemi ze směru od Mladé Boleslavi a na Mladou Boleslav. Do větví vpravo ve směru na Mladou Boleslav je napojena ČSPH. Navržena je úprava křižovatky na okružní s napojením všech větví. Spolu s přestavbou na okružní křižovatku bude třeba řešit přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky. Dále je navržena úprava dvou odsazených stykových křižovatek na jednu okružní křižovatku v místě napojené stávající ulice Spojovací.

EXIT 33 - MÚK Brodce

Křižovatka je osmičkovitá s vratnými větvemi ze směru od Prahy a ve směru na Prahu. Navržena je úprava poloměrů výjezdových větví pro návrhovou rychlost nejméně 50 km/h.

EXIT 39 – MÚK Bezděčín (varianta č. 1 a č. 2)

Jedná se o MÚK, kdy v km 39 chybí sjezd od Prahy, zároveň jsou realizována dvě připojení ve směru na Mladou Boleslav. Dále v km 39 chybí napojení na Prahu. MÚK v km 40 je vlevo kosodélná a vpravo s vratnou větví ze směru od Prahy.

V křižovatkách nejsou dodrženy délky připojovacích a odbočovacích pruhů a délky průpletových úseků. Ve variantě č. 1 je navrženo posunutí křižovatky cca o 1 km proti staničení, kdy dojde k přímému napojení silnic I/38 a I/16. Navrhuje se deltovitá křižovatka s vratnými větvemi ze směru od Mladé Boleslavi a na Mladou Boleslav. Ze silnice I/38 se navrhuje doplnění přímé větve směrem na Mladou Boleslav. Zároveň tak dochází k odsunutí silnice II/610 a v místě křížení s I/16 k vybudování okružní křižovatky, do které by byly napojeny větve MÚK. Stávající MÚK v EXITU 39 a 40 by byly v této variantě zrušeny.

Ve variantě č. 2 je prověřeno zachování stávající MÚK v EXITU 39, doplněny chybějící směry a zrušeny duplicitní. Tato varianta je uvažována i s ohledem na možné budoucí napojení, resp. výhledovou úpravu silnice II/610. Ve vztahu k související stavbě II/610 v místě napojení na MÚK Bezděčín ve variantě č. 2 je uveden výkres, který je součástí oznámení EIA (příloha č. 4). V tomto výkrese je znázorněna kumulace obou staveb, resp. rozpracované varianty č. 2 MÚK Bezděčín a stavby II/610.

EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav (varianta č. 1 a č. 2)

Stávající uspořádání odpovídá dvěma deltovitým křižovatkám. V tomto uspořádání nejsou dodrženy minimální délky průpletových úseků mezi sjezdy a nájezdy.

Pro oddělení dopravních proudů a minimalizaci napojení a odpojení z D10 je v rámci varianty č. 1 navrženo zřízení kolektorového pásu ve směru na Turnov/Liberec. Kolektorový pás začíná už u ČSPH před Mladou Boleslaví a připojen je až za Mladou Boleslaví. Tím dojde k redukci připojení a veškeré průplety se odehrají mimo D10. Ve směru na Prahu se doporučuje zrušení duplicitních vjezdových a výjezdových větví.

Ve variantě č. 2 je zohledněna úprava poloměrů výjezdových větví pro návrhovou rychlost nejméně 50 km/h, dále je v této variantě navrženo zrušení duplicitních větví, přičemž je upozorněno na nevyhovující délku průpletového úseku.

Mostní objekty

Kromě modernizace hlavní trasy bude provedeno rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Přehled mostních objektů s rozlišením nadjezdů je patrný z následující tabulky. Celkem bude v řešeném úseku modernizované dálnice 60 mostních objektů.

Tabulka 3 Mostní objekty na trase řešeného modernizovaného úseku D10

Dálniční mosty		
		Počet ks
TYP I	Tyčové prefabrikáty KA – 61 - jednopolové	4
	Tyčové prefabrikáty KA – 61 - třípolové	11
	Tyčové prefabrikáty KA – 67 - jednopolové	4
	Tyčové prefabrikáty KA – 67 - třípolové	2
	Tyčové prefabrikáty KA – 73 - dvoupolové	2
	Tyčové prefabrikáty KA – 73 - třípolové	2
	Tyčové prefabrikáty I – 67 - třípolové	2
	Tyčové prefabrikáty T – PETRA - šestipolové	2
	Tyčové prefabrikáty KA – 67 - třípolové	2
	Tyčové prefabrikáty KA – 73 - jednopolové	2
	Tyčové prefabrikáty I – 67 - patnáctipolové	1
	Tyčové prefabrikáty T – TAUROS - patnáctipolové	1
TYP II	Komorový nosník	2

TYP III	Rám monolitický	2
	Rám prefabrikovaný	2
TYP IV	Předpjatá deska	2
TYP V	Předpjatý trám	1
TYP VI	Ocelová flexibilní konstrukce	1
Celkem ks		45
Nadjezdy		
		Počet ks
TYP I	Tyčové prefabrikáty KA – 73	4
	Tyčové prefabrikáty KA – 67	1
	Tyčové prefabrikáty KA – 61	1
	Tyčové prefabrikáty DSO	2
	Tyčové prefabrikáty T	2
TYP II	Nosníkový rošt	2
TYP III	Lávka	1
TYP IV	Železniční mosty	2
Celkem ks		15

Pozn.: Výše uvedená tabulka vychází z Technické studie společnosti Valbek, spol. s r.o. (09/2019). Na základě předmětného záměru, resp. posuzovaného úseku je tato tabulka mírně modifikována, a to tak, že zahrnuje stavební objekty, které se nacházejí pouze v rámci předmětného úseku posuzovaného záměru.

Podrobný výčet zachovávaných a demolovaných mostních objektů je uveden bez detailnějších popisů níže. Veškeré technické parametry budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Dálniční mostní objekty

Seznam objektů, které budou rozšířeny:

Mosty jednopólové

- 10-021..1 Most přes sil. 2729a do Kochánek
- 10-021..2 Most přes sil. 2729a do Kochánek
- 10-022..1 Most přes cestu do areálu spediční firmy, Benátky n/Jizerou
- 10-022..2 Most přes cestu do areálu spediční firmy, Benátky n/Jizerou
- 10-022b.1 Most přes sil. III/27212 u Benátek nad Jizerou
- 10-022b.2 Most přes sil. III/27212 u Benátek nad Jizerou
- 10-025..1 Most přes trať ČD Bezděčín
- 10-025..2 Most přes trať ČD Bezděčín

Mosty dvoupólové

- 10-015a.1 Most přes účelovou komunikaci za obcí Houšťka
- 10-015a.2 Most přes účelovou komunikaci za obcí Houšťka

Mosty třípólové

- 10-019..1 Most přes sil. III/24424, MÚK Tuřice
- 10-019..2 Most přes sil. III/24424, MÚK Tuřice

- 10-020a.1 Most přes sil. III/2729 u obce Předměřice n/Jizerou
- 10-020a.2 Most přes sil. III/2729 u obce Předměřice n/Jizerou
- 10-022d.1 Most přes místní komunikaci Dražice
- 10-023..2 Most přes silnici II/275 - MÚK Brodce nad Jizerou
- 10-024..1 Most přes místní komunikaci u Pískové Lhoty
- 10-024..2 Most přes místní komunikaci u Pískové Lhoty
- 10-024a.1 Most přes sil. I/16 u Bezděčína
- 10-024a.2 Most přes sil. I/16 u Bezděčína
- 10-025a.1 Most přes větev MÚK v Bezděčíně
- 10-025a.2 Most přes větev MÚK v Bezděčíně
- 10-025d.1 Most přes potok Klenice u Mladé Boleslavi
- 10-025d.2 Most přes potok Klenice u Mladé Boleslavi
- 10-025e.1 Most přes silnici I/16 u Mladé Boleslavi
- 10-025e.2 Most přes silnici I/16 u Mladé Boleslavi
- 10-026..2 Most přes trať ČD u Mladé Boleslavi

Mosty šestipolové

- 10-022c.1 Estakáda v obci Kbel
- 10-022c.2 Estakáda v obci Kbel

Mosty patnáctipolové

- 10-020..1 Most přes Jizeru u obce Tuřice
- 10-020..2 Most přes Jizeru u obce Tuřice

Ostatní mosty

- 10-012..1 Most přes přívalovou strouhu za obcí Svémyslice
- 10-012..2 Most přes přívalovou strouhu za obcí Svémyslice
- 10-012a.3 Most přes Svémyslickou svodnici
- 10-014a.1 Most přes silnici II/245 u Brandýsa nad Labem
- 10-014a.2 Most přes silnici II/245 u Brandýsa nad Labem
- 10-015..1 Most přes Labe u Brandýsa nad Labem
- 10-015..2 Most přes Labe u Brandýsa nad Labem
- 10-026..1 Most přes trať ČD u Mladé Boleslavi

Seznam objektů, které budou zdemolovány a nahrazeny novými:

Mosty jednopolové

- 10-016..1 Most přes potok u Staré Boleslavi
- 10-016..2 Most přes potok u Staré Boleslavi

Mosty třípolové

- 10-022d.2 Most přes místní komunikaci Dražice

- 10-023..1 Most přes silnici II/275 - MÚK Brodce nad Jizerou

Ostatní mosty

- 10-023b.3 Podchod v lese před obcí Písková Lhota
- 10-025b.3 Most přes potok u obce Bezděčín

Nadjezdy (komunikace a lávky pro pěší)Seznam nadjezdů, které mohou být ponechány:

- 272-008 Most přes silnici I/10 před obcí Benátky nad Jizerou

Seznam nadjezdů k demolici a nahrazení novými:

- 33310-4 Podjezd pod silnicí u obce Svěmyslice
- 10-017..1 Podjezd pod lávkou pro pěší za obcí Stará Boleslav
- 10-017..2 Podjezd pod lávkou pro pěší za obcí Stará Boleslav
- 0103-2 Most přes dálnici D10 před obcí Zápy
- 2451-1 Most přes R10 před obcí Zápy
- 610-018 Most přes silnici I/10 za obcí Stará Boleslav
- 01011-1 Most přes dálnici D10 před obcí Zápy
- 610-021a Most přes dálnici D10 před obcí Benátky nad Jizerou
- 27513-1a Most přes dálnici D10 u Mladé Boleslavi
- 27210-1 Most přes silnici I/10 u Tuřic
- 2752-2 Most přes I/10 u Čtyř kamenů
- 101-074b Most přes R10 před obcí Zápy
- 2754-0 Most přes silnici I/10 za obcí Brodce

Nadjezdy (železniční mosty)

V zájmovém úseku dálnice D10 se nachází 2 mosty typu železniční most. Jedná se o jeden čtyřpolový most. Druhý most je o dvou polích.

Seznam nadjezdů k demolici a nahrazení novými:

- 10-014..1 Podjezd pod tratí ČD za obcí Brandýs n. Labem
- 10-014..2 Podjezd pod tratí ČD za obcí Brandýs n. Labem
- 10-018..1 Podjezd pod tratí ČD za obcí Stará Boleslav
- 10-018..2 Podjezd pod tratí ČD za obcí Stará Boleslav

Koncepčně bude návrh úprav stávajících mostních objektů vycházet z technické studie.

Pro nové mosty s rozpětím do 45 m, nebo u ocelobetonových konstrukcí do 55 m, bude použito dvourámových a to až už předpjatých betonových, nebo spřažených ocelobetonových.

U konstrukcí větších rozpětí se předpokládá použití komorových konstrukcí, bude k nim na jednotlivých úsecích přistupováno individuálně. Všude, kde to je možné, budou navrženy integrované mosty.

Pro řešení překážek do rozpětí 25 m budou použity rámové konstrukce, případně železobetonové deskové třípolové konstrukce pro délku přemostění přibližně 40 m.

Pro konstrukce malých rozpětí a rámy do rozpětí cca 20 m je preferováno řešení s přesypávkou, a to i za cenu úprav silničních objektů.

Mostní objekty malých rozpětí do 5 m budou řešeny použitím systémových řešení NK typu prefabrikáty nebo ocelové flexibilní konstrukce.

Nadjezdy budou řešeny s důrazem na minimalizaci ploch krajních opěr. Standardně budou použity dvoupolové mosty. V místech, kde není z důvodu rozhledových poměrů možno umístit střední stojku, bude použito konstrukcí jednopolových rámových, případně třípolových se šikmými stojkami, přičemž konstrukce šikmých stojek nesmí v celém průjezdním profilu zasahovat do pracovní šířky svodidla. V případě, kde konfigurace terénu stanovuje vyšší vedení nivelety nadjezdu, je možné použít obloukovou konstrukci. Jednopolový nadjezd bude navržen pouze v krajním případě.

Pohyb pěších a cyklistů na nových nadjezdech musí být řešen s ohledem na předpokládané intenzity motorových vozidel na převáděné komunikaci, v úvahu je nutné vzít i rozvojové plány v řešeném území.

Odpočívky

V rámci předmětného záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ se počítá s úpravou či zrušením odpočívky Podchlumí. Vlivem rozšíření dálnice D10 dojde k zásahu do prostoru ČSPH na odpočívce Podchlumí. Počítáno je i s revitalizací stávající odpočívky Brodce, jež bude řešeno jako samostatný záměr.

Součástí záměru je rovněž nová odpočívka „Čtyři kameny“, která je řešena variantně jako:

- Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,5 – tato odpočívka je dimenzována na 14 šikmých stání pro TNV a 3 šikmá stání pro karavany, které jsou uspořádány v jedné řadě. Odpočívka je dále vybavena 4 podélnými stáními pro autobusy a 24 šikmými stáními pro OA umístěnými v jednom slotu (Technická zpráva, Pudis a.s., 11/2019).
- Odpočívka U Čtyř kamenů vpravo na dálnici D10 v km 17,0 předpokládá 23 stání pro TNV, 4 stání pro autobusy a dále 35 stání pro OA (Technická studie, Valbek, spol. s r.o., 09/2019).

Situace obou variant odpočívky jsou k dispozici v rámci přílohy oznámení – Výkresová část.

V současném stupni projektových příprav jsou k dispozici podrobnější informace pouze k variantě odpočívky v km 15,5 dálnice D10 dle Technické studie Pudis a.s. (11/2019).

Odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,5 byla na žádost ŘSD z důvodu koordinace s plánovaným rozšířením dálnice D10 na šířkovou kategorii D33,5 odsazena od dálnice. Odpočívka je umístěna mezi MÚK Stará Boleslav (km 14) a MÚK Hlavenec (km 17).

Odpočívka se nachází v k. ú. Otradovice a k. ú. Hlavenec. Celkově dochází k trvalému záboru 40 045 m² pozemků, z toho 33 893 m² pozemků PUPFL.

Zbudování odpočívky si vyžádá přeložku lesní cesty vedoucí ve stávajícím stavu paralelně s dálnicí a dále i přeložku sdělovacích kabelů.

Dle stávajícího návrhu bude zpevněno cca 12 000 m² ploch, dále bude vytvořeno cca 14 000 m² zeleně osázené stromy. Počítá se se zemními pracemi v objemu cca 22 000 m³ násypů a cca 10 m³ odkopů.

Odvodňovací objekty

Stávající odvodnění dálnice je ve většině trasy řešeno odvedením srážkových vod ze zpevněných ploch do příkopů nebo přes násypové svahy dálničního tělesa přímo do okolního terénu. Tam se částečně vsakuje, částečně odtéká dál do recipientů. V krátkých úsecích existuje dešťová kanalizace - např. v úseku před a za mostem přes Labe, před Mladou Boleslaví a v obloucích, kde vnější strana oblouku má příčný sklon ke střednímu dělicímu pásu. Havarijní a retenční objekty jsou umístěny jen ve výjimečných případech.

Podrobnost navrženého vodohospodářského řešení odpovídá stupni projektových příprav. V předkládaném oznámení záměru je proto doplněn stručný popis potenciálních rizik a navazujících vhodných opatření, jejichž realizace v rámci záměru je nezbytná ve vztahu k ochraně vodních útvarů. Problematice podrobného vyhodnocení vlivu záměru na vody bude věnována detailní pozornost v rámci navazující dokumentace EIA.

Systém odvodnění rozšířené dálnice D10 je navržen v celé délce svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Na odtoku budou zřízeny retence a regulované odvádění srážkových vod do povrchových vod. U tohoto systému odvodnění je potřeba zohlednit požadovanou míru ochrany povrchových vod. Minimální požadavek na předčištění srážkových vod z dálnice (vysoce frekventovaná pozemní komunikace) je náročnější mechanické předčištění – odlučovač lehkých kapalin, usazovací nádrž s nornou stěnou, výjimečně v odůvodněných případech doplnění filtrací (pískové a šterkové filtry porostlé vegetací, retenční půdní filtry nebo systém průlehů a rýh nebo filtrace přes adsorpční materiály).

V rámci Technické studie bylo předběžně navrženo 14 úseků odvodnění včetně 14-ti objektů retenčních nádrží a objektů pro zajištění požadované kvality vypouštěných vod.

V souladu s TP 83 a ČSN 73 6101 byl zvolen návrhový dešť pro $t=15$ min, $p=2$ ($N=0,5$ roku). Návrh retenčních nádrží zajistí, že se stávající odtok dešťových vod ze zájmového území nebude navyšovat. Retenční nádrže jsou dimenzovány minimálně na rozšířené plochy. Retenční objem bude navržen na minimálně dvouletý návrhový dešť, tedy pro periodicitu $p=0,5$ ($N=2$ roky). Regulovaný odtok bude vypočítán v souladu s TP 83 pro maximální hodnotu specifického odtoku z území $10 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ z neredukované odvodňované plochy. Tyto vstupní parametry budou v dalším stupni projektových příprav projednány s příslušnými orgány státní správy (OŽP, správce toku a povodí). Intenzita návrhového deště bude zjištěna u ČHMÚ.

Retenční nádrže jsou preferovány zemní otevřené. Případně je možné navrhnout podzemní nádrže nebo pro menší retenční objemy trubní retenci.

Pro všechny odvodňované úseky jsou navržena opatření k ochraně povrchových a podzemních vod. Navržena jsou havarijní zařízení, minimálně dešťové usazovací nádrže s nornou stěnou (DUN). Obecně pro návrh DUN platí, že velikost kalového prostoru odpovídá velikosti 200násobku nominální velikosti návrhového průtoku při půlletém návrhovém dešti a záchytnou kapacitu DUN je doporučeno dimenzovat na záchyt havárie cisterny cca 30 m^3 lehkých kapalin v případě gravitačního odlučovače ropných látek; v případě použití jiného odlučovače ropných látek (s koalescenčními popř. sorpčními filtry) není tento požadavek nutno zohledňovat. Pro návrh odlučovače lehkých kapalin platí TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací, návrh se zpravidla řídí ČSN EN 858 Odlučovače lehkých kapalin.

Návrh odvodňovacích zařízení bude nutné dále řešit v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

a v souladu s platnými technickými normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 „Odvodnění pozemních komunikací“.

Před dalším stupněm projektových příprav je třeba pro stanovení společných požadavků na kvalitu a množství vypouštěných vod do povrchových vod pro celý úsek modernizované D10 uskutečnit jednání se správcem toku, případně dalšími dotčenými organizacemi a orgány státní správy.

Případné vsakování srážkových vod je možné navrhovat až na základě podrobného hydrogeologického průzkumu provedeného v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, který prověří vsakovací schopnost a určí úseky, kde bude možné vsakování navrhnout (úroveň hladiny podzemní vody, horninové prostředí, koeficient vsaku, zohlednění směru proudění s ohledem na OPVZ). Současně bude nutné prověřit místní proveditelnost, především s ohledem na potřebné zábory, kdy pro vsakování jsou všeobecně větší nároky na potřebné plochy. Do doby ověření podmínek hydrogeologickým průzkumem nelze relevantně likvidaci srážkových vod do vod podzemních navrhovat.

Bezpečnostní zařízení, dopravní značení, portály

Základním typem svodidla je ocelové svodnicového typu ve smyslu TP 203 Ocelová svodidla (svodnicového typu). Ve střední dělicím pásu budou navržena svodidla s úrovní zadržení H3. Výjimkou jsou mostní objekty, kde s ohledem lze na místní podmínky umístit dvě jednostranná svodidla s úrovní zadržení H2. Přejezdy s otevíracím svodidlem pro složky IZS nebudou navrženy.

Na celém modernizovaném úseku dálnice D10, včetně větví MÚK bude obnoveno svislé i vodorovné dopravní značení v plném rozsahu.

Stávající poloportály dopravního značení v kolizi se stavbou se přemístí, portály dopravního značení se rozšíří.

Další objekty

Záměr bude zahrnovat realizaci oplocení v celém úseku stavby, dále realizaci propustků, protihlukových opatření, úprav vodotečí, přeložek inženýrských sítí a sadových (vegetačních) úprav.

Demolice

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Jiné přeložky komunikací se nepředpokládají. Konkrétně jde o části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je ve variantě 1 přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby.

Dále si rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání v řešeném úseku vyžádá demolici čtyř obytných domů u obce Kbel (konkrétně Kbel čp. 22, čp. 113 a čp. 131 kvůli rozšíření tělesa komunikace a dále Kbel čp. 13 kvůli rozšíření mostní estakády).

V km 9,530 se trasa dálnice přiblíží k hale EWT Truck & Trailer, kde bude nutné řešit technické opatření pro její zajištění.

Výstavba

V době zpracování předmětného oznámení záměru nebyly zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (odpovídá stupni projektových příprav na úrovni technické studie). V následujícím textu jsou popsány pouze základní principy realizace stavby vč. plánované etapizace výstavby.

Etapizace výstavby

Předpokládá se postupná realizace jednotlivých úseků a jejich uvádění do provozu v souladu s harmonogramem uvedeným v kapitole B. I. 7. oznámení. Stavba každého úseku bude realizována při zachování veřejného provozu na dálnici D10 v režimu 2+2. Předpokládá se realizace každého z úseků ve čtyřech základních etapách během dvou stavebních sezón. Na úsecích, ve kterých jsou dlouhé mostní objekty (most přes Labe, most přes Jizeru, estakáda u Kbel) se předpokládá zahájení prací na těchto objektech v předstihu, bez omezení provozu v celém stavebním úseku.

V základních etapách realizace bude provedeno:

- etapa 0 – přípravné práce, provizorní rozšíření jednoho jízdního pásu (A), realizace provizorní vozovky
- etapa 1 – rekonstrukce a rozšíření středního dělicího pásu, provoz v obou jízdních pásech
- etapa 2 – rekonstrukce jednoho jízdního pásu (B), provoz v provizorně rozšířeném jízdním pásu (A)
- etapa 3 – rekonstrukce druhého jízdního pásu (A), provoz v definitivně rozšířeném jízdním pásu (B)

V konečné fázi výstavby budou provedeny vegetační úpravy a rekultivace dočasných záborů.

Součástí navazující projektové dokumentace bude podrobný harmonogram stavebních prací. V harmonogramu budou postiženy všechny navržené etapy výstavby, včetně zohlednění doby nutné pro změnu přechodného dopravního značení mezi etapami.

Charakter staveniště

V současném stupni projektových příprav není znám vozový park budoucího dodavatele, jeho podrobný harmonogram prací a rozmístění vybavenosti ploch zařízení staveniště. Možnost připojení elektrické energie bude potřeba projednat se správcí inženýrských sítí. Po projednání s vlastníky je možné využívat i stávající objekty v blízkosti staveniště. Trvalé deponie zeminy budou součástí projektové dokumentace pouze v případě, že jsou navrženy v obvodu trvalého záboru, např. v prostoru oka MÚK.

Přístupové cesty pro přepravu stavebních hmot nejsou v tomto stupni projektové přípravy řešeny.

V případě snesení nadjezdu je třeba prověřit objízdné trasy pro místní obyvatele, pěší a cyklisty. V případě, že není možné zajistit přijatelnou objízdnou trasu, je nutné zvážit využití mostního provizoria.

Objízdné trasy budou navrženy pouze pro případ uzavírky křižujících komunikací a pouze na nezbytně dlouhou dobu. Objízdná trasa za dálnici D10 nebude navržena.

Technologie stavby

Technologie stavby budou odpovídat charakteru předmětného záměru (liniová dopravní stavba). Lze předpokládat, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, silniční fréza, nakladače, rypadla, pneumatická sbíjecí a bourací kladiva, kompresor, autojeřáb, čerpadlo na beton, zemní válec, malé mechanismy na zemní práce a jiné malé mechanismy.

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele. Po skončení stavby budou poškozené vozovky, případně jiné objekty, uvedeny do původního stavu.

Předpokládané nasazení stavebních strojů a staveništní mechanizace bude součástí zásad organizace výstavby, které budou zpracovány v dalších stupních projektové dokumentace.

Předpokládaná pracovní doba

Pracovní doba bude blíže stanovena zhotovitelem stavby. Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.

Zemní práce a bilance zemin

Podrobný záborový elaborát bude zpracován v dalším stupni projektových příprav (DÚR).

Zábory hlavní trasy budou navrženy s příčnou rezervou 1,0 m od hrany zářezu / paty násypu. Při násypech vyšších než 3 m a zářezích hlubších než 2 m bude při tvorbě záboru uvažováno i zaoblení paty násypu / hrany zářezu.

Zábory pod půdorysem mostních objektů budou navrženy jako trvalé s výjimkou záborů vodních ploch, křižujících komunikací apod. Pokud bude do vodní plochy umístěna podpěra nebo jiná část mostu, bude tento zábor vykázán jako dočasný.

Zábory uzavřených ploch uvnitř MÚK budou navrženy jako trvalé. Dočasné zábory pro umístění sítí technické infrastruktury budou navrženy do jednoho roku.

Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů

Staveniště bude zřízeno, uspořádáno a vybaveno 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, požárními zařízeními a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště bude vhodným způsobem oploceno nebo jinak zajištěno. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Jestliže oplocení bude zasahovat do veřejné komunikace, bude označeno také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětleno výstražnými světly.

Stavební hmoty a výrobky budou na staveništi bezpečně ukládány. Budou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypaných hmot budou případně zakryty, aby nedocházelo k víření a šíření prachu větrem.

Před zahájením stavby je nutno vypracovat havarijný plán pro případ úniku ropných a jiných produktů a dále upřesnit povodňový plán.

Odvádění srážkových vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek a bude řešeno v souladu s platnou legislativou.

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

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

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

Níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se ve fázi další projektové přípravy, fázi výstavby i provozu záměru přímo počítá. Tato opatření jsou projednána s oznamovatelem daného záměru.

V následujícím výčtu opatření, která jsou přímou součástí záměru, je uvedena i některá opatření vyplývajících z platné legislativy v oblasti životního prostředí. Tato opatření musí být záměrem automaticky plněna, i přes to zpracovatel oznámení záměru považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy, vzhledem k jejich důležitosti ve vztahu k posuzované stavbě předmětného záměru, zmínit.

Nutné je zdůraznit, že níže uvedená opatření budou dále zpřesněny, resp. doplněny v rámci navazující dokumentace EIA, a to na základě odborných studií, které budou její součástí. Tyto odborné studie budou zaměřeny na podrobné vyhodnocení vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Fáze projektových příprav*Opatření na ochranu před hlukem*

- Protihluková opatření budou navržena v dalších stupních projektové dokumentace na základě detailního prověření akustické situace (na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu), a to v případě zjištění překročení příslušného hygienického limitu hluku z provozu na modernizovaném úseku dálnice D10.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Propustky budou navrženy tak, aby umožňovaly migraci obojživelníků i středně velkých savců.
- U zásahů do vodních toků jakožto významných krajinných prvků bude potřeba zachovat diverzitu hloubky a proudu.
- Vodní toky bude navrženo v maximální možné míře ponechat v přirozeném stavu, budou minimalizovány technické úpravy, ponechávány přirozené břehy a přirozené břehové porosty kolem toku, zároveň bude snaha o zachování plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče.
- Při plánování podrobných Zásad organizace výstavby bude především z hlediska dočasných záborů podél dálnice zohledněna bezprostřední blízkost ochranného pásma zvláště chráněného území přírodní památky Chlum u Nepřevázky – její ochranné pásmo.
- Stejně tak bude v rámci sestavování podrobných Zásad organizace výstavby především z hlediska dočasných záborů podél dálnice zohledněna blízkost přírodního parku Chlum.
- Veškerá křížení s prvky ÚSES budou navržena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována.
- V rámci výsadeb bude brán zřetel nejen na technické podmínky a technické kvalitativní podmínky (TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TP 99 dodatek 1 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TKP 13 „Vegetační úpravy“), ale i na estetické hledisko výsadeb.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Detailní návrh odvodňovacích zařízení bude řešen v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnými technickými normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.
- Při návrhu volby způsobu odvodnění je třeba v souladu s TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ prověřit v první řadě možnost vsakování.
- V další fázi projektových příprav bude proveden podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum, včetně vsakovacích zkoušek (za účelem ověření možnosti zasakování vod).
- Přeložky a úpravy dotčených vodních toků budou řešeny v minimálním nutném rozsahu s ohledem na umístění mostních objektů a dalších souvisejících objektů.

Opatření na ochranu kulturních památek

- V rámci úpravy MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou na okružní s napojením všech větví bude řešeno přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky. Jedná se o barokní kapli z poloviny 18. století, přesněji nemovitou kulturní památku (reg. č. ÚSKP 37103/2-1482).

Ostatní opatření

- Ve vztahu k Metodickému pokynu k předcházení a snižování světelného znečištění č. j. MZP/2020/710/2837 ze dne 30. června 2020 budou v případě navrhování světelných zdrojů (např. osvětlení odpočívek) respektována obecná opatření, která jsou součástí tohoto metodického pokynu.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou záměru budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.

Opatření na ochranu ovzduší

- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti.
- Budou používány stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a bude věnována péče jejich údržbě.
- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
- V případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch.
- V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem budou omezeny stavební práce, případně bude zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.

- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí, budou průběžně sledovány aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů.
- Bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi.
- Venkovní skládky budou umísťovány na závětrnou stranu a současně materiály na deponie budou umísťovány tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií bude provedenými opatřeními minimalizováno vyfoukání prachu větrem.
- Materiály, u nichž je vysoké riziko prášení, budou uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech nebo budou skladovány v krytých prostorech.
- Budou prováděny pravidelné kontroly technického stavu strojní techniky a podmínek na staveništi před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.

Opatření na ochranu před hlukem

- Provoz stavebních strojů a mechanizovaného nářadí bude probíhat především v denním období od 7 do 21 h. Případné stavební práce v době 21–22 h, 6–7 h a v noční době 22–6 h musí být prováděny tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity hluku.
- V noční době nebude provozována obslužná doprava staveniště.
- Bude zajištěno, aby řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Při výběru stavebních strojů budou preferovány stroje s nižšími akustickými emisními parametry (výběr strojů s nižším akustickým výkonem zařízení L_{WA}).
- V případě blízko umístěné chráněné zástavby v okolí staveniště je vhodné obyvatele z nejbližší situovaných domů seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Jsou-li občané ovlivnění 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. Vhodné je i stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Pro účely fáze výstavby bude zajištěn biologický dozor stavby odborně způsobilou osobou určenou po dohodě s orgánem ochrany přírody.
- Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do vegetačního krytu) je obecně doporučeno realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.).
- Kácení dřevin rostoucích mimo les bude v souvislosti se stavbou provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu.
- Plošné kácení dřevin bude realizováno v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení.

- Ve fázi výstavby budou prováděny zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře a v maximální možné míře budou zachovány porosty zeleně vázané na koridory vodotečí.
- Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“.
- Na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. pohonné hmoty, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových s podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od koryt vodních toků.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Opatření na ochranu půdy

- Budou zajištěny důkladné skryvky orniční vrstvy a podorníčí a jejich uložení na mezideponii. Nakládání se skrytou ornicí bude důsledně realizováno podle pokynů orgánů ochrany ZPF.

- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.

Další opatření

- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Fáze provozu

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V rámci následné údržby travnatých ploch preferovat kosení namísto mulčování, rovněž lze využít některé přirozené biologické prvky potlačující ruderalní druhy.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).

Další opatření

- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

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

Předpokládané zahájení stavby je u některých úseků plánováno v roce 2024 (úsek 1004 St. Boleslav – Tuřice, úsek 1008 Bezděčín – Kosmonosy). Dokončení výstavby posledních úseků je plánováno v roce 2030 (úsek 1003 Brandýs nad Labem – St. Boleslav, úsek 1005 Tuřice – Benátky nad Jizerou, úsek 1007 Brodce – Bezděčín). Podrobné údaje k plánovaným termínům realizace jednotlivých úseků uvádí následující tabulka.

Tabulka 4 Předpokládané termíny realizace výstavby a zprovoznění dle jednotlivých úseků

Úsek	Začátek úseku – konec úseku		Etapa	Zahájení výstavby	Zprovoznění
1002	Radonice	Brandýs n.L.	II.	2026	2028
1003	Brandýs n.L.	Stará Boleslav	III.	2027	2030
1004	Stará Boleslav	Tuřice	I.	2024	2026
1005	Tuřice	Benátky n.Jiz.	III.	2027	2030
1006	Benátky n.Jiz.	Brodce	II.	2026	2028
1007	Brodce	Bezděčín	III.	2027	2030
1008	Bezděčín	Kosmonosy	I.	2024	2026

Důležité je upozornit, že ve výše uvedené tabulce se jedná o předpokládané termíny zahájení realizace stavby a její dokončení, resp. zprovoznění stavby. Výše uvedené termíny jsou závislé na konečném harmonogramu projednání navazujících řízení (územní řízení a stavební řízení). Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a ukončení výběru zhotovitele stavby.

B. I. 8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

<u>Kraj:</u>	Středočeský kraj
<u>Okres:</u>	Praha-východ, Mladá Boleslav
<u>Obce:</u>	Radonice, Jenštejn, Svémyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice, Kosmonosy
<u>Katastrální území:</u>	Radonice u Prahy [738247], Dehtáry [658481], Svémyslice [792772], Ostrov u Brandýsa nad Labem [609234], Zápy [609226], Nový Vestec [708038], Stará Boleslav [609170], Otradovice [748366], Hlavenec [638960], Skorkov [748382], Tuřice [771856], Předměřice nad Jizerou [734284], Staré Benátky [602124], Kbel [664561], Brodce nad Jizerou [612685], Strašnov [756300], Písková Lhota [720968], Nepřevázka [703559], Bezděčín u Mladé Boleslavi [696579], Chloumek u Mladé Boleslavi [651371], Mladá Boleslav [696293], Jemníky u Mladé Boleslavi [696455], Kosmonosy [669857]

B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

Výčet hlavních navazujících rozhodnutí je následující:

- Územní řízení - rozhodnutí o umístění stavby (dle § 79 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor stavebního úřadu a územního plánování Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor stavební a rozvoje města Magistrátu města Mladá Boleslav.
- Stavební řízení - stavební povolení (dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor stavebního úřadu a územního plánování Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor stavební a rozvoje města Magistrátu města Mladá Boleslav.
- Vodoprávní řízení – povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

- Povolení k zásahu do vodních toků (dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.
- Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les (dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb.) – vydávají odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav a dále jednotlivé obecní úřady dle místně příslušných obcí na základě katastrálních území.
- Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává Ministerstvo životního prostředí v případě odnětí ZPF nad 10 ha.
- Rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (dle § 16 zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává příslušný orgán státní správy lesů (odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ) a odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav v případě odnětí lesních pozemků plnění funkcí lesa do výměry 1 ha nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa a o výši poplatků za odnětí (§ 17 odst. 1)); Krajský úřad Středočeského kraje odnětí lesních pozemků plnění funkcí lesa nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatků za odnětí (§ 17 odst. 1).
- Stanovisko k zásahu do územního systému ekologické stability (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ) a odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav v případě zásahu do místního systému ekologické stability; vydává Krajský úřad Středočeského kraje v případě regionálního systému ekologické stability; vydává Ministerstvo životního prostředí v případě zásahu do nadregionálního systému ekologické stability.
- Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.
- Výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů (dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje.
- Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu.

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Posuzovaný záměr je situován na území Středočeského kraje v trase stávající dálnice D10.

Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu i k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Dotčené pozemky jsou dle Katastru nemovitostí vedeny především jako orná půda, dále ostatní plocha, lesní pozemek, trvalý travní porost aj.

Podrobnost dostupných informací o záboru pozemků odpovídá úvodnímu stupni projektových příprav záměru. V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracován podrobný záborový elaborát.

Zpracovatelem oznámení záměru byl proveden první předběžný odhad trvalého záboru stavby na základě aktuálních dat z Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN). Pro hranici trvalého záboru byla stanovena předpokládaná hranice 12 m od hrany stávající komunikace D10 a souvisejících MÚK. Tato hranice byla stanovena na straně bezpečnosti. Reálně se předpokládá zábor spíše menší. V rámci této hranice trvalého záboru stavby byl následně vyhodnocen zábor ZPF a PUPFL.

V rámci navazující dokumentace EIA by měly být ve spolupráci s řešiteli Technické studie údaje o předpokládaných záborech stavby zpřesněny.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Trvalý zábor zemědělského půdního fondu je možné odhadnout přibližně na cca 520 500 m². Z toho I. – II. třída ochrany ZPF činí cca 102 900 m² a III. – V. třída ochrany ZPF činí zhruba 417 600 m².

Dočasné zábory budou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Jejich celkový rozsah nelze v současné fázi projektových příprav přesně vyhodnotit, neboť nejsou k dispozici podrobné zásady organizace výstavby vč. specifikace umístění plánovaných stavenišť. Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá významný rozsah dočasného záboru vlivem realizace stavby.

V souvislosti se stavbou předmětného záměru bude nutné požádat příslušný úřad o souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Dle Katastru nemovitostí a dle dostupných podkladů lze předpokládat zábor níže uvedených bonitovaných půdně ekologických jednotek („BPEJ“), u nichž je uvedena specifikace třídy ochrany ZPF.

Tabulka 5 BPEJ a třídy ochrany ZPF předpokládaného záboru

BPEJ	Třída ochrany ZPF
2.01.00	I.
2.01.10	II.
2.03.00	I.
2.05.01	II.
2.16.02	III.
2.17.00	IV.
2.17.30	IV.
2.19.01	III.
2.19.11	III.

BPEJ	Třída ochrany ZPF
2.19.51	IV.
2.20.01	IV.
2.21.10	IV.
2.21.12	V.
2.25.01	III.
2.30.01	III.
2.30.04	IV.
2.30.11	IV.
2.31.01	IV.
2.31.04	V.
2.31.11	IV.
2.31.14	V.
2.37.15	V.
2.54.11	IV.
2.55.00	IV.
2.56.00	I.
2.58.00	II.
3.03.00	I.
3.04.01	IV.
3.06.00	II.
3.07.00	III.
3.22.10	IV.
3.55.00	IV.
3.60.00	I.
3.61.00	II.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa v důsledku realizace stavby (včetně realizace/úprav souvisejících MÚK; bez realizace odpočívky Čtyři kameny) lze odhadnout na cca 137 800 m².

Z hlediska záborů PUPFL pak byl vyhodnocen nad rámec výše uvedeného záboru zvlášť zábor variantně pro odpočívku Čtyř kameny vpravo v km 15,5 a odpočívku U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0. Varianta odpočívky v km 15,5 bude představovat zábor odhadem cca 34 000 m² PUPFL. Varianta odpočívky v km 17,0 pak přibližně 18 943 m² PUPFL.

Konkrétní rozsah dotčení pozemků vedených jako PUPFL bude specifikován na základě záborového elaborátu v dalším stupni projektových příprav.

V souvislosti se stavbou předmětného záměru bude nutné zažádat příslušný úřad o rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Bilance zeminy a ornice

Zemina

Kubatura výkopů ze stavby a násypů (včetně aktivní zóny a dosypávek krajnic) není v této fázi projektových příprav vyčíslena, bude stanovena v navazujícím stupni projektových příprav.

Stejně tak rozdělení kubatur pro jednotlivé stavební objekty podle použitelnosti bude provedeno v navazujícím stupni projektové dokumentace na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu. Budou vyhodnoceny možnosti využití zemin vytěžených v rámci budování zemního tělesa do násypů. Stejně tak budou vytipovány lokality možných zdrojů zemního materiálu.

Případný nedostatek zeminy bude na stavbu dovezen. Rozvozy zemin budou detailně řešeny v dalších stupních projektové přípravy.

Ornice

Provedeno bude sejmutí ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a podorničí (hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy) z trvalého a dočasného záboru. Ornice z trvalého a dočasného záboru bude sejmuta v tloušťce podle pedologického průzkumu v rámci přípravy staveniště, který bude proveden v rámci následného stupně projektových příprav.

Obecně lze definovat, že manipulační pruhy budou navrženy v nepravidelných šířkách – v podstatě bude zohledněna snaha podél celé stavby vytvořit pás trvalých záborů pás cca 3 m pro uložení ornice a podorniční vrstvy na zpětné ohumusování dočasných záborů a svahů silničních těles. Ornice skrytá z dočasného záboru bude po skončení využití manipulačních pruhů v rámci samostatného stavebního objektu rekultivací navracena v původní tloušťce zpět. Následně bude provedena biologická rekultivace. Uložená ornice bude ukládána na hromady do výše max. 2 m a řádně ošetřena.

Ornice určená na zpětné ohumusování manipulačních pruhů a podorniční vrstvy určené na ohumusování tělesa komunikace a zrušených komunikací bude uložena v prostoru trvalého záboru – oka křižovatek a příp. plochách zařízení stavenišť.

Ornice sejmutá z trvalého záboru bude použita jednak k opětnému ohumusování silničního tělesa (přednostně bude uvažováno s podorničními vrstvami), jednak k ohumusování ploch v trvalém záboru, jako jsou oka křižovatek; a dále na rekultivaci zrušených komunikací v tl. odpovídající přilehlému okolí – v souladu s pedologickým průzkumem. Následovat bude biologická rekultivace (hnojení, vápnění, setí rekultivačních plodin a jejich zaorání).

Přebytečná ornice bude nabídnuta zemědělcům hospodařícím v okolí stavby.

Z lesních parcel bude z ploch záboru sejmuta lesní hrabanka.

Obecné principy nakládání s půdou

V souladu s § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 334/199 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost odděleně skrývat svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy zajistit jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit jejich rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.

Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) zůstane deponováno na stavbě takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.

Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) bude přednostně nabídnut hospodařícím organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využit pro biologickou rekultivaci.

V souladu s § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost ukládat odklizové zeminy ve vytěžených prostorech a není-li to možné nebo hospodářsky odůvodněné, uložit je v první řadě na plochách neplodných nebo na plochách horší jakosti, které byly za tím účelem odňaty ze zemědělského půdního fondu.

Možnosti nakládání s výkopovou zeminou jsou uvedeny kapitola B. III. 3 předkládaného oznámení záměru.

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 bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zařízení. Předpokládaný počet pracovníků na stavbě není stanoven.

Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka:

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

Pitná voda bude na stavbu dovážena v cisternách.

Technologická voda bude spotřebována především pro kropení betonu během tuhnutí, rozestavěných částí stavby, ploch deponií zemin, komunikací apod. jako ochrana proti nadměrnému prášení, očištění vozidel a stavebních strojů. Dále při výrobě betonových a maltových směsí, ošetřování betonu ve fázi tuhnutí. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

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

Fáze provozu

Provoz stavby nebude vyžadovat za běžných podmínek potřebu pitné ani požární vody. V souvislosti s provozem stavby bude spotřebovávána pouze voda na čištění vozovky.

Dále je možné očekávat i vznik nových nároků na potřebu pitné, užitkové či požární vody právě v souvislosti s provozem nové odpočívky (variantní umístění v km 15,5, resp. 17,0). Přesné množství těchto vod bude upřesněno až v dalším stupni projektových příprav.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Nároky na suroviny

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu a rozsahu stavby (novostavby a rozšíření dálnice I. a II. třídy). Pro výstavbu komunikací 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 (asfalty, modifikační přísady, cement apod.),
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.),
- trouby a trubní prefabrikáty,
- materiál pro realizaci protihlukových stěn (dřevěné a plastové části, železobeton atd.).

Dále budou ve fázi výstavby spotřebovávány izolační materiály, kabely, nátěrové hmoty apod.

Nároky na potřebu zemin do násypů ve stávajícím stupni projektových příprav nejsou známy.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty (benzín, nafta), oleje a maziva využívané pro provoz staveništní mechanizace a obslužné staveništní dopravy.

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

Fáze provozu

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů či surovinové zdroje mimo potřebnou údržbu.

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby dálnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu (drcené kamenivo, chlorid sodný – cca 1 kg/m² vozovky).

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci.

Nároky na energetické zdroje

Fáze výstavby

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Možnost připojení je potřeba projednat se správcí inženýrských sítí.

Spotřeba elektrické energie bude stanovena zhotovitelem stavby dle množství použitých stavebních strojů a mechanizace, rozsahu budovaných sociálních a provozních zařízení. Nebude se jednat o nadměrně velkou spotřebu el. energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Fáze provozu

Nepředpokládá se, že by provoz záměru vyžadoval spotřebu elektrické energie, která by významně zatěžovala životní prostředí. Nároky na potřebu energie je možné předpokládat v souvislosti s případným

osvětlením komunikace, resp. i s provozem odpočívky. Předpokládaná potřeba elektrické energie bude upřesněna v navazujícím stupni projektové dokumentace.

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

B. II. 4. 1. Nároky na dopravní infrastrukturu

V následujících tabulkách jsou uvedeny intenzity dopravy v úsecích dálnice D10, které jsou předmětem záměru, a to pro stávající stav v roce 2020, pro výhledový časový horizont v roce 2050 (výhledový stav cca 20 let od uvedení záměru do provozu) a také pro stav v roce 2000.

Intenzity automobilové dopravy v roce 2000 byly převzaty z celostátního sčítání dopravy v roce 2000, které byly rozděleny na denní a noční dobu v souladu s TP 219 „Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“.

Intenzity dopravy v ostatní hodnocených stavech jsou převzaty z Prognózy intenzit dopravy – D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Prognóza intenzit dopravy – D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., 12/2018).

Intenzity automobilové dopravy v posuzovaných stavech jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 6 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2000

Číslo úseku	Úsek D10 dle MÚK	Denní doba (6-22 h)		Noční doba (6-22 h)	
		O	TV	O	TV
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	11 660	4 143	909	819
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	17 760	2 969	1 115	385
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	16 689	3 617	1 119	522
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	16 051	2 861	1 024	381
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	16 051	2 861	1 024	381
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	16 051	2 861	1 024	381
1-0550	Brodce - Bezděčín	15 153	2 878	982	392
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	19 523	4 213	1 310	635
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	11 485	2 939	808	472

O (osobní vozidla): O+M dle kategorií CSD 2000

TV (těžká vozidla): T-(NS+PN2+PN3+PTR+PA) dle kategorií CSD 2000

Stávající komunikační síť – rok 2020

Dálnice D10 je dálnice vedoucí z Prahy přes Mladou Boleslav do Turnova. Je dlouhá 71 km a je v celé své délce ve čtyřpruhovém uspořádání. V roce 1963 byla schválena výstavba čtyřpruhové komunikace z Prahy přes Mladou Boleslav až do Turnova. V roce 1981 byl dokončen úsek mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Poslední část D10 na hranici krajů Středočeského a Libereckého byla zprovozněna v roce 1992. Dálnice D10 spolu s čtyřpruhovou silnicí I/35 tvoří kapacitní spojení mezi Prahou a Libercem.

Po dálnici je v úseku od Prahy po Turnov, přesněji od mimoúrovňové křižovatky Satalice po konec dálnice u Turnova, vedena evropská silnice E65. V koncovém úseku dálnice, od mimoúrovňové křižovatky Ohrazenice po konec dálnice u Turnova, je po dálnici vedena ještě evropská silnice E442.

V období červenec 1999 – září 2001 prošla většina délky D10 celkovou rekonstrukcí. Jednalo se o úsek mezi kilometry 14 až 66, úsek mezi kilometry 0 až 14 byl opraven v období 2006-2007.

Úsek od Prahy po Mladou Boleslav

V předmětném úseku začíná dálnice D10 volným navázáním na Vysočanskou radiálu v Praze mezi Satalicemi a Kyjemi před mostem přes železniční trať Praha – Turnov. Po asi 0,5 km se nachází mimoúrovňová křižovatka Satalice, kde se s dálnicí D10 kříží dálnice D0. Od této křižovatky dále je po dálnici současně vedena i evropská silnice E65. Dálnice pokračuje kolem Horních Počernic, kterým vytváří severní dálniční obchvat. Za hranicemi Prahy se potom stáčí na severovýchod k Brandýsu nad Labem. Souměstí Brandýs nad Labem-Stará Boleslav dálnice obchází z jihovýchodu a východu, přičemž současně přechází po mostu dlouhém 350 m přes Labe. Severovýchodně od Staré Boleslavi protíná rozsáhlý lesní komplex a po mostě dlouhém 450 m přechází přes řeku Jizeru, přičemž dále vede až po Bezděčín v údolí řeky Jizery. Přitom prochází jihovýchodně kolem Benátek nad Jizerou, za nimiž se stáčí na sever. U Bezděčína se dálnice odklání od toku řeky Jizery a stáčí se na severovýchod, aby vytvořila východní obchvat Mladé Boleslavi a Kosmonos. V úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou Mladá Boleslav a mimoúrovňovou křižovatkou Kosmonosy vede dálnice v těsné blízkosti továrního areálu společnosti Škoda Auto.

V úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou Bezděčín a mimoúrovňovou křižovatkou Kosmonosy jsou po dálnici vedeny dvě silnice I. třídy, a to silnice I/16 v úseku od mimoúrovňové křižovatky Bezděčín (exit 39/40) po mimoúrovňovou křižovátku Mladá Boleslav (exit 44) a silnice I/38 v úseku od mimoúrovňové křižovatky Bezděčín (exit 39/40) po mimoúrovňovou křižovátku Kosmonosy (exit 46).

Tato část dálnice je postavena ve třech různých kategoriích, a to v kategorii R 24,5/100 v úseku od začátku dálnice po mimoúrovňovou křižovátku Satalice, v kategorii R 26,5/100 od mimoúrovňové křižovatky Satalice po mimoúrovňovou křižovátku Brandýs nad Labem a v kategorii S 24,5/100 od mimoúrovňové křižovatky Brandýs nad Labem po mimoúrovňovou křižovátku Kosmonosy.

Stávající uspořádání dálnice D10 se v současnosti v některých úsecích blíží hranici kapacity komunikace.

Tabulka 7 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2020

Číslo úseku	Úsek D10 dle MÚK	Denní doba (6-22 h)			Noční doba (6-22 h)		
		O	LN	N	O	LN	N
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	36 174	3 012	3 610	2 598	266	602
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	34 693	2 975	3 016	2 491	259	499
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	31 035	2 421	3 119	2 229	208	521
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	34 582	2 767	3 111	2 483	247	519
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	30 959	3 092	2 850	2 223	276	479
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	31 936	2 722	2 627	2 293	243	442
1-0550	Brodce - Bezděčín	24 758	2 587	2 236	1 778	231	370
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	35 190	3 367	4 405	2 527	293	735
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	33 893	3 293	4 890	2 434	294	816

Pozn.: Kategorie O, LN a N vychází z dělení vozidel dle Technických podmínek Ministerstva dopravy (TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“)

Výhledová komunikační síť – rok 2050

V rámci provedení kapacitního posouzení čtyřpruhového uspořádání vyplynulo, že ve výhledovém roce 2030 bude úroveň kvality dopravy horší než požadovaná na polovině úseků dálnice D10, ve výhledovém roce 2050 pak na 90 % úseků. Především ve špičkových hodinách tak bude docházet ke zpomalení dopravního proudu a nárůstu zdržení uživatelů dálnice. Současně se zvýší riziko vzniku dopravních nehod (viz příloha č. 3 - Prognóza intenzit dopravy). Z výše uvedených důvodů je navrženo zkapacitnění dálnice D10 a změna uspořádání na šestipruhé v kategorii D33,5, kdy dálnice bude nadále vedena ve stávající trase.

Intenzity dopravy na trase dálnice D10 pro rok 2050 dokládá tabulka níže.

Tabulka 8 D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 - intenzity dopravy pro rok 2050

Číslo úseku	Úsek D10 dle MÚK	Denní doba (6-22 h)			Noční doba (6-22 h)		
		O	LN	N	O	LN	N
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	48 810	5 750	4 990	3 510	510	830
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	46 820	5 670	4 170	3 360	500	700
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	41 890	4 610	4 310	3 000	410	720
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	46 670	5 270	4 300	3 340	470	720
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	41 780	5 900	3 950	3 000	520	660
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	43 500	4 680	3 680	3 130	410	610
1-0550	Brodce - Bezděčín	33 730	4 450	3 120	2 430	390	520
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	47 940	5 780	6 150	3 440	510	1 030
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	46 170	5 660	6 830	3 310	500	1 140

Pozn.: Kategorie O, LN a N vychází z dělení vozidel dle Technických podmínek Ministerstva dopravy (TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“)

Fáze výstavby

Přístupové cesty pro přepravu stavebních hmot nejsou v tomto stupni projektové přípravy stanoveny.

Před zahájením stavby bude třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele stavby. Po skončení stavby budou poškozené vozovky, případně jiné objekty, uvedeny do původního stavu.

Přístupové trasy pro dovoz materiálů musí zhotovitel projednat s jejich správcem a zohlednit i náklady na případné nutné opravy před zahájením stavby i po jejím ukončení.

Intenzita staveništní dopravy předmětného záměru bude řešena v rámci ZOV v dalším stupni projektové dokumentace.

Stavba každého úseku bude realizována při zachování veřejného provozu na dálnici D10 v režimu 2+2. Předpokládá se realizace každého z úseků ve čtyřech základních etapách během dvou stavebních sezón. Na úsecích, ve kterých jsou dlouhé mostní objekty (most přes Labe, most přes Jizeru, estakáda Kbel) se

předpokládá zahájení prací na těchto objektech v předstihu, bez omezení provozu v celém stavebním úseku.

Pro překopy vozovek po polovinách budou provedena dopravní opatření – uzavírka jednoho pruhu se snížením rychlosti. Jedná se pouze o dílčí dopravní opatření, která nenaruší celkový postup výstavby.

Konkrétní rozsah a délka těchto omezení a uzavírek včetně projednání s Policií ČR budou předmětem následných stupňů projektových příprav.

Objízdné trasy se navrhuje pouze pro případ uzavírky křižujících komunikací a pouze na nezbytně dlouhou dobu. Objízdná trasa za dálnici D10 nebude navržena. Součástí prací je návrh etapizace výstavby, v každé etapě bude doložen režim provozu na dálnici D10. V případě snesení nadjezdu je třeba prověřit objízdné trasy pro místní obyvatele, pěší a cyklisty. V případě, že není možné zajistit přijatelnou objízdnou trasu, je nutné zvážit využití mostního provizoria. Případné objízdné trasy ve fázi výstavby budou upřesněny v rámci podrobnějších Zásad organizace výstavby v dalším stupni projektové dokumentace, kdy budou také prověřovány pasporty, únosnosti jednotlivých komunikací a jejich technický stav a různá omezení na těchto komunikacích a další nutné parametry včetně zhodnocení možných vlivů na ŽP a obyvatelstvo.

Obecně lze konstatovat, že chráněná zástavba podél objízdných tras může být po určitou dobu vlivem převedení dopravy na tyto komunikace více zatěžována. Půjde však o časově omezený jev pouze na nezbytně nutnou dobu.

B. II. 4. 2. Nároky na ostatní infrastrukturu

Přeložky a rušení inženýrských sítí/zásah do hmotného majetku

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Jiné přeložky komunikací se nepředpokládají. Konkrétně jde o části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

Dále si rozšíření dálnice D10 na šestipruhovému uspořádání u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů (Kbel čp. 22, čp. 113 a čp. 131, čp. 13).

V rámci úpravy MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou na okružní s napojením všech větví bude třeba řešit přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky. Jedná se o barokní kapli z poloviny 18. století, resp. nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482).

V km 9,530 se komunikace přiblíží k hale EWT Truck & Trailer, kde bude nutné řešit technické opatření pro její zajištění.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby.

Ochranná pásma

Předmětným záměrem budou dotčena ochranná pásma silnic I., II. a III. třídy dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Do ovlivněné sítě náleží v řešeném úseku silnice, které jsou dotčeny změnami v uspořádání. Jde o části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

Trasa dálnice D10 prochází v úseku km cca 17,200 – 35,780 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Detailní vymezení předmětného záměru modernizace D10 ve vztahu k CHOPAV je součástí kapitoly C. II. 2. Voda.

Dále stavba modernizace dálnice D10 buď přímo zasahuje, nebo se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ).

- Svémyslice vrt HV 2 cca km 6,570 – 6,910 vlevo
- Káraný (podzemní zdroj) km 11,340 – 31,620
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – podzemní zdroj cca km 14,050-14,760 vlevo
- Brodce Homolka – vrtaná studna cca km 33,280-33,460 vpravo
- Písková Lhota – vrtaná studna cca km 37,950 – 38,270 vlevo

Detailní vymezení vodních zdrojů ve vztahu k předmětnému záměru modernizace D10 je součástí kapitoly C. II. 2. Voda.

Trasa dálnice je vedena napříč záplavovým územím řeky Labe, a to v úseku od km 11,230 do km cca 12,940. V tomto úseku je dálnice vedena po mostě a v násypovém tělese nad úrovní Q_{100} , resp. i Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území. Dále prochází trasa v délce cca 600 m záplavovým územím Q_{100} řeky Jizery, které přechází mostem přes Jizeru a násypovým tělesem dálnice za mostem (km cca 21,900 – 22,460). Záplavové území Q_{100} Jizery se pak přibližuje k dálnici ještě vlevo v km cca 29,280 – 29,430 u obce Kbel. V km cca 44,210 – 44,370 přechází násypové těleso dálnice a most záplavové území řeky Klenice (záplavové území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóna záplavového území).

Detailní vymezení záplavových území ve vztahu k předmětnému záměru modernizace D10 je součástí kapitoly C. II. 2. Voda.

B. II. 5. Biologická rozmanitost

Biologickou rozmanitost (biodiverzitu) lze vymezit jako variabilitu všech žijících organismů a ekosystémů (biotopů), jejichž jsou součástí, zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy. Hlavním prvkem je tak míra variability mezi těmito organismy a ekosystémy. Při posouzení biologické rozmanitosti a jejího možného ovlivnění se vychází z kvality dotčeného území v kontextu okolí, plochy záboru biotopů dle jejich kvality a využití jednotlivými organismy ve vztahu ke zbývajícímu území, zejména z pohledu lokální a dálkové migrace. Viz také Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020, Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025 (MŽP ČR 2016), MŽP ČR (2017).

V místech, kde záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (v území se jedná zejména o místa křížení vodotečí, liniové prvky s dřevinami a křovinami), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů vázaných zejména na otevřené biotopy. Toto ovlivnění není v rámci tohoto hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů.

Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je minimalizováno řadou navržených opatření, ke kterým patří úprava a doporučení pro stavební objekty, prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad nutností a realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců.

Ačkoli dojde k záboru zemědělské půdy, v kontextu dotčeného fragmentovaného území dojde lokálně i k podpoře biodiverzity, a to právě v případě nejvíce ohrožených druhů vázaných na nelesní (chudá travní) společenstva. Na náspech/svazích komunikace a disturbancí v území vzniknou dočasně, ale i trvale příhodné nelesní biotopy, které bude řada druhů obsazovat a využívat jak k rozmnožování, tak šíření či komunikaci mezi mikropopulacemi. To platí zejména pro bezobratlé vázané na luční ekosystémy. Za tímto účelem byla rovněž navržena řada opatření pro podporu nelesních biotopů v rámci takto vzniklých ploch podél nové komunikace. Pozitivní ovlivnění včetně lokálního zvýšení biodiverzity lze spatřovat i v doplňující výsadbě dřevin.

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Rezidua a emise

B. III. 1. 1. Ovzduší

Pro zhodnocení stavu ovzduší byla zpracovaná Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, srpen 2020), která tvoří samostatnou přílohu č. 2 předkládaného oznámení záměru. Jako charakteristický údaj pro vyjádření výstupního parametru, resp. množství emitovaného polutantu (emise) do životního prostředí ze zdrojů znečištění je bráno hmotnostní množství sledovaného polutantu za časový údaj.

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště.

V době zpracování předmětného oznámení záměru nebyl znám přesný průběh prací v rámci výstavby záměru, lze však předpokládat následující bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší.

Bodové zdroje

Bodové zdroje znečištění ovzduší nejsou ve fázi výstavby záměru uvažovány.

Možným bodovým zdrojem znečištění ovzduší jsou pouze případné dieselagregáty, které mohou být umístěny na staveništích s absencí napojení na elektrickou energii. V daném stupni projektových příprav nejsou známy podrobnější informace o umístění těchto případných zdrojů znečišťování ovzduší.

Liniové zdroje

Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při zemních pracích a při přemísťování stavebního materiálu v etapě výstavby, respektive odvozu odpadu na stanovené skládky. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí.

Plošné zdroje

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší bude manipulace se zeminou a ostatními sypkými materiály na staveništi. Další plošné zdroje znečištění bude představovat provoz staveništní techniky a nákladních automobilů v prostoru staveniště.

Fáze provozu

Bodové zdroje

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

Liniové zdroje

Jako liniový zdroj znečišťování ovzduší byla uvažována komunikace dálnice D10 ve všech hodnocených stavech.

Z hlediska příspěvků k imisní zátěži byly v rozptylové studii, která tvoří přílohu č. 2 předkládaného oznámení záměru, hodnoceny následující stavy: stávající stav rok 2020 a výhledový stav rok 2050.

Stanovení emisí z dopravy bylo provedeno pomocí programu MEFA 13, který navazuje na freewarovou verzi programu na výpočet emisních faktorů (MEFA 06). Program vyčísluje jak emise z běžného provozu, tak víceemise, vznikající při startu studených motorů, zahrnuje též otěry brzd a pneumatik a resuspenzi prachových částic z vozovky.

Emise vyčíslené pro posuzovaný záměr jsou uvedeny v Rozptylové studii, konkrétně pak v kapitole č. 4 – Výsledky rozptylové studie.

Plošné zdroje

Ve fázi provozu záměru se neočekávají žádné jiné plošné zdroje znečišťování ovzduší, kromě pohybů na odpočívkách.

B. III. 1. 2. Hluk

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

Pro vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci bylo zpracováno akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., červenec 2020), které tvoří přílohu č. 1 předkládaného oznámení záměru.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat níže uvedené zdroje hluku.

Fáze výstavby

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

V průběhu zpracování předmětného oznámení záměru nebyly zpracovány podrobnější zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám průběh prací v rámci výstavby záměru včetně konkrétních zdrojů hluku.

Fáze provozu

Liniové zdroje

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Intenzity dopravy na komunikační síti pro stávající stav rok 2020 a výhledový stav rok 2050 jsou uvedeny v kapitole B.II.4. předkládaného oznámení záměru.

Emisní charakteristikou, a tedy akustickým výstupem z liniového zdroje hluku (komunikace), jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace. Volba vzdálenosti pro stanovení akustických emisí z provozu dopravy na D10 byla provedena na základě charakteristických vzdáleností chráněných staveb od osy posuzované komunikace. Charakteristické vzdálenosti jsou v rámci

předkládaného akustického posouzení uváděny vždy v příslušné kapitole hodnoceného sčítacího úseku dálnice D10. Uvažovaná charakteristická vzdálenost od osy komunikace byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponováno hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla jde o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami.

Následující tabulka převzatá z akustického posouzení uvádí přehledně uvažované vzdálenosti chráněných staveb od osy posuzované komunikace pro jednotlivé řešené úseky stavby D10 (úseky byly převzaty z celostátního sčítání dopravy v roce 2000).

Tabulka 9 Uvažované vzdálenosti chráněných staveb od osy dálnice pro jednotlivé úseky stavby D10

Číslo úseku	Úsek dle MÚK	Char. vzd. od osy komunikace [m]
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	130
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	44
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	117
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	413
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	48
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	95
1-0550	Brodce - Bezděčín	122
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	102
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	360

Plošné, bodové zdroje

Za plošné zdroje hluku lze považovat pohyby vozidel na odpočívkách (nové umístění odpočívky – variantně km 15,5 a 17,0, včetně případných úprav stávající odpočívky Podchlumí).

Umístění stacionárních (bodových) zdrojů hluku (např. VZT zařízení) nelze vyloučit na výše uvedených odpočívkách.

B. III. 1. 3. Vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (např. kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze však očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

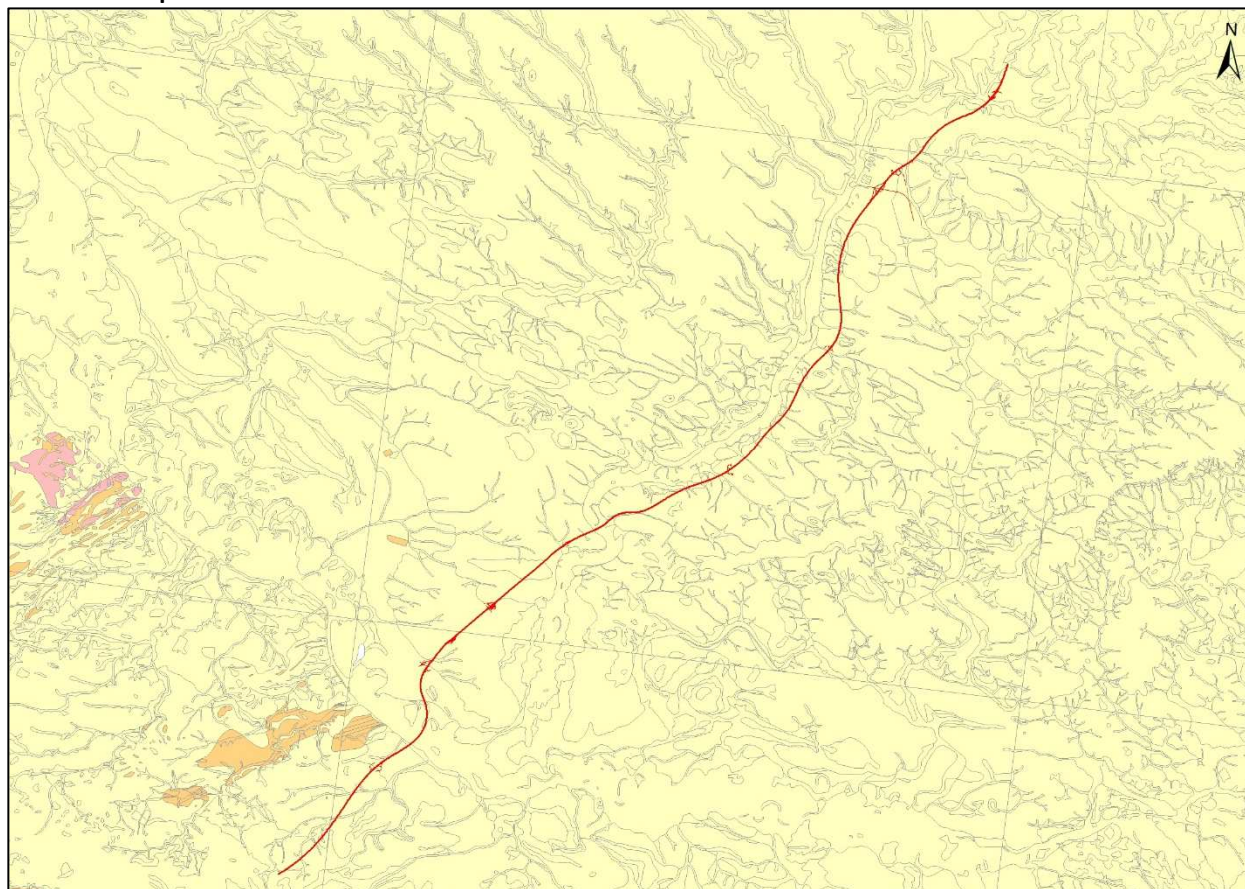
Vlastní provoz záměru nebude významným zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí. Na většině úseků je nejbližší chráněná zástavba v dostatečné vzdálenosti od komunikace.

B. III. 1. 4. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Při výstavbě, resp. modernizaci dálnice D10 a následném provozu se nepředpokládá existence nebo použití zdrojů radioaktivního, elektromagnetického či ionizujícího záření.

Podle map radonového indexu (1 : 50 000) České geologické služby je plocha pro výstavbu předmětného záměru hodnocena jako území s nízkým radonovým indexem (viz následující obrázek).

Obrázek 2 Mapa radonového indexu



Zdroj: Česká geologická služba

- Trasa posuzovaného záměru
- Nízký radonový index
- Střední radonový index
- Vysoký radonový index

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B. III. 1. 5. Zápach

Posuzovaný záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude obsahovat žádné potenciální zdroje zápachu.

B. III. 1. 6. Ostatní

Seismicita

Podle mapy seismických oblastí ČR v příloze ČSN EN 1998-1: Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - Část 1: Obecná pravidla, seismická zatížení a pravidla pro pozemní stavby leží území ve skupině f (území s nejnižším stupněm seismicity), která obsahuje okresy s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy $a_{gR} < 0,03$ g, kde se seismicita nebere v úvahu.

Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Terén je v zájmové oblasti stavby rovinatý, dálnice se nachází v nadmořské výšce 285-174 m n. m., výškové převýšení stavby je cca 111 m. Nejvyšší bod nivelety dálnice je v začátku řešeného úseku, nejnižší je za mostem přes řeku Labe, přibližně v km 12,800.

V místech, kde trasa dálnice překonává přirozené terénní deprese, budou navrženy mostní objekty nebo propustky.

Kubatura výkopů ani násypů (včetně aktivní zóny a dosypávek krajnic) není v této fázi projektové přípravy známa. Případný výpočet zjištěný nedostatek zeminy v tomto objemu bude na stavbu dovezen. Rozvozy zemin budou detailně řešeny v dalších stupních projektové přípravy.

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

Světelné znečištění

Předmětný záměr nebude primárně zdrojem světelného znečištění. Světelné zdroje lze očekávat především na odpočívkách (variantní umístění v km 15,5 a 17, včetně případných úprav stávající odpočívky Podchlumí), které nelze považovat za významné zdroje světelného znečištění.

Zdrojem světelného znečištění budou rovněž projíždějící automobily na modernizované dálnici D10. Dále je možné předpokládat osvětlení části úseku D10 – Mladá Boleslav, kde se osvětlení nachází již v současném stavu.

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 po výběru zhotovitele stavby.

Ve fázi výstavby bude částečně využito stávajícího systému odvodnění dálnice, které je ve většině trasy řešeno odvedením srážkových vod ze zpevněných ploch do příkopů nebo přes násypové svahy dálničního tělesa přímo do okolního terénu. Tam se částečně vsakuje, částečně odtéká dál do recipientů. V krátkých úsecích existuje dešťová kanalizace - např. v úseku před a za mostem přes Labe, před Mladou Boleslaví a v obloucích, kde vnější strana oblouku má příčný sklon k střednímu dělicímu pásu. Havarijní a retenční objekty jsou umístěny jen ve výjimečných případech.

Ve fázi výstavby bude rovněž využíváno bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k předčištění vod před dalším nakládáním.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude odpovídat počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale budou vznikat pouze odpady,

se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů odbornou firmou zajišťující běžný provoz těchto zařízení.

Dešťové vody

Zhotovitel stavby musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády ČR č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod.

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a dále by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Předčištěné dešťové vody budou odváděny do vodotečí, resp. s těmito vodami bude nakládáno dle platné legislativy.

Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

Podzemní vody

Zasažení hladiny podzemní vody bude nutné prověřit v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu, který bude zpracován v dalších stupních projektových příprav. V případě, že bude v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu předpokládáno zasažení hladiny podzemní vody, bude pro fázi výstavby nutné počítat se snižováním úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Podzemní vody by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Tyto jímky je nutné dle potřeby vyvážet a s vodou nakládat dle platné legislativy. Usazené kaly z jímek by měly být pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod.

Fáze provozu

Splaškové vody

Během provozu samotných úseků dálničních komunikací se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Splaškové vody lze předpokládat v souvislosti s provozem odpočívek (variantní umístění nové odpočívky v km 15,5, resp. km 17,0, včetně případných úprav stávající odpočívky Podchlumí). Jejich odstranění bude probíhat v souladu s platnou legislativou.

Dešťové vody

Při návrhu volby způsobu odvodnění je třeba v souladu s TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ prověřit v první řadě možnost vsakování. Případné vsakování srážkových vod je možné navrhnout až na základě podrobného hydrogeologického průzkumu provedeného v souladu s ČSN 75

9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, který prověří vsakovací schopnost a určí úseky, kde bude možné vsakování navrhnout (úroveň HPV, horninové prostředí, koeficient vsaku, zohlednění směru proudění s ohledem na OPVZ). Současně bude nutné prověřit místní proveditelnost, především s ohledem na potřebné zábory, kdy pro vsakování jsou všeobecně větší nároky na potřebné plochy. Do doby ověření podmínek hydrogeologickým průzkumem nelze relevantně likvidaci srážkových vod do vod podzemních navrhovat.

Při návrhu způsobu odvodnění je rovněž třeba brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 kříží v řešeném úseku četné vodní toky a hlavní meliorační zařízení (HMZ). Všechny toky a HMZ patří do správy Povodí Labe, s.p. U některých vodních toků se jedná o souběh s dálnicí. Detailní popis územních střetů záměru s vodními toky je uveden v kapitole C. II. 2. Voda tohoto oznámení.

Dále je nutné přihlédnout k faktu, že trasa dálnice je vedena napříč záplavovým územím řeky Labe, a to v úseku od km 11,230 do km cca 12,940. V tomto úseku je dálnice vedena po mostě a v násypovém tělese nad úrovní Q_{100} , resp. i Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území. Dále prochází trasa v délce cca 600 m záplavovým územím Q_{100} řeky Jizery, které přechází mostem přes Jizeru a násypovým tělesem dálnice za mostem (km cca 21,900 – 22,460). Záplavové území Q_{100} Jizery se pak přibližuje k dálnici ještě vlevo v km cca 29,280 – 29,430 u obce Kbel. V km cca 44,210 – 44,370 přechází násypové těleso dálnice a most záplavové území řeky Klenice (záplavové území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóna záplavového území).

Systém odvodnění rozšířené dálnice D10 je navržen v celé délce svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Na odtoku budou zřízeny retence a regulované odvádění srážkových vod do povrchových vod. U tohoto systému odvodnění je potřeba zohlednit požadovanou míru ochrany povrchových vod. Minimální požadavek na předčištění srážkových vod z dálnice (vysoce frekventovaná pozemní komunikace) je náročnější mechanické předčištění – odlučovač lehkých kapalin, usazovací nádrž s nornou stěnou, výjimečně v odůvodněných případech doplnění filtrací (pískové a štěrkové filtry porostlé vegetací, retenční půdní filtry nebo systém průlehů a rýh nebo filtrace přes adsorpční materiály). Stavba bude podle podélného spádu dálnice rozdělena na jednotlivé úseky, ze kterých bude srážková voda ze zpevněných ploch přes předčištění, havarijní objekty a retenci s regulovaným odtokem odvedena do nejbližšího recipientu.

Vodu ze svahů a z extravilánu, tedy vody s nízkou mírou znečištění, je třeba, pokud je to technicky možné, oddělit od vod ze zpevněných ploch a nesvádět ji do kanalizace. Voda z těchto ploch bude v rámci možností přednostně vsakována, případně samostatnými příkopy odvedena do recipientu.

V rámci technické studie bylo předběžně navrženo 14 úseků odvodnění včetně 14 objektů retenčních nádrží a objektů pro zajištění požadované kvality vypouštěných vod.

V souladu s TP 83 a ČSN 73 6101 byl zvolen návrhový déšť pro $t=15$ min, $p=2$ ($N=0,5$ roku). Návrh retenčních nádrží zajistí, že se stávající odtok dešťových vod ze zájmového území nebude navyšovat. Retenční nádrže jsou dimenzovány minimálně na rozšířené plochy. Retenční objem bude navržen na minimálně dvouletý návrhový déšť, tedy pro periodicitu $p=0,5$ ($N=2$ roky). Regulovaný odtok bude vypočítán v souladu s TP 83 pro maximální hodnotu specifického odtoku z území $10 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ z neredukované odvodňované plochy. Tyto vstupní parametry musí být v dalším stupni projektových příprav projednány s příslušnými orgány státní správy (OŽP, správce toku a povodí). Intenzita návrhového deště bude zjištěna u ČHMÚ.

Retenční nádrže jsou preferovány zemní otevřené. Případně je možné navrhnout podzemní nádrže nebo pro menší retenční objemy trubní retenci.

Pro všechny odvodňované úseky jsou navržena opatření k ochraně povrchových a podzemních vod. Navržena jsou havarijní zařízení, minimálně dešťové usazovací nádrže s nornou stěnou (DUN).

Přeložky a úpravy dotčených vodních toků budou řešeny v minimálním nutném rozsahu s ohledem na umístění mostních objektů a dalších souvisejících objektů. V místech vyústění silničních příkopů budou koryta odpovídajícím způsobem opevněna.

V úsecích, kde přeložka silnice přetíná zemědělsky obhospodařované pozemky se stávajícím systémem drenáží, budou provedeny nezbytné úpravy a doplnění melioračních zařízení, tak aby byla zachována jejich funkce.

Detailní návrh odvodňovacích zařízení bude řešen v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnými technickými normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.

Vliv odváděných dešťových vod na kvalitu podzemních a povrchových vod v zájmovém území je blíže popsán v kap. D. I. 5. předkládaného oznámení záměru.

Podzemní vody

Z hlediska situování záměru je vodárenský význam přítomných hydrogeologických struktur a zachování kvality i kvantity podzemních vod významným faktorem při projektování stavby v jejím blízkém okolí.

Při návrhu způsobu odvodnění je třeba brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 prochází v úseku km cca 17,200 – 35,780 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Dále stavba modernizace dálnice buď přímo zasahuje, nebo se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ). Jedná se o následující ochranná pásma:

- Svěmyslice vrt HV 2 cca km 6,570 – 6,910 vlevo
- Káraný (podzemní zdroj) km 11,340 – 31,620
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – podzemní zdroj cca km 14,050-14,760 vlevo
- Brodce Homolka – vrtaná studna cca km 33,280-33,460 vpravo
- Písková Lhota – vrtaná studna cca km 37,950 – 38,270 vlevo

Pozn.: Zdroj pitné vody Káraný, jehož OP vede vpravo podél D10 od křížení s Labem v km 11,340 po km 21,810. V úseku km 21,810 – 26,220 a v km 28,910 – 29,680 dálnice ochranným pásmem přímo prochází a v úseku km 26,220 – 28,910 a 29,680 – 31,620 přechází OP vlevo od D10. Jedná se o zdroj pitné vody pro cca 1/3 Prahy a pro centrální část Středočeského kraje v množství 1000 l/s s možností až dvojnásobné kapacity. Voda se získává jednak břehovou infiltrací z Jizery s čerpáním pomocí vrtů podél řeky, jednak umělou infiltrací, kdy se voda z Jizery čerpá a po mechanickém přečištění uměle vsakuje pomocí zasakovacích van do horninového prostředí, odkud se opět čerpá z vrtů. Majitelem vodního zdroje je Zdroj pitné vody Káraný, a.s.

Zasažení hladiny podzemní vody bude v následujících stupních projektových příprav prověřeno v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu. V případě zjištění možného zásahu hladiny podzemních vod, bude postupováno v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnými technickými normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.

Technologické odpadní vody

Technologické odpadní vody budou vznikat pouze v minimálním množství, a to v souvislosti s údržbou komunikace, resp. odpočívek.

B. III. 3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

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

Fáze výstavby

Podskupina 02 01: Na staveništi bude vznikat odpad 02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv. Jedná se o pokácené stromy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo. Vymýcené keře a náletové dřeviny budou zpracovány štěpkovačem nebo drtičem, s následným využitím jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v kompostárně, bude využit v zařízení na energetické využívání odpadů.

Podskupina 05 01: Během výstavby může dojít k úniku (rozlití) ropných látek. Tento odpad patří do kategorie nebezpečné odpady 05 01 05 N a bude odborně odstraněn. Pravidelnými kontrolami stavu nákladních automobilů 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. Předpokládá se rovněž vznik odpadů 08 04 09 N – Odpadní lepidla a těsnící materiály obsahující organická rozpouštědla. Jedná se o nebezpečný odpad, který bude odstraněn oprávněnou osobou (specializovanou firmou).

Podskupina 12 01: 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.

Podskupiny 13 01 a 13 02: 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 č. 185/2001 Sb., o odpadech, 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

a technickými požadavky na nakládání s odpadními oleji dle vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.

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.

V případě umístění čistící zóny (mycí linky) na staveništi, je možné očekávat produkci druhu odpadu 13 05 03 N – kaly z lapáků nečistot a 13 05 07 N – zaolejovaná voda z odlučovačů oleje. S uvedeným odpadem bude nakládáno dle zákona o odpadech a navazujícími příslušnými předpisy. Odpad bude odstraněn na základě smlouvy s oprávněnou osobou (specializovanou firmou), která má oprávnění pro nakládání s těmito druhy odpadů.

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, čistící 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., ve znění pozdějších předpisů „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik bude probíhat mimo staveniště.

Podskupina 16 06: V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Baterie a akumulátory patří podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, mezi „vybrané výrobky“ a stávají se odpadem jejich předáním osobě oprávněné ke zpracování nebo k materiálovému využití odpadních baterií nebo akumulátorů. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Povinností výrobce (tj. právnické osoby nebo fyzické osoby oprávněné k podnikání, která výrobek uvádí na trh), popř. posledního prodejce (tj. právnické osoby

nebo fyzické osoby oprávněné k podnikání, která v rámci své obchodní činnosti výrobek dodává konečnému uživateli) je dle § 31g zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zpětný odběr použitých baterií a akumulátorů.

Podskupiny 17 01, 17 02, 17 03, 17 04, 17 05, 17 06 a 17 09: 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 – živičný kryt – asfalt bez dehtu (17 03 02 N). Je vhodné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech nebo jej pak případně uložit na příslušnou skládku. S veškerými stavebními odpady je nutno nakládat dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018).

Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytříděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytříděny 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 k recyklaci či k odstranění některou z oprávněných osob.

Ve fázi výstavby bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton, který bude přednostně zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů 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.

Odpad 17 02 01 Dřevo představuje stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí apod. Dřevo se vytřídí tak, aby mohlo být opakovaně používáno. Případně bude nabídnuto k dalšímu využití, např. bude po štěpkování vstupovat do odpadu ze zeleně (kompost). Teprve v případě nezájmu bude dřevo energeticky využito ve spalovně.

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), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

V případě nutnosti přeložek inženýrských sítí lze předpokládat vznik kovových odpadů z demontovaných potrubí (17 04 05), směsných kovů (17 04 07) a odpadů z kabelů a vodičů (17 04 11). Odpadní kovy budou předány k recyklaci do výkopen barevných kovů.

S výkopovou zeminou bude nakládáno v souladu s novelou zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Kvalitativně bude tato zemina splňovat požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon se nevztahuje na zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavební činnosti, pokud vlastník prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí

životní prostředí nebo lidské zdraví (nejedná se tedy o odpad). Typicky se jedná o zpětné zásypy v místě vytěžené nekontaminované zeminy.

Neznečištěná přebytečná výkopová zemina z výkopu základů může být dále využita v jiném místě (mimo staveniště) a může být považována za vedlejší produkt, ovšem pouze za předpokladu splnění všech podmínek stanovených § 3 odst. 5 a odst. 7 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Případně bude neznečištěná přebytečná výkopová zemina, která je dle katalogu odpadů řazena pod číslem 17 05 04, předána osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V případě znečištění zeminy nebezpečnými látkami v důsledku předchozího využití nebo výstavby záměru (např. vytekly olej či palivo ze stavebních mechanismů) půjde o nebezpečný odpad 17 05 03 N, který by měl být předán osobě oprávněné k jejímu převzetí podle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

Pozn.: V souladu s § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 334/199 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, je stanovena povinnost odděleně skrývat svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy zajistit jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit jejich rozproštění na plochy určené orgánem ochrany ZPF.

Podskupina 19 13: Při případném čerpání odpadní vody ze stavební jámy bude před jejím vypouštěním do kanalizace a vodních toků nutné předčištění (např. pomocí usazovacích jímek). Může tak vznikat druh odpadu 19 13 06 Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05. Následně je třeba kaly odvážet na skládku k tomu účelu určenou.

Podskupiny 20 01, 20 02 a 20 03: Jedná se o odpad podobný komunálnímu odpadu včetně složek z odděleného sběru vznikající při činnosti právnických osob nebo fyzických osob oprávněných k podnikání. Použité pracovní oděvy (20 01 10 – oděv, 20 01 11 – textilní materiál) budou využity jako čisticí hadry a zbytek bude nabídnut k recyklaci.

V rámci realizace stavby bude vznikat v její závěrečné fázi v rámci sadových (vegetačních) 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 s ním bude nakládáno podobně jako s výkopovou zeminou.

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.

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 § 4 a § 12 zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 10 Seznam druhů možných odpadů vznikajících při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
02	Odpady ze zemědělství, zahradnictví, rybářství, lesnictví, myslivosti a z výroby a zpracování ropy	
02 01	<i>Odpady ze zemědělství, zahradnictví, rybářství, lesnictví a myslivosti</i>	O
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O
05	Odpady ze zpracování ropy, čištění zemního plynu a pyrolytického zpracování uhlí	
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>	O, N
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 tiskařských barev	
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků</i>	O, N
08 02	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (včetně keramických materiálů)</i>	O
08 04	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání lepidel a těsnicích materiálů (včetně vodotěsnicích výrobků)</i>	O, N
12	Odpady ze svaření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
12 01	<i>Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů</i>	O, N
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	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	N
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	N
13 05	<i>Odpady z odlučovače oleje</i>	N
13 05 03	Kaly z lapáků nečistot	N
13 05 07	Zaolejovaná voda z odlučovačů oleje	N
14	Odpadní organická rozpouštědla, chladicí a hnací média (kromě odpadů uvedených ve skupinách 07 a 08)	
14 06	<i>Odpadní organická rozpouštědla, chladicí média a hnací média rozprašovačů pěn a aerosolů</i>	N
14 06 02	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
14 06 03	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čistící tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>	O, N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	O, N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby</i>	O, N
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06	<i>Baterie a akumulátory</i>	O, N
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>	O, N
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	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	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>	O, N
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezp. látky nebo nebezp. látkami znečištěné	N
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>	O, N
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	O, N
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
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 obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlšina</i>	O, N
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	<i>Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu</i>	O, N
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 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>	O, N
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 čistíren odpadních vod pro čištění těchto vod mimo místo jejich vzniku a z výroby vody pro spotřebu lidí a vody pro průmyslové účely	
19 13	<i>Odpady ze sanace zeminy a podzemní vody</i>	O, N
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	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>	O, N
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 10	Oděvy	O
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 39	Plasty	O
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>	O
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>	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Při stavební činnosti je žádoucí, aby byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 9a zákona č. 185/2001 Sb., 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., ve znění pozdějších předpisů, 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 č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

S veškerými stavebními odpady bude nakládáno dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, který byl zveřejněn ve Věstníku Ministerstva životního prostředí (ročník XXVIII, částka 6) v září roku 2018.

Odpad bude v průběhu výstavby na staveništi tříděn. Dále bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště k následnému odvozu. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným (energetickým) využitím odpadů. Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, k jejich převzetí oprávněny. Na staveništi nesmí být pálen odpadní materiál.

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 § 4 a 12 zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu nakládání s odpady během stavebních prací a evidence odpadů z jednotlivých etap výstavby.

Odpady lze předat do vlastnictví pouze právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů dle § 14 odst. 1, nebo provozovatelem zařízení podle § 14 odstavce 2, nebo provozovatelem zařízení podle § 33b odst. 1 písm. b) „povinnosti pro biologické zpracování biologicky rozložitelných odpadů“, nebo za podmínek stanovených v § 17 zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, též obec.

Fáze 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.

Podskupina 06 03: 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.

Podskupiny 13 01, 13 02 a 13 05: Z obslužné dopravy údržby 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 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.

Dále je možné očekávat i kategorie odpadů 13 05 03 N – kaly z lapáků nečistot a 13 05 07 N – zaolejovaná voda z odlučovačů oleje. Usazené kaly a zachycené ropné látky z odlučovače budou předány na základě smlouvy oprávněné osobě (specializované firmě), která má oprávnění pro nakládání s těmito druhy odpadů. Konečná podoba celkového řešení bude upřesněna ve fázi dalších projektových příprav.

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 – kategorie 16 01 03. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona o odpadech „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží.

Podskupiny 20 01, 20 02 a 20 03: Při údržbě zeleně za provozu bude 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 umísťovat 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 záměru nebudou vyskytovat, případný odpad tohoto charakteru (z údržby a servisu komunikací) bude odstraněn smluvně, přímo firmou zajišťující servis a údržbu, která odpad okamžitě v rámci servisu odveze. Všechny odpady budou na základě smluv odstraněny oprávněnými osobami, které mají povolení k nakládání s odpady.

Tabulka 11 Seznam předpokládaných druhů možných odpadů vznikajících ve fázi provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
06	Odpady z anorganických chemických procesů	
06 03	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání solí a jejich roztoků a oxidů kovů</i>	O, N
06 03 14	Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13	O
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	N
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	N
13 05	<i>Odpady z odlučovačů oleje</i>	N
13 05 03	Kaly z lapáků nečistot	N
13 05 07	Zaolejovaná voda z odlučovačů oleje	N
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	O, N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>	O, N
16 01 03	Pneumatiky	O
16 01 04	Autovraky	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina</i>	O, N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 02	<i>Odpad ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

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

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 odstavce 1 § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Ve fázi provozu předmětného záměru bude zajišťován úklid vozovky a přilehlých prostor (údržba zeleně).

Zvýšený důraz bude kladen především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.

V případě úniku ropných látek do okolí budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou bude zacházeno podle zákona o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů. Dále budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

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 podrobném určení technologie výstavby.

Finální místa odstranění odpadů (tj. skládka, spalovna) a místa kam bude odpad odvážen za účelem využití (např. recyklace) budou určena dodavatelem stavby.

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

B. III. 4. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Potenciálním rizikem vzniku havárie či nestandardního stavu v souvislosti s posuzovaným záměrem je únik nebezpečných látek. Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit.

Fáze výstavby

Během výstavby může být v případě havárie podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodních tocích a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Riziko znečišťování půd v průběhu výstavby je soustředěno zejména 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. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami.

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který bude následně schválen vodoprávním orgánem.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Pozornost je třeba věnovat i ochraně zdraví pracovníků přímo na stavbě. Zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona

č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „plán BOZP“) podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práci. Plán BOZP se vztahuje na všechny právnické a fyzické osoby, které se osobně podílí na zhotovení stavby, ale nezbavuje tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné zákony, předpisy, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti, ani pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP.

Obecně lze konstatovat, že environmentální rizika při haváriích a nestandardních stavech budou minimalizována, resp. eliminována v souvislosti s realizací celé řady opatření ve fázi výstavby (viz kapitola B. I. 6.).

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojena především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci.

Dle mapy rizikových úseků silnic I. třídy (ÚAMK, AF-Cityplan, Policie ČR) je ve stávajícím stavu řešený úsek dálnice D10 hodnocen druhým stupněm na pětibodové škále, jedná se tedy o úsek se středně nízkým rizikem z hlediska dopravní nehodovosti. Stávající dálnice D10 vykazuje hodnoty relativní nehodovosti na úrovni průměrných hodnot pro čtyřpruhové dálnice. Průměrné hodnoty relativní nehodovosti pro šestipruhové dálnice jsou obecně vyšší, lze tedy očekávat záporný přínos tohoto faktoru a mírné zvýšení nákladů na odstranění následků dopravních nehod. Přesto je riziko vzniku dopravních nehod středně nízké a rizika vzniku havárií či nestandardních stavů jsou tedy malá.

Riziko teroristického činu ve fázi provozu záměru je nepravděpodobné, nepředpokládá se.

Při provozu záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

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

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě. 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.

Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení.

Při úniku nebezpečných látek bude co nejrychleji zabráněno jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, Záchraný hasičský sbor apod.).

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost

C. I. 1. Struktura a ráz krajiny

Ráz krajiny je významnou hodnotou dochovalého přírodního a kulturního prostředí a je proto chráněn před znehodnocením. Je dán specifickými rysy a znaky, které vytvářejí její rázovitost, odlišnost a jedinečnost. Ráz krajiny vyjadřuje nejenom přítomnost pozitivních jevů a znaků, ale též kulturní a duchovní dimenzi krajiny.

Ochrana krajinného rázu je v ČR zakotvena v § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, který vymezuje krajinný ráz jako zejména přírodní, kulturní a historickou charakteristiku určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Strukturu a ráz krajiny ve kterém se posuzovaný záměr „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ nachází výrazně předurčuje samotná geomorfologie území. Předmětný záměr prochází třemi geomorfologickými celky, kterým je Středolabská tabule, Jizerská tabule a Jičínská pahorkatina. Celkový ráz pak dotváří přírodní prvky společně s historickou a kulturní charakteristikou a celkovým vizuálním projevem.

Z hlediska krajinné typologie lze předmětné území, ve kterém se posuzovaný záměr nachází, zařadit následovně:

Tabulka 12 Typologické členění české krajiny předmětného území

Rámcový typ sídelní krajiny	Rámcový typ krajiny dle využití území	Rámcový typ krajiny dle reliéfu
(1) Stará sídelní krajiny Hercynika a Polonika	⇒ (U) Urbanizované krajiny	⇒ (0) Krajiny bez vylišeného reliéfu
	⇒ (M) Lesozemědělské krajiny	⇒ (5) Krajiny rozřezaných tabulí
		⇒
	⇒ (L) Lesní krajiny	⇒ (1) Krajiny plošin a plochých pahorkatin ⇒ (4) Krajiny rovin
	⇒ (Z) Zemědělské krajiny	⇒ (11) Krajiny širokých říčních niv

Zdroj: Typologie členění krajiny ČR (Jiří Löw, Jaroslav Novák)

Celý předmětný záměr se nachází na území staré sídelní krajiny Hercynika a Polonika, které je tak definováno z hlediska rámcového typu sídelní krajiny.

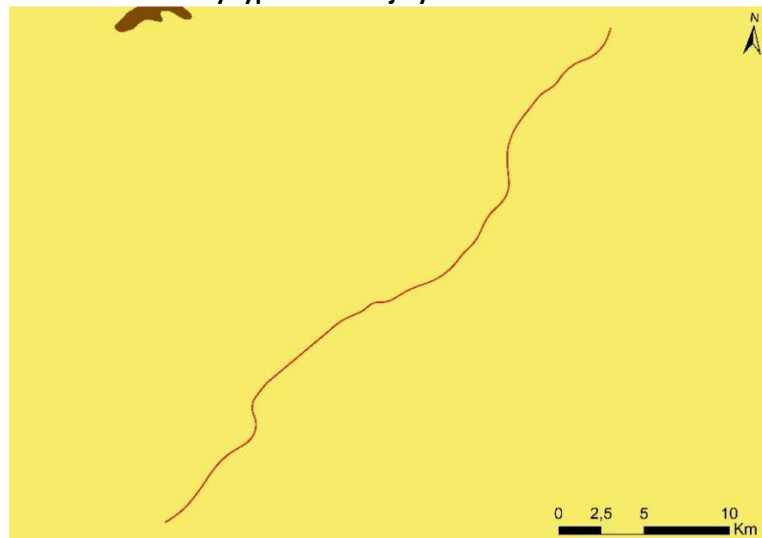
Stará sídelní krajina Hercynika a Polonika je nepřetržitě osídlena od neolitu. Běžný je reliéf plošin a pahorkatin, charakteristické jsou měkké tvary tvořené plošinami, pánvemi a plochými i členitými pahorkatinami. Převažují drtivě zemědělské krajiny, vzácné lesozemědělské a lesní krajiny jsou vázány na specifické formy reliéfu (údolní nivy, váté písky), dominuje orná půda. Tato sídelní krajiny zabírá 2. vegetační stupeň Hercynika a 3. vegetační stupeň Polonika v České republice.

Sídelní typy vesnic jsou ve velké většině tvořeny návesními ulicovkami a vesnicemi návesními s nepravými traťovými plužinami. Pro oblast je charakteristický lidový typ českého a moravského roubeného domu.

Krajinu tvoří v největším zastoupení zemědělské pozemky, které jsou doplněny o lesní porosty a částečně i urbanizovaná území jednotlivých obcí a měst.

Rámcovým typem krajiny dle reliéfu jsou krajiny plošin a pahorkatin se střídáním krajin rovin a krajin širokých říčních niv, které dále doplňují krajiny rozřezaných tabulí a krajiny bez vylišeného reliéfu na území větších sídelních celků.

Vymezení předmětného záměru ve vztahu k typologickému členění české krajiny je patrné z níže uvedených obrázků.

Obrázek 3 Rámcový typ sídelní krajiny

- (1) *Stará sídelní krajina Hercynika a Polonika*
- (5) *Pozdně středověká sídelní krajina Hercynika*

Podkladová mapa: <http://geoportal.cenia.cz>**Obrázek 4 Rámcový typ krajiny dle využití území**

- (L) *Lesní krajiny*
- (M) *Lesozemědělské krajiny*
- (R) *Rybniční krajiny*
- (U) *Urbanizované krajiny*
- (Z) *Zemědělské krajiny*

Podkladová mapa: <http://geoportal.cenia.cz>**Obrázek 5 Rámcový typ krajiny dle reliéfu**

- (0) *Krajiny bez vylíšeného reliéfu*
- (1) *Krajiny plošin a plochých pahorkatin*
- (4) *Krajiny rovin*
- (5) *Krajiny rozřezaných tabulí*
- (11) *Krajiny širokých říčních niv*
- (15) *Krajiny zaříznutých údolí*
- (19) *Krajiny skalních měst*

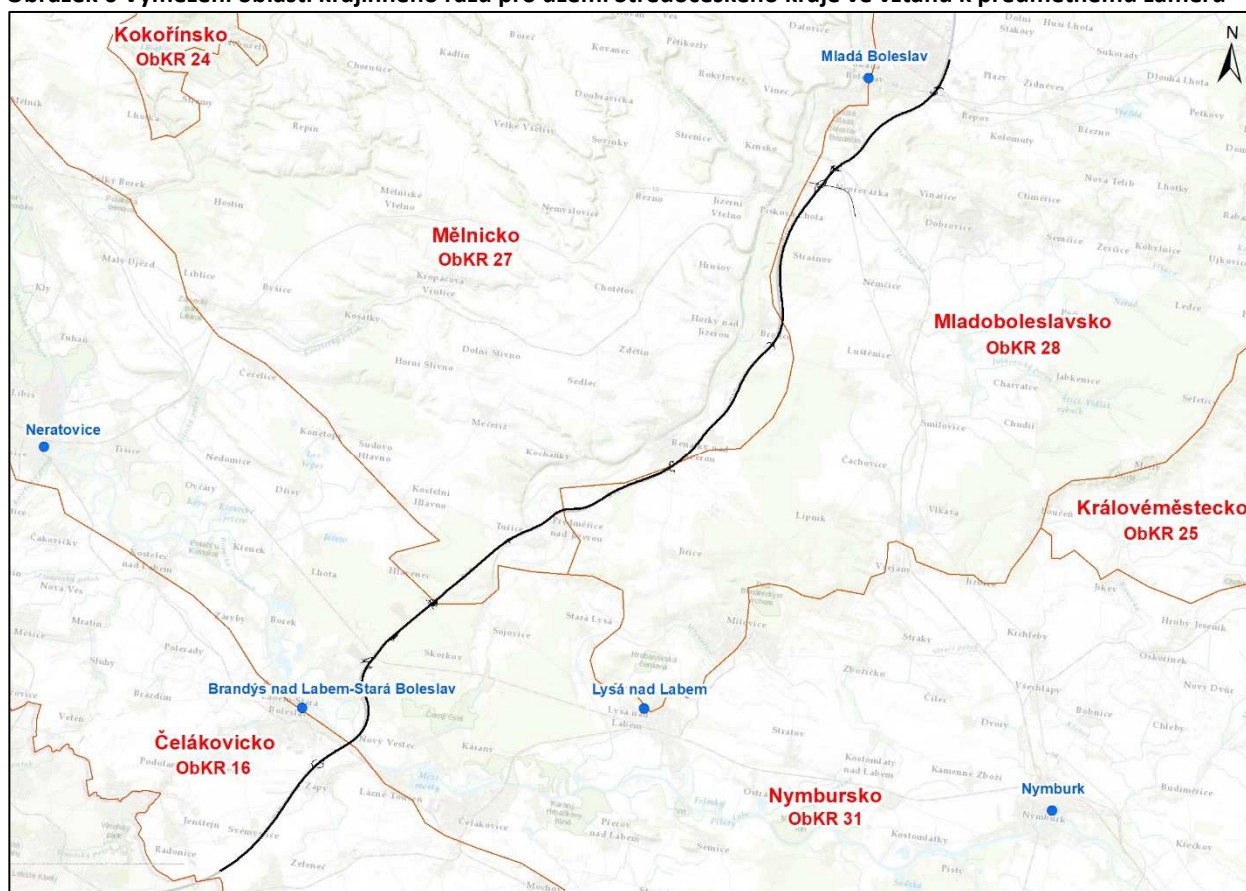
Podkladová mapa: <http://geoportal.cenia.cz>

V rámci území předmětného záměru, byly vymezeny oblasti krajinného rázu pro území Středočeského kraje. Vymezení oblastí krajinného rázu je součástí Studie vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje - 2. část (Atelier V – I. Vorel).

Z hlediska zařazení posuzovaného záměru do oblastí krajinného rázu pro území Středočeského kraje lze předmětný záměr zařadit do oblastí krajinného rázu:

- **ObKR 16 – Čelákovicko** (přibližně km 4,450 – 11,000 předmětné trasy)
- **ObKR 27 – Mělnicko** (přibližně km 17,400 – 23,100 a 27,400 – 33,925 předmětné trasy)
- **ObKR 28 – Mladoboleslavsko** (přibližně km 23,100 – 27,400 a 33,925 – 45,785 předmětné trasy)
- **ObKR 31 – Nymbursko** (přibližně km 11,000 – 17,400 předmětné trasy)

Obrázek 6 Vymezení oblastí krajinného rázu pro území Středočeského kraje ve vztahu k předmětnému záměru



Podkladová data: WMS – Mapový portál Středočeského kraje

— Trasa posuzovaného záměru — Hranice oblastí krajinného rázu ● Obce (ORP)

Oblast krajinného rázu Čelákovicko (ObKR 16)

Oblast Čelákovicko, výrazně protaženou ve směru jihovýchod – severozápad tvoří, převážně geomorfologické okresy Kojetická pahorkatina a Čakovická tabule. Východní část oblasti má charakter ploché pahorkatiny tvořené cenomanskými pískovci a spodnoturonskými písčitými spongility, jílovcí a slínovci. Představuje k severovýchodu ukloněný povrch denudačních plošin rozbrázděných na severovýchodě zpravidla nesouměrnými údolími svahových potoků levostranných přítoků Labe. Západní část má také charakter ploché pahorkatiny v podloží však přistupují fylitické břidlice, bulžníky, spility, vzácně ordovické břidlice a křemence. Díky tomu se v této části oblasti objevují četné spilitové

a buližníkové suky a strukturní hřbety. Údolí levostranných přítoků Labe jsou v této části oblasti široká a mělká. Zalesnění je jen okolo 5 % bory, doubravami a akátinami.

Oblast krajinného rázu Mělnicko (ObKR 27)

Oblast zabírá převážnou část Jizerské tabule. Zahrnuje plošiny na vápnitých pískovcích s pokryvy spraší a s úzkými zaříznutými suchými údolími. Oblast je význačná teplomilnou biotou tvořenou dubohabrovými háji a teplomilnými doubravami. Na svazích údolí jsou zastoupeny acidofilní doubravy. V současné době dominují pole, přesto se zde dochovaly větší plochy lesů, zpravidla nepůvodních borů a akátin, avšak se zbytky hodnotných doubrav a dubohabřin.

Oblast krajinného rázu Mladoboleslavsko (ObKR 28)

Oblast je výrazně protáhlá ve směru jihojihozápad – severoseverovýchod a severním okrajem přesahuje do Libereckého kraje. Je tvořena dvěma geomorfologickými podcelky, Turnovskou pahorkatinou a Dolnojizerskou tabulí. Jedná se o členitou pahorkatinu v podloží s převahou různých sedimentů s průniky třetihorních vulkanických hornin čedičového typu. Základními tvary jsou kuesty, hřbety, tabulové plošiny, brázdy a strukturně denudační kotliny. Povrch zpestřují vulkanitové suky a četné tvary zvětrávání a odnosu kvádrových pískovců (skalní města apod.). Recentně převažují pole, relativně hojně jsou však zastoupeny vlhké louky, slatiny a větší komplexy lesů, převážně nepůvodních borových, ale často též dubohabrových a dubových. Význam mají i rybníky s navazujícími mokřady s hnízdišti vodního ptactva.

Oblast krajinného rázu Nymbursko (ObKR 31)

Oblast Nymburska leží ve střední části Středních Čech. Zabírá Terezínskou, Mělnickou a Nymburskou kotlinu. Rozkládá se tak v nejnižší části České tabule. Typickým rysem je katéna niv, nízkých a středních teras. Ačkoliv patří oblast do bukovo-dubového vegetačního stupně, vlivem substrátu se buk téměř nevyskytuje. Na terasách převažují borové doubravy, v podmáčených sníženinách jsou typické slatinné černavy. Biota je vcelku značně diverzifikovaná. V nivě Labe jsou zbytky dnes již nezaplavovaných lužních lesů, fragmenty slatin a mrtvých ramen. Na vyšších terasách jsou hojné kulturní bory. Značnou plochu zabírají sídla a orná půda. Relativně málo jsou zastoupeny nivní louky. Oblast tvoří pravou osu východní poloviny Čech. Je to klíčová oblast, jádro, v němž se vše sbíhá a z něž vše vychází.

C. I. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie území

Zájmové území lze zařadit do těchto geomorfologických celků:

Systém	<i>Hercynský</i>
Provincie	<i>Česká Vysočina</i>
Soustava (subprovincie)	<i>Česká tabule</i>
Oblast	<i>Středočeská tabule, Severočeská tabule</i>
Celek	<i>Středolabská tabule, Jizerská tabule, Jičínská pahorkatina</i>
Podcelek	<i>Českokobrodská tabule, Mělnická kotlina, Dolnojizerská tabule, Středo-jizerská tabule, Turnovská pahorkatina</i>

Okres

Čakovická tabule, Staroboleslavská kotlina, Košátecká tabule, Skalská tabule, Mladoboleslavská kotlina

Zájmové území náleží do geomorfologických celků Středolabská tabule, Jizerská tabule a Jičínská pahorkatina.

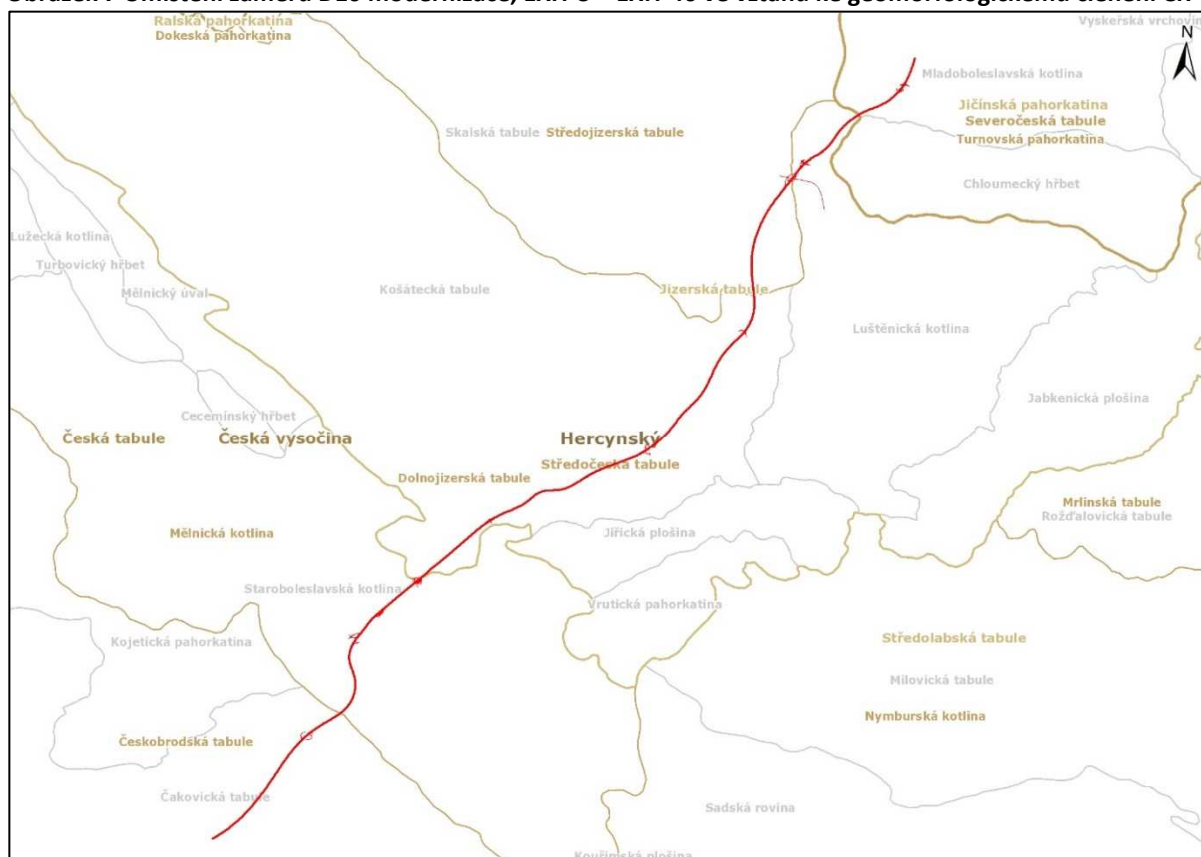
Celek Středolabská tabule leží v jižní a jihovýchodní části Středočeské tabule a zaujímá rozlohu přibližně 2 208 km². Jedná se o plochou pahorkatinu o středí výšce 215 m. Celek Středolabská tabule tvoří pruh při středním toku Labe, dolní Vltavy, Doubravy a Mrliny. Středolabská tabule je budována horninami svrchní křídy, lokálně pak vystupuje na povrch odkrytý proterozoický a permský podklad.

Celek Jizerská tabule se nachází ve střední a severozápadní části Středočeské tabule. Rozloha celku je zhruba 957 km². Jedná se o členitou pahorkatinu, která je budovaná svrchnokřídovými slínovci a písčity slínovci, ojedinělé neovulkanické suky. Jde o výškově konstantní strukturně denudační plošiny rozčleněné erozními zářezy zpravidla bez vodních toků. Nejvyšší vrch tvoří vrch Horka s 410 m n. m., jde o neovulkanický suk z nefelinitu, jehož vrchol jen mírně převyšuje strukturně denudační plošinu.

Celek Jičínská pahorkatina se rozkládá ve východní části Severočeské tabule a zaujímá rozlohu přibližně 1 248 km². Jedná se o členitou pahorkatinu až místy plochou vrchovinu budovanou svrchnokřídovými slínovci a písčity slínovci. Typickými tvary jsou kuesty, tabulové plošiny, hráštové a antiklinální hřbety, erozně denudační a tektonicky podmíněné kotliny a brázdy.

Vymezení předmětného záměru ve vztahu ke geomorfologickému členění ČR je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 7 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu ke geomorfologickému členění ČR



Podkladová mapa: <http://geoportal.cenia.cz>

— Trasa posuzovaného záměru □ Hranice geomorfologických jednotek

Geologické poměry

Podle geologické mapy České republiky 1 : 50 000 je území předmětného záměru tvořeno zpevněnými i nezpevněnými sedimenty horninového typu. Předmětné území je z hlediska horninového prostředí utvářeno střídáním písčitých slínovců až jílovců, míst silicifikovaných (opuky), nivními sedimenty, sprašemi a sprašovými hlíny, smíšenými sedimenty, křemennými, jílovitými a glaukonitickými pískovci, písky a štěrky, vápnito-jílovitými pískovci, navátými písky, vápnitými jílovcí, slínovci a prachovci a podřadnými vložkami jílovitého vápence.

Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologické rajonizace náleží předmětné území posuzovaného záměru do hydrologického rajónu 4510 – Křída severně od Prahy (km cca 4,450 – 11,270), 4521 – Křída Košateckého potoka (km cca 11,270 – 17,200), 4410 – Jizerská křída pravobřežní (km cca 17,200 – 21,950) a 4430 – Jizerská křída levobřežní (km cca 21,950 – 45,785).

C. I. 3. Významné krajinné prvky (VKP)

V trase předmětného záměru se nenacházejí žádné registrované VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Níže je uveden přehled registrovaných významných krajinných prvků v blízkém a širším okolí trasy předmětného záměru. Stávající situace VKP ve vztahu k záměru je vyobrazena na mapě č. 1 Ochrana přírody a krajiny (příloha č. 5), která je součástí mapových příloh oznámení.

Uvedené registrované významné krajinné prvky jsou převzaty z mapového portálu Středočeského kraje pro ochranu přírody a krajiny.

VKP 371 – U hájku

Tento významný prvek má rozlohu přibližně 10,5 ha a nachází se v katastrálním území Zápy. Od předmětného záměru se tento VKP nachází cca 570 – 720 m jihovýchodním směrem (u km cca 10,000 – 11,100 předmětné trasy).

VKP 114 – Královická pískovna

Významný krajinný prvek má rozlohu zhruba 3,2 ha a nachází se v katastrálním území Zápy. Od předmětného záměru se tento VKP nachází přibližně 290 – 310 m severozápadním směrem (u km cca 10,280 – 10,330 předmětné trasy).

VKP 264 – Pod bažantnicí

Tento významný krajinný prvek má rozlohu cca 0,4 ha a nachází se v katastrálním území Nový Vestec. Od předmětného záměru se tento VKP nachází zhruba 580 m východním směrem (u km cca 12,000 předmětné trasy).

VKP 80 – Houšťka

Významný krajinný prvek má rozlohu přibližně 8,4 ha a nachází se v katastrálním území Stará Boleslav. Od předmětného záměru se tento VKP nachází zhruba 180 – 250 m západním směrem (u km cca 12,320 – 12,910 předmětné trasy).

VKP 131 – Lipka

Tento významný krajinný prvek má rozlohu cca 4,1 ha a nachází se na katastrálním území Skorkov a Tuřice. Od předmětného záměru se tento VKP nachází v nejbližším místě zhruba 80 – 130 m jihovýchodním směrem (u km přibližně 20,420 – 20,920 předmětné trasy).

V místě vedení modernizované dálnice a přidružených staveb (MÚK, odpočívky) se nacházejí významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o níže uvedené vodní toky, resp. i údolní nivy a lesní porosty (lesy):

- Svémyslická svodnice (vodní tok) se svou drobnou nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 5,420 – 5,470).
- Svémyslická svodnice (vodní tok) se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 7,390 – 7,415).
- Ostrovský potok se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 8,420 – 8,455).
- Lesní porost v lokalitě Ostrov (jihozápadní část obce Zápy) nacházející se mezi stávající komunikací D10 a vodní plochou/rybníkem na Ostrovském potoce (okrajové dotčení lesního porostu hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 8,455 – 8,565).
- Řeka Labe se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 11,240 – 11,360).
- Lesní porost mezi ramenem starého Labe a komunikací Pod Smetankou v jihozápadní části Staré Boleslavy (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 12,500 – 12,995).
- Komplex lesních porostů (lesní celek) mezi obcemi Hlavenec a Skorkov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 14,320 – 20,025). Dále pak bude tento lesní komplex dotčen v souvislosti s MÚK Stará Boleslav (ve variantě 1 i 2), resp. jeho sjezdovou větví ve směru Mladá Boleslav – Praha, a to v km přibližně 14,380 – 14,590.

Dále lesní porost bude dotčen v km cca 15,120 – 15,730 v případě realizace odpočívky Čtyři kameny vpravo v km 15,5. Či v případě realizace odpočívky U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0 bude tento lesní porost dotčen v km přibližně 17,150 – 17,550.

V případě realizace MÚK U Čtyř Kamenů (varianta 2a i 2b) je možné očekávat dotčení tohoto lesního porostu touto stavbou v km cca 17,090 – 17,600.

- Lesní porost v lokalitě U Chobotu – zbytkový lesní porost (okrajové dotčení tohoto zbytkového lesního porostu v souvislosti s MÚK Tuřice, resp. jeho nájezdovou větví ve směru Mladá Boleslav – Praha v km přibližně 20,590 – 20,690).
- Řeka Jizera se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 21,890 – 21,970).
- Lesní porost ležící severně od obce Předměřice nad Jizerou (okrajové dotčení lesního porostu hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 22,740 – 23,100).
- Lesní porost (lesní celek) v lokalitě Okrouhlík a V Luhu nacházející se mezi obcí Předměřice nad Jizerou a městem Benátky nad Jizerou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 24,780 – 26,250).
- Lesní porost (lesní celek) v lokalitě V dubínách ležící mezi městem Benátky nad Jizerou a obcí Brodce (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 31,330 – 32,325).
- Lesní porost (lesní enkláva) ležící jihovýchodně od obce Brodce, resp. v lokalitě Na jílci – Homolka (křížení této enklávy hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 33,320 – 33,380).

- Lesní porost (lesní celek) – Strašnovský les a Svatník nacházející se mezi obcemi Strašnov a Hrušov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 35,350 – 37,000).
- Lesní porost (linie lesního porostu) procházející jihovýchodně od obce Písková Lhota (okrajový zásah hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 37,180 – 38,350).
- Lesní porost v lokalitě Zámostí – východně od obce Krnsko. Okrajové dotčení tohoto lesního porostu je možné očekávat v souvislosti s realizací MÚK Bezděčín (varianta 1), resp. napojením této mimoúrovňové křižovatky na silnici I/16, a to v km cca 39,200 – 39,230.
- Bezejmenný vodní tok s drobnou vodní nivou – odbočka vodního toku Dobrovka (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 40,410 – 40,420).
- Vodní tok Dobrovka s údolní nivou (okrajové dotčení tohoto vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 40,760 – 40,900).
- Bezejmenný vodní tok tvořící přítok říčky Klenice (dotčení vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 44,130 – 44,300).
- Vodní tok Klenice se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 44,285 – 44,310).
- Bezejmenný vodní tok se svou drobnou nivou tvořící přítok Zálužanské vodoteče (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 45,720 – 45,735).

Vyhodnocení střetu významných krajinných prvků s trasou navrhovaného záměru je s ohledem na stupeň projektové dokumentace předběžně řešeno v kapitole D. I. 8. 2. předkládaného oznámení záměru.

C. I. 4. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem dotčeny.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES, který je řazen ve směru staničení předmětného záměru od Prahy směrem k Mladé Boleslavi. Uvedené dotčené prvky ÚSES vycházejí z platných územně plánovacích dokumentací, resp. platných územních plánů zájmových obcí, včetně jejich schválených změn.

Přehled dotčených prvků ÚSES a místa jejich křížení se záměrem jsou zobrazena v mapě č. 2 ÚSES, která je součástí mapových příloh předkládaného oznámení záměru. V této mapě jsou znázorněny pouze ty prvky ÚSES, které jsou dotčeny navrhovaným záměrem, nebo se nacházejí v jeho bezprostřední blízkosti. Všechny tyto prvky ÚSES jsou zobrazeny do vzdálenosti 100 m od trasy navrhovaného záměru. Jednotlivé prvky ÚSES jsou zakresleny v souladu s grafickými částmi příslušných platných územně plánovacích dokumentací.

LBK 21 (2BD3) – vymezený dle platného ÚP Svěmyslice (stávající prvek)

Popis: Lokální biokoridor se nachází při východní hranici obce Svěmyslice. Ze severu (severně od D10) je biokoridor tvořený porostem nízkých dřevin, které jsou po celém obvodu oploceny. Směrem na jih (jižně od D10) biokoridor prochází malým remízem s dřevinným porostem a dále pak po zemědělských pozemcích s ornou půdou. Lokální biokoridor propojuje dvě lokální biocentra LBC 16 a LBC

19. Dle grafické části platného ÚP Svémyslice má biokoridor délku přibližně 550 m a průměrnou šířku 20 m.
- Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se lokální biokoridor dostává v km cca 7,080 – 7,100 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.
- Poznámka: Již ve stávajícím stavu je tento biokoridor předělen dálničním koridorem D10 bez vyřešeného propojení tohoto prvku ÚSES.

LBK – vymezený dle platného ÚP Zápy (navrhovaný prvek)

- Popis: Lokální biokoridor je navázaný na Svémyslickou svodnici mezi obcemi Svémyslice a Zápy. Biokoridor tvoří ruderalní bylinná společenstva a místy souvislý břehový porost (převážně zastoupený druhů *Prunus* a *Salix*). Dle grafické části ÚP Zápy má biokoridor délku přibližně 2 000 m a průměrnou šířku 25 m.
- Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se lokální biokoridor dostává v km cca 7,390 – 7,415 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

LBK – vymezený dle platného ÚP Zápy (navrhovaný prvek)

- Popis: Lokální biokoridor se nachází v severovýchodní části obce Zápy. Biokoridor prochází severně podél dálnice D10. Lokální biokoridor se napojuje na lokální biocentrum (LBC č. 1) v severní části území obce a dále východně ústí k řece Labe. Lokální biokoridor je situován na svahu stávající dálnice, kde je dálnice D10 vedena v zářezu. Biokoridor tvoří převážně dřevinný porost, kde dominují břízy. Dle grafické části platného ÚP Zápy má biokoridor v uvedeném úseku délku 1 100 m a průměrnou šířku 25 m.
- Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává v km přibližně 10,340 – 11,240 v úseku, kde předmětný záměr prochází podél biokoridoru, resp. zasahuje do jeho jižní okrajové části hlavní trasou komunikace D10.

NRBK K10 (Stříbrný rok - Polabský luh) – vymezený dle platného ÚP Nový Vestec (stávající prvek)

- Popis: Nadregionální biokoridor je navázaný na řeku Labe a její údolní nivu. Biokoridor tvoří vlastní tok Labe a břehové a doprovodné porosty (javorová – topolová alej). Dle grafické části platného ÚP Nový Vestec má nadregionální biokoridor průměrnou šířku 120 m. Délka tohoto biokoridoru vymezená dle platného ÚP Nový Vestec je zhruba 2 100 m, přičemž nadregionální biokoridor je vymezen i v navazujících obcích a prochází v rámci vodního toku Labe.
- Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km cca 11,240 – 11,360 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

LBC 12 – vymezené dle platného ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (navrhovaný prvek)

- Popis: Lokální biocentrum je tvořeno lesními porosty a dřevinnými porosty v lokalitě Houštka. Středem tohoto biocentra prochází bývalá větev řeky Labe. Předmětné biocentrum má výměru zhruba 12,2 ha.
- Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 12,515 – 12,780 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél východního okraje tohoto lokálního biocentra.

LBK 11 – vymezený dle platného ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (navrhovaný prvek)

- Popis: Lokální biokoridor se nachází v severovýchodní části obce Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Lokální biokoridor prochází lesními porosty a propojuje dvě lokální biocentra, konkrétně LBC 5 a LBC 6. Dle grafické části platného ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má biokoridor délku přibližně 1 700 m a průměrnou šířku 20 m.
- Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává v km přibližně 14,565 – 14,585 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10. Dále pak se tento biokoridor dostává do styku s předmětným záměrem v souvislosti se sjezdovou větví MÚK Stará Boleslav v km cca 14,400 – 14,565 posuzovaného záměru.
- Poznámka: Již ve stávajícím stavu je tento biokoridor předělen dálničním koridorem D10 bez vyřešeného propojení tohoto prvku ÚSES.

LBC 389 – vymezené dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek)

- Popis: Lokální biocentrum je tvořeno lesním porostem západně od obce Skorkov. Přesněji se jedná o okrajový lesní porost velkého lesního celku Brandýských lesů. Z hlediska druhového složení biocentra se jedná o dubohabřinu s nepůvodními druhy (borovice lesní, borovice černá a smrk). Předmětné biocentrum má přibližnou rozlohu 12,8 ha.
- Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 18,250 – 18,530 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél severozápadního okraje lokálního biocentra.
- Poznámka: Dle grafické části platného ÚP Skorkov je toto lokální biocentrum označeno jako LBC 387, dle textové části ÚP Skorkov se pak jedná o lokální biocentrum označené jako LBC 389 „Loučky“.

LBK 323 – vymezený dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek)

- Popis: Lokální biokoridor se nachází v severozápadní části obce Skorkov. Lokální biokoridor je vedený v souběhu se stávající dálnicí D10. Biokoridor je vymezen v rámci lesního porostu a má charakter ochuzené acidofilní doubravy s příměsí dřevin dubohabřin, místy i nepůvodních dřevin. Dle grafické části platného ÚP Skorkov má biokoridor délku cca 725 m a průměrnou šířku 20 m. Biokoridor propojuje lokální biocentrum LBC 389 s regionálním biocentrem RBC 32.

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 18,250 – 19,260 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél severozápadního okraje předmětného biokoridoru.

RBC 32 (RBC 1013) – vymezené dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek, částečně navrhovaný)

Popis: Regionální biocentrum se stává z komplexu lučních a vodních společenstev v nivě vodního toku Jizery, včetně vlastního toku a přilehlého lesního porostu na pravém břehu Jizery mezi dálnicí D10 a vodním tokem. Část nivy je pak zorněna (nejvýrazněji na levém břehu Jizery). Předmětné biocentrum má na území obce Skorkov přibližnou rozlohu 32,8 ha, celkově pak má regionální biocentrum rozlohu cca 70 ha.

Styk se záměrem: Regionální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km přibližně 19,260 – 19,700 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa) prochází v blízkosti severozápadního okraje předmětného biocentra. Přesněji se tato severozápadní hrana biocentra nachází ve styku se stávající komunikací II/610, která prochází souběžně s dálnicí D10.

NRBK A/O (K68) – vymezený dle platného ÚP Hlavenec (stávající prvek)

Popis: Nadregionální biokoridor je navázaný na lesní porost. Biokoridor propojuje lokální biocentrum A s regionálním biocentrem RBC 32 (1013). Dle grafické části platného ÚP Hlavenec má biokoridor délku cca 780 m a průměrnou šířku 40 m.

Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km cca 19,535 – 19,575 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10. Dle grafické části ÚP Hlavenec k přímému dotčení biokoridoru nedochází, ale z hlediska funkčního hlediska bude logické propojení s regionálním biocentrem ovlivněno.

Poznámka: Již ve stávajícím stavu je velmi problematické napojení na sousedící regionální biocentrum 32 (1013) přes dálnici D10.

LBK 322 – vymezený dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Popis: Lokální biokoridor se nachází jižně od stávající dálnice D10. Biokoridor propojuje směrem od západu na východ regionální biocentrum RBC 1013 a lokální biocentrum 372. V západní části je tento lokální biokoridor vymezený jako stávající prvek a směrem na východ přechází do navrhovaného stavu. V západní části tvoří lokální biokoridor vzrostlá zeleň mezi zemědělskými pozemky a dále na větší části území směrem na východ prochází po intenzivně obdělávaných zemědělských plochách. Dle grafické části platného ÚP Tuřice má biokoridor délku cca 1 875 m a průměrnou šířku 20 m.

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do blízkosti předmětného záměru v km 20,535 – 20,950, kde se tento biokoridor nachází zhruba 80 m severně od stávající D10, resp. 60 m od MÚK Tuřice. Dále se pak tento biokoridor přibližuje v km 21,380 – 21,530 cca 30 – 35 m ke stávající D10. S ohledem na plánované rozšíření se bude předmětný záměr dostávat do blízkosti vedení tohoto lokálního biokoridoru ve výše uvedených km.

LBK 303 – vymezený dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Popis: Lokální biokoridor se nachází severozápadně od stávající dálnice D10, resp. od MÚK Tuřice. Lokální biokoridor logicky navazuje na lokální biokoridor LBK 322 a dále pak na lokální biocentrum LBC 366. Z velké části je tento biokoridor vymezen jako návrhový prvek. V jižní části, kde je biokoridor veden jako stávající prvek, tvoří tento biokoridor křovinné, dřevinné a travní porosty. Směrem na sever, kde je biokoridor zanesen v návrhu, pak biokoridor prochází po zemědělsky intenzivně využívaných pozemcích. Dle grafické části platného ÚP Tuřice má biokoridor délku cca 1, 750 m a průměrnou šířku 100 m ve stávající části prvku ÚSES a 20 m v návrhové části.

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do styku se záměrem v km cca 20,575 – 20,690, kde logickou návaznost biokoridoru s lokálním biokoridorem LBK 322 ležícím jižně od stávající D10 kříží hlavní trasa komunikace D10 a sjezdová a nájezdová větve MÚK Tuřice.

LBC 372 – vymezené dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek) a dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (navrhovaný prvek)

Popis: Lokální biocentrum vymezené dle platného ÚP Tuřice (pravý břeh Jizery) je tvořeno břehovými porosty řeky Jizery. Lokální biocentrum vymezené dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (levý břeh Jizery) tvoří v převaze zemědělsky obdělávané plochy. Předmětné biocentrum má rozlohu zhruba 3,3 ha. Z toho stávající/funkční část tvoří cca 1,1 ha.

Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do styku s předmětným záměrem v km cca 21,900 – 21,990, resp. předmětný záměr se hlavní trasou D10 dotýká okrajové části tohoto lokálního biocentra.

NRBK 9 (K32) – vymezený dle platného ÚP Tuřice a dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek)

Popis: Nadregionální biokoridor je navázaný na řeku Jizeru a její údolní nivu. Biokoridor je tvořený vodním tokem Jizerou a břehovými doprovodnými porosty. Dále pak biokoridor prochází i po zemědělsky obdělávaných pozemcích. Dle grafických částí platných ÚP Tuřice a Předměřice nad Jizerou má biokoridor průměrnou šířku 400 m a délku více jak 6 km, přičemž nadregionální biokoridor je vymezen i v navazujících obcích, kterými protéká řeka Jizera.

Styk se záměrem: Do styku s předmětným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km přibližně 21,900 – 22,315 v místě, kde předmětný záměr tento nadregionální biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

LBK 305 – vymezený dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Popis: Lokální biokoridor se nachází severně od zastavěného území obce Předměřice nad Jizerou. Lokální biokoridor propojuje lokální biocentrum LBC 373 s lokálním biocentrem LBC 374. Směrem od LBC 373 je biokoridor vedený jako stávající prvek, v místě křížení se stávající D10 až k napojení k LBC 374 je biokoridor vedený jako návrhový prvek. Biokoridor je v převážně většině tvořen dřevinnými, křovinnými

a travními porosty (meze) mezi zemědělskými plochami. Dle grafické části platného ÚP Předměřice nad Jizerou má biokoridor délku cca 1 400 m a průměrnou šířku 25 m.

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává přibližně v km 22,650 – 22,740 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

LBC 374 – vymezené dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek)

Popis: Lokální biocentrum je tvořeno lesním porostem (severní část LBC) a dále pak přechází do zemědělských pozemků s ornou půdou (jižní část LBC). Předmětné lokální biocentrum má přibližnou rozlohu 2,3 ha.

Styk se záměrem: Předmětná záměr se dostává do blízkosti lokálního biocentra přibližně v km 23,495 – 23,540 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází v těsné blízkosti severovýchodního okraje tohoto lokálního biocentra.

LBK 307 – vymezený dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (navrhovaný prvek, částečně jako stávající prvek)

Popis: Lokální biokoridor se nachází severně až severovýchodně od zastavěného území obce Předměřice nad Jizerou. Předmětný biokoridor propojuje lokální biocentrum LBC 374 s lokálním biocentrem LBC 378. Biokoridor je veden dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou v převážné délce jako navrhovaný prvek. Předmětný biokoridor je vymezený téměř v celé délce po zemědělsky intenzivně obdělávaných plochách, pouze v severní části je tvořen vzrostlou zelení. Dle grafické části platného ÚP Předměřice nad Jizerou má biokoridor délku cca 1 560 m a průměrnou šířku přibližně 25 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti vedení tohoto lokálního biokoridoru v jeho severním napojení na LBC 374, a to v km cca 23,540 – 23,615 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází v těsné blízkosti vedení lokálního biokoridoru.

RBC 30 (1014 Obodř) – vymezené dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

Popis: Lokální biocentrum je vloženo v trase osy vodní a nivní NRBK K32 řeky Jizery, která je vzdálena v této části předmětného území cca 550 m severně od předmětného záměru. Jedná se tak o komplex lučních a vodních společenstev v nivě Jizery, včetně vlastního vodního toku a přilehlého lesního porostu na levém břehu Jizery mezi dálnicí D10 a vodním tokem. Uváděná rozloha tohoto regionálního biocentra je 80,3 ha (dle grafické části platného ÚP Benátky nad Jizerou je rozloha RBC přibližně 31,2 ha).

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto regionálním biocentrem přibližně v km 24,830 – 25,440. Resp. předmětný záměr se hlavní trasou D10 dotýká okrajové části tohoto regionálního biocentra.

LBK 309 – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

- Popis:** Lokální biokoridor je vymezený v komplexu lesního porostu – lesa Okrouhlík mezi silnicemi II/610 a D10. Jedná se o ochuzenou acidofilní doubravu s převahou borovice lesní. Biokoridor propojuje regionální biocentrum RBC 30 (1014 Obodř) s lokálním biocentrem LBC 377. Dle grafické části platného ÚP Benátky nad Jizerou má biokoridor délku cca 480 m a průměrnou šířku 440 m v severní části biokoridoru a 70 m v jižní části biokoridoru.
- Styk se záměrem:** Předmětný záměr se dostává do styku s lokálním biokoridorem v km přibližně 224,860 – 25,310 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10, resp. kříží logické napojení na RBC 30 (1014 Obodř).
- Poznámka:** Již ve stávajícím stavu je velmi problematické napojení na sousedící regionální biocentrum 30 (1014 Obodř) přes bariéru stávající dálnice D10.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Popis:** Interakční prvek se nachází cca 20 m jihovýchodně od stávající komunikace D10 v km cca 28,180. Interakční prvek je vymezen v rámci intenzivně obdělávané plochy pro zemědělskou produkci a z větší části v mezi s dřevinným a travinným porostem mezi dvěma zemědělskými bloky. Délka interakčního prvku je cca 1 060 m a průměrná šířka 10 m.
- Styk se záměrem:** Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku hlavní trasou D10 v km přibližně 28,175 – 28,180.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Popis:** Interakční prvek se nachází cca 20 m jihovýchodně od stávající komunikace D10 v km cca 28,820. Interakční prvek je vymezen v rámci intenzivně obdělávané plochy pro zemědělskou produkci a částečně v mezi s dřevinným a travinným porostem. Délka interakčního prvku je cca 780 m a průměrná šířka 15 m.
- Styk se záměrem:** Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku hlavní trasou D10 v km přibližně 28,810 – 28,830.

NRBK K32 (NRBK 8) – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

- Popis:** Nadregionální biokoridor prochází údolím řeky Jizery a po jejích svazích, resp. nadregionální biokoridor je vázaný blíže na řeku Jizeru a její údolní nivu s břehovými porosty a s blízkým okolím. Dle grafické části platného ÚP Benátky nad Jizerou má biokoridor délku zhruba 4,4 km a průměrnou šířku 50 – 500 m.
- Styk se záměrem:** Předmětný záměr se dostává do blízkosti nadregionálního biokoridoru v km cca 29,370 – 29,450, kde biokoridor prochází cca 40 – 50 m od hlavní trasy D10.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Popis:** Interakční prvek se nachází v blízkosti stávající komunikace D10, a to v celé své délce, km přibližně 29,420 – 31,320. Interakční prvek je vymezen po zemědělsky intenzivně obdělávané půdě a drobně i v rámci doprovodných okrajových porostů D10. Délka interakčního prvku je přibližně cca 1 900 m a průměrná šířka 5 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto interakčním prvkem v souvislosti s hlavní trasou D 10 v km cca 29,420 – 31,320, kde předmětný záměr se dotýká okrajové části interakčního prvku.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

Popis: Interakční prvek se nachází podél komunikace II/610, která vede souběžně s D10 a dále se od ní drobně odklání severním směrem. Interakční prvek tvoří zelený pás vzrostlých dřevin a dále pak doprovodná zeleně komunikace II/610. Délka interakčního prvku je cca 1 200 m a průměrná šířka 5 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku v jeho nejjižnější části hlavní trasou komunikace D10 (km cca 29,470 – 29,520).

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

Popis: Interakční prvek se nachází podél komunikace II/610, která vede souběžně s D10 a dále se od ní drobně odklání severním směrem. Interakční prvek tvoří doprovodná zeleně komunikace II/610. Délka interakčního prvku je cca 1 080 m a průměrná šířka 5 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku v jeho nejjižnější části hlavní trasou komunikace D10 (km cca 29,600– 29,650).

RBC 23 (1015 Dubový les) – vymezené dle platného ÚP Benátky nad Jizerou a dle platného ÚP Brodce (stávající prvek)

Popis: Regionální biocentrum zahrnuje lesní komplex Dubový les v bývalém vojenském výcvikovém prostoru Mladá. Potenciální vegetací jsou zde převážně lipové doubravy, na jižních úklonech teplomilné doubravy, lokálně na písčitých půdách acidofilní a borové doubravy. Území mezi lesy představuje mozaiku travino-bylinných a křovinných společenstev v různém stádiu sukcese. Dle grafické části platného ÚP Benátky nad Jizerou a ÚP Brodce je rozloha RBC přibližně 909 ha.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto regionálním biocentrem v souvislosti s křížením tohoto biocentra hlavní trasou komunikace D10 v km cca 31,670 – 32,670.

Poznámka: Již ve stávajícím stavu dochází k dotčení tohoto regionálního biocentra trasou stávající komunikace D10 ve výše uvedeném km.

RBC 1017 (Strašnovský les) – vymezené dle platného ÚP Strašnov (stávající prvek)

Popis: Regionální biocentrum je vymezené v rámci lesního porostu Strašnovský les východně od stávající komunikace D10. Dle grafické části platného ÚP Strašnov je rozloha tohoto RBC cca 67,6 ha.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto regionálního biocentra hlavní trasou komunikace D10, jež prochází podél západního okraje tohoto biocentra.

LBK – vymezený dle platného ÚP Brodce (stávající prvek)

- Popis: Lokální biokoridor je vymezený v lesním celku pod jménem Svatník. Dle grafické části platného ÚP Brodce lokální biokoridor nenavazuje na žádné biocentrum ani biokoridor. Délka tohoto biokoridoru je přibližně 1 340 m a průměrná šířka je 25 m – odvozeno z grafické části platného ÚP Brodce.
- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do střetu s tímto lokálním biokoridorem (hlavní trasou D10) v místě logické návaznosti na lesní porost západně od obce Strašnov, a to v km přibližně 35,720 – 35,750. Nedochází však k přímému dotčení lokálního biokoridoru.
- Poznámka: Již ve stávajícím stavu dochází k tomu střetu ve výše uvedeném km hlavní trasou komunikace D10.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

- Popis: Lokální biokoridor prochází v návaznosti na železniční trať č. 71 (Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.). Biokoridor je tvořen doprovodnou zelení ruderálního charakteru. Dle grafické části ÚP Mladá Boleslav má biokoridor délku 900 m a průměrnou šířku 30 m.
- Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s lokálním biokoridorem dostává v km cca 40,260 – 40,270 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

RBC 16 (RBC 1234 „Mladoboleslavský Chlum“) – vymezené dle platného ÚP Nepřevázka a dle platného ÚP Dobrovice (stávající prvek)

- Popis: Regionální biocentrum je vymezené v rámci lesních porostů mezi obcemi Nepřevázka a Jemníky. Dle grafické části platného ÚP Nepřevázka a ÚP Dobrovice je rozloha tohoto regionálního biocentra zhruba 273 ha.
- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto regionálního biocentra hlavní trasou komunikace D10, jež prochází podél severozápadního okraje tohoto regionálního biocentra.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

- Popis: Lokální biokoridor se nachází jihovýchodně od stávající trasy D10. Biokoridor je tvořen vzrostlou zelení a částečně je vymezen po zemědělských pozemcích. Dle grafické části platného ÚP Mladá Boleslav má biokoridoru délku 1 270 m a průměrnou šířku 30 m.
- Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s tímto lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,110 – 44,200 v souvislosti s hlavní trasou D10, která se dotýká severozápadní části tohoto biokoridoru.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

- Popis: Lokální biokoridor je navázaný na vodní tok Klenice a jeho údolní nivu. Dle grafické části platného ÚP Mladá Boleslav má biokoridoru délku 1 730 m a průměrnou šířku 50 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,220 – 44,315 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

Popis: Lokální biokoridor je navázaný na Zálužanskou vodoteč a její drobnou nivu. Dle grafické části platného ÚP Mladá Boleslav má biokoridoru délku 1 540 m a průměrnou šířku 30 m.

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s tímto lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,430 – 44,500 v souvislosti s nájezdovou větví směrem na Prahu v MÚK Mladá Boleslav, která se dotýká okrajové drobné části tohoto biokoridoru.

Vyhodnocení střetu výše uvedených prvků ÚSES s trasou navrhovaného záměru je podrobněji řešeno v kapitole D. I. 8. 1. předkládaného oznámení záměru.

C. I. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy

V zájmovém území se nenachází žádná zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, resp. předmětný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území.

Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Chlum u Nepřevázky, resp. její ochranné pásmo. Konkrétně se tato přírodní památka (ochranné pásmo přírodní památky) nachází cca 10 m východně od hrany stávající dálnice D10 v km přibližně 41,270 – 41,660 hlavní trasy komunikace D10.

Předmětem ochrany přírodní památky Chlum u Nepřevázky jsou bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných, nebo hlinito jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*), polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*), a dále pak významní druhy záraza vyšší (*Orobancha elatior*), pelyněk pontický (*Artemisia pontica*), bílojetel bylinný (*Dorycnium herbaceum*), kosatec sibiřský (*Iris sibirica*) a hadí mord španělský (*Scorzonera hispanica*).

Dále pak dalším nejblíže chráněným územím je přírodní památka Bezděčín, která se nachází zhruba 470 m severozápadně od hlavní trasy předmětné komunikace D10 v km 41,320. Předmětem ochrany této přírodní památky je kriticky ohrožený druh sysla obecného (*Spermophilus citellus*), jehož populace využívá zatravněné pozemky této přírodní památky.

Ve stejné vzdálenosti cca 470 m severozápadním směrem od hlavní trasy komunikace D10 v km 31,730 se nachází přírodní památka Stará Jizera. Předmětem ochrany této přírodní památky jsou mokřadní biotopy slepých ramen Jizery.

V řešeném území předmětného záměru se nenachází žádné památné stromy definované § 46 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Nejbližšími památnými stromy je Svěmyslická lípa, která se nachází zhruba 240 m severozápadním směrem od hlavní trasy předmětné komunikace D10, a dále pak Jerlín japonský, který se nachází cca 240 m západně od trasy hlavní komunikace D10.

Stávající situace zvláště chráněných území a památných stromů ve vztahu k záměru je vyobrazena na mapě č. 1 Ochrana přírody a krajiny, která je součástí mapové přílohy oznámení.

C. I. 6. Přírodní parky

Přírodní parky podle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou zřizovány k ochraně krajinného rázu lokalit s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, které nejsou zvláště chráněny podle části třetí výše uvedeného zákona. Přírodní parky jsou zřizovány orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém je možno stanovit omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Navrhovaný záměr se nenachází na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětný záměr se však nachází v blízkosti přírodního parku Chlum. Konkrétně se pak tento přírodní park nachází zhruba 25 m východním směrem od hrany stávající dálnice D10 (km cca 41,300 – 41,650 předmětné trasy).

Přírodní park Chlum byl vyhlášen v roce 2000 na ploše o rozloze cca 1 320 ha, a to především k ochraně krajinného rázu. Území přírodního parku je geologicko-geomorfologicky cenné, a dle provedených biologických průzkumů se zde vyskytuje i celá řada vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů. Přírodní park tvoří pruh zalesněných a travnatých svahů jihovýchodně od Mladé Boleslavi, od obce Nepřevázka na západě, k obci Lhotky na východě.

Jedná se o rozlehlý komplex přírodě blízkých lesních i nelesních ekosystémů na plošině a svazích Chloumeckého hřbetu. Na plošině je pramenná oblast přítoků Klenice, Dobrovky a Vlkavy. Rozvodí mezi Jizerou a Labem se táhne při severních svazích Chlumu.

Dalším nejbližším přírodním parkem k předmětnému záměru je přírodní park Klánovice-Čihadla, který se nachází přibližně 3,5 km jižně od předmětné trasy v km cca 4,500.

C. I. 7. NATURA 2000

Předmětný záměr se nachází mimo soustavu chráněných území NATURA 2000 (Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti).

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 od navrhovaného záměru je evropsky významná lokalita Chlum u Nepřevázky [CZ0210109], která se nachází cca 80 m od předmětného záměru (v km předmětné trasy přibližně 41,500 – 41,600).

Předmětem ochrany této evropsky významné lokality jsou polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (6210); bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*) (6410); dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (9170).

Pro jednotlivá staveniště jsou uvedeny následující nároky předmětu ochrany, které vycházejí ze souhrnu doporučených opatření pro evropsky významnou lokalitu Chlum u Nepřevázky dle AOPK ČR:

Stanoviště 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích

Širokolisté suché trávníky jsou obecně ohroženy především neobhospodařováním pozemků (absencí pravidelného nebo alespoň občasného kosení nebo pastvy), spadem atmosférického dusíku, jehož důsledkem je vznik druhově chudých porostů s dominancí valečky prapořité (*Brachypodium pinnatum*). Ohroženy jsou také expanzí nežádoucích druhů travin (třtina křovištní - *Calamagrostis epigeios*, ovsík vyvýšený - *Arrhenatherum elatius*) či invazí nepůvodních dřevin (pajasan žlaznatý - *Ailanthus altissima*, kustovnice cizí - *Lycium barbarum*, trnovník akát - *Robinia pseudoacacia*). Dalším rizikem je výsadba

borovic (borovice lesní - *Pinus sylvestris*, borovice černá - *P. nigra*) či jiných jehličnanů (*Festuco-Brometalia*).

Stanoviště 6410 - Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*)

Bezkolencové louky jsou ohroženy především absencí hospodaření s následným nástupem konkurenčně silných druhů bylin a expanzí dřevin. Dalším ohrožujícím faktorem je odvodňování těchto luk a v neposlední řadě také eutrofizace způsobená hnojením či atmosférickým spadem dusíku.

Stanoviště 9170 - Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*

Pro zachování stanovišť dubohabřin je důležité především nerozšiřování umělých kultur jehličnanů a nepůvodních dřevin, především smrku. Druhovému složení porostů je nutné udržovat v přirozené formě, místy je velmi žádoucí omezování invazních dřevin jako trnovník akát (*Robinia pseudacacia*) či pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*). Na lesních typech, kde je součástí přirozené skladby také jedle, je vhodné její současný podíl zachovat, případně zvýšit. Pro zlepšení podmínek v porostech a zachování výskytu vzácných druhů je potřebné prosvětlování porostů probírkami, hlavně přerostlých starých pařezin a udržení či obnova lesa nízkého či středního. Ve vybraných chráněných územích by měly být alespoň v některých porostech obnoveny tradiční formy lesního hospodaření. Snížením stavů spárkaté zvěře se může dosáhnout rozvoji keřového patra, omezení ruderalizace porostů a výskytu invazních rostlin.

Dále se ve vzdálenosti cca 480 m od předmětného záměru (v km předmětné trasy cca 41,400 – 41,500) nachází evropsky významná lokalita Bezděčín [CZ0213776]. Předmětem ochrany této EVL je lokalita sysla obecného (*Spermophilus citellus*).

Ve vzdálenosti zhruba 1,3 km od předmětného záměru (v km předmětné trasy cca 29,500) se nachází evropsky významná lokalita Milovice - Mladá [CZ0214006]. Předmětem ochrany této EVL jsou evropská stanoviště 2330 - otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*); 4030 - evropská suchá vřesoviště; 6210 - polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*); 6510 - extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*); 9170 - dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; 9190 - staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních. Dále pak je předmětem ochrany této EVL lokalita čolka velkého (*Triturus cristatus*).

Přibližně ve vzdálenosti 1,3 km od předmětného záměru (v km předmětné trasy cca 12,500) se nachází evropsky významná lokalita Černý Orel [CZ0214004]. Předmětem ochrany této EVL jsou evropská stanoviště 2330 - otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*); 6510 - extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*); 9170 - dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; 9190 - staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních. Dále pak je předmětem ochrany této EVL lokalita modráška bahenního (*Maculinea nausithous*).

Ve vzdálenosti cca 1,7 km od předmětného záměru (v km předmětné trasy cca 25,000) se nachází evropsky významná lokalita Slepěč [CZ0212022]. Předmětem ochrany této EVL je výskyt střevíčníka pantoflíčka (*Cypripedium calceolus*).

Nejbližší ptačí oblasti jsou Rožďalovické rybníky [CZ0211010], které jsou vzdálené přibližně 16,2 km od předmětného záměru (v km předmětné trasy cca 44,500). Předmětem ochrany ptačí oblasti je jeřáb popelavý (*Grus grus*), moták pochop (*Circus aeruginosus*) a jejich biotopy.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 3. 8. 2020 (č. j. 097356/2020/KUSK) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

C. I. 8. Zvláště chráněné druhy

Pro účely navazující dokumentace EIA aktuálně probíhají přírodovědné průzkumy. V rámci dokumentace EIA je počítáno se zpracováním hodnocení vlivů závažných zásahů na ochranu přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, biologickým průzkumem a dendrologickým průzkumem, jež budou tvořit samostatné přílohy této dokumentace EIA.

Na základě první terénních průzkumů lokality je možné ze zvláště chráněných druhů upozornit na výskyt dvou taxonů v trase křížení železnice u Staré Boleslavi, kde na náspu a v blízkém okolí roste lomikámen trojprstý *Saxifraga tridactylites* L. – SO, C3 (běžně se šířící druh na ruderalních stanovištích) a divizna brunátná *Verbascum phoeniceum* L. – O, C3 (druh s vazbou na chudá písčité stanoviště). Lokálně se vyskytují druhy z Červeného seznamu rostlin ČR vázaných zejména na stepní trávníky, písčité plochy a disturbovaná stanoviště, které vznikly v souvislosti se zářezy/svahy dálnice.

Dle informací poskytovaných AOKP ČR se v zájmovém území ani jeho nejbližším okolí nenachází lokalita výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem. Nejbližší takovou lokalitou je lokalita sysla obecného (*Spermophilus citellus*) – ID 2781, jež se nachází zhruba 410 m severozápadním směrem od předmětné modernizace dálnice D10 (km cca 41,280).

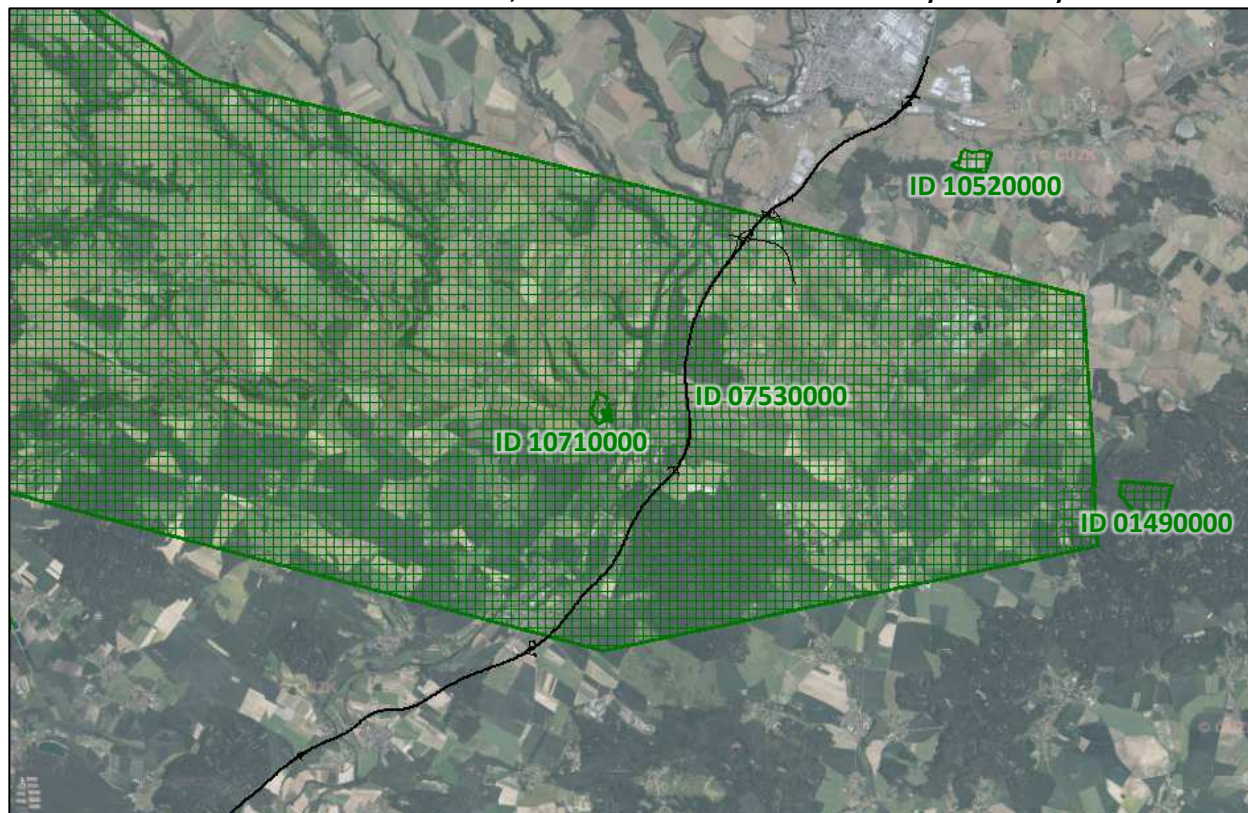
C. I. 9. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Podle údajů z informačního serveru České geologické služby je situace v předmětném území posuzovaného záměru následující:

Předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v blízkém okolí dobývacích prostorů (těžených, netěžených).

Trasa předmětného záměru prochází chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000 v km předmětné trasy cca 27,780 – 39,870. V tomto chráněném ložiskovém území se nachází i MÚK Brodce, a dále i MÚK Bezděčín ve variantě 1 a částečně i MÚK Bezděčín ve variantě 2. Jiná CHLÚ se v předmětném území posuzovaného záměru ani jeho blízkém okolí nenacházejí.

Obrázek 8 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k chráněným ložiskovým územím

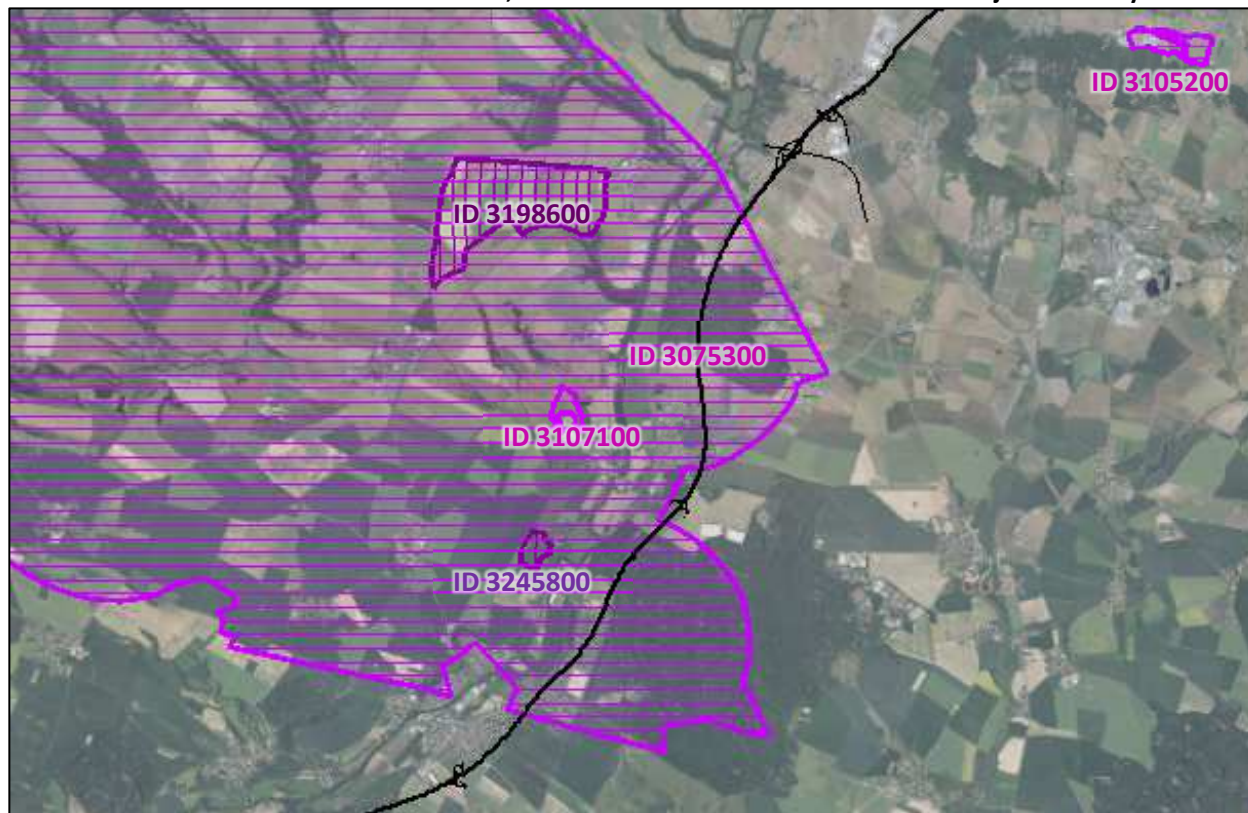


Podkladová data: geology.cz

— Trasa posuzovaného záměru

 Chráněná ložisková území (CHLÚ)

Předmětný záměr prochází výhradním ložiskem Mělnická pánev – ID 3075300 se zemním plynem a černým uhlím, které bylo doposud netěženo. Jiná ložiska a zdroje nerostných surovin (vyhrazená či nevyhrazená) se v předmětném území posuzovaného záměru ani jeho blízkém okolí nenacházejí.

Obrázek 9 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k ložiskům a zdrojům nerostných surovin

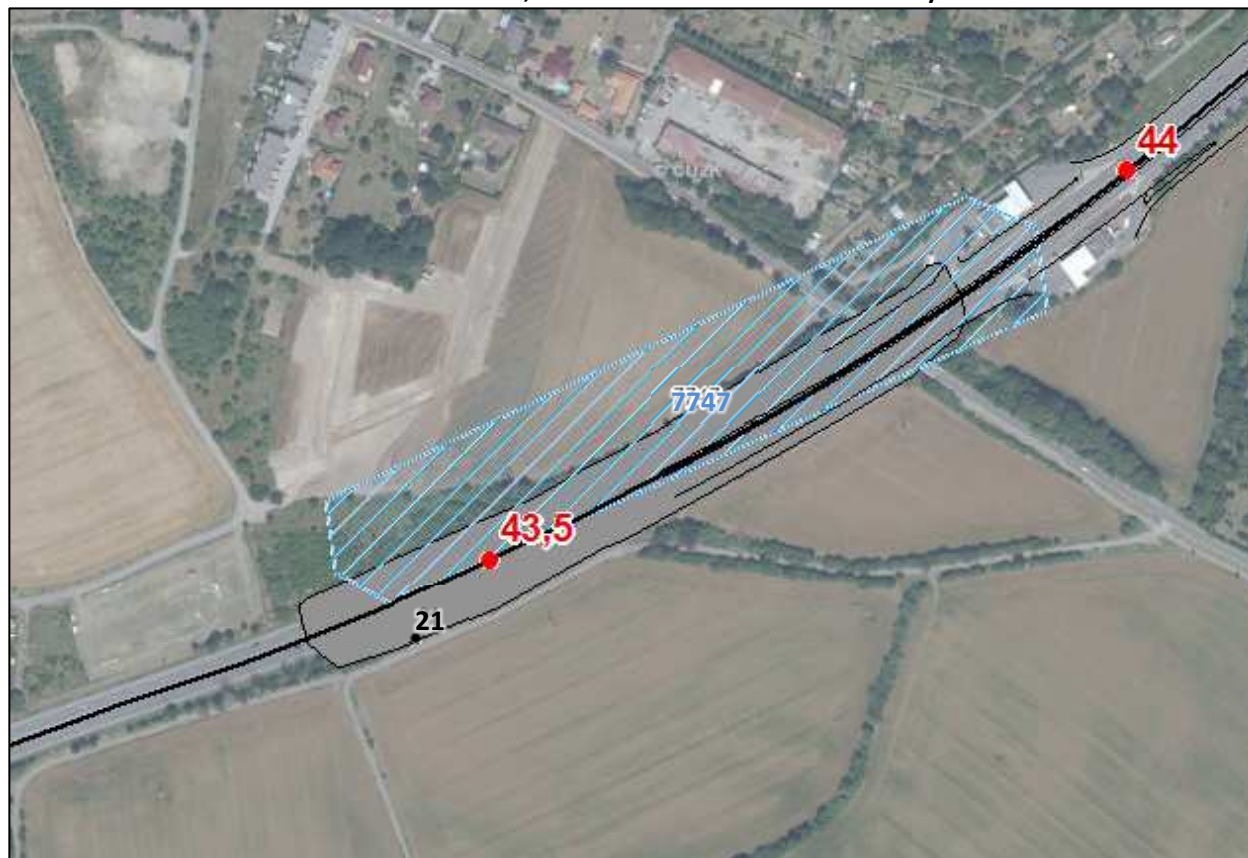
Podkladová data: geology.cz

- Trasa posuzovaného záměru
- ▨ Výhradní ložiska
- ▨ Ložiska nevyhrazených nerostů

Předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v blízkém okolí starých důlních děl.

Z hlediska poddolovaných území předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v okolí poddolovaných území.

Trasa předmětného záměru prochází v km cca 43,370 – 43,870 sesuvem č. 21 - svahovou nestabilitou přírodního původu, která je z hlediska aktivity dočasně uklidněná. Dále pak hlavní trasa předmětného záměru zasahuje v km přibližně 43,420 – 43,920 do sesuvu ID 7747, který je z hlediska aktivity stabilizovaný. Jiné svahové pohyby, sesuvy či nestability se v území předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Obrázek 10 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k svahovým nestabilitám a sesuvům**Podkladová data: geology.cz**

- Trasa posuzovaného záměru
- Sesuvy
- Svahové nestability

C. I. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Trasa předmětného záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ se nachází na území Středočeského kraje a dotýká se těchto obcí a měst: Radonice, Jenštejn, Svěmyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice a Kosmonosy.

Území historického a kulturního významu

Radonice

Osídlení lokality v pradávných dobách potvrzují archeologické nálezy pohřebiště z doby pohanské nebo z počátku křesťanství v Čechách. První písemná zmínka o vsi pochází z roku 1397, kdy se připomínají Horní a Dolní Radonice. Radonice až do roku 1675 postupně přecházely z ruky do ruky, tak jak je majitelé zakupovali a dále prodávali či zastavovali, kdy byly 20. února 1675 prodány Janu hraběti Černínovi z Chudenic. V držení rodu Černínů pak zůstaly až do roku 1848.

Ústavou vydanou roku 1849 vrchnostenská moc a její zřízení padlo a byly zavedeny nové politické a samosprávné úřady a obecní výbory se starostou v čele.

Ve vsi Radonice byly v roce 1932 evidovány z hlediska živností a obchodů tři hostince, družstvo pro rozvod elektrické energie, dva kováři, obuvník, pekař, dva řezníci, čtyři obchody se smíšeným zbožím, trafika, tři velkostatky a zahrádník.

Jádro obce dodnes tvoří dva komplexy hospodářských objektů spolu se skupinou domků Na vartě, zřejmě nejstarší část zdejšího osídlení. V obci stávala prastará vladycká tvrz v místě, které dodnes nese název Ve Tvrzi a kde je ještě zachována původní studna asi 26 m hluboká.

Jenštejn

První písemná zmínka o obci Jenštejn pochází z roku 1368. Městečko Jenštejn bylo založeno současně s malým, vodou chráněným hradem v první polovině 14. století Jencem z Janovic, dvorským místosudím v letech 1336-1361. Samotný hrad byl však dostavěn patrně až za Pavla z Vlašimě, notáře královské komory, který jej koupil kolem r. 1368. K tomuto roku je také prvně jmenován Pavlem z Jenštejna. Po něm hrad zdědil jeho syn, pražský arcibiskup Jan z Jenštejna. Tomu hrad roku 1390 odebral král Václav IV.

Za častého střídání majitelů byl pak jenštejnský hrad obýván až do roku 1583. Poslední majitel Jan Dobřichovský z Dobřichova, který hrad získal v r. 1560, ho doslova propil a zemřel zadlužený. Jenštejn byl proto po jeho smrti zabaven českou komorou roku 1587 a připojen k brandýskému panství. Poslední ránu dostal hrad ve třicetileté válce, pravděpodobně v roce 1640, kdy vojska švédského generála Banera, vydrancovala a vypálila městečko Jenštejn a společně s ním vypálila i opuštěný zámek.

Po třicetileté válce zůstaly v Jenštejně nadlouho pouze vypálené, zpustošené a liduprázdné grunty. Opuštěné statky byly znovu osazeny až v létech 1655-1660. V té době byl Jenštejn povýšen na městečko a byla mu přiznána práva trhov.

Po vzniku republiky v roce 1918 a po 1. pozemkové reformě ve dvacátých letech vzniklo v Jenštejně mnoho malých hospodářství a desítky řemeslnických domků. V obci Jenštejn byly v roce 1932 evidovány z hlediska živností a obchodů dva hostince, kolář, kovář, krejčí, čtyři rolníci, dva řezníci, dva obchody se smíšeným zbožím, trafika, velkoobchod se zemskými plodinami.

Násilná kolektivizace po únoru 1948 a léta socialistického budování nadlouho přerušila příznivý vývoj obce. Po roce 1989 řeší nové vedení obce nápravu ekologických a urbanizačních škod, buduje se základní infrastruktura, opravují se domy.

Jenštejn se v současnosti rychle rozrůstá díky nové čtvrti řadových domů nazvané Nový Jenštejn.

Svémyslice

První písemná zmínka o vsi Svémyslice pochází z první poloviny 13. století. Dochované historické listiny z let 1224, 1228 a 1233 dosvědčují, že chrám i vesnice náležely ženskému klášteru u sv. Jiří na Pražském hradě. Již ve 12. století byl ve vsi zbudován chrám k počtě sv. Prokopa, opata slovanského na Sázavě.

Roku 1392 je znám dokument o koupi poplužního dvora č.1 (nyní č.7) od Pavla z Jenštejn abatyší kláštera sv. Jiří na Pražském hradě. Následně tento dvůr držel postupně ještě Říha Spálený (1584), Matěj Spálený (1651), Vilém Svoboda (1681) a Jan Svoboda (1721). Roku 1770 se ujal gruntu syn Jana a Rosiny Svobodových Josef a po něm zůstal dále v držení rodiny Svobodových. Tento grunt byl od konce 17. století největším na brandýském panství.

Roku 1873 se Svémyslice stali samostatnou obcí s vlastní správním řádem. Roku 1928 proběhla elektrifikace celé obce. V roce 1950 dochází k úplné likvidaci statkářů ve Svémyslicích a je vytvořen státní statek. Roku 1953 dochází ke sloučení obce Svémyslice s obcí Dehtáry. Rok 1964 pak přinesl sloučení obcí Zeleneč, Svémyslice a Mstětice se společným místním národním výborem v Zelenči.

V listopadu roku 1990 se obec stává opět samostatnou správní jednotkou. Od 90. let 20. století probíhá v obci nová výstavba především technické infrastruktury, rekonstrukce památek a budov, a to včetně výstavby rodinných domů, které vznikají v několika etapách.

Zápy

První písemná zmínka pochází z roku 1052, kdy je datována zakládací listina Staroboleslavské kapituly vydaná knížetem Břetislavem I. Více jak 950 let současné historie obce Zápy jsou dějinami čtyř samostatných blízce sousedních obcí Záp, Zípců, Ostrova a Stránky.

V roce 1932 byly v obci Zápy evidovány z hlediska živností a obchodů tři hostince, obchod s cukrovinkami, holič, kapelník, kolář, konsum, dva kováři, krejčí, tři mlýny, dva obuvníci, dva pekaři, tři řezníci, dva obchody se smíšeným zbožím, spořitelní a záložní spolek, stavební podnikatelství, obchod se střížním zbožím, dvě trafiky, truhlář, obchod se zemědělskými plodinami. Od 10. října 2006 nese obec ve svém statutu městys.

Nový Vestec

Tehdejší ves (Vesce) ležela jihovýchodněji a táhla se na západě až k lesu, zvanému Bor. V okolí vsi byly tůň napájené Jizerou, která jedním ramenem vedla až k Houštce. Jako pravděpodobné období vzniku Vesce je 14. století, protože již ve 2. pol. 14. století je zmiňována staroboleslavská kapitula, která za neznámých okolností nabyla podílu ve Vesci. V roce 1584 byly Vesce na popud Rudolfa II. vykoupeny, a to z důvodu toho, že ves překážel při provozování lovu.

V roce 1777 byla ves obnovena, ale oproti původní vsi byla položena severovýchodněji a pojmenována Nový Vestec, aby se odlišila od Vestce u Přerova n. L. Ves byla založena v podobě ulice směřované východním směrem k Jizeře. Farou i školou byla přidělena do Staré Boleslavi.

Obec se nejvíce rozrostla před a po 1. světové válce. Příliv nových obyvatel byl způsoben výstavbou Pražské vodárny v Káraném a tím i zvýšením pracovních příležitostí.

Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav je souměstím dvou dříve samostatných měst, z nichž každé má svou bohatou historii. Proto v roce 1960, kdy byla obě města sloučena v jedno, nebyly akceptovány návrhy na nový název a zůstaly zachovány původní historické názvy obou měst.

Město leží na obou březích Labe v úrodné Polabské nížině, což – spolu s blízkostí hlavního města Prahy, která je vzdálena jen asi 20 kilometrů – odedávna ovlivňovalo vývoj území dnešního města. Labe bylo významnou komunikační cestou a zejména v boleslavské části hranicí archeologických kultur a kmenových území. První zemědělci kolonizovali povodí Labe v mladší době kamenné. Ve městě nebo jeho blízkém okolí se nacházejí pozůstatky osídlení z doby kamenné i doby bronzové, z nichž nejstarší nad Kabelínem u Záp pochází z období 5500–4300 př. n. l. V nálezech na městském území jsou zastoupeny jak doba železná, tak období římské a období stěhování národů.

Příchod Slovanů je doložen nálezy z 9. století. Stará Boleslav byla významnou lokalitou z počátků českého přemyslovského státu, zejména v souvislosti s expanzí kmene Čechů do zlického a charvátského území. Na ochranu labského brodu vzniklo na přelomu 9. a 10. století staroboleslavské hradiště. Významnou událostí v dějinách města byl vznik staroboleslavské kapituly v r. 1052, která tak je nejstarší v Čechách. V následujících staletích množství obyvatelstva značně vzrostlo a osídlení se rozšířilo směrem na východ. Za Karla IV. a Václava IV. byly na místě starých románských hradeb vybudovány nové, silnější. Často v těchto místech pobýval Karel IV., který tu lovil černou a vysokou zvěř. Staroboleslavský hrad byl

za husitských válek pobořen Pražany. Písemné doklady z 12. století dokládají vznik kostelíka sv. Petra na břehu Vinořského potoka, písemné záznamy z přelomu 13. a 14. století dokládají existenci kostelíka sv. Vavřince. Postupně tu vzniklo městečko Brandýs s mostní pevností, na niž ještě dnes upomíná věž ze silného zdiva, koncem 15. století začleněná do východního křídla hradu, v 16. století přestavěného na honosný zámek.

Za třicetileté války byly Stará Boleslav i Brandýs prakticky zničeny. V pobělohorské době se město Stará Boleslav stalo významným střediskem mariánského kultu. Roku 1680 byla vybudována Svatá cesta z Prahy do Boleslavi, zahrnující řetěz kapliček s obrazy Panny Marie a sv. Václava. V důsledku tereziánských a josefínských reforem v 18. století se začala obě města rozrůstat, byla však znovu postižena válečnými útrapami. Za prusko-rakouské války v roce 1757 část Staré Boleslavi lehla popelem. Přímo u zdi mariánského chrámu byla svedena bitva, při níž padl pruský generál von Wartenberg.

Do historie se zapsal rok 1813, kdy se na brandýském zámku sešli tři panovníci /císař František I., pruský král Vilém III. A ruský car Alexandr I. spolu s vrchním velitelem koaličních proti napoleonských armád knížetem Karlem Schwarzenbergem, aby tu připravovali úder proti Napoleonovi I. Císař František v té době přesídlil z Jičína na brandýský zámek. Při úpravách okolí města byl objeven pramen s minerální vodou, který se v roce 1820 stal základem nedalekých lázní Houštka.

Od poloviny 18. století vznikaly ve městě manufaktury a továrny a spolu s nimi se rozvíjely komunikace. Některé závody, například Melicharova továrna na zemědělské stroje založená v roce 1883, dosáhla věhlasu i za hranicemi a měla pobočky v mnoha evropských městech.

Historický význam obou měst, jejichž sloučením v jeden správní celek město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav roku 1960 vzniklo, se odráží i v současném politicko-správním uspořádání a v pověření Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav výkonem státní správy pro oblast okresu Prahy-východ.

Historická jádra Brandýsa nad Labem i Staré Boleslavi jsou od roku 1992 městskými památkovými zónami.

Hlavenec

Místo, kde leží dnešní obec Hlavenec, bylo lidmi osídleno již v dávné minulosti. Dle archeologických nálezů – úlomky kostí a nádob (únětická kultura), zde bývalo sídlo již v době bronzové (cca 2000 let př. n. l.).

Obec Hlavenec se v historických písemných pramenech poprvé připomíná v roce 1386 v přídomku Jana z Hlavence. Z dalších záznamů víme, že ves Hlavenec byla součástí panství Brandýs (nad Labem), které patřilo rodu pánů z Michalovic. Tento rod vlastnil brandýské panství od počátku 14. století. Kromě něj vlastnili také Velešín v jižních Čechách, (České) Kamenice, Benešov (nad Ploučnicí), Mladou Boleslav a řadu dalších statků v Pojizeří.

Feudálním základem rozsáhlého brandýského panství byl les Bor ohraničený na jihu řekou Labe a zasahující až za Mečeříž a Kochánky na severu, k dnešním Všetatům na východě a k Lysé (nad Labem) na západě. V uvedeném prostoru se nachází i dnešní obec Hlavenec.

Do konce 18. století byl Hlavenec malou vesničkou s 11 usedlými obklopenou lesy. Rozvoj obce nastal až po roce 1790, kdy se rozparcelovaly panské pozemky patřící ke dvoru v Kostelním Hlavni na díly a půda byla přidělena nájemcům z řad poddaných.

V období od roku 1981 do roku 1990 byla obce spojena společně s Kostelním Hlavni a Sudovým Hlavni do jedné střediskové obce. Od 1. července roku 1991 je opět samostatnou obcí s vlastní samosprávou. Od 90. let 20. století dochází k rozvoji obci, resp. její občanské vybavenosti.

Skorkov

Ves se v historických pramenech poprvé připomíná za doby panování krále Jana Lucemburského, kdy náležela pražskému měšťanu Mikuláši Fridrichovi. Od něj ji roku 1332 koupil Jan z Michalovic, který ji připojil k rozrůstajícímu se michalovickému panství. Bohaté brandýské panství s hlubokými lesy a známou honitbou lákalo krále Ferdinanda, který jej získal konfiskací po stavovském povstání v roce 1547. Skorkov se tak na 300 let stal majetkem královské komory.

Ve vsi Skorkov byly v roce 1932 evidovány z hlediska obchodů a živností dva hostince, kovář, obuvník, obchod se smíšeným zbožím, spořitelní a záložní spolek a trafika.

Do konce roku 1985 byl Skorkov i se současnými částmi Skorkov, Otradovice a Podbrahy samostatnou obcí. Od 1. ledna 1986 byl na základě rozhodnutí Okresního národního výboru Mladá Boleslav připojen k obci Sojovice. 5. prosince 1998 se v části Sojovice konalo referendum, na základě něhož rozhodlo ministerstvo vnitra ČR, že od 1. ledna 2000 dochází k opětovnému rozdělení obce do stavu, který platil do roku 1985.

Tuřice

První písemná zmínka o vsi je z roku 1194. K uvedenému roku je datována listina, vydaná pražským biskupem Jindřichem. Stvrzuje v ní koupi dvoru Roveň bratry špitálu jeruzalémského, tedy pravděpodobně řeholníky řádu křížovníků s červeným křížem.

Od 13. století až do konce 20. století prošla obec mnoha politickými a mocenskými změnami, které se podepsali na celkové historii a uspořádání obce.

Po roce 1850 obec Tuřice, sestávající z osad Tuřice a Sobětuchy, připadla k okresnímu hejtmanství mladoboleslavskému. Byly tak přerušeny staleté svazky, poutající je k Brandýsu. Příslušnost k mladoboleslavskému správnímu centru pak zůstala, přes rozličné krátkodobé opravy správního systému, kdy např. některé samosprávné pravomoci byly přeneseny do Benátek nad Jizerou, v podstatě zachována až do dneška, s výjimkou let 1949-1960. Tehdy díky soustavě malých okresů se obě obce na jedenáct let vrátily k Brandýsu nad Labem.

Obec je v současnosti tvořena dvěma základními jednotkami, a to vlastními Tuřicemi a částí Sobětuchy, a patří tak mezi menší obce bývalého okresu Mladá Boleslav.

Předměřice nad Jizerou

První zmínka o Předměřicích nad Jizerou pochází z roku 1352. Předměřice nad Jizerou, resp. sídlo ležící při ústí řeky Jizery do Labe patří k nejstarším (spolu s obcí Sojovice) v dolním Pojizeří. V době přemyslovské byly situovány na strategické komunikační ose (Vestec – Opočno – Otradovice – Skorkov – Předměřice).

V nejstarších dobách patřila část vsi k brandýskému panství a část byl zemanský statek. Roku 1353 patřil Pavlíkovi a Janu řečenému Hole z Předměřic. Mimo nich měla díl podacího práva Magdalena, vdova po Petru z Předměřic a Petr z Předměřic. Další díly podacího práva patřily Štěpánovi ze Všetat a Joštovi z Tuřic.

Od roku 1547 se ves stala nedílnou součástí brandýského panství. Osamostatnila se až v roce 1850.

K roku 1932 byla ve vsi evidována řada úřadů, živností a obchodů. Jako příklad lze uvést poštovní úřad, telegrafní úřad či četnickou stanici, a řadu menších obchodů a služeb, včetně šesti hostinců.

V současnosti je obec součástí Sdružení obcí a měst mikroregionu Dolní Pojizeří.

Benátky nad Jizerou

Nejstarší dochovaná písemná zmínka o Benátkách nad Jizerou pochází z roku 1052, kdy se prameny zmiňují o vsi Obodři, dnes součástí města. Benátky nad Jizerou vznikly v místě prastarého osídlení při křižovatce obchodních stezek. Prvním centrem byl hrad Dražice, který dnes připomíná pouze zřícenina věže a zbytky zdí.

Jan z Dražic získal někdy před rokem 1340 povolení založit na nedaleké vyvýšenině město Nové Benátky, které bylo vystavěno v letech 1343-1346. V roce 1349 byla uskutečněna stavba kláštera spolu s přilehlým kostelem Narození Panny Marie. Páni z Dražic vymřeli v roce 1385 po meči a v držení města i okolního panství se pak střídali různí majitelé. V polovině 20. let 16. století se v Nových Benátkách usadili purkrabí z Donína, kteří na místě kláštera, zničeného za husitských válek, vybudovali renesanční zámek. Jako příznivci Jednoty bratrské tolerovali ve městě činnost bratrského sboru, kde několik let působil i Jan Augusta.

V roce 1599 zakoupil panství, včetně města a zámku, císař Rudolf II. Ten zde umožnil dánskému astronomu Tychonovi Brahe zřídit observatoř a setkat se se svým přítelem i konkurentem Janem Keplerem. V roce 1647 obdržel panství významný vojevůdce katolické strany v bojích třicetileté války Jan z Werthu, jenž přistavěl k zámku severní křídlo. Dnešní podobu areálu dovršilo vybudování východního křídla a kostelní věže za hraběte ze Schützenu v roce 1702. Jeho následovník Ignác Zikmund z Klenové jako milovník umění a hudby umožnil bratřím Františkovi a Jiřímu Antonínu Bendovým dosáhnout výrazných skladatelských a interpretačních úspěchů, zejména pak na pruské půdě. Zároveň dal vyzdobit zámecký park plastikami z dílny Matyáše Bernarda Brauna a Františka Adámka.

Po krátké epizodě pražského arcibiskupa Antonína Petra Příchofského, který upravil interiéry zámku v rokokovém stylu, přešly Nové Benátky do rukou rodu Thun-Hohensteinů. Poslední majitel hrabě Kinský prodal v roce 1920 již v podstatě prázdný zámek městu.

Za okupace v roce 1944 došlo ke sloučení Nových a Starých Benátek a Obodře a vzniklo dnešní město Benátky nad Jizerou, ke kterému byly později připojeny i obce Kbel a Dražice. Město se stalo přirozeným centrem jižní části Mladoboleslavska a v současnosti dosahuje počtu přibližně 7 000 obyvatel. Jeho rozloha se navíc podstatně zvětšila začleněním části bývalého vojenského prostoru Milovice-Mladá. Kromě lesů a chráněných přírodních lokalit jsou zde k dispozici i plochy v průmyslové zóně města.

Brodce

K nejstarším nálezům na území obce patří kostrová pohřebiště únětické kultury (rok 2000 - 1700 př. n. l.). Výzkumy J. Rataje v Brodcích přinesly závažné doklady o pohřebních zvyklostech lidu a bohaté nálezy náleží především k mladšímu období této kultury.

Na území obce byly objeveny také archeologické stopy Keltů. Patří mezi nejdůležitější lokality v Pojizeří s nálezy kostrových hrobů Keltů ze 3. a 4. století př. n. l.

První psaný záznam o Brodci je v Kapitule Vyšehradské, a to z roku 1130. Z dalších dochovaných záznamů se můžeme dozvědět, že v roce 1264 patřil Brodec do župního hradiště Kamenecko a prvním doloženým majitelem Brodce byl do roku 1346 pan Franěk z Brodce. V roce 1575 byly Brodce povýšeny na městečko a byl jim udělen erb.

Za třicetileté války byly Brodce značně postiženy a zástavba se až do poloviny 18. stol. omezovala na náměstí a cestu ke brodu a k Nymburku. Poté začaly vznikat domy i podél nové - "boleslavské" silnice a nahuštěná zástavba v klínu podél jižní strany náměstí. Vznikla zde pozoruhodná urbanistická struktura kompozice domků řazených do šesti úzkých rovnoběžných uliček (nyní ulice Hluboké), vedených vždy

po hranici pozemku příslušného domu na náměstí. Po roce 1842 byla tato zástavba dokončena a došlo rovněž k parcelaci dvora severně od náměstí.

Od konce 19. století vznikala běžná parcelace rodinných domků směrem k spolkovému cukrovaru zbudovanému v roce 1871, kterému Brodce vděčily za rozvoj i v meziválečném období.

V současné době má obec něco málo přes 1 000 obyvatel a k poměru počtu obyvatel je městyš Brodce poměrně dobře občansky vybaven.

Strašnov

Dějiny vsi Strašnova jsou známy jen zlomkovitě. Původně nedaleko vsi údajně stávala v lese tvrz, která měla být sídlem vojenské posádky. Posádka měla chránit blízkou obchodní stezku. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1297, kdy se připomínají Ctibor, Odolen a Soběslav ze Strašnova.

Ve 14. a 15. století byl Strašnov rozdělen na drobné statky. Část vsi patřila v 16. století ke Krnsku, část ke Struhám a k Stránovu. Menší část patřila od roku 1576 k panství boleslavskému a od roku 1614 do roku 1850 ke Kosmonosům.

V roce 1950 bylo v obci založeno JZD, které ke konci 80–90 let začalo stagnovat. V současné době jsou v obci 3 soukromí zemědělci, kteří obhospodařují okolní zemědělskou krajinu.

V obci se v současné době nachází z hlediska občanské vybavenosti obecní knihovna, sportovní hřiště, dětské hřiště a koupaliště.

Písková Lhota

Území obce bylo osídleno již od pravěku. O starším osídlení svědčí pozůstatky dvou výšinných opevněných hradišť v lese mezi Brodci a Pískovou Lhotou. Ve středověku je od roku 1297 doloženo osídlení Hrádku, zvaného též Starý Stránov, sloužícího k ochraně důležité cesty z Prahy do České Lípy, která vedla údolím Jizery.

Písková Lhota byla prvně písemně připomínána roku 1398. Ves Zámostí, která tvoří část (místní část) obce Písková Lhota jsou písemně známky již roku 1361. S ohledem na poměrně stísněnou zástavbu Zámostí lze usuzovat na převážně obchodnický a řemeslný způsob obživy, který mohl souviset s polohou na historické cestě a přechodu přes Jizeru v těchto místech. Naproti tomu byla Písková Lhota od počátku typicky zemědělskou vesnicí.

V současné době se v obci nachází několik sakrálních památek, historických staveb a prvků. Jedná se o boží muka, sochu sv. Jana Nepomuckého, dvě vyvýšená opevněná sídliště (hradiště nad Vlčím dolem a hradiště Vally), budova čp. 1 – bývalá hospoda, zřícenina hradu Starý Stránov a židovský hřbitov.

Nepřevázka

V pravěku bylo nad obcí hradiště "Švédské šance" s osídlením již z pozdní doby kamenné, bronzové, počátku doby železné a především slovanským kmenem Charvátců.

První dochovaná písemná památka o vsi pochází z roku 1340, kdy se dočítáme, že Havel z Vinařic v tomto roce daroval kmetci dvůr Půtovi ze Žandova. Na území obce se dále po celou dobu vystřídala řada majitelů, z nichž je možné uvést například rod Černínů. Posledním feudálním majitelem Nepřevázky byl kníže Hugo Thurn-Taxis.

V roce 1924 proběhlo v obci v rámci pozemkové reformy přidělové řízení, při němž byl bezzemkům a maloročníkům přidělen z velké části velkostatek Thurn-Taxisů. Zbytkový statek o rozloze 80 ha si pronajal

a o tři roky později i koupil Slavoj Schonfeld, od kterého jej posléze odkoupil Josef Nepomucký. V rámci dovršení pozemkové reformy byla rozdělena část polí, příslušejících k velkostatku Josefa Nepomuckého a po únoru 1948 byl zbytek velkostatku převzat státem a začleněn do státního statku.

V roce 1952 vzniklo v obci JZD třetího typu. V roce 1960 bylo sloučeno s JZD Bezdečín, Chrást a Písková Lhota pod názvem Rozsévačka. Později došlo k dalšímu sloučení s obcemi Libichov, Strašnov a Brodce nad Jizerou.

Mladá Boleslav

Na místě dnešního města stálo už v mladší době bronzové hradiště lidu lužické kultury, z jehož opevnění byl doložen příkop v prostoru Staroměstského náměstí. Na přelomu 10. a 11. století bylo na stejném místě postaveno přemyslovské hradiště, které se stalo jedním z hlavních center hradské soustavy. Jeho pravděpodobným zakladatelem byl kníže Boleslav II. V této době začala pod hradem na břehu Jizery vznikat osada. V polovině 13. století v závěru ostrožny vznikl vrcholně středověký královský hrad, ale zbytek hradiště a podhradí bylo zpusťeno.

Po vymření královské větve Přemyslovců v roce 1306 přešlo město do majetku Michaloviců. 24. října 1334 vydal Ješek z Michalovic listinu, v níž dal Mladou Boleslav přenést do sousedství hradu a vybavil ji mnoha městskými právy. Během 14. století se většina objektů soustředila kolem trojúhelníkového rynku. Během husitských válek bylo město opakovaně pusťeno.

V roce 1469 se město dostalo do držení Tovačovských z Cimburka. Po vymření Tovačovských v roce 1502 přešlo město do držení Krajířů z Krajku. Díky významné podpoře Krajířů z Krajku se z Mladé Boleslavi stalo centrum Jednoty bratrské a začalo se mu přezdívat bratrský Řím. V 16. století město procházelo hospodářským vzestupem – v roce 1528 bylo město rozšířeno o předměstí, nazývané Nové město, koupilo okolní majetek, byly založeny vinice a šafranice, a byl postaven i vodovod.

Dne 3. července 1600 císař Rudolf II. povýšil Mladou Boleslav na královské město. Záhy však nastal pro Mladou Boleslav úpadek. Důvodem byla třicetiletá válka, během níž se městem proháněla vojska, která ve velkém pusťila mladoboleslavskou zástavbu. Nejhuře dopadla předměstí, která nebyla chráněna hradbami, v roce 1648 však byl pobořen i mladoboleslavský hrad.

Rozkvět byl znovu nastartován s rozvojem průmyslu. V 18. a zejména 19. století vznikalo v Mladé Boleslavi mnoho továren, z nichž většina se soustředila na březích řeky Jizery. Mezi vzniklými továrnami byl například lihovar, pivovar, textilní továrna nebo cukrovar. Významným milníkem bylo pro město také přivedení železnice, první železniční trať do Mladé Boleslavi dorazila v roce 1865. Na počátku 20. století rychle vznikaly nové čtvrtě a město se výrazně rozšiřovalo za hranice své původní zástavby. Roku 1895 byla založena továrna na jízdní kola „Slavia“, z níž se zanedlouho stala továrna na motocykly a poté roku 1905 automobilka Laurin & Klement, dnešní Škoda Auto.

Od počátku 60. let prodělalo město rozsáhlou přestavbu, část původního centra nahradily panelové domy, směrem ke Kosmonosům vyrostlo sídliště Severní město. Po listopadu 1989 došlo k personálním i systémovým změnám, díky rychlé privatizaci se změnil i celkový obraz města.

Dobrovice

První písemná zmínka o městě pochází z roku 1249, kdy je uváděno jako sídlo Mstidruha z Dobrovicevsi, pražského purkrabího. Okolo 14. století zbudoval rod Chlumeckých v Dobrovici tvrz jako náhradu za zničený hrad Chlum.

V roce 1545 panství koupili Budovcové z Budova, ale už roku 1551 jej prodali vdově Anně z Vartenberka, od níž poté přešlo na jejího druhého manžela Jindřicha z Valdštejna, s nímž započalo první období velkého rozvoje. Jindřich si Dobrovicевеs vybral za sídlo panství a roku 1558 pro ni u císaře Ferdinanda I. dosáhl povýšení na město, nesoucí už dále název Dobrovice. Horní část návsi byla rozšířena a získala charakter náměstí. V letech 1569 až 1571 nechal postavit nový goticko-renesanční trojlodní kostel sv. Bartoloměje. Roku 1578 začal na místě tvrze budovat velkolepý renesanční zámek. Objekt měl čtyři nárožní věže, arkády kolem obdélníkového dvora a byl chráněn příkopem.

Jindřichův syn Henyk založil poblíž kostela latinskou školu, kde působili i učitelé z pražské univerzity, na žádost konšelů nechal postavit renesanční radnici, dále rozšířil zámek a zřídil v něm lékárnu a roku 1610 knihtiskárnu. Město Dobrovice bylo centrem poměrně rozsáhlého panství čítajícího 21 vesnic. Po Bílé hoře byl ale Henyk pro účast v protihabsburském povstání tohoto majetku zbaven a musel prchnout do Saska.

Panství dále získal Albrecht z Valdštejna, ale předal jej svému strýci Adamu mladšímu z Valdštejna, pozdějšímu nejvyššímu pražskému purkrabímu, který k městu přikoupil vedlejší Vinařice. Posledním Valdštejnským pánem města byl Jan Josef, po jehož smrti roku 1731 přešlo panství sňatkem jeho dcery na rod Fürstenbergů.

Obdobně Dobrovici roku 1809 získal rod Thurn-Taxisů. Počet domů ve městě se během dalších sta let více než ztrojnásobil, město dorostlo k sousedním Vinařicím a Bojeticím. Počet obyvatel samotné Dobrovice (tedy ještě bez později přidružených obcí) dosáhl svého historického maxima před 1. světovou válkou.

V 80. letech 20. století bylo k Dobrovici připojeno osm do té doby samostatných obcí v okolí. S výjimkou Vinařic, které se znovu osamostatnily v roce 1990, jsou tyto osady součástmi města dodnes.

Kosmonosy

Podle archeologických nálezů se odhaduje první osídlení oblasti kolem Kosmonos na dobu před 7 000 lety. První písemná zmínka o Kosmonosích pochází z roku 1186, kdy jsou Kosmonosy v darovací listině správy Pražského hradu darovány řádu sv. Jana Jeruzalémského.

Kosmonosy změnily mnohokrát majitele, v 15. století patřily ke zvířetickému panství. Roku 1650 stal pánem Heřman Černín z Chudenic z rodu Černínů, za jejichž vlády poznalo město značný rozvoj.

V roce 1738 prodali Černínové Kosmonosy Hrzánům z Harasova, kteří jej vlastnili 20 let. Dalším majitelem se stal hrabě Josef de Bolzo, který zde v roce 1764 založil textilní manufakturu, bělidlo a barvírnu u Jizery, kde později vyrostla továrna na potiskování látek TIBA. Továrnu později koupila rodina Leitenbergerů, která zde po roce 1800 vlastnila téměř všechny nemovitosti. V 18. století se majiteli stali Mirbachové. Posledním urozeným držitelem panství byl baron Klinger.

Kosmonosy byly povýšeny dne 26. října 1913 Františkem Josefem I. na město. Dalšího rozkvětu se město dočkalo v období mezi první a druhou světovou válkou. Václav Svoboda postavil továrnu na traktory Svoboda, která proslavila město po celém Československu.

Po 2. světové válce se Kosmonosy spojily s Mladou Boleslaví, což ale nepřineslo očekávaný efekt, a tak v roce 1954 došlo opětovnému osamostatnění. Další administrativní přičlenění k Mladé Boleslavi přišlo v době normalizace 1. ledna 1974. Po změně režimu v Československu se nakonec na přání občanů 24. listopadu 1990 obec obnovila samostatnost, a byl jí navrácen status města. V květnu 1994 městské zastupitelstvo schválilo žádost občanů obce Horní Stakory o připojení ke Kosmonosům.

Území archeologického významu

Dle státního archeologického seznamu ČR prochází trasa předmětného záměru v převážné většině územím kategorie UAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Předmětný záměr dále na několika místech prochází, nebo se přibližuje území s archeologickými nálezy kategorie UAN I a UAN II. Jedná se o území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů (UAN I) a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují, pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 % (UAN II).

Trasa předmětného záměru okrajově zasahuje v km cca 6,520 – 6,555 do lokality UAN I – středověké a novověké jádro obce Svémyslice (poř. č. SAS: 12-24-15/6). V km přibližně 6,890 – 7,150 prochází předmětná trasa lokalitou UAN I – Svémyslice (poř. č. SAS: 12-24-10/13). V km cca 10,490 – 11,250 prochází trasa předmětného záměru lokalitou UAN II (poř. č. SAS: 1218), dále pak se k této lokalitě předmětný záměr přibližuje v km cca 8,500 – 8,770, a to na vzdálenost zhruba 40 m. V km přibližně 11,340 – 11,610 prochází předmětná trasa v těsné blízkosti lokality UAN I – ZSZ od komunikace E65 (poř. č. SAS: 13-13-06/1).

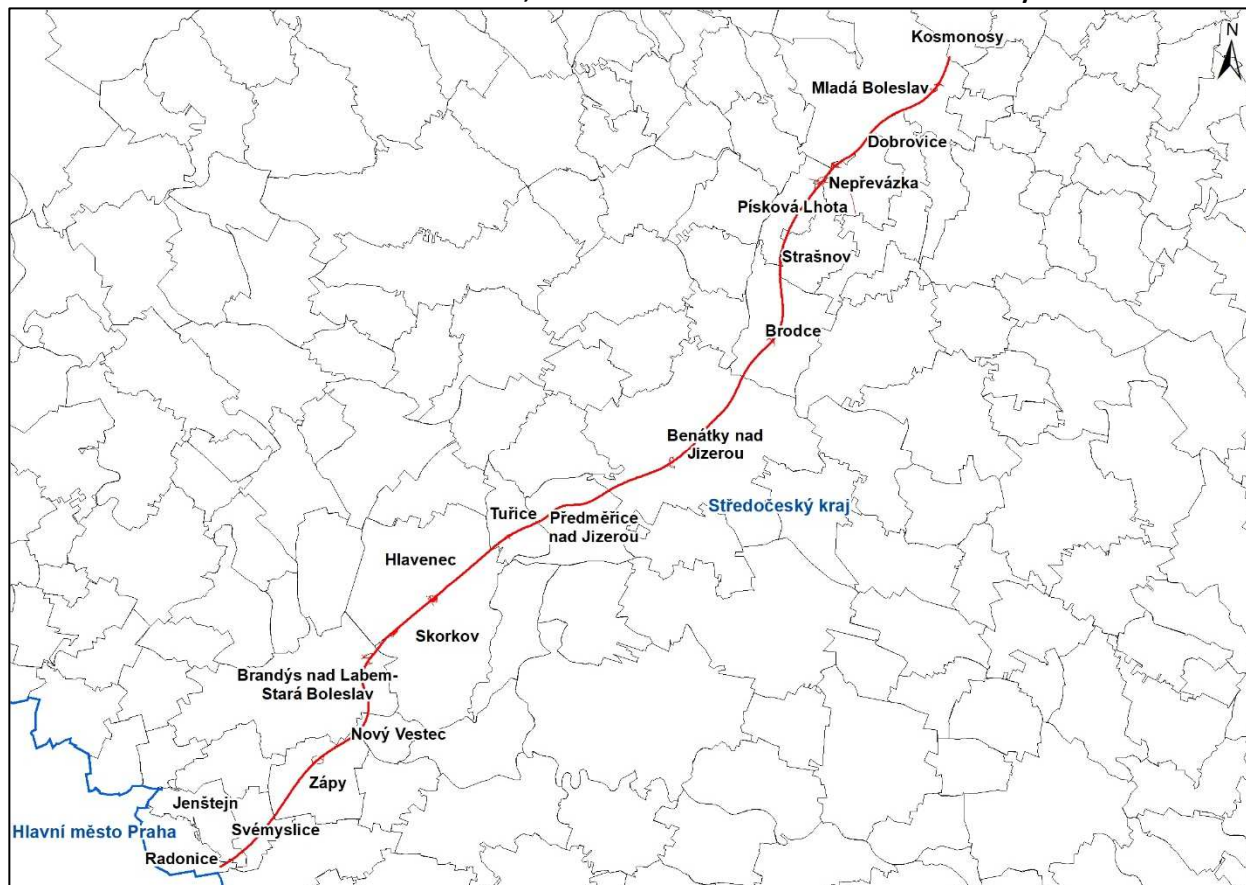
Dále se pak předmětný záměr přibližuje v km cca 13,200 – 13,480 k lokalitě UAN II (poř. č. SAS: 1220), a to na vzdálenost přibližně 30 – 40 m. V km zhruba 21,680 – 21,915 prochází předmětná trasa lokalitou UAN I – obce Tuřice a Sobětuchy (poř. č. SAS: 13-11-22/4). V km cca 22,130 – 22,370 se předmětná trasa přibližuje na vzdálenost zhruba 15 – 40 m lokalitě UAN I – U hřiště (poř. č. SAS: 13-11-17/1).

V km cca 28,960 -29,150 předmětná trasa záměru prochází v těsné blízkosti, resp. částečně i okrajově zasahuje do lokality UAN II (poř. č. SAS: 13-11-13/5). V km přibližně 33,740 – 33,940 prochází předmětný záměr v blízkosti (zhruba 15 -40 m) od lokality UAN I – Drahelky (poř. č. SAS: 13-11-09/9). V km cca 38,300 – 38,420 se předmětný záměr přibližuje lokalitě UAN I – U sv. Jana, při cestě do Nepřevázky, ppč. 309 (poř. č. SAS: 13-11-04/9), a to na vzdálenost přibližně 50 m. V km zhruba 44,520 – 44,590 prochází předmětný záměr lokalitou UAN I – Prostor Baumaxu (poř. č. SAS: 03-33-25/19).

C. I. 11. Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Předmětný záměr „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ se nachází na území Středočeského kraje. Konkrétně navrhovaný záměr prochází přes území, či se dotýká následujících obcí: Radonice, Jenštejn, Svémyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice a Kosmonosy.

Vymezení předmětného záměru ve vztahu k územím dotčených obcí je zřetelné z následujícího obrázku.

Obrázek 11 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu k územím dotčených obcí**Podkladová data: ARCDATA (hranice obcí a krajů)**

— Trasa předmětného záměru
 Hranice kraje
 Hranice obce

V následující tabulce je uveden přehled o počtu obyvatel dle evidence Českého statistického úřadu k 31. 12. 2019 pro území obcí dotčených záměrem.

Tabulka 13 Demografická charakteristika dotčených obcí dle evidence Českého statistického úřadu k 31. 12. 2019

Název obce	Počet obyvatel	Muži	Ženy	Průměrný věk (let)
Radonice	1 021	515	506	38,4
Jenštejn	1 356	644	712	34,7
Svěmyslice	512	269	243	33,1
Zápy	876	462	414	40,6
Nový Vestec	466	231	235	43,0
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	19 255	9 424	9 831	40,6
Hlavenec	527	288	239	37,6
Skorkov	642	313	329	40,8
Tuřice	364	176	188	39,6
Předměřice nad Jizerou	862	447	415	40,7
Benátky nad Jizerou	7 459	3 711	3 748	41,8
Brodce	1 052	524	528	41,3
Strašnov	282	147	135	42,8
Písková Lhota	946	474	472	38,1

Název obce	Počet obyvatel	Muži	Ženy	Průměrný věk (let)
Nepřevázka	422	201	221	40,0
Mladá Boleslav	44 740	22 717	22 023	42,5
Dobrovice	3 421	1 723	1 698	42,4
Kosmonosy	5 233	2 851	2 382	41,8

C. I. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území

Dle informačního Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není přímo v místě vedení trasy navrhovaného záměru registrováno žádné kontaminované místo. V širším a blízkém okolí se pak nachází níže uvedené lokality, které jsou vedeny v Systému evidence kontaminovaných míst. Jedná se konkrétně o níže uvedené lokality:

- Skládky Brandýs nad Labem, ID 9226001 – nachází se v k. ú. Zápy, přibližně 370 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 9,775), resp. 260 m severně od sjezdové a nájezdové větve MÚK Brandýs nad Labem ve směru Mladá Boleslav – Praha. Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Skládky Předměřice nad Jizerou, ID 34284001 – nachází se v k. ú. Předměřice nad Jizerou, cca 125 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 22,550). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Skládky TKO U křížku, ID 13428001 – nachází se v k. ú. Předměřice nad Jizerou, přibližně 70 m jižně od trasy předmětného záměru (km 23,600). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Carborundum Electrite a.s. – výroba/skládování/manipulace s nebezpečnými látkami mimo ropných látek, ID 219003 – nachází se v k. ú. Nové Benátky, cca 810 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 28,275). V dané lokalitě byla zjištěna nadpozaďová, avšak nízká kontaminace.
- ČEZ a.s. Distribuce – rozvodna, ID 210002 – nachází se v k. ú. Dražice, zhruba 730 m západně až severozápadně od trasy předmětného záměru (km 30,825). V dané lokalitě bylo potvrzeno aktuální neakceptovatelné zdravotní riziko.
- Hájovna Trnávka – střelnice/vojenský výcvikový prostor, ID 210004 – nachází se v k. ú. Kbel, přibližně 325 m východně od trasy předmětného záměru (km 30,875). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Skládky TKO Písák, ID 9629004 – nachází se v k. ú. Chrást u Mladé Boleslavi, zhruba 740 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 39,700), resp. 660 m severozápadně od nájezdové větve MÚK Bezděčín (varianta 2) ve směru Mladá Boleslav – Praha. Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Skládky TKO Nepřevázka, ID 10355001 – nachází se v k. ú. Nepřevázka, přibližně 910 m jihovýchodně od trasy předmětného záměru (km 41,175). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Střelnice a PZH Nepřevázka, ID 10355002 – nachází se v k. ú. Nepřevázka, cca 190 m jihovýchodně od trasy předmětného záměru (km 41,400). V dané lokalitě byla zjištěna nadpozaďová, avšak nízká kontaminace.

- Hejtmanka – střelnice/vojenský výcvikový prostor (bývalý sklad PHM a objekt tankové a automobilové inspekce), ID 9629007 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, zhruba 760 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 42,340). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Mikrorajon – střelnice/vojenská výcvikový prostor (původně areál SA a autopark Mikrorajno, nyní po demolici – obchodní zóna), ID 9629006 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, přibližně 260 m západně až severozápadně od trasy předmětného záměru (km 44,450) resp. 180 m od sjezdové i nájezdové větve MÚK Mladá Boleslav (varianta 1 i 2) ve směru Mladá Boleslav – Praha. V dané lokalitě byla zjištěna nadpozaďová, avšak nízká kontaminace.
- Faurecia Interior Systems Bohemia s.r.o. (průmyslový areál), ID 21590002 – nachází se v k. ú. Plazy, přibližně 900 m východně od trasy předmětného záměru (km 45,150). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Proseat Mladá Boleslav (Mladá I) – průmyslový areál, ID 96293009 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, cca 450 m západně od trasy předmětného záměru (km 45,400). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- Teplárna ŠKO-ENERGO s.r.o. (průmyslový areál), ID 96293010 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, přibližně 500 m západně od trasy předmětného záměru (45,400). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.
- ŠKODA AUTO a.s. základní závod (průmyslový a komerční areál), ID 9629900 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, zhruba 830 m západně až severozápadně od trasy předmětného záměru (45,785). V dané lokalitě bylo potvrzeno aktuální neakceptovatelné zdravotní riziko.
- Závod Mladá Boleslav (průmyslový areál), ID 96293011 – nachází se v k. ú. Mladá Boleslav, přibližně 600 m severozápadně od trasy předmětného záměru (km 45,785). Vzorkováním byla u této lokality potvrzena neexistence nadpozaďové kontaminace.

C. I. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Podrobný popis stávajícího stavu ovzduší a počáteční akustické situace je uveden v kapitolách C. II. 1. a C. II. 6. předkládaného oznámení záměru.

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

C. II. 1. Ovzduší

Rozptylové podmínky

Rozptylové podmínky řešeného území jsou do značné míry ovlivněny povětrnostními podmínkami v území. Pro výpočet Rozptylové studie (ECO-ENVI-CONSULT, srpen 2020) byly použity odhady větrných růžic pro 5 tříd stability a 3 rychlosti větru zpracovaný ČHMÚ. Základní parametry těchto růžic jsou prezentovány v Rozptylové studii (příloha č. 2), a to konkrétně v kapitole 3.4 – Meteorologické podklady.

Kvalita ovzduší

Pětileté průměry let 2014–2018 hodnocených škodlivin v jednotlivých čtvercích sítě 1 x 1 km, které pokrývají zájmovou oblast předmětného záměru, jsou zřejmé z Rozptylové studie, stejně tak i údaje z nejbližších měřících stanic AIM.

Tabulka 14 Minimální a maximální hodnoty pětiletých průměrů 2014–2018 z dat imisního monitoringu ČHMÚ

Polutant	NO ₂ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	PM ₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce [μg.m ⁻³]	PM _{2,5} - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	Benzen - roční průměrná koncentrace [μg.m ⁻³]	Benzo[a]pyren - roční průměrná koncentrace [ng.m ⁻³]
Minimum	10,2	20,1	37,4	15,4	0,9	0,8
Maximum	23,0	24,8	45,2	18,4	1,3	1,8

Zdroj: Rozptylová studie (ECO-ENVI-CONSULT, srpen 2020)

Oxid dusičitý

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.

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2014 až 2018 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny v řešené výpočtové síti (10,2 μg.m⁻³ až 23,0 μg.m⁻³). Je patrné, že imisní limit v řešeném zájmovém území pro NO₂ není překročen.

Na nejbližší stanici AIM Mladá Boleslav byl za rok 2019 měřen roční aritmetický průměr na úrovni 17,7 μg.m⁻³; nejvyšší hodinové maximum 49,0 μg.m⁻³ bylo naměřeno 21. 1. 2019.

Oxid uhelnatý

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.

Na území Středočeského kraje je CO monitorován na lokalitách (stanicích AIM) Beroun a Kladno, které pro řešené území nelze považovat za relevantní.

Částice PM₁₀

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 μg.m⁻³, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50 μg.m⁻³ (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí 20,1 μg.m⁻³ až 24,8 μg.m⁻³. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území v rozpětí 37,4 μg.m⁻³ až 45,2 μg.m⁻³.

Nejbližší stanice AIM v Mladé Boleslavi měřila v roce 2019 roční aritmetický průměr 20,4 μg.m⁻³. Nejvyšší 24 hodinová koncentrace PM₁₀ 76,0 μg.m⁻³ byla naměřena 18. 2. 2019; limitní denní hodnota v roce 2019 byla překročena 11 x.

Stanice AIM v Brandýse nad Labem měřila v roce 2019 roční aritmetický průměr $21,0 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší 24 hodinová koncentrace PM_{10} $90,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ byla naměřena 22. 1. 2019; limitní denní hodnota v roce 2019 byla překročena 14x.

Jemné částice $\text{PM}_{2,5}$

Pro $\text{PM}_{2,5}$ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí $15,4 \mu\text{g.m}^{-3}$ až $18,4 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Nejbližší stanice AIM v Mladé Boleslavi měřila v roce 2019 roční aritmetický průměr $15,6 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Benzen

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu $5 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,9 až $1,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Na území Středočeského kraje je benzen monitorován na lokalitě Kladno, kterou pro řešené území nelze považovat za relevantní.

Benzo(a)pyren

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

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí $0,8 \text{ ng.m}^{-3}$ až $1,8 \text{ ng.m}^{-3}$.

Nejbližší stanice AIM v Brandýse nad Labem měřila v roce 2019 roční aritmetický průměr $1,7 \text{ ng.m}^{-3}$.

C. II. 2. Voda

Povrchová voda

Hydrologické zařazení

Z hydrologického hlediska náleží zájmové území do povodí Labe od Jizery po Vltavu (1-05-04), Jizera od Klenice po Ústí (1-05-03), Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07) a Jizera od Kamenice po Klenici a Klenice (1-05-02).

Z hlediska podrobnějšího členění se předmětný záměr dotýká/prochází hydrologickým povodím 4. řádu a to následovně:

Tabulka 15 Hydrologické povodí v území předmětného záměru

Povodí (hydrologické povodí 3. řádu)	Hydrologické povodí 4. řádu	Název hlavního vodního toku
Labe od Jizery po Vltavu	1-05-04-0030	Svémyslická svodnice
	1-05-04-0040	Zelenečský potok
	1-05-04-0050	Labe
	1-05-04-0090	Labe
	1-05-04-0180	Borecká svodnice
	1-05-04-0170	Hlavenský potok
	1-05-04-0140	Hlavenská svodnice
Jizera od Klenice po Ústí	1-05-03-0150	Jizera
	1-05-03-0130	Jizera
	1-05-03-0110	Jizera
	1-05-03-0030	Jizera
Labe od Výrovky po Jizeru	1-04-07-0170	Dobrovka
Jizera od Kamenice po Klenici a Klenice	1-05-02-1020	Klenice
	1-05-02-1000	Klenice
	1-05-02-1010	Zálužanská vodoteč

Vodní toky a vodní plochy

Předmětný záměr nezasahuje do žádné vodní plochy. Z hlediska vodních toků se předmětný záměr dotýká níže uvedených vodních toků:

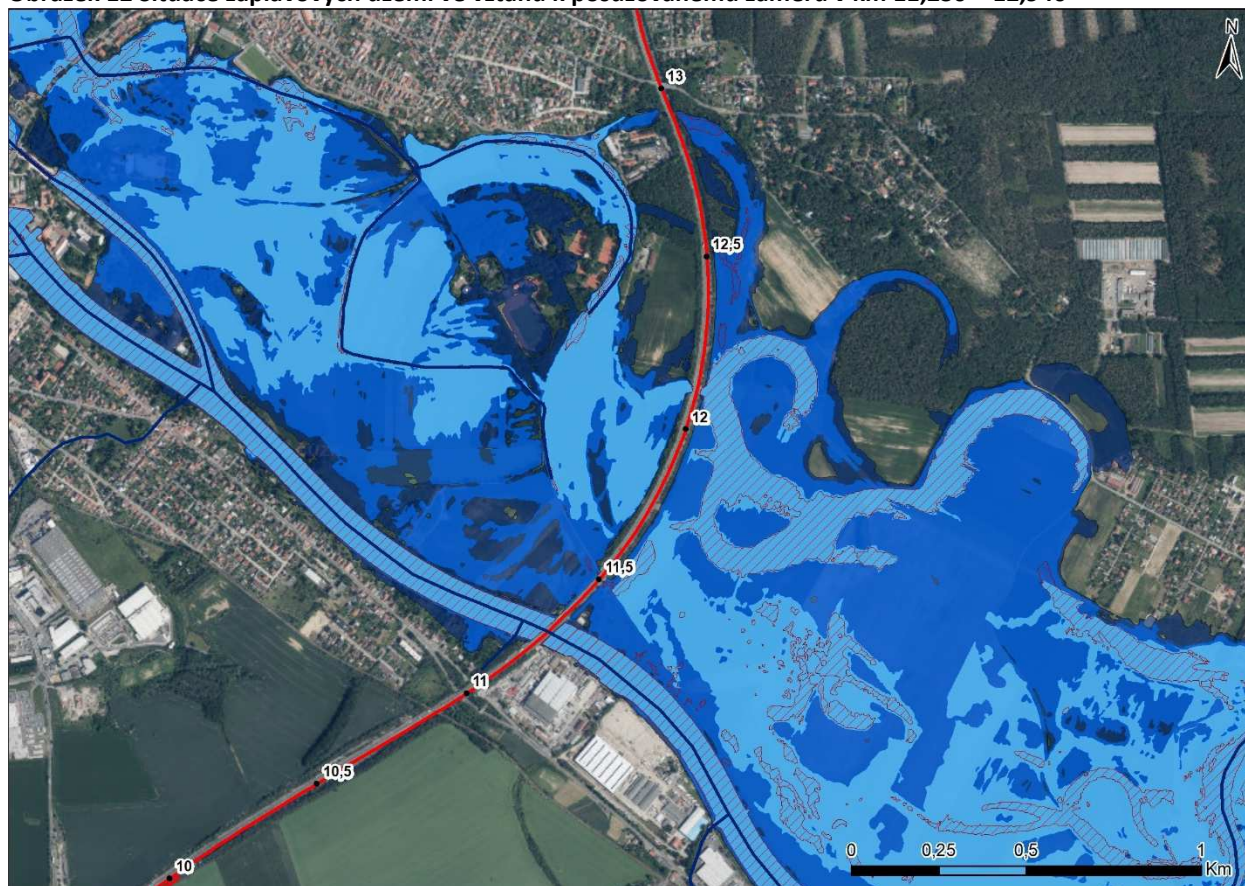
- Svémyslická svodnice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 5,420 – 5,470).
- Svémyslická svodnice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 7,390 – 7,415).
- Ostrovský potok (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 8,420 – 8,455).
- Řeka Labe (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 11,250 – 11,340).
- Řeka Jizera (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 21,910 – 21,960).
- Bezejmenný vodní tok – odbočka vodního toku Dobrovka (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 40,410 – 40,420).
- Vodní tok Dobrovka (okrajové dotčení tohoto vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 40,760 – 40,900).
- Bezejmenný vodní tok tvořící přítok říčky Klenice (dotčení vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 44,130 – 44,300).
- Vodní tok Klenice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 44,285 – 44,310).
- Bezejmenný vodní tok tvořící přítok Zálužanské vodoteče (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 45,720 – 45,735).

Záplavová území

Předmětný záměr se dotýká záplavových území v níže uvedených úsecích předmětné trasy:

- V km trasy D10 cca 11,230 – 12,940 se záměr dotýká střídavě záplavového území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území pro Q_{100} řeky Labe (resp. i Starého Labe – větev).

Obrázek 12 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 11,230 – 12,940

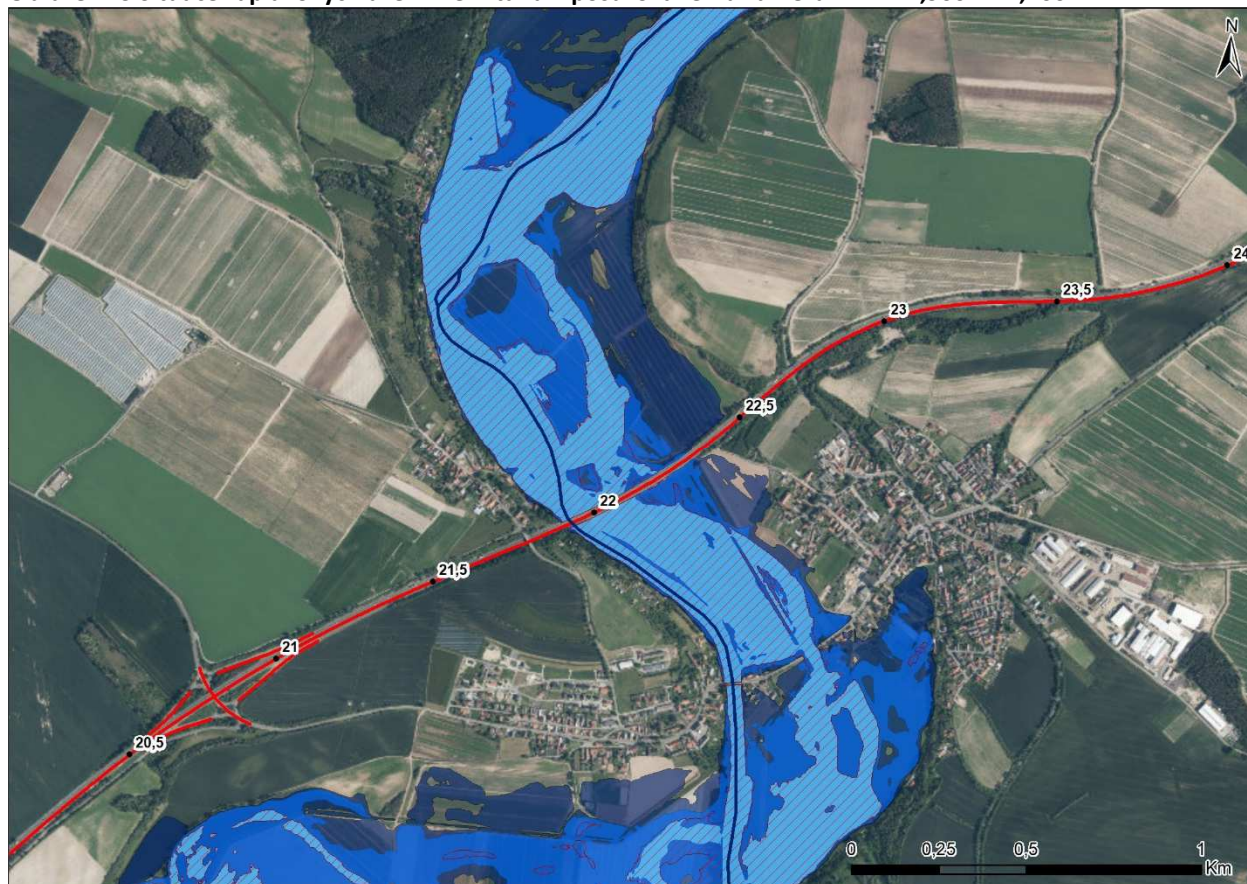


Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- | | |
|--|---|
| — Trasa posuzovaného záměru | Záplavové území pro Q_5 |
| — Vodní toky | Záplavové území pro Q_{20} |
| Aktivní zóna záplavového území | Záplavové území pro Q_{100} |

- V km trasy D10 přibližně 21,900 – 22,460 se záměr dotýká záplavových území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území pro Q_{100} řeky Jizery.

Obrázek 13 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 21,900 – 22,460

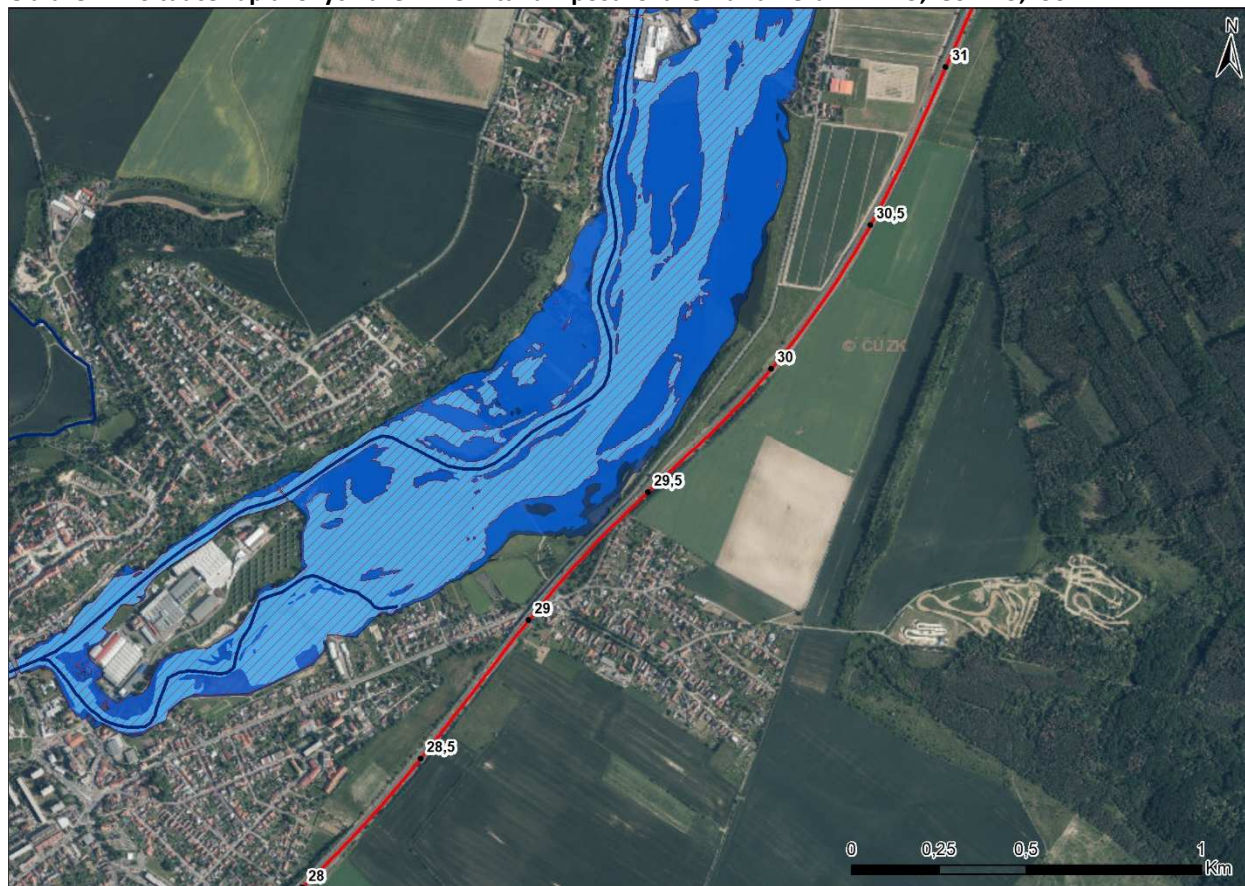


Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- | | |
|--|--|
| — Trasa posuzovaného záměru | Záplavové území pro Q_5 |
| — Vodní toky | Záplavové území pro Q_{20} |
| Aktivní zóna záplavového území | Záplavové území pro Q_{100} |

- V km trasy D10 cca 29,280 – 29,430 se záměr okrajově dotýká záplavového území Q_{100} řeky Jizery.

Obrázek 14 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 29,280 – 29,430



Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- | | |
|--|--|
| — Trasa posuzovaného záměru | Záplavové území pro Q_5 |
| — Vodní toky | Záplavové území pro Q_{20} |
| Aktivní zóna záplavového území | Záplavové území pro Q_{100} |

- V km trasy D10 přibližně 44,210 – 44,370 se záměr dotýká záplavových území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území pro Q_{100} říčky Klenice.

Obrázek 15 Situace záplavových území ve vztahu k posuzovanému záměru v km 44,210 – 44,370

Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

— Trasa posuzovaného záměru	 Záplavové území pro Q_5
— Vodní toky	 Záplavové území pro Q_{20}
 Aktivní zóna záplavového území	 Záplavové území pro Q_{100}

Zranitelná oblast

Převážná část předmětného záměru (km cca 4,450 – 43,150) se nachází v tzv. zranitelné oblasti dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zranitelné oblasti jsou vymezeny nařízením vlády č. 235/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů.

Dle § 2 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů jsou zranitelné oblasti územně vymezeny katastrálními územími, jejichž seznam je uveden v příloze č. 1 k tomuto nařízení. Z hlediska navrhovaného záměru jsou všechna katastrální území dotčená záměrem evidována ve výše uvedeném seznamu zranitelných oblastí. Mapovou podobu zranitelných oblastí lze zobrazit na národním geoportálu INSPIRE. Jedná se o území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

V těchto oblastech jsou příslušnými závaznými dokumenty (např. Nitrátová směrnice, Akční program, a další) upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv s ohledem na půdně-klimatické podmínky území, svažitosti pozemku apod.

Podzemní vody

Posuzovaný záměr se nachází uvnitř čtyř útvarů podzemních vod základní vrstvy. Jedná se o Křidu severně od Prahy (ID 45100), Křidu Košateckého potoka (ID 45210), Jizerskou křidu pravobřežní (ID 44100) a Jizerskou křidu levobřežní (ID 44300).

Dále předmětný záměr zasahuje do jednoho útvaru podzemních vod svrchní vrstvy. Jde o Kvartér Labe po Vltavu (ID 11720).

Hladina podzemní vody, chemismus podzemní vody

V této fázi projektových příprav nebyl vypracován inženýrskogeologický průzkum. V rámci navazující dokumentace EIA se počítá s vypracováním „Studie vlivů záměru na povrchové a podzemní vody“.

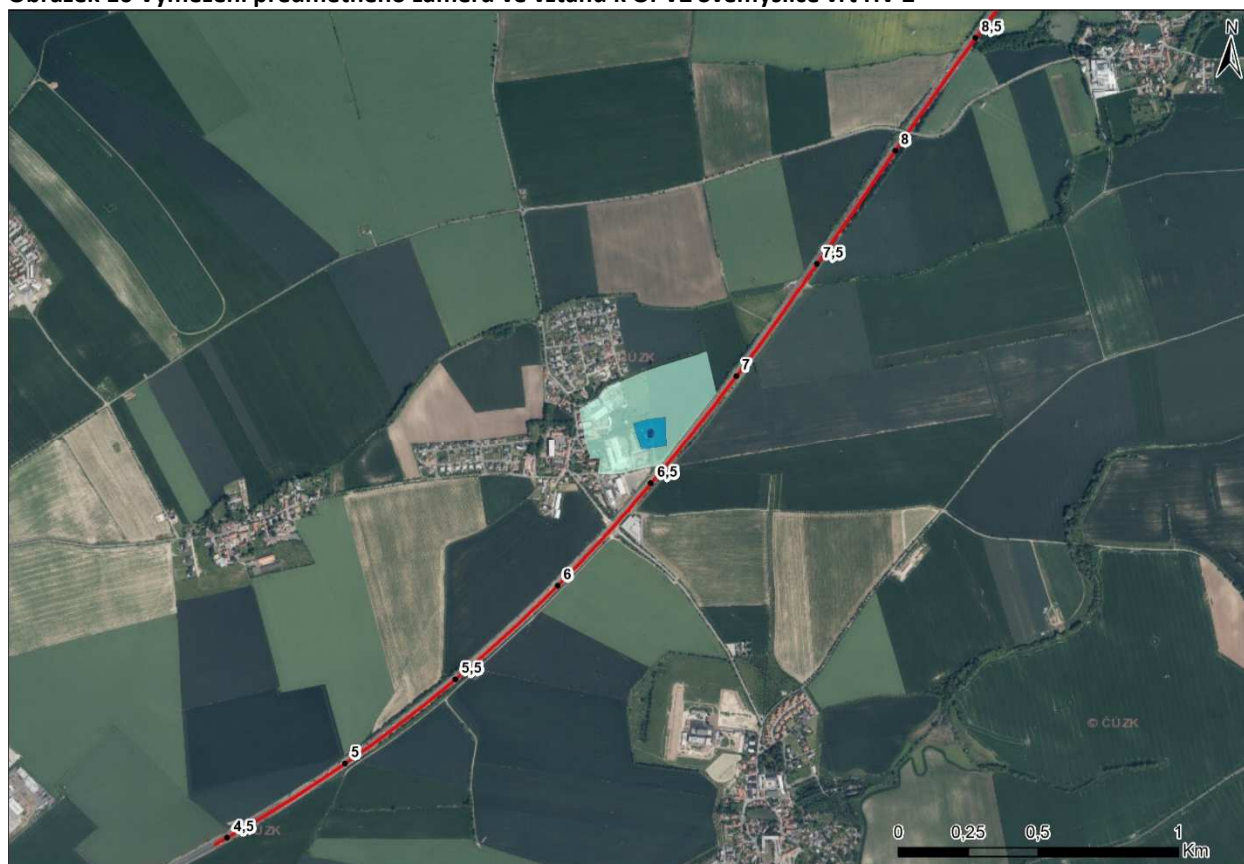
Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Zájmové území předmětného záměru zasahuje v km cca 17,200 – 35,780 do chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída (ID 215).

Ochranné pásmo vodního zdroje

V km cca 6,570 – 6,910 předmětný záměr okrajově zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje Svémyslice vrt HV 2, a to v souvislosti s modernizací hlavní trasy komunikace D10.

Obrázek 16 Vymezení předmětného záměru ve vztahu k OPVZ Svémyslice vrt HV 2



Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

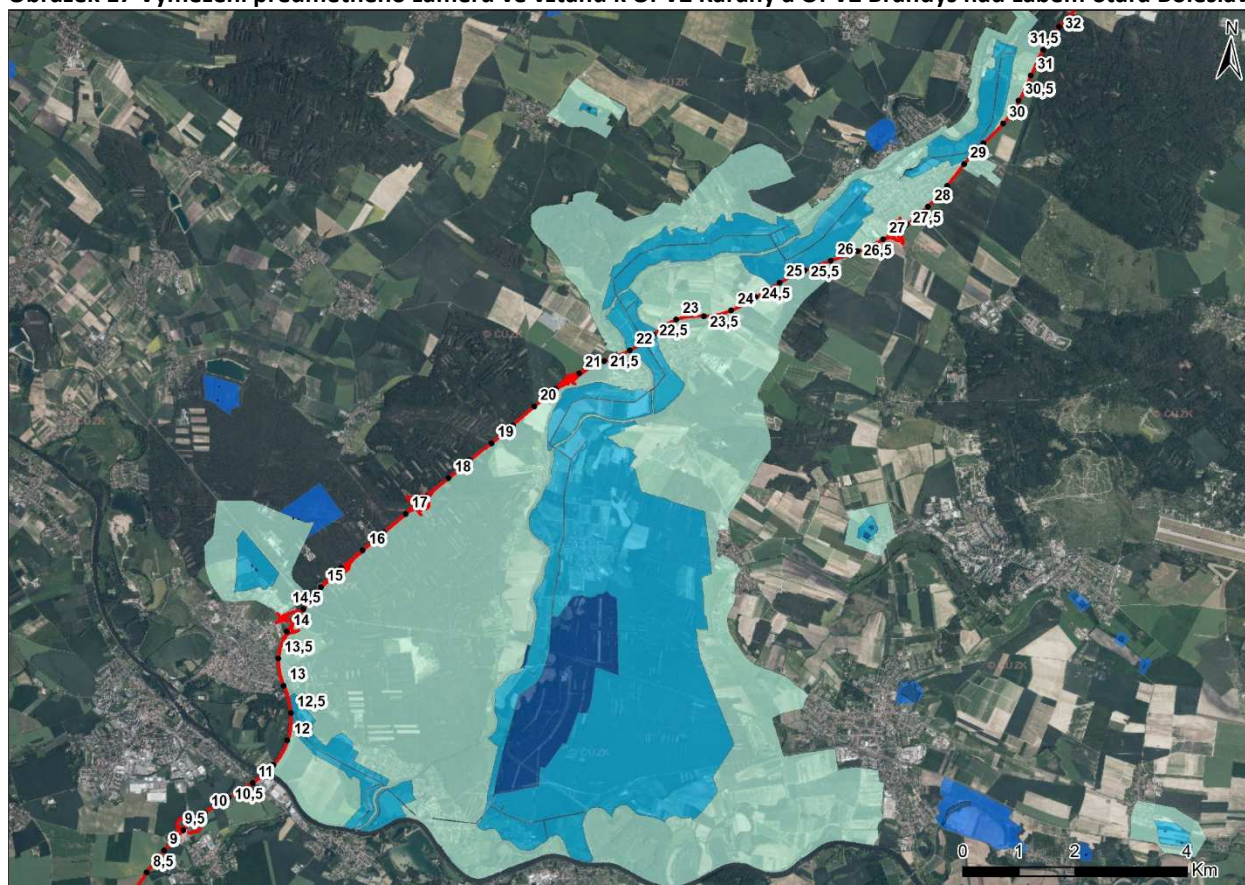
— Trasa posuzovaného záměru
 ■ Stupeň 1

■ Stupeň 2a
 ■ Stupeň 2b

Záměr modernizace D10 se dotýká ochranného pásma vodního zdroje Káraný (podzemní zdroj), a to v km cca 11,340 – 31,620. Konkrétně záměr prochází přímo ochranným pásmem v km přibližně 21,810 – 26,220 a 28,910 – 29,680. V těchto km budou dotčeny stupně 2a, 2b i 1 OPVZ. V ostatních km se pak předmětný záměr okrajově dotýká tohoto ochranného pásma vodního zdroje, či do něj okrajově zasahuje.

Dále se pak záměr nachází v těsné blízkosti OPVZ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, resp. v těsné blízkosti se nachází MÚK Stará Boleslav. Ve variantě 2 MÚK do tohoto ochranného pásma zasahuje úprava stávající komunikace v souvislosti s napojením na kruhový objezd této MÚK.

Obrázek 17 Vymezení předmětného záměru ve vztahu k OPVZ Káraný a OPVZ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav



Zdroj: Topgis, VÚV TGM, v. v. i.; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- | | |
|---|---|
| — Trasa posuzovaného záměru | Stupeň 2b |
| Stupeň 1 | Stupeň 2 |
| Stupeň 2a | |

V blízkém okolí stavby se pak nacházejí ještě dvě OPVZ. Jedná se o OPVZ Brodce Homolka vrtaná studna, které se nachází cca 160 m východně od hlavní trasy D10 v km cca 33,280 – 33,460. Dále pak jde o OPVZ Písková Lhota vrtaná studna, jež se nachází přibližně 320 m severozápadně od hlavní trasy D10 v km zhruba 37,950 – 38,270.

Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů

V předmětné území ani jeho blízkém okolí se nenachází žádné ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů. Nejbližším ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů je Toušeň, jež je vzdálené cca 1,5 km jihovýchodním směrem od předmětného záměru v km cca 11,000.

C. II. 3. Půda

Zájmové území předmětného záměru je tvořeno relativně heterogenním půdním pokryvem. Jedná se o hnědozemě, černozemě, kambizemě s rankery a litozeměmi, kambizemě s podzoly na terasových uloženinách, fluvizemě, pararendziny a pelozemě.

ZPF

Podle zastoupení pozemků navrhovaný záměr zasahuje na zemědělské půdy a lesní půdy, čímž si vynutí trvalý i dočasný zábor ZPF i PUPFL.

Zpracovatelem oznámení záměru byl proveden odborný odhad trvalého záboru stavby na základě aktuálních dat z Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN). Pro hranici trvalého záboru byla stanovena předpokládaná hranice 12 m od hrany stávající komunikace D10 a souvisejících MÚK, jakož to předmětné rozšíření (modernizace). V tomto pásmu pak byly hodnoceny zásahy do ZPF jako do oblasti pro trvalý zábor stavby.

Tabulka 16 Odhad rozsahu trvalých záborů ZPF pro předmětnou stavbu

Třída ochrany ZPF	Zábor ZPF (trvalý zábor)
I.-II. třída ochrany ZPF	102 895 m ²
III.-V. třída ochrany ZPF	417 600 m ²
Celkem	520 495 m²

Trvalý zábor zemědělského půdního fondu je možné odhadnout přibližně na 520 500 m². Z toho I. – II. Třída ochrany ZPF činí cca 102 900 m² a III. – V. třída ochrany ZPF zhruba 417 600 m².

V následující tabulce jsou uvedeny charakteristiky jednotlivých BPEJ vyskytujících se v území předmětného záměru, resp. charakteristiky předpokládaných dotčených BPEJ předmětným záměrem.

Tabulka 17 Charakteristika BPEJ vyskytujících se v zájmovém území

BPEJ	Třída ochrany	Základní charakteristika
2.01.00	I.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi produkční.
2.01.10	II.	Černozemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a produkční
2.03.00	I.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a vysoce produkční.
2.05.01	II.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a méně produkční.
2.16.02	III.	Luvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 10-25 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.

BPEJ	Třída ochrany	Základní charakteristika
2.17.00	IV.	Luvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.17.30	IV.	Luvizemě převážně na mírných svazích se západní či východní expozicí (jihoozápadní až severozápadní či jihovýchodní až severovýchodní) nebo se severní expozicí (severozápadní až severovýchodní) a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.19.01	III.	Rendziny, pararendziny převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a středně produkční.
2.19.11	III.	Rendziny, pararendziny převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.19.51	IV.	Rendziny, pararendziny převážně na středních svazích se západní či východní expozicí (jihoozápadní až severozápadní či jihovýchodní až severovýchodní) nebo se severní expozicí (severozápadní až severovýchodní) a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.20.01	IV.	Rendziny, pararendziny převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.21.10	IV.	Regozemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.21.12	V.	Regozemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 10-25 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.25.01	III.	Kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a méně produkční.
2.30.01	III.	Kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a méně produkční.
2.30.04	IV.	Kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 25-50 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.30.11	IV.	Kambizemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.

BPEJ	Třída ochrany	Základní charakteristika
2.31.01	IV.	Kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.31.04	V.	Kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 25-50 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.31.11	IV.	Kambizemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.31.14	V.	Kambizemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 25-50 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a produkčně málo významné.
2.37.15	V.	Kambizemě, rankery, litozemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 10-25 %. Půdy mělké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a produkčně málo významné.
2.54.11	IV.	Pseudogleje převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční.
2.55.00	IV.	Fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
2.56.00	I.	Fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a středně produkční.
2.58.00	II.	Fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a málo produkční.
3.03.00	I.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a vysoce produkční se stabilizovanými výnosy.
3.04.01	IV.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a málo produkční.
3.06.00	II.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a produkční.
3.07.00	III.	Černozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a produkční.

BPEJ	Třída ochrany	Základní charakteristika
3.22.10	IV.	Regozemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a málo produkční.
3.55.00	IV.	Fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a málo produkční.
3.60.00	I.	Černice převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a vysoce produkční.
3.61.00	II.	Černice převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a velmi produkční.

PUPFL

Provedení odborného odhadu bylo stanoveno s ohledem na charakteristiku předmětného území i ve vztahu k pozemkům určeným k plnění funkcí lesa. Byla zvolena stejná metodika hodnocení záborů jako u zemědělského půdního fondu, tj. hranice 12 m od stávající komunikace D10 a souvisejících MÚK. Dále bylo variantně hodnoceno i umístění odpočívek v km 15,5 a 17,0 předmětné stavby, které se nacházejí v rámci lesních pozemků (porostů).

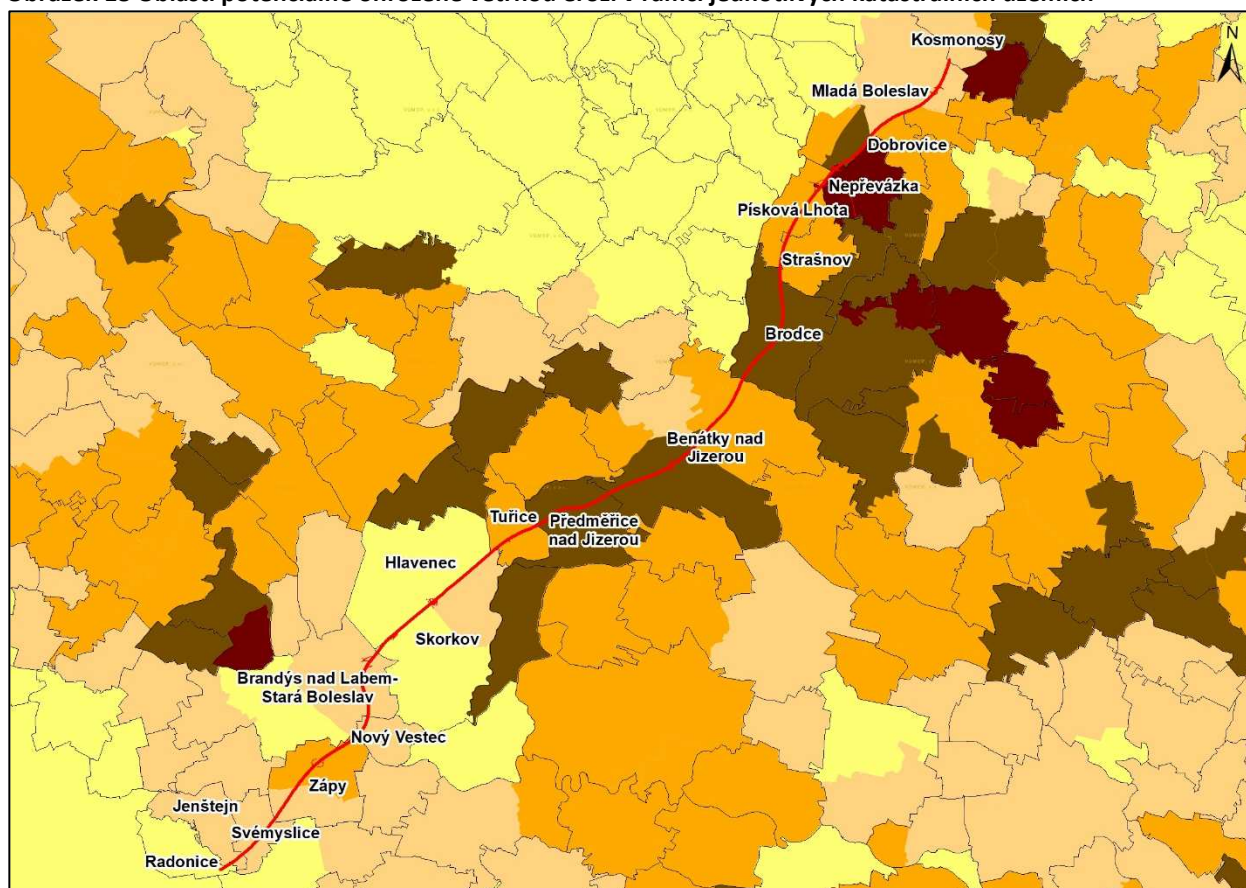
Tabulka 18 Odhad rozsahu trvalých záborů PUPFL pro předmětnou stavbu

Variantní řešení záměru	Zábor PUPFL (trvalý zábor)
Předmětný záměr modernizace D10 včetně realizace/úprav souvisejících MÚK	137 789 m ²
Odpočívka ve variantě 15,5	34 000 m ²
Odpočívka ve variantě 17,0	18 943 m ²
Zábor PUPFL celkem pro předmětný záměr modernizace D10 ve variantě odpočívky v km 15,5	171 789 m ²
Zábor PUPFL celkem pro předmětný záměr modernizace D10 ve variantě odpočívky v km 17,0	156 732 m ²

Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa lze odhadnout na cca 157 000 m² – 172 000 m².

Stav eroze a erozního ohrožení a degradace půd

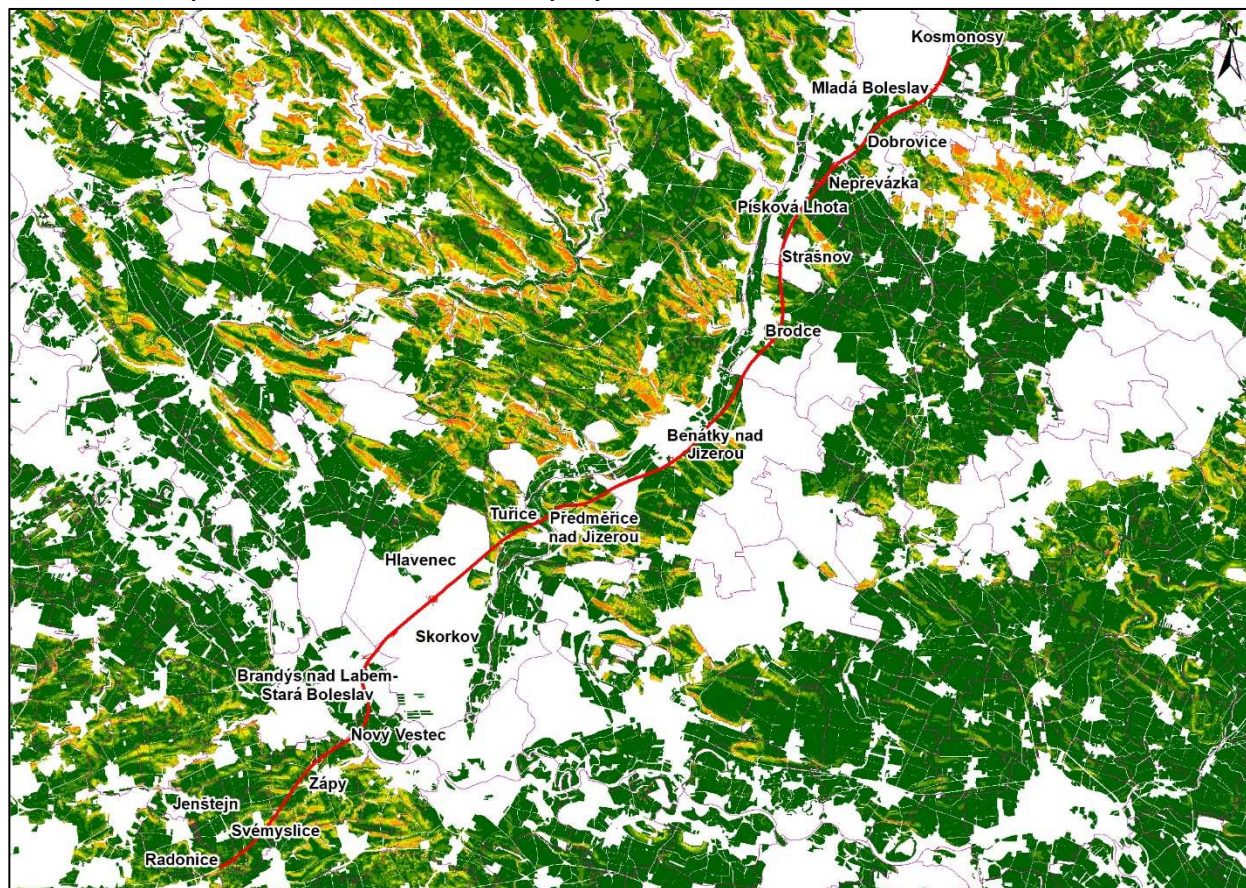
Stav potenciálního ohrožení orné půdy větrnou a vodní erozí v rámci předmětného území je zřejmý z následujících obrázků.

Obrázek 18 Oblasti potenciálně ohrožené větrnou erozí v rámci jednotlivých katastrálních územích

Zdroj: WMS vumop.cz; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- Trasa posuzovaného záměru
- Zanedbatelná míra rizika ohrožení
- Mírná míra rizika ohrožení
- Střední míra rizika ohrožení
- Vysoká míra rizika ohrožení
- Velmi vysoká míra rizika ohrožení
- Hranice obcí

Dle výše uvedeného obrázku je zřejmé, že se v předmětné území posuzovaného záměru vyskytují půdy v převážné většině se zanedbatelnou, mírnou a střední mírou rizika ohrožení vodní erozí. Dále předmětný záměr zasahuje částečně do půd s vysokou mírou rizika ohrožení a drobně zasahuje i do kategorie půd s velmi vysokou mírou rizika ohrožení vodní erozí.

Obrázek 19 Stav potenciálního ohrožení dotčené půdy vodní erozí

Zdroj: VÚV TGM, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

— Trasa posuzovaného záměru

0-2 t.ha⁻¹.rok⁻¹

3-4 t.ha⁻¹.rok⁻¹

5-6 t.ha⁻¹.rok⁻¹

7-8 t.ha⁻¹.rok⁻¹

9-10 t.ha⁻¹.rok⁻¹

11-20 t.ha⁻¹.rok⁻¹

21-100 t.ha⁻¹.rok⁻¹

101-720 t.ha⁻¹.rok⁻¹

— Hranice obcí

Dle výše uvedeného obrázku je zřejmé, že se v předmětném území posuzovaného záměru nachází převážně půda s nízkým ohrožením vodní erozí.

C. II. 4. Biologická rozmanitost

Pro účely dokumentace EIA aktuálně probíhají terénní průzkumy území pro zachycení dané problematiky. V rámci zpracování dokumentace EIA je počítáno se zpracováním Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, biologickým průzkumem a dendrologickým průzkumem či migrační studií, jež budou tvořit samostatné přílohy tohoto dokumentu. Biologická rozmanitost tak bude podrobně popsána v navazujících stupních projektových příprav.

Biogeografické, fyto geografické členění a potenciální přirozená vegetace

Z hlediska biogeografického členění ČR (Culek, 1996) se předmětný záměr nachází na území bioregionu 1.4 Benátský bioregion, 1.5 Českobrodský bioregion, 1.6 Mladoboleslavský bioregion a 1.7 Polabský bioregion.

Podle regionálně fyto geografického členění (Skalický, 1998) se celý předmětný záměr nachází v českém termofytiku. Konkrétně se jedná o okres 10a – Jenštejnská tabule, 11a – Všetatské Polabí, 12 – Dolní Pojizeří, 13b – Mladoboleslavský chlum a 13 c – Bakovská kotlina.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR (Neuhäuslová et al., 2001) se v předmětném území nacházejí v převaze dubohabřiny a lipové doubravy – černýšová dubohabřina (*Melampyrum nemorosi-Carpinetum*), a lipová doubrava (*Tilio-Betuletum*). Dále pak se jedná o lužní lesy – střemchová jasenina (*Pruno-Fraxinetum*) a jilmová doubrava (*Quercus-Ulmetum*). A dále se pak jedná drobně také o subacidofilní středo-evropské teplomilné doubravy a acidofilní bikové, jedlové, březové a borové doubravy – mochnová doubrava (*Potentilla albae-Quercetum*), biková a/nebo jedlová doubrava (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae, Abieti-Quercetum*) a kostřavová borová doubrava (*Festuca ovinae-Quercetum roboris*).

Migrace

Dálnice D10 prochází přibližně v úseku Stará Boleslav – Skorkov (km cca 15,370 – 19,150) migračně významnými územími (MVÚ). V tomto MVÚ je evidován dálkový migrační koridor (DMK), dálnice D10 zde již ve stávajícím stavu představuje významnou bariéru z hlediska průchodnosti tohoto koridoru. Omezení průchodnosti DMK je tedy zapotřebí v rámci přípravy stavby vyřešit a navrhnout opatření pro zajištění spojitosti tohoto DMK. Dálnice zde prochází lesním porostem a v současné době je oplocená.

Fauna a flóra

V území se mozaikovitě vyskytují plošky biotopu T3.4D – Širokolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného (*Juniperus communis*). Místy jsou vyvinuty fragmenty biotopů T5.2 - Otevřené trávníky písčin s paličkovcem šedavým (*Corynephorus canescens*) a T5.3 - Kostřavové trávníky písčin, zejména v úseku u Staré Boleslavi. V okolí v rámci lesních celků často navazují kvalitnější doubravy, zejména L3.1 – hercynské dubohabřiny, rovněž L7.1 - Suché acidofilní doubravy. Místy (sever území) rovněž L7.2 - Vlhké acidofilní doubravy a lokálně L5.4 - Acidofilní bučiny.

V případě rostlin je bezprostřední okolí dálnice druhově velmi pestré. Je to dáno výraznou mozaikou biotopů a rovněž výskytem řady vysazovaných a šířících se druhů v liniovém migračním koridoru.

V předmětném území, resp. okolí se nachází např. ostřice nízká (*Carex humilis*) Leyss. – C4a, mochna písečná (*Potentilla arenaria*) Borckh. ex Gaertn. Mey. & Scherb. – C4a, dále druhy jako trýzel škardolistý (*Erysimum crepidifolium*) Rchb. – C4a, bělolist rolní (*Filago arvensis*) L. – C3, bodlák nicí (*Carduus nutans*) L. – C4a, paličkovec šedavý (*Corynephorus canescens*) (L.) P. Beauv. – C4a, kolenec Morisonův (*Spergula morisonii*) Boreau – C3, radyk prutnatý (*Chondrilla juncea*) L. – C3, mateřídouška úzkolistá (*Thymus serpyllum*) L. – C4a, čilimník řezenský (*Chamaecytisus ratisbonensis*) (Schaeff.) Rothm. – C4a, mák polní (*Papaver argemone*) L. – C4a, mrvka myší ocásek (*Vulpia myuros*) (L.) C. C. Gmel. – C3, vikev hrachorovitá (*Vicia lathyroides*) L. – C3, škarda smrdutá mákolistá (*Crepis foetida*) subsp. (*rhoeadifolia*) (M. Bieb.) Čelak. – C4a, černýš rolní (*Melampyrum arvense*) L. – C3, srpice barvířská (*Serratula tinctoria*) L. – C4a, ledenec přímořský (*Lotus maritimus*) L. – C3, svízel pochybný (*Galium spurium*) L. – C4a, silenka noční (*Silene noctiflora*) L. – C4a, nepatrlec rolní (*Aphanes arvensis*) L. – C3, pryšec drobný (*Euphorbia exigua*) L. – C4a, rmen rakouský (*Cota austriaca*) (Jacq.) Sch. Bip. – C3.

Na podmáčených místech byla místy ze zajímavějších druhů zjištěna ostřice dvouřadá (*Carex disticha*) Huds. – C4a, kolem Labe tajnička rýžovitá (*Leersia oryzoides*) (L.) Sw. – C3, šmel okoličnatý (*Butomus umbellatus*) L. – C4a, ostřice Buekova (*Carex buekii*) Wimm. – C4a, ostřice pobřežní (*Carex riparia*) Curtis – C4a, koromáč olešníkový (*Silaum silaus*) (L.) Schinz & Thell. – C3, žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*) L. – C3, jilm vaz (*Ulmus laevis*) Pallas – C4a, v Labi rdest uzlinatý (*Potamogeton nodosus*) Poir. – C3, stulík žlutý (*Nuphar lutea*) (L.) Sm. – C4a.

Na dřeviny je území druhově velmi bohaté, což je dáno i mnoha výsadbami nepůvodních druhů. Jednotlivě byla potvrzena hrušeň polnička (*Pyrus pyrastrer*) (L.) Burgsd. – C4a.

Z bezobratlých je z širšího území Labe uváděn rak pruhovaný *Faxonius limosus* (Rafinesque, 1817), v dotčeném úseku jsme jej nepotvrdili. Cenné je naopak z měkkýšů potvrzení velevruba malířského *Unio pictorum* (Linnaeus, 1758) – KO v Labi. Dále zde byl potvrzen velevrub nadmutý *Unio tumidus* – VU. Z invazních druhů byl zjištěn hojný výskyt slávičky mnohotvárné *Dreissena polymorpha* a jednotlivý výskyt korbikuly asijské *Corbicula fluminea*.

V lemech dálnice jsou lokálně hojní zejména mravenci r. *Formica* – O, potvrzen byl např. mravenec travní (*Formica pratensis*) Retzius, 1783 – O, který zde má jednotlivá kopulovitá hnízda.

Hojní jsou rovněž čmeláci r. *Bombus*, druhové spektrum je velmi bohaté, zjištěno bylo min. sedm druhů.

Z motýlů byla pozorována řada druhů červeného seznamu. Zjištěn byl okáč rosičkový (*Erebia medusa*) (Denis & Schiffermüller, 1775) – NT, hřbetozubec dubový (*Drymonia ruficornis*) (Hufnagel, 1766) – NT, hřbetozubec plachý (*Peridea anceps*) (Goeze, 1781) – NT, hřbetozubec stříbroškrvný (*Spatalia Argentina*) (Denis & Schiffermüller, 1775), otakárek ovocný (*Iphiclide podalirius*) (Linnaeus, 1758) – O, NT, modrásek vikvicový (*Polyommatus coridon*) (Poda, 1761) – VU, vřetenuška ligrusová *Zygaena carniolica* (Scopoli, 1763) – NT, modrásek černolemý (*Plebejus argus*) (Linnaeus, 1758) – NT, modrásek nejmenší (*Cupido minimus*) (Füssly, 1775) – VU, vřetenuška čičorková (*Zygaena ephialtes*) (Linnaeus, 1767) – NT, okáč strdivkový (*Coenonympha arcania*) (Linnaeus, 1761) – NT, modrásek lesní (*Cyaniris semiargus*) (Rottemburg, 1775) – VU, modrásek ušlechtilý (*Polyommatus amandus*) (Schneider, 1792) – NT, zelenáček koulencový (*Jordanita globulariae*) (Hübner, 1793) – NT, soumráčník skořicový (*Spialia sertorius*) (Hoffmannsegg, 1804), ostruháček švestkový (*Satyrus pruni*) (Linnaeus, 1758) – NT, z chráněných druhů kolem Labe a Jizery batolec červený (*Apatura ilia*) (Denis & Schiffermüller, 1775) – O, jednotlivě také otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) Linnaeus, 1758 – O.

Z brouků zaznamenány běžnější druhy, ze zajímavých byl pozorován v lemu lesního porostu u Skorkova nosorožík kapucínek (*Oryctes nasicornis*) (Linnaeus, 1758) – O, NT, kolem Labe tesařík pižmový (*Aromia moschata*) (Linnaeus, 1758) – NT, lokálně se jednotlivě v území vyskytuje běžný zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) (Poda, 1761) – O a střevlík Scheidlerův (*Carabus scheidleri*) Ganglbauer, 1892 – O.

Bohatá je fauna ryb, z chráněných druhů se v Labi a Jizeře vyskytuje jelec jesen (*Leuciscus idus*) – O, NT, překvapivá je vysoká početnost invazní slunečnice pestré (*Lepomis gibbosus*) – NA.

Z obojživelníků se v bezprostředním okolí trasy vyskytuje minimum druhů, jsou vázáni až na lokality v širším okolí. Nejbližší se ve vodotečích vyskytuje skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*) – KO, NT

Z plazů je lokálně hojnější ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) – SO, VU, IV, cenný je výskyt užovky hladké (*Coronella austriaca*) – SO, VU, IV u Brodce.

Z ptáků byl v blízkosti zaznamenán tuhýk obecný (*Lanius collurio*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*). V křovinatých lemech i v blízkosti dálnice hnízdí slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) – O, v blízkém okolí na otevřených plochách ve vazbě na travnaté biotopy s křovinami také

bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*) – O, vzácněji bramborníček černohlavý (*Saxicola rubicola*) – O, VU, dále ťuhýk obecný (*Lanius collurio*) – O, NT, I a strnad luční (*Miliaria calandra*) – KO, VU. Cenné je pravděpodobné hnízdění chocholouše obecného (*Galerida cristata*) – O, CR v lemu letištní plochy u Mladé Boleslavi a u Podchlumí.

Řada druhů v okolí dálnice v rámci polních monokultur loví potravu, z typických druhů lze uvést motáka pochopa (*Circus aeruginosus*) – O, VU, I a luňáka červeného (*Milvus milvus*) – KO, CR, I.

Cenným zjištěním jsou rovněž pozorování a hnízdní výskyty koroptve polní (*Perdix perdix*) – O, NT v bezprostředním okolí dálnice v okrajových částech Prahy.

Ze savců je vhodné upozornit na četné výskyty křečka polního (*Cricetus cricetus*) – SO, IV, rovněž v bezprostředním okolí dálnice v okrajových částech Prahy a sysla obecného (*Spermophilus citellus*) – KO, CR, II, IV v relativní blízkosti záměru v rámci letiště u Mladé Boleslavi, kde je předmětem ochrany EVL CZ0213776 Bezděčín, která je současně přírodní památkou.

C. II. 5. Klima

Z hlediska klasifikace klimatických oblastí (VÚKOZ, 2017) se předmětný záměr nachází v teplé klimatické oblasti (km 4,450 – 9,125 a 17,940 – 24,910), teplé na srážky chudé klimatické oblasti (km 24,910 – 45,758) a velmi teplé klimatické oblasti (km 9,125 – 17,940).

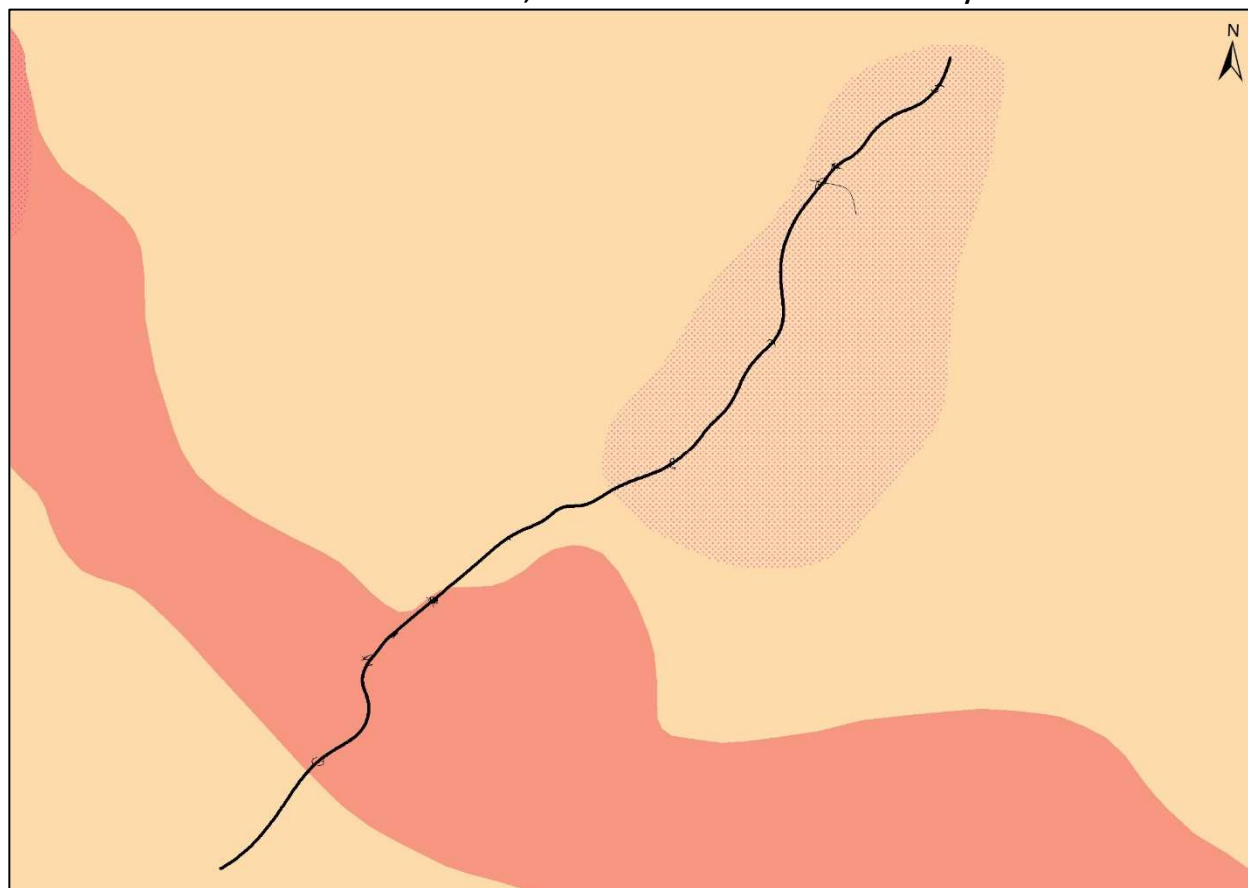
Teplá klimatická oblast je charakteristická dlouhým teplým létem (40 – 50 letních dnů) s průměrnou teplotou 15 – 16 °C. Jedná se o přiměřeně vlhké léto s celkovým srážkovým úhrnem 200 - 400 mm. Během léta se 100 až 140 dnů se srážkami vyznačuje srážkovým úhrnem vyšším než 1 mm za den. Zima je normálně dlouhá (50 – 60 ledových dnů) a mírně chladná s průměrnou teplotou -2 až -3 °C. Zimní období je charakteristické vyššími srážkami se srážkovým úhrnem více než 400 mm a také se vyznačuje kratším trváním sněhové pokrývky v rozmezí 50 až 60 dnů. Přechodné období je krátké se 100 – 140 mrazovými dny, dále pak mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7 – 8 °C a teplým podzimem s průměrnou teplotou 8 – 9 °C.

Teplá na srážky chudá klimatická oblast je charakteristická dlouhým teplým létem (40 – 50 letních dnů) s průměrnou teplotou 15 – 16 °C. Jedná se o suché léto s celkovým srážkovým úhrnem menším než 200 mm. Během léta se méně než 100 dnů se srážkami vyznačuje srážkovým úhrnem vyšším než 1 mm za den. Zima je kratší (40 – 50 ledových dnů) a mírně teplá s průměrnou teplotou 0 až -2 °C. Zimní období je charakteristické suchým na srážky chudým úhrnem 200 – 400 mm a také se vyznačuje spíše kratším trváním sněhové pokrývky 50 až 60 dnů. Přechodné období je krátké se 100 – 140 mrazovými dny, dále pak mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7 – 8 °C a teplým podzimem s průměrnou teplotou 8 – 9 °C.

Velmi teplá klimatická oblast je charakteristická velmi dlouhým a velmi teplým létem (více jak 50 letních dnů) s průměrnou teplotou vyšší než 16 °C. Jedná se o přiměřeně vlhké léto s celkovým srážkovým úhrnem kolem 400 mm. Během léta se více jak 100 dnů se srážkami vyznačuje srážkovým úhrnem vyšším než 1 mm za den. Zima je velmi krátká (méně než 40 ledových dnů) a teplá s průměrnou teplotou větší než 0 °C. Zimní období je charakteristické průměrným srážkovým úhrnem 200 – 400 mm a také se vyznačuje krátkým trváním sněhové pokrývky méně než 50 dnů. Přechodné období je velmi krátké s méně než 100 mrazovými dny, dále pak teplým jarem s průměrnou teplotou větší než 8 °C a teplým podzimem s průměrnou teplotou 9 °C.

Tabulka 19 Vybrané charakteristiky klimatických regionů, ve kterých se předmětný záměr nachází

Charakteristika	Teplá klimatická oblast (km 4,450 – 9,125 a 17,940 – 24,910)	Teplá na srážky chudá klimatická oblast (km 24,910 – 45,758)	Velmi teplá klimatická oblast (km 9,125 – 17,940)
Počet letní dnů	40 – 50 dnů	40 – 50 dnů	> 50 dnů
Průměrná teplota letního období	15 - 16 °C	15 - 16 °C	> 16 °C
Srážkový úhrn	200 – 400 mm	< 200 mm	400 mm
Počet dnů přechodného období	100 – 140 dnů	100 – 140 dnů	< 100 dnů
Průměrná teplota jarního období	7 - 8 °C	7 - 8 °C	> 8 °C
Průměrná teplota podzimního období	8 - 9 °C	8 - 9 °C	> 9 °C
Počet zimních dnů	50 – 60 dnů	40 – 50 dnů	< 40 dnů
Průměrná teplota zimního období	-2 až -3 °C	0 až -2 °C	> 0 °C
Průměrné srážky	> 400 mm	200 – 400 mm	200 – 400 mm
Trvání sněhové pokrývky ve dnech	50 – 60 dnů	50 – 60 dnů	< 50 dnů

Obrázek 20 Umístění záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 ve vztahu ke klimatickým oblastem**Zdroj: geoportal.gov.cz**

- Trasa posuzovaného záměru
- Teplá klimatická oblast
- Teplá na srážky chudá klimatická oblast
- Velmi teplá klimatická oblast

Vzhledem k výše uvedeným charakteristikám lze konstatovat, že v zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

Dopady spojené se změnou klimatu mají vliv na veškeré složky životního prostředí a snižování těchto dopadů je předmětem řady strategických dokumentů schválených usnesením vlády České republiky. Jedná se např. o Politiku ochrany klimatu v České republice (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 26. října 2015 č. 861), Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (schválený usnesením vlády České republiky ze dne 16. ledna 2017 č. 34) a další. Z mnohostranných úmluv lze uvést např. Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu, která byla Českou republikou podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku. Jedním z principů sledovaných v rámci globálních změn klimatu dle výše uvedených dokumentů je snižování emisí skleníkových plynů (jedná se o tzv. mitigační opatření).

C. II. 6. Stávající akustická situace

Pro účely akustického posouzení nebylo v této fázi provedeno měření počáteční akustické situace. V posuzovaném úseku dálnice je v navazujících stupních přípravy projektu doporučeno realizovat měření hluku. Výsledky měření poslouží ke zjištění stávající akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb z provozu silniční dopravy v okolí dálnice. Výsledky měření budou také použity pro ověření a případnou kalibraci výpočtového modelu.

Vyhodnocení akustické situace stávajícího stavu bylo provedeno na základě výpočtu emisní zátěže z provozu automobilové dopravy. Vyhodnocení bylo provedeno bez zohlednění jakýchkoliv protihlukových opatření (tedy i bez zemních valů).

Výpočet a vyhodnocení počáteční akustické situace bylo provedeno pro jednotlivé ucelené úseky Celostátního sčítání dopravy (CSD) dálnice D10. Pro předkládané vyhodnocení byla pro každý úsek dálnice D10 vybrána charakteristická emisní vzdálenost od osy komunikace. Charakteristická vzdálenost byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponováno hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla jde o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami.

Výsledky výpočtu akustické emisní zátěže ze stávajícího provozu automobilové dopravy v charakteristických vzdálenostech jsou pro jednotlivé ucelené úseky uvedeny v následujících tabulkách – pro rok 2020 a pro srovnání také pro rok 2000. Komentáře ke zjištěným stavům jsou převzaty z akustického posouzení.

Na první pohled je zřejmé, že ve stávajícím stavu v roce 2020 je překročen pouze v jednom úseku noční limit staré hlukové zátěže 60 dB, a to na úseku 1-0517.

Na úseku 1-0550 jsou ve stávajícím stavu v roce 2020 překročeny hygienické limity hluku z provozu dopravy v denní i noční době 60/50 dB, neboť se jedná o jedinou zástavbu, která byla dokončena po roce 2017.

Tabulka 20 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2000

Číslo úseku	Úsek dle MÚK	Char. vzd. od osy komunikace [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] ve vzdálenosti v roce 2000	
			Den	Noc
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	130	60,3	54,5
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	44	66,5	58,6
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	117	61,4	54,1
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	413	53,2	45,4
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	48	65,8	58,0
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	95	62,2	54,4
1-0550	Brodce - Bezděčín	122	60,6	53,0
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	102	62,8	55,6
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	360	53,4	46,4

Tabulka 21 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2020

Číslo úseku	Úsek dle MÚK	Char. vzd. od osy komunikace [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] ve vzdálenosti v roce 2020	
			Den	Noc
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	130	62,1	54,7
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	44	67,6	60,1
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	117	61,9	54,6
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	413	54,5	47,0
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	48	66,8	59,4
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	95	63,1	55,7
1-0550	Brodce - Bezděčín	122	61,0	53,5
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	102	63,7	56,4
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	360	56,0	48,9

Pozn.: Červeně jsou v tabulkách výše vyznačeny hodnoty, kdy emisní hodnoty překročí limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), případně překročen hygienický limit hluku z dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0516

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Radonice a MÚK Brandýs n. L. prochází obcemi Radonice, Jenštejn, Svěmyslice a Zápy. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Svěmyslice ve vzdálenosti 130 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 60,3$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 54,5$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 62,1$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 54,7$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 1,8/0,2 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu $L_{Aeq,T}$ do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0517

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Brandýs n. L. a MÚK Stará Boleslav prochází obcemi Zápy, Nový Vestec a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Zápy ve vzdálenosti 44 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou na posuzovaném úseku dálnice D10 (s ohledem na stávající PHS) v denní době $L_{Aeq,16h} = 66,5$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 58,6$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 67,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 60,1$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 1,1/1,5 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70 dB v denní době je dodržen. Limit SHZ 60 dB v noční době je zde překročen.

Vyhodnocení – úsek 1-0518 a 1-0529

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Stará Boleslav a MÚK U Čtyř kamenů prochází obcemi Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Skorov. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Brandýs nad Labem-Stará Boleslav ve vzdálenosti 117 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 61,4$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 54,1$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 61,9$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 54,6$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 0,5 dB v denní i noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0536

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK U Čtyř kamenů a MÚK Tuřice prochází obcemi Skorov a Tuřice. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Skorov ve vzdálenosti 413 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 53,2$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 45,4$ dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 54,5$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 47,0$ dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc). Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že hygienický limit hluku 60/50 dB (den/noc) je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0530

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Tuřice a MÚK Benátky nad Jizerou prochází obcemi Tuřice, Předměřice nad Jizerou a Benátky nad Jizerou. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Tuřice ve vzdálenosti 48 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 65,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 58,0$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 66,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 59,4$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 1,0/1,4 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0540

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Benátky nad Jizerou a MÚK Brodce prochází obcemi Benátky nad Jizerou a Brodce. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 95 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou na posuzovaném úseku dálnice D10 (s ohledem na stávající PHS) v denní době $L_{Aeq,16h} = 62,2$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 54,4$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 63,1$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 55,7$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 0,9/1,3 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70/60 dB v denní/noční době je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0550

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Brodce a MÚK Bezděčín prochází obcemi Brodce, Strašnov, Písková Lhota a Nepřevázka. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Písková Lhota ve vzdálenosti 122 m od osy komunikace. Jde o zástavbu, která byla dokončena po roce 2017.

Vzhledem ke znění zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, by tato nemovitost měla mít realizována opatření k ochraně před hlukem z provozu na dálnici D10 a okolních komunikacích. Nárůst $L_{Aeq,T}$ pro rok 2020 oproti stavu 2000 je 0,4/0,5 dB v denní/noční době.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou na posuzovaném úseku dálnice D10 (s ohledem na stávající PHS) v denní době $L_{Aeq,16h} = 60,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 53,0$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc). Vypočtené hodnoty jsou uvedeny pouze z informativních důvodů, jelikož jde o zástavbu, která byla dokončena po roce 2017.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 61,0$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 53,5$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují již ve stávajícím stavu hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0576

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Bezděčín a MÚK Mladá Boleslav prochází obcemi Nepřevázka a Mladá Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Mladá Boleslav ve vzdálenosti 102 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou na posuzovaném úseku dálnice D10 (s ohledem na stávající PHS) v denní době $L_{Aeq,16h} = 62,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 55,6$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2000 hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 63,7$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 56,4$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 0,9/0,8 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že limit staré hlukové zátěže 70/60 dB v denní/noční době je dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0586

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Mladá Boleslav a MÚK Kosmonosy prochází obcí Mladá Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází u MÚK Mladá Boleslav ve vzdálenosti 360 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2000 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 53,4$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 46,4$ dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 56,0$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 48,9$ dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc). Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že hygienický limit hluku 60/50 dB (den/noc) je dodržen.

C. II. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Výčet dotčených obcí a jejich demografických charakteristik je uveden v kap. C. I. 11. předkládaného oznámení záměru.

Bližší analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy prováděna v tomto stupni projektu nebyla. Analýza pro účely hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska znečištění ovzduší rovněž provedena nebyla. Tyto analýzy budou provedeny v rámci navazující dokumentace EIA, včetně Studie vlivů záměru na veřejné zdraví zpracované osobou s příslušnou autorizací.

C. II. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek**Kulturní památky**

Dle Národního památkového ústavu jsou v okolí navrhovaného záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ vyhlášeny následující kulturní památky:

- Km 6,270 – výklenková kaple (ÚSKP: 36411/2-4162) – cca 225 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 6,380 – kostel sv. Prokopa (ÚSKP: 38439/2-2167) – cca 210 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,

- Km 6,390 – sloup se sochou sv. Prokopa (ÚSKP: 41881/2-4161) – cca 310 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 8,900 – tvrz, zřícenina a archeologické stopy (ÚSKP: 36723/2-2201) – cca 560 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 13,020 – vila z roku 1938 (ÚSKP: 101142) – cca 50 m západně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 13,060 – Pachlova vila (ÚSKP: 50359/2-4414) – cca 130 m západně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 22,650 – pomník padlým z I. sv. války „Pohřeb v Karpatech“ (ÚSKP: 20673/2-1715) – cca 550 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 22,720 – sousoší sv. Jana Nepomuckého (ÚSKP: 39221/2-1717) – cca 520 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 22,720 – fara čp. 29 (ÚSKP: 36819/2-3623) – cca 540 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 22,750 – kostel sv. Jakuba Většího (ÚSKP: 30148/2-1716) – cca 50 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 27,280 – výklenková kaple (ÚSKP: 37103/2-1482) – cca 130 m jihovýchodně od hlavní trasy předmětného záměru. Tato nemovitá kulturní památka se nachází v těsné blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou, resp. u stávající silnice II/272,

Obrázek 21 Nemovitá kulturní památka – výklenková kaple ve vztahu k předmětnému záměru



Zdroj: Topgis, Národní památkový ústav; grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

- Trasa posuzovaného záměru včetně MÚK Benátky nad Jizerou
- Nemovitá kulturní památka – výklenková kaple (ÚSKP: 37103/2-1482)

- Km 27,650 – kostel Nanebevzetí P. Marie (ÚSKP: 46864/2-1480) – cca 470 m severně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 27,650 – socha sv. Antonína Paduánského (ÚSKP: 16384/2-1481) – cca 520 m severně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 35,940 – hradiště nad Vlčím dolem (ÚSKP: 25888/2-1792) – cca 440 m západně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 37,000 – hradiště Valy, archeologické stopy (ÚSKP: 17164/2-1791) – cca 330 m západně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 37,930 – hospoda/hostince parcela č. st. 1 (ÚSKP: 25731/2-1709) – cca 60 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 38,300 – hrádek Starý Stránov – zřícenina (ÚSKP: 46666/2-1712) – cca 550 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 38,320 – židovský hřbitov (ÚSKP: 11365/2-4410) – cca 480 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 38,380 – socha sv. Jana Nepomuckého (ÚSKP: 14973/2-1711) – cca 70 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru,
- Km 38,960 – boží muka (ÚSKP: 15399/2-1710) – cca 180 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru. Dále se pak tato nemovitá kulturní památka nachází zhruba 60 m od nájezdové větve MÚK Bezděčín ve směru Mladá Boleslav Praha ve variantě 1 technického řešení této MÚK.

Dle Národního památkového ústavu se v blízkém okolí nenachází žádné národní kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny.

Architektonické aspekty

Co se týká architektonických aspektů nelze zájmové území považovat za významné. Výše uvedené kulturní památky, u nichž je možné identifikovat architektonickou významnost, se v převážně většině vyskytují v intravilánu přilehlých obcí mimo trasu předmětného záměru.

Archeologické aspekty

Popis stávajícího stavu zájmového území z hlediska archeologických aspektů je uveden v kap. C. I. 10. předkládaného oznámení záměru. Respektive jsou v této kapitole uvedeny území archeologického významu dle státního archeologického seznamu ČR.

Dle Národního památkového ústavu se v blízkém ani širším okolí nenachází žádné archeologické památkové rezervace.

Hmotný majetek

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Jiné přeložky komunikací se nepředpokládají. Konkrétně jde o části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

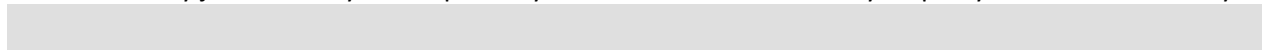
Dále si rozšíření dálnice D10 na šestipruh u obce Kbel vyžádá demolici 4 obytných domů.

V rámci úpravy MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou na okružní s napojením všech větví bude třeba řešit přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky (viz obrázek výše).

Zbudování odpočívky ve variantě odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,5 si případně vyžádá přeložku lesní cesty vedoucí ve stávajícím stavu paralelně s dálnicí.

V km 9,530 se komunikace přiblíží k hale EWT Truck & Trailer, kde bude nutné řešit technické opatření pro její zajištění.

Součástí stavby jsou i další vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby.



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

D. I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

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.

Současně se zvýší poptávka po různých druzích stavebních materiálů, čímž bude podpořen obchod s tímto druhem zboží, přičemž zvýšená poptávka pozitivně ovlivní i výrobce potřebných materiálů.

Narušení faktoru pohody obyvatel

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. Ojediněle 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.

Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li občané ovlivněni hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk bude příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit.

Fáze provozu

Cílem záměru je zlepšení parametrů silniční sítě v dotčeném území s přínosy jak v oblasti socioekonomické, tak v oblasti stavebně technické.

Hlavní ideou záměru je naplnění budoucích potřeb uživatelů dálniční sítě a tím zvýšení konkurenceschopnosti regionu, ve kterém bude dopravní stavba realizována, tedy severní část Středočeského kraje a v širším kontextu Liberecký kraj. Projekt umožní zvýšit kapacitu páteřní silniční sítě a připravit se na poptávku očekávanou ve střednědobém výhledu. Vedlejšími cíli jsou zkvalitnění dálniční sítě včetně zlepšení parametrů jednotlivých MÚK, zlepšení vybavení dálnice doplněním a modernizací odpočívek, zvýšení ochrany životního prostředí pomocí rekonstrukce odvodnění a přesunutí nebo doplnění protihlukových stěn.

Očekává se, že realizací stavby nedojde ke snížení mobility obyvatel vlivem zahlcení stávající dálnice D10 a bude umožněno zkrácení cestovních dob proti stavu bez realizace záměru. V důsledku kvalitního silničního napojení se zvýší atraktivita území a budou vytvořeny podmínky pro hospodářský rozvoj.

Nejmarkantnějšími pozitivními očekávanými přínosy v oblasti socioekonomické bude především:

- Zachování stávajících cestovních dob s mírným zkrácením vlivem zvýšení jízdních rychlostí, protože dálniční tah bude mít vyšší kapacitu a bude schopen převést bez zdržení i špičkové intenzity dopravy.

- Zvýšení ochrany životního prostředí proti nepříznivým důsledkům silniční dopravy, zejména bezpečné odvedení vod z dálnice a doplnění protihlukových opatření.
- Zlepšení dopravní dostupnosti území a zvýšení atraktivity území vlivem zkvalitnění silniční sítě a zkrácení jízdních dob. Očekávaným přínosem je zvýšení mobility obyvatel území a zvýšení atraktivity území s možností jeho rozvoje. Realizací záměru se zkrátí dojezdové časy do přirozených center v širším území (Praha, Liberec, Mladá Boleslav, Turnov).

D. I. 2. Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení zdravotních rizik, resp. vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru nebylo v rámci oznámení záměru provedeno.

V rámci samostatné studie bude posouzení vlivů na veřejné zdraví vypracováno pro účely navazující dokumentace EIA.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těchto faktorů:

- zvýšení hladiny akustického tlaku,
- zvýšení znečištění ovzduší.

Z hlediska potenciálních zdravotních rizik jsou stěžejní výsledky akustického posouzení (příloha č. 1 oznámení záměru) a rozptylové studie (příloha č. 2 oznámení záměru), které pro jednotlivé hodnocené stavy uvádí předpokládanou hlukovou zátěž ze související dopravy a imisní příspěvky hodnocených polutantů.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší na základě zpracovaných samostatných odborných studií je předmětem kapitol D. I. 3. a D. I. 4. oznámení záměru.

Hluk – hodnocení zdravotních rizik

Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno modelovými výpočty na základě porovnání předpokládané akustické emisní zátěže z provozu automobilové dopravy na posuzovaných úsecích dálnice D10.

Výpočet a vyhodnocení akustické situace bylo provedeno pro jednotlivé ucelené úseky CSD dálnice D10. Pro předkládané vyhodnocení byla pro každý úsek dálnice D10 vybrána charakteristická emisní vzdálenost od osy komunikace. Charakteristická vzdálenost byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponované hluku z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla šlo o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami.

Ve stávajícím stavu v roce 2020 je překročen limit staré hlukové zátěže v noční době 60 dB pouze na jednom úseku dálnice, a to na úseku 1-0517 (Brandýs n. L. - Stará Boleslav).

Na úseku 1-0550 (Brodce – Bezděčín) jsou ve stávajícím stavu v roce 2020 překročeny hygienické limity hluku z provozu dopravy v denní i noční době 60/50 dB, neboť se jedná o jedinou zástavbu, která byla dokončena po roce 2017 a nelze zde uplatnit starou hlukovou zátěž.

Vlivem realizace modernizace D10 mezi exitem 3 a 46 lze ve výhledovém roce 2050 v okolí očekávat změnu akustické situace z provozu silniční dopravy o 0,5 až 0,7 dB.

Na některých posuzovaných úsecích dochází ve výhledu v roce 2050 k překročení limitů staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), případně k překročení hygienický limit hluku z dopravy 60/50 dB (den/noc), jedná se konkrétně o úseky 1-0517, 1-0530, 1-0550 a 1-0586.

Z akustického posouzení pro výhledový stav vyplývá, že v roce 2050 budou na předmětných úsecích překračovány hodnoty příslušných hygienických limitů bez ohledu na realizaci/nerealizaci záměru (vyjma úseku 1-0517 v aktivní variantě v denní době, kdy se akustická emisní zátěž pohybuje přesně na hranici hygienického limitu staré hlukové zátěže 70 dB oproti variantě nulové, kde je dosaženo hodnoty 69,3 dB).

Konkrétní stanovení hygienických limitů u chráněných staveb a jejich podrobnější vyhodnocení je možné po zpracování imisního výpočtu. Z uvedeného důvodu je pro posuzovaný úsek dálnice D10 exit 3–46 doporučeno detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu. U okolních chráněných venkovních prostorů staveb je doporučeno provést podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby provést návrh protihlukových opatření tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity hluku.

Navazující komplexní akustické posouzení, stejně tak i Hodnocení vlivů na veřejné zdraví z expozice hlukem bude součástí dokumentace EIA.

Ovzduší – hodnocení zdravotních rizik

Na základě výsledků Rozptylové studie lze celkově konstatovat, že i při předpokládané vyšší dopravní zátěži ve výhledovém časovém horizontu nedojde k prokazatelnému zhoršení imisní zátěže v zájmovém území díky lepší plynulosti dopravy na zkapacitněném úseku dálnice D10, resp. dochází k mírnému poklesu příspěvků jednotlivých hodnocených polutantů (NO₂, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren).

Ve vztahu k těmto mírným poklesům, tak nelze očekávat z hlediska zdravotních rizik znečištěním ovzduší prokazatelné zhoršení ve vztahu na veřejné zdraví obyvatelstva. Podrobné Hodnocení vlivů na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší bude součástí dokumentace EIA.

Závěr

Podrobná analýza obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy prováděna v rámci oznámení záměru nebyla. Stejně tak nebyla provedena ani podrobná analýza pro účely hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska znečištění ovzduší. Tyto analýzy budou provedeny v rámci navazující dokumentace EIA.

D. I. 3. Vlivy na akustickou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

D. I. 3. 1. Vlivy na hlukovou situaci

Pro vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci bylo zpracováno akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., červenec 2020), které tvoří přílohu č. 1 předkládaného oznámení záměru.

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, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou stanoveny hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb u pozemních komunikací.

Tabulka 22 Hygienické limity hluku

Silniční doprava	Den 6–22 h	Noc 22–6 h
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy	$L_{Aeq,16h}$ 60 dB	$L_{Aeq,8h}$ 50 dB
hluk z dopravy na pozemních komunikacích v případě staré hlukové zátěže a pro krátkodobé objízdné trasy	$L_{Aeq,16h}$ 70 dB	$L_{Aeq,8h}$ 60 dB
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy podle § 12 odst. 6 věty třetí	$L_{Aeq,16h}$ 65 dB	$L_{Aeq,8h}$ 55 dB

Výpočtové body – vzdálenosti od osy komunikace

Výsledky výpočtu v rámci předkládaného akustického posouzení jsou provedeny ve formě emisní charakteristiky posuzované komunikace, kdy emisní charakteristika komunikace je v tomto případě charakterizována vzdáleností od osy komunikace, aby bylo možné postihnout změnu emisní hodnoty vlivem změny šířkového uspořádání. Uvažovaná charakteristická vzdálenost od osy komunikace byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponované hluku z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla jde o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami.

Přehledná tabulka uvádějící vzdálenosti od osy dálnice je uvedena v rámci kapitoly B.III.1.2. Hluk tohoto oznámení.

Protihluková opatření

Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno bez zohlednění jakýchkoliv protihlukových opatření (tedy i bez zemních valů). Protihluková opatření nebyla v rámci předloženého emisního posouzení navrhována.

Hodnocené stavy

K vyhodnocení akustického posouzení byly uvažovány následující stavy:

- Stav v roce 2000
- Stávající stav 2020
- Stav v roce 2050 – nulová varianta – čtyřpruhové uspořádání (bez záměru)
- Stav v roce 2050 – aktivní varianta – šestipruhé uspořádání (se záměrem)

Fáze výstavby

Hluk ze stavební činnosti

V průběhu zpracování předmětného akustického posouzení nebyly zpracovány podrobnější zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám průběh prací v rámci výstavby záměru včetně konkrétních zdrojů hluku.

Vzhledem k charakteru předmětného záměru lze předpokládat, že zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby. Jde tedy o stacionární a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

V této fázi projektové přípravy není zpracován plán organizace výstavby v podrobnosti, která by sloužila potřebám zpracování akustického posouzení. Dále nejsou ještě známy informace o předpokládaných trasách a intenzitách staveništní dopravy. V rámci navazující přípravy záměru se doporučuje posoudit akustickou situaci z činnosti stavebních strojů a zařízení při výstavbě projektu a souvisejícího provozu staveništní dopravy. Posouzení bude provedeno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z obecných zkušeností lze předpokládat, že nejhluchnější etapou výstavby budou zemní práce a založení stavebních objektů. Pro posouzení bude nutné především znát typy a četnosti stavebních strojů v jednotlivých etapách výstavby, jejich souběhy a dobu nasazení v průběhu denní směny.

Pro fázi výstavby tak byla navržena obecná opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti (viz kapitola B. I. 6. předkládaného oznámení záměru), která bude třeba v dalších fázích projektových příprav, především při zpracování ZOV respektovat tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na akustickou situaci související se stavební činností předmětného záměru.

Fáze provozu

Hluk z provozu silniční dopravy

V rámci akustického posouzení, které tvoří přílohu č. 1 předkládaného oznámení záměru, byl hodnocen hluk z provozu silniční dopravy ve formě emisní charakteristiky posuzované komunikace, kdy emisní charakteristika komunikace je v tomto případě charakterizována vzdáleností od osy komunikace, aby bylo možné postihnout změnu emisní hodnoty vlivem změny šířkového uspořádání. Uvažovaná charakteristická vzdálenost od osy komunikace byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponované hluku z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla jde o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami (tedy i bez zemních valů).

Výsledky výpočtu akustické emisní zátěže z provozu automobilové dopravy v charakteristických vzdálenostech jsou pro jednotlivé ucelené úseky uvedeny v následující tabulce, následované stručným komentářem k jednotlivým úsekům.

V akustickém posouzení je rovněž u každého hodnoceného úseku dálnice uvedena situace místa, které sloužilo pro výběr charakteristické vzdálenosti pro výpočet akustické emise.

Výhledový stav v roce 2050

V tabulce níže jsou přehledně uvedeny vypočtené akustické emisní zátěže z provozu silniční dopravy na dálnici D10 v roce 2050, zvláště pro variantu aktivní a nulovou včetně jejich rozdílu, tedy samotného příspěvku aktivní varianty dálnice provozované po roce 2030 v šestipruhovém uspořádání.

Tabulka 23 Akustické emise z provozu D10 ve stavu v roce 2050

Číslo úseku	Úsek dle MÚK	Char. vzd. od osy komunikace [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] ve vzdálenosti v roce 2050				Rozdíl $L_{Aeq,T}$ [dB] Aktivní - Nulová	
			Nulová varianta		Aktivní varianta		Den	Noc
			Den	Noc	Den	Noc		
1-0516	Radonice - Brandýs n. L.	130	63,8	56,3	64,4	56,9	0,6	0,6
1-0517	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	44	69,3	61,8	70,0	62,5	0,7	0,7
1-0518 1-0529	Stará Boleslav - U Čtyř kamenů	117	63,6	56,2	64,3	56,8	0,7	0,6
1-0536	U Čtyř kamenů - Tuřice	413	56,2	48,7	56,8	49,3	0,6	0,6
1-0530	Tuřice - Benátky n. Jiz.	48	68,6	61,1	69,2	61,7	0,6	0,6
1-0540	Benátky n. Jiz. - Brodce	95	64,8	57,2	65,4	57,8	0,6	0,6
1-0550	Brodce - Bezděčín	122	62,5	55,0	63,2	55,6	0,7	0,6
1-0576	Bezděčín - Mladá Boleslav	102	65,3	58,0	65,9	58,5	0,6	0,5
1-0586	Mladá Boleslav - Kosmonosy	360	57,6	50,4	58,2	50,9	0,6	0,5

Pozn.: Červeně jsou vyznačeny hodnoty, kdy je překročen limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), případně překročen hygienický limit hluku z dopravy 60/50 dB (den/noc).

Z červených hodnot je patrné, že v roce 2050 budou na předmětných úsecích překračovány hodnoty příslušných hygienických limitů bez ohledu na realizaci záměru (vyjma úseku 1-0517 v aktivní variantě v denní době, kdy se akustická emisní zátěž pohybuje přesně na hranici hygienického limitu staré hlukové zátěže oproti variantě nulové).

Vyhodnocení – úsek 1-0516

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Radonice a MÚK Brandýs n. L. prochází obcemi Radonice, Jenštejn, Svěmyslice a Zápy. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Svěmyslice ve vzdálenosti 130 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 63,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 56,3$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 64,4$ dB a $L_{Aeq,8h} = 56,9$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,6 dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0517

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Brandýs n. L. a MÚK Stará Boleslav prochází obcemi Zápy, Nový Vestec a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Zápy ve vzdálenosti 44 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 69,3$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 61,8$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 70,0$ dB a $L_{Aeq,8h} = 62,5$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,7 dB. Uvedené emisní hodnoty překračují v aktivní variantě hygienický limit staré hlukové zátěže 60 dB v noční době a jsou přesně rovny hygienickému limitu 70 dB v denní době.

Pro srovnání uvádíme vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020, které jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 67,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 60,1$ dB. Nárůst $L_{Aeq,T}$ oproti stavu 2000 je 1,1/1,5 dB v denní/noční době, čímž je splněna podmínka nárůstu do 2,0 dB pro uznání staré hlukové zátěže. Limit SHZ 60 dB je ale již ve stávajícím stavu v noční době překročen.

Překročení hygienických limitů je způsobeno blízkostí chráněné zástavby tělesu dálnice D10, ta se nachází pouhých 44 m od osy komunikace. Konkrétní stanovení hygienického limitu v posuzované lokalitě je možné po zpracování imisního výpočtu a provedení vyhodnocení akustické situace. Z uvedeného důvodu je pro daný úsek dálnice D10 doporučeno v navazující projektové přípravě detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu. U okolních chráněných venkovních prostorů staveb se doporučuje provést podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby provést návrh protihlukových opatření.

Vyhodnocení – úsek 1-0518 a 1-0529

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Stará Boleslav a MÚK U Čtyř kamenů prochází obcemi Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Skorov. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Brandýs nad Labem-Stará Boleslav ve vzdálenosti 117 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 56,2$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 64,3$ dB a $L_{Aeq,8h} = 56,8$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,6–0,7 dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0536

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK U Čtyř kamenů a MÚK Tuřice prochází obcemi Skorov a Tuřice. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Skorov ve vzdálenosti 413 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 56,2$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 48,7$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 56,8$ dB a $L_{Aeq,8h} = 49,3$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat zhoršení akustické situace o 0,6 dB. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že hygienický limit hluku 60/50 dB (den/noc) bude dodržen.

Vyhodnocení – úsek 1-0530

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Tuřice a MÚK Benátky nad Jizerou prochází obcemi Tuřice, Předměřice nad Jizerou a Benátky nad Jizerou. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází v obci Tuřice ve vzdálenosti 48 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 68,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 61,1$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 69,2$ dB a $L_{Aeq,8h} = 61,7$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat zhoršení akustické situace o 0,6 dB. Uvedené emisní hodnoty překračují hygienický limit staré hlukové zátěže 60 dB v noční době.

Překročení hygienických limitů je způsobeno blízkostí chráněné zástavby tělesu dálnice D10, ta se nachází pouhých 48 m od osy komunikace. Konkrétní stanovení hygienického limitu v posuzované lokalitě je možné po zpracování imisního výpočtu a provedení vyhodnocení akustické situace. Z uvedeného důvodu

je pro daný úsek dálnice D10 doporučeno v navazující projektové přípravě detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu. U okolních chráněných venkovních prostorů staveb se doporučuje provést podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby provést návrh protihlukových opatření.

Vyhodnocení – úsek 1-0540

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Benátky nad Jizerou a MÚK Brodce prochází obcemi Benátky nad Jizerou a Brodce. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 95 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 64,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 57,2$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 65,4$ dB a $L_{Aeq,8h} = 57,8$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,6 dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0550

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Brodce a MÚK Bezděčín prochází obcemi Brodce, Strašnov, Písková Lhota a Nepřevázka. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Písková Lhota ve vzdálenosti 122 m od osy komunikace. Jde o zástavbu, která byla dokončena po roce 2017.

Vzhledem ke znění zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, by tato nemovitost měla mít realizována opatření k ochraně před hlukem z provozu na dálnici D10 a okolních komunikacích. Nárůst $L_{Aeq,T}$ pro rok 2020 oproti stavu 2000 je 0,4/0,5 dB v denní/noční době.

Pro představu, vypočítané akustické emise pro stav v roce 2020 jsou v denní době $L_{Aeq,16h} = 61,0$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 53,5$ dB. Uvedené emisní hodnoty překračují již ve stávajícím stavu hygienický limit hluku z provozu dopravy 60/50 dB (den/noc).

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 62,5$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 55,0$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 63,2$ dB a $L_{Aeq,8h} = 55,6$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,6 až 0,7 dB. Uvedené emisní hodnoty překračují hygienický limit hluku z dopravy 60/50 dB (den/noc).

Konkrétní stanovení hygienického limitu v posuzované lokalitě je možné po zpracování imisního výpočtu a provedení vyhodnocení akustické situace. Z uvedeného důvodu je pro daný úsek dálnice D10 doporučeno v navazující projektové přípravě detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu. U okolních chráněných venkovních prostorů staveb se doporučuje provést podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby provést návrh protihlukových opatření.

Vyhodnocení – úsek 1-0576

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Bezděčín a MÚK Mladá Boleslav prochází obcemi Nepřevázka a Mladá Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 (s ohledem na stávající PHS) se nachází v obci Mladá Boleslav ve vzdálenosti 102 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 65,3$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 58,0$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 65,9$ dB a $L_{Aeq,8h} = 58,5$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat nárůst $L_{Aeq,T}$ o 0,5–0,6 dB. Uvedené emisní hodnoty nepřekračují hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc).

Vyhodnocení – úsek 1-0586

Úsek dálnice D10 vymezený MÚK Mladá Boleslav a MÚK Kosmonosy prochází obcí Mladá Boleslav. Obytná zástavba, která je v rámci tohoto úseku nejvíce exponována hlukem z provozu silniční dopravy na dálnici D10 se nachází u MÚK Mladá Boleslav ve vzdálenosti 360 m od osy komunikace.

Vypočítané akustické emise pro stav v roce 2050 jsou v případě nulové varianty v denní době $L_{Aeq,16h} = 57,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50,4$ dB. V případě aktivní varianty je $L_{Aeq,16h} = 58,2$ dB a $L_{Aeq,8h} = 50,9$ dB. Vlivem modernizace D10 (především jejím rozšířením) lze očekávat zhoršení akustické situace o 0,5–0,6 dB. Na základě vypočtené akustické emise lze předpokládat, že hygienický limit hluku 60 dB v denní době bude dodržen. Uvedené emisní hodnoty překračují v roce 2050 hygienický limit hluku z provozu dopravy 50 dB v noční době.

Závěr

Vlivem realizace modernizace D10 mezi exitem 3 a 46 lze v okolí očekávat změnu akustické situace (emisní charakteristiky) z provozu silniční dopravy o 0,5 až 0,7 dB.

Konkrétní stanovení hygienických limitů u chráněných staveb a jejich podrobnější vyhodnocení je možné po zpracování imisního výpočtu. Z uvedeného důvodu pro posuzovaný úsek dálnice D10 exit 3–46 bude v navazující dokumentaci EIA prověřena akustická situace na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu, provedeno podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby proveden návrh protihlukových opatření tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity hluku.

D. I. 3. 2. Vliv na vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce 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 chráněné zástavby nepředpokládá.

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

Závěr

Z hlediska problematiky vibrací nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 3. 3. Vliv na světelné znečištění

Předmětný záměr nebude významným zdrojem světelného znečištění.

Zdrojem světelného znečištění může být osvětlení odpočívky (variantní umístění nové odpočívky v km 15,5, resp. 17,0; resp. i upravované odpočívky Podchlumí). Zdrojem světelného znečištění mohou být

rovněž projíždějící automobily na dálnici D10, a dále i osvětlení dílčích úseku dálnice D10 (např. u Mladé Boleslavi, kde se v současné době nachází osvětlení).

V případě osvětlení odpočívek bude třeba se v dalším stupni projektových příprav zaměřit na správnou volbu typu osvětlení, které omezí světelné znečištění.

Vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je typickým jevem provozu na každé silniční komunikaci. Dané problematice je nezbytné se věnovat především pokud může být dotčena obytná zástavba nebo zvláště chráněná či jinak hodnotná území přírody s citlivými druhy na světelné znečištění (např. některé ptáky).

Co se týká ovlivnění obytné zástavby, pak je daný jev alespoň částečně minimalizován navrženými protihlukovými stěnami, které brání šíření světelného znečištění do širšího okolí.

Světelné znečištění způsobené reflektory aut může být významné především v úsecích, kde je stavba vedena na terénu, případně na náspech. Podstatně menší negativní vliv pak lze očekávat v místech, kde je silnice vedena v zářezu.

Primárním negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory aut je rušení živočichů, případně riziko mortality živočichů v důsledku střetu s projíždějícími vozidly. Uvedený jev je možné alespoň částečně eliminovat vhodně navrženou zelení, která zabránila pronikání světelného smogu dále od komunikace. Riziko mortality větších živočichů bude eliminováno oplocením celé trasy dané komunikace.

Ve vztahu k Metodickému pokynu k předcházení a snižování světelného znečištění č. j. MZP/2020/710/2837 ze dne 30. června 2020 se doporučuje řídit v případě navrhování světelných zdrojů obecnými opatřeními, které jsou součástí tohoto metodického pokynu.

Závěr

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude záměr představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Podrobněji bude problematice světelného znečištění věnována pozornost v rámci navazující dokumentace EIA.

D. I. 3. 4. Vliv na zápach

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu.

Závěr

Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 3. 5. Vliv na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Závěr

Z hlediska problematiky radioaktivního či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 4. Vlivy na ovzduší a klima

D. I. 4. 1. Vlivy na ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 2 předkládaného oznámení záměru. Rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a vyhláškou č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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 24 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	-
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	18
Oxid uhelnatý	maximální denní osmihodinový průměr)	10 000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	-
Částice PM ₁₀	24 hodin	50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	35
Částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	-
Částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	-
Benzen	1 kalendářní rok	5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	-
Benzo[a]pyren*	1 kalendářní rok	1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$	-

* Imisní limit dle bodu 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (k úrovni znečištění se přihlíží).

Hodnocené polutanty

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a charakter posuzovaného záměru byly v rámci modelového hodnocení kvality ovzduší 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 hodinové koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Výpočtové oblasti/body

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl proveden ve dvou výpočtových sítích, které pokrývají oblast celkem 191 642 výpočtovými body s krokem výpočtu 50 metrů. Výpočtová síť A pokrývá oblast 14 000 m x 16 000 m, výpočtová oblast B poté oblast 14 000 x 18 000 metrů. Výpočet je pak rozšířen o 10 modelových výpočtových bodech, reprezentující blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba (200 001 – 200 010).

Ve výpočtové síti je použito hodnoty L hodnoty rovné 1,6 m – dýchací zóna člověka. V následující tabulce jsou uvedeny souřadnice bodů mimo výpočtovou síť:

Tabulka 25 Souřadnice a popis referenčních výpočtových bodů mimo výpočtovou síť

Č. bodu	Popis	X	Y	Z	L
VB 200001	st. p. č. 37, Svémyslice č.p. 31, OkB, k. ú. Svémyslice	-725748,70	-1038851,75	243,84	5,00
VB 200002	p. č. 486, Královická č.p. 237, OkB, k. ú. Zápy	-722492,42	-1035532,48	176,91	8,00
VB 200003	p. č. 1079, Julia Mařáka č.p. 886, RD, k. ú. Stará Boleslav	-721947,25	-1033789,42	177,23	8,00
VB 200004	p. č. 1019/2, 5. května č.p. 1185, RD, k. ú. Stará Boleslav	-722121,20	-1033438,78	176,00	8,00
VB 200005	st. p. č. 90, Sobětuchy č.p. 28, RD, k. ú. Tuřice	-715956,65	-1027903,95	193,70	8,00
VB 200006	st. p. č. 74/1- 74/2, Kbel č.p. 85, OkB, k. ú. Kbel	-709839,25	-1024565,76	191,96	8,00
VB 200007	st. p. č. 295, Dobrovická č.p. 326, OkB, k. ú. Brodce nad Jizerou	-707094,93	-1020533,45	212,02	8,00
VB 200008	st. p. č. 88, Písková Lhota č.p. 32, OkB, k. ú. Písková Lhota	-706422,84	-1016678,17	247,74	8,00
VB 200009	p. č. 157, Bezděčín č.p. 28, OkB, k. ú. Bezděčín u Mladé Boleslavi	-704652,87	-1014753,14	218,04	8,00
VB 200010	st. p. č. 1355, Na Celně č.p. 520, OkB, k. ú. Mladá Boleslav	-701825,70	-1012813,10	212,00	6,00

OkB = objekt k bydlení

RD = rodinný dům

Seznam a popis umístění referenčních bodů je podrobně uveden v rámci Rozptylové studie, resp. v kapitole 3.5 – Popis referenčních bodů.

Hodnocené stavy

Provedeno bylo posouzení stávající imisní zátěže zájmového území a příspěvků záměru k imisní zátěži v následujících variantách:

- Varianta 1 – rok 2020, stávající stav
 - Tato varianta vyhodnocuje imisní příspěvky stávajícího dopravního řešení – čtyřpruhové uspořádání
- Varianta 2 – rok 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)
 - Tato varianta vyhodnocuje imisní příspěvky dopravního řešení v zájmovém území s realizací záměru v roce 2050 – šestipruhé uspořádání

Vyhodnocení vlivu provozu záměru

Vyhodnocení příspěvků NO₂ k imisní zátěži zájmového území

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.

Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2014 až 2018 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny v řešené výpočtové síti (10,2 µg.m⁻³ až 23,0 µg.m⁻³). Je patrné, že imisní limit v řešeném zájmovém území pro NO₂ není překročen.

Varianta 1 – stávající stav, rok 2020

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,60 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,20 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 13,49 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,76 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území pro tuto škodlivinu.

Varianta 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při zprovoznění celého úseku dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,55 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,18 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 12,37 $\mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 4,37 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Porovnání variant

Níže jsou uvedeny tabulky porovnávající variantu 1 (stávající stav, rok 2020) a variantu 2 (stav v roce 2050, aktivní varianta – stav se záměrem) v bodech mimo výpočtovou síť.

Tabulka 26 Porovnání příspěvků NO₂ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,0163	-0,0042	-0,0060	-0,0101	-0,0111
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,3948	-0,1030	-0,1451	-0,2459	-0,2702

Tabulka 27 Porovnání příspěvků NO₂ ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,0122	-0,0114	-0,0137	-0,0140	-0,0133
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,2969	-0,2761	-0,3327	-0,3395	-0,3228

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Vyhodnocení příspěvků CO k imisní zátěži zájmového území

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu z hlediska maximálního denního klouzavého aritmetického průměru/8 hod 10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Varianta 1 – stávající stav, rok 2020

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek stávající dopravy k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se pohybuje do 127 $\mu\text{g.m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do 45 $\mu\text{g.m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek stávající dopravy k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se bude pohybovat při zprovoznění celého úseku do $116 \mu\text{g.m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $41 \mu\text{g.m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Porovnání variant

Níže jsou uvedeny tabulky porovnávající variantu 1 (stávající stav, rok 2020) a variantu 2 (stav v roce 2050, aktivní varianta – stav se záměrem) v bodech mimo výpočtovou síť.

Tabulka 28 Porovnání příspěvků CO ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-3,7122	-0,9685	-1,3641	-2,3121	-2,5408

Tabulka 29 Porovnání příspěvků CO ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-2,7920	-2,5966	-3,1287	-3,1925	-3,0348

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Vyhodnocení příspěvků PM₁₀ k imisní zátěži zájmového území

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).

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí $20,1 \mu\text{g.m}^{-3}$ až $24,8 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podle téhož hodnocení je PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území v rozpětí $37,4 \mu\text{g.m}^{-3}$ až $45,2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Varianta 1 – stávající stav, rok 2020

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,10 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,36 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $24,76 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $8,74 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při zprovoznění celého úseku dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,01 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,33 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové budou při zprovoznění celého úseku dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $22,71 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $8,01 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Porovnání variant

Níže jsou uvedeny tabulky porovnávající variantu 1 (stávající stav, rok 2020) a variantu 2 (stav v roce 2050, aktivní varianta – stav se záměrem) v bodech mimo výpočtovou síť.

Tabulka 30 Porovnání příspěvků PM_{10} ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
PM_{10} - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,0299	-0,0078	-0,0110	-0,0186	-0,0205
PM_{10} - Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,7248	-0,1891	-0,2664	-0,4515	-0,4961

Tabulka 31 Porovnání příspěvků PM_{10} ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
PM_{10} - Aritmetický průměr 1 rok ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,0225	-0,0209	-0,0252	-0,0257	-0,0244
PM_{10} - Aritmetický průměr 24 hod ($\mu\text{g.m}^{-3}$)	-0,5452	-0,5070	-0,6109	-0,6234	-0,5926

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Vyhodnocení příspěvků $\text{PM}_{2,5}$ k imisní zátěži zájmového území

Pro $\text{PM}_{2,5}$ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí $15,4 \mu\text{g.m}^{-3}$ až $18,4 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Varianta 1 – stávající stav, rok 2020

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,53 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,17 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při zprovoznění celého úseku dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,49 \mu\text{g.m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,16 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Porovnání variant

Níže jsou uvedeny tabulky porovnávající variantu 1 (stávající stav, rok 2020) a variantu 2 (stav v roce 2050, aktivní varianta – stav se záměrem) v bodech mimo výpočtovou síť.

Tabulka 32 Porovnání příspěvků PM_{2,5} ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
PM _{2,5} - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	-0,0143	-0,0037	-0,0053	-0,0089	-0,0098

Tabulka 33 Porovnání příspěvků PM_{2,5} ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
PM _{2,5} - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	-0,0108	-0,0100	-0,0121	-0,0123	-0,0117

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Vyhodnocení příspěvků benzenu k imisní zátěži zájmového území

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

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,9 až 1,3 μg.m⁻³. Imisní limit v zájmovém území stavby není překročen.

Variant 1 – stávající stav, rok 2020

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,058 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,019 μg.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Variant 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při zprovoznění celého úseku dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,053 μg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,017 μg.m⁻³.

Porovnání variant

Níže jsou uvedeny tabulky porovnávající variantu 1 (stávající stav, rok 2020) a variantu 2 (stav v roce 2050, aktivní varianta – stav se záměrem) v bodech mimo výpočtovou síť.

Tabulka 34 Porovnání příspěvků benzenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
Benzen - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	-0,0016	-0,0004	-0,0006	-0,0010	-0,0011

Tabulka 35 Porovnání příspěvků benzenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
Benzen - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	-0,0012	-0,0011	-0,0013	-0,0013	-0,0013

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Vyhodnocení příspěvků benzo[a]pyrenu k imisní zátěži zájmového území

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

Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2014 až 2018 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,8 ng.m⁻³ až 1,8 ng.m⁻³.

Varianta 1 – stávající stav, rok 2020

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti jsou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,0565 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,0185 ng.m⁻³.

Uvedené příspěvky k imisní zátěži jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí zájmového území.

Varianta 2 – stav v roce 2050, aktivní varianta (stav se záměrem)

Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při zprovoznění celého úseku dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do 0,0518 ng.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,0170 ng.m⁻³.

Porovnání variant

Tabulka 36 Porovnání příspěvků benzo(a)pyrenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200001	200002	200003	200004	200005
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	-0,0015	-0,0004	-0,0006	-0,0010	-0,0011

Tabulka 37 Porovnání příspěvků benzo(a)pyrenu ve variantě 1 a 2 k imisní zátěži v bodech mimo výpočtovou síť

Polutant	Č. bodu				
	200006	200007	200008	200009	200010
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	-0,0012	-0,0011	-0,0013	-0,0013	-0,0013

V rámci porovnání uvedených variant je patrné, že při realizaci stavby je patrný pokles příspěvků k imisní zátěži u zvolených bodů mimo síť nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice, a to díky lepší plynulosti dopravy oproti stávajícímu stavu.

Kompenzační opatření ke snížení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší

Podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vydává Ministerstvo životního prostředí (MŽP) závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let. Doprava v návrhovém období přesáhne i se zohledněním aktuální dopravy 15 tisíc vozidel.

Kapacita posuzovaného záměru je větší než limit uvedený v §11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb. (tj. jedná se o pozemní komunikaci o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let).

Posouzení nutnosti uložení kompenzačních opatření v souvislosti s hodnoceným záměrem ve vztahu k řešení varianty 2 (rok 2050) se zohledněním stávajícího stavu (varianta 1):

Popis	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	benzen	B(a)P
Záměr je umístěn v oblasti s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace zneč. látek (dle 5letých průměrů ve čtvercové síti 1×1 km, vydávané ČHMÚ, za období let 2014 – 2018) *	ne	ne	ne	ne	ano
Provozem záměru dojde k překročení některého z imisních limitů nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena	ne	ne	ne	ne	ano**
Imisní příspěvky ze záměru překračují 1 % stanovených imisních limitů	ne	ne	ne	ne	ne

* Imisní pozadí pro rok 2050 nelze v roce 2020 objektivně predikovat.

** Z výsledků výpočtů je patrné, že díky větší plynulosti dopravy a nižším emisním faktorům se i při zvýšení intenzity dopravy příspěvky k imisní zátěži v podstatě nemění.

Závěr

Celkově lze konstatovat, že i při předpokládané vyšší dopravní zátěži ve výhledovém časovém horizontu nedojde k prokazatelnému zhoršení imisní zátěže v zájmovém území díky lepší plynulosti dopravy na zkapacitněném úseku dálnice D10.

V době vypracování předkládané rozptylové studie nebyl znám zhotovitel stavby, a tedy nebyly známy ani zásady organizace výstavby, ze kterých by bylo patrné nasazení stavební techniky ani relevantní objem zemních prací. Proto jsou pro etapu výstavby formulována opatření (kapitola B. I. 6.), která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by měly směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší a tím i k nízkým příspěvkům k imisní zátěži v etapě výstavby.

D. I. 4. 2. Vlivy na klima

Samostatná studie posouzení vlivu záměru na klima nebyla pro účely oznámení záměru vypracována. Vyhodnocení možných změn klimatu v souvislosti s modernizací dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 bude součástí navazující dokumentace EIA.

Veškeré imisní příspěvky koncentrací uvažovaných hlavních škodlivin emitovaných silniční dopravou budou ve fázi provozu záměru zkapacitnění D10 nižší než ve stávajícím stavu, a to především díky lepší plynulosti dopravy.

Vzhledem k výše uvedené skutečnosti a uvedeným charakteristikám v kapitole C.II.5. oznámení lze konstatovat, že v zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

Dopady spojené se změnou klimatu mají vliv na veškeré složky životního prostředí a snižování těchto dopadů je předmětem řady strategických dokumentů schválených usnesením vlády České republiky. Jedná se např. o Politiku ochrany klimatu v České republice (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 26. října 2015 č. 861), Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (schválený usnesením vlády České republiky ze dne 16. ledna 2017 č. 34) a další. Z mnohostranných úmluv lze uvést např. Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu, která byla Českou

republikou podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku. Jedním z principů sledovaných v rámci globálních změn klimatu dle výše uvedených dokumentů je snižování emisí skleníkových plynů (jedná se o tzv. mitigační opatření).

Při realizaci záměru bude v každém případě nutné zohlednit technologii a kvalitu materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby s požadavkem na mnoholeté záruky na kvalitu zhotoveného díla a časově i finančně zefektivnit opravy poškozené komunikace. Materiály povrchů dopravní stavby musí být odolné vůči poškození vlivem extrémních teplot a dalších zmiňovaných klimatických extrémů (přítalové deště, ledovka, sněhové přívaly).

Závěr

Z hlediska znečištění ovzduší nedojde v souvislosti s realizací modernizace dálnice D10 v úseku exit 3 – exit 46 k prokazatelnému zhoršení. Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze předpokládat, že záměr nebude představovat významnější riziko.

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

Samostatná studie posouzení Vlivu záměru na útvary povrchových a podzemních vod nebyla pro účely oznámení záměru vypracována. Podrobné vyhodnocení vlivy záměru na povrchové a podzemní vody v souvislosti s modernizací dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 bude součástí navazující dokumentace EIA.

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 po výběru zhotovitele stavby.

Ve fázi výstavby bude částečně využito stávajícího systému odvodnění dálnice, které je ve většině trasy řešeno odvedením srážkových vod ze zpevněných ploch do příkopů nebo přes násypové svahy dálničního tělesa přímo do okolního terénu. Tam se částečně vsakuje, částečně odtéká dál do recipientů. V krátkých úsecích existuje dešťová kanalizace - např. v úseku před a za mostem přes Labe, před Mladou Boleslaví a v obloucích, kde vnější strana oblouku má příčný sklon k střednímu dělicímu pásu. Havarijní a retenční objekty jsou umístěny jen ve výjimečných případech.

Ve fázi výstavby bude rovněž využíváno bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním.

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody ale odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, specializovanou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Produkce technologických vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod.

V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabráňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření budou součástí projektové dokumentace stavby a jsou uvedena v závěru kap. B. I. 6. předkládaného oznámení záměru.

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a dále by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Zhotovitel stavby musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády ČR č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

Stavebně náročnější mohou být dílčí úseky mimoúrovňových křížení a mostů, které budou vyžadovat hlubinné založení na únosném podloží, zpravidla na únosných štěrcích pod hladinou podzemní vody.

Vzhledem k intenzitě a rozsahu stavebních úprav během výstavby se nepředpokládá, že by stavební zásahy při dodržení navržených ochranných opatření vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu přítomných útvarů povrchových vod. Během výstavby může docházet ke krátkodobým zákalům vody v dotčených vodních tocích z důvodů působení činností stavební techniky. Tato skutečnost vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání by neměla být příčinnou změn ekologického ani chemického stavu útvarů povrchových vod v přítomných povodích: Labe od Jizery po Vltavu (1-05-04), Jizera od Klenice po Ústí (1-05-03), Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07) a Jizera od Kamenice po Klenici a Klenice (1-05-02).

Zasažení hladiny podzemní vody bude nutné prověřit v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu, který bude zpracován v dalších stupních projektových příprav. V případě, že bude v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu předpokládáno zasažení hladiny podzemní vody, bude pro fázi výstavby nutné počítat se snižováním úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnici. Podzemní vody by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Tyto jímky je nutné dle potřeby vyvážet a s vodou nakládat dle platné legislativy. Usazené kaly z jímek by měly být pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Při výstavbě záměru je třeba brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 prochází v úseku km cca 17,200 – 35,780 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída.

Dále stavba modernizace dálnice buď přímo zasahuje, nebo se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ).

Kvalitativní stav podzemních vod může být negativně ovlivněn vznikem zákalu a případnou kolmatací okolního prostředí, a to dočasně při realizaci stavby a pouze lokálně při hlouběji zakládaných stavbách (v okolí mostních konstrukcí).

Při ostatních činnostech, které zde nebyly vyjmenovány (jako např. demolice objektů, úpravy terénu, zakládání stavenišť, deponování materiálu a činnost vozového parku silniční techniky), může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod případným havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin. Jedná se o činnosti prováděné bezprostředně v základní vrstvě vymezeného útvaru podzemních vod. Je zapotřebí dbát všech havarijních plánů.

Vlivem realizace záměru tedy může dojít pouze k dočasnému a lokálnímu ovlivnění jakosti podzemních vod. Tyto vlivy odezní po ukončení výstavby záměru a nebudou mít dlouhodobý vliv na chemický stav útvarů podzemních vod.

Součástí oznámení záměru je řada opatření na ochranu povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby a ve fázi projektových příprav. Tyto podmínky jsou součástí kapitoly B. I. 6. předkládaného oznámení záměru. Předpokladem je, že tato opatření budou upřesněna, resp. doplněna na základě podrobného vyhodnocení vlivů záměru na vody v rámci navazující dokumentace EIA.

Fáze provozu

Odpadní vody splaškové

Během provozu samotných úseků silničních komunikací se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Splaškové vody lze předpokládat v souvislosti s provozem odpočívek (variantní umístění km 15,5, resp. km 17,0, včetně úprav stávající odpočívky Podchlumí). Jejich odstranění bude probíhat v souladu s platnou legislativou.

Povrchové vody

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy stavebních objektů křížící vodní toky a vodní plochy, popřípadě terénní deprese, a dále odvodnění komunikace do povrchových vod.

Dále svou povahou mohou potenciálně ovlivnit stav útvarů povrchových vod také stavební objekty retenčních nádrží zadržující atmosférické srážky. Zvláště u přechodu terénních depresí násypy je třeba zajistit průchod přívalových srážkových vod skrz těleso komunikace vhodně umístěnými propustky, popř. vybudováním propustných povrchových drenů.

Při provozu dálnice je třeba brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 kříží v řešeném úseku četné vodní toky a hlavní meliorační zařízení (HMZ). U některých vodních toků se jedná o souběh s dálnicí. Popis územních střetů záměru s vodními toky je uveden v kapitole C.II.2. Voda tohoto oznámení.

Trasa dálnice je vedena napříč záplavovým územím řeky Labe, a to v úseku od km 11,230 do km cca 12,940. V tomto úseku je dálnice vedena po mostě a v násypovém tělese nad úrovní Q_{100} , resp. i Q_{20} , Q_5 a aktivní zóny záplavového území. Dále prochází trasa v délce cca 600 m záplavovým územím Q_{100} řeky Jizery, které přechází mostem přes Jizeru a násypovým tělesem dálnice za mostem (km cca 21,900 – 22,460). Záplavové území Q_{100} Jizery se pak přibližuje k dálnici ještě vlevo v km cca 29,280 – 29,430 u obce Kbel. V km cca 44,210 – 44,370 přechází násypové těleso dálnice a most záplavové území řeky Klenice (záplavové území Q_{100} , Q_{20} , Q_5 a aktivní zóna záplavového území).

Úpravy dotčených vodních toků budou prováděny v co nejmenším možném rozsahu s cílem minimálního zásahu do stávajících přírodních a odtokových poměrů. V místech vyústění silničních příkopů budou koryta odpovídajícím způsobem opevněna. Úpravy toků musí být v rámci dalších projektových etap projednány s jejich správcí a s vodohospodářským orgánem. Při výstavbě vyústění vodohospodářských objektů do vodních toků se předpokládají zcela lokální zásahy do koryt vodních útvarů.

V úsecích, kde přeložka silnice přetíná zemědělsky obhospodařované pozemky se stávajícím systémem drenáží, budou provedeny nezbytné úpravy a doplnění melioračních zařízení, tak aby byla zachována jejich funkce.

Dešťové vody a systém odvodnění

Systém odvodnění rozšířené dálnice D10 je navržen v celé délce svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Na odtoku budou

zřízeny retence a regulované odvádění srážkových vod do povrchových vod. U tohoto systému odvodnění je potřeba zohlednit požadovanou míru ochrany povrchových vod. Minimální požadavek na předčištění srážkových vod z dálnice (vysoce frekventovaná pozemní komunikace) je náročnější mechanické předčištění – odlučovač lehkých kapalin, usazovací nádrž s nornou stěnou, výjimečně v odůvodněných případech doplnění filtrací (pískové a štěrkové filtry porostlé vegetací, retenční půdní filtry nebo systém průlehů a rýh nebo filtrace přes adsorpční materiály). Stavba bude podle podélného spádu dálnice rozdělena na jednotlivé úseky, ze kterých bude srážková voda ze zpevněných ploch přes předčištění, havarijní objekty a retenci s regulovaným odtokem odvedena do nejbližšího recipientu.

Vodu ze svahů a z extravilánu, tedy vody s nízkou mírou znečištění, je třeba, pokud je to technicky možné, je navrženo oddělit od vod ze zpevněných ploch a nesvádět ji do kanalizace. Voda z těchto ploch bude v rámci možností přednostně vsakována, případně samostatnými příkopy odvedena do recipientu.

V rámci technické studie bylo předběžně navrženo 14 úseků odvodnění včetně 14 objektů retenčních nádrží a objektů pro zajištění požadované kvality vypouštěných vod.

V souladu s TP 83 a ČSN 73 6101 byl zvolen návrhový déšť pro $t=15$ min, $p=2$ ($N=0,5$ roku). Návrh retenčních nádrží zajistí, že se stávající odtok dešťových vod ze zájmového území nebude navyšovat. Retenční nádrže jsou dimenzovány minimálně na rozšířené plochy. Retenční objem bude navržen na minimálně dvouletý návrhový déšť, tedy pro periodicitu $p=0,5$ ($N=2$ roky). Regulovaný odtok bude vypočítán v souladu s TP 83 pro maximální hodnotu specifického odtoku z území $10 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ z neredukované odvodňované plochy. Tyto vstupní parametry musí být v dalším stupni PD projednány s příslušnými orgány státní správy (OŽP, správce toku a povodí). Intenzita návrhového deště bude zjištěna u ČHMÚ.

Retenční nádrže jsou preferovány zemní otevřené. Případně je možné navrhnout podzemní nádrže nebo pro menší retenční objemy trubní retenci.

Pro všechny odvodňované úseky jsou samozřejmě navržena opatření k ochraně povrchových a podzemních vod před znečištěním. Navržena jsou havarijní zařízení, minimálně dešťové usazovací nádrže s nornou stěnou (DUN). Obecně pro návrh DUN platí, že velikost kalového prostoru odpovídá velikosti 200násobku nominální velikosti návrhového průtoku při půlletém návrhovém dešti a záchytnou kapacitu DUN je doporučeno dimenzovat na zachyt havárie cisterny cca 30 m^3 lehkých kapalin v případě gravitačního odlučovače ropných látek; v případě použití jiného odlučovače ropných látek (s koalescenčními popř. sorpčními filtry) není tento požadavek nutno zohledňovat. Pro návrh odlučovače lehkých kapalin platí TP 83 Ministerstva dopravy ze dne 6.2.2014, návrh se zpravidla řídí ČSN EN 858 Odlučovače lehkých kapalin. Sjezdy k DUN jsou navrhovány přednostně z hlavní trasy.

Detailní návrh odvodňovacích zařízení bude řešen v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnými technickými normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.

V tomto stupni přípravy projektu je možné usuzovat, že systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn tělesem silnice. Tam kde těleso silnice vytvoří překážku, jež by mohla způsobit soustředění povrchových vod (terénní deprese s občasnými toky), je nezbytné vybudovat dostatečně kapacitní mostní objekty, příp. propustky pod silničním tělesem.

Podrobné a odborné posouzení vlivů na povrchové (a podzemní) vody bude třeba provést především v případě, kdy dešťové vody budou sváděny přes DUN (a retenční nádrže) do povrchových toků, bez využití možnosti vsakování dešťových vod z komunikací do vod podzemních.

Pozn.: Vsakování povrchových vod do vod podzemních je žádoucí z hlediska zadržení vody v krajině, nicméně v případě požadavků na ochranu podzemních vod s ohledem na výskyt vodních zdrojů určených pro pitné účely v zájmovém území (především v oblasti OPVZ Káraný, tj. v km dálnice 11,340 – 31,620) se považuje vsakování srážkových vod do horninového prostředí za nežádoucí.

Znečištění toxickými stopovými prvky a zimní údržbou vozovky

Nebezpečí vnosu toxických stopových prvků, zejména olova, do prostředí v důsledku rozvoje automobilní dopravy bylo přeceňováno a dále se snižuje díky tomu, že benzíny s obsahem olovnatých přísad byly vyřazeny z trhu a nahrazeny „bezolovnatými“. Ani vnos nepolárních extrahovatelných látek z úkapů pohonných systémů dopravních mechanismů není příliš nebezpečný. Potenciálně nebezpečný by ovšem mohl být jejich vnos následkem havárií. Ty však není možné předvídat, ani nelze v tomto stadiu řešení navrhnout konkrétní sanační řešení. Lze však předpokládat, že moderní komunikace bývá z tohoto hlediska obvykle bezpečnější než stávající systém komunikací a nebezpečí havárie je tak minimalizováno.

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění, vyplývajícím z dopravního provozu na komunikaci, je nesporně zimní údržba vozovky. Zimní údržbou se rozumí mechanické odstraňování sněhových srážek, zdrsňování povrchu vozovky inertním posypem a rozpouštění sněhového pokryvu a náledí chemickými posypovými materiály. Přičemž obecně platí, že skryté náklady na zimní údržbu komunikací (např. koroze, dopady na ŽP) jsou mnohem vyšší než náklady přímé. Stoupající nároky na komfort a kvalitu služeb mají navíc za příčinu zvyšující se spotřebu chemických posypových materiálů. Z hlediska využívaných posypových materiálů je možné hodnotit vliv na životní prostředí pro dvě různé kategorie: soli na bázi chloridu a inertní materiály.

Z chemických materiálů určených k rozmrazování povrchu komunikací jsou v současné době nejhojněji využívány chloridové soli; především chlorid sodný, chlorid vápenatý a v menší míře chlorid hořečnatý. Prakticky veškerá aplikovaná sůl se v určité fázi stává součástí některé složky prostředí (voda, půda). Z pohledu životního prostředí jsou podstatné skutečnosti, že posypové materiály na bázi chloridů mohou měnit chemické a fyzikální vlastnosti půd v okolí komunikací a přispět k mobilizaci stopových kovů z půd do povrchové a podzemní vody. Mají také potenciál měnit gradient hustoty, a tím i fyzikální a ekologické vlastnosti vodního útvaru a zvyšovat salinitu povrchových vod. Výrazněji však pravděpodobně ovšem pouze u pomalu tekoucích a stojatých vod, přitom zvýšená salinita vod může mít podobné důsledky jako jejich zákal, může zapříčinit úbytek kyslíku, a tím zvýšenou mortalitu vodních organismů a změnu biodiverzity. Nicméně, samotné chloridy jsou pro ryby a vodní bezobratlé relativně málo toxické. Mírně toxické mohou být pro malé živočichy, zároveň krystalky chloridů mohou lákat zvěř a ptáky, což může zvyšovat pravděpodobnost dopravních nehod. Vysoký obsah fosforu a dusíku pak představuje vážné riziko pro vodní systémy, protože slouží jako živiny a podporují nadměrný růst některých vodních organismů.

Při používání chloridů na zimní údržbu vozovek je pro naše klimatické pásmo uvažovaná spotřeba zkrápěného posypového materiálu 0,6 až 2,0 kg.m⁻² vozovky. K rozmrazování vozovek se používají soli na bázi chloridu sodného, tj. technická sůl, Tonacal, Tonamix aj., jež mohou znečišťovat jak vody, tak půdu a rostliny podél komunikace.

Obsah solí ve vodě stékající z komunikace ze zimní údržby vozovky je v létě zanedbatelný, v zimě dosahuje hodnoty 1-3 g.l⁻¹ (dle zjištění VŠÚOZ Průhonice - Sucharová J. et al: Znečištění půdy a rostlin Cd, Cu, Ni, Pb a Zn v okolí dálnice D1). Ve vodě z trativodu středního dělicího pásu bylo zjištěno 4-8 g.l⁻¹, v létě 1,5-2 g.l⁻¹. Dle vyhlášky č. 401/2015 Sb. je v limitu přípustného znečištění povrchových vod povolena mineralizace 750 mg.l⁻¹. Proto je nutno, aby odtok z DUN byl cca 3-4x naředěn (při použití vyšších dávek soli se potřeba naředění zvyšuje až dvojnásobně). Rozptyl disperzních částic chloridů do okolí komunikace při zimní údržbě činí 50–70 % celkového objemu odpadních vod při použití 1–3 kg Cl⁻.m⁻² komunikace (dle výzkumů

prováděných Ředitelstvím silnic a dálnic). Použitím skrápěné soli se předpokládá snížení objemu použité soli cca o 50 %, čímž se sníží objem chloridů v okolí komunikace až na polovinu (solanka).

Odtok dešťových vod z vozovky silnice nemá charakter průběžného vypouštění jako u odpadních vod. Vypouštění je nárazové a krátkodobé, je závislé na usazování látek ze vzduchu, na trvání srážky a sněhové pokrývky i na dopravní zátěži komunikace. Je přímo úměrné dešťovým srážkám, kterými je stejnou měrou ovlivňován také recipient. Občas může dojít k velkému (až 20x větším u než referenční) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících během srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají podstatný vliv na flóru a faunu v toku. Vhodné je stanovit hodnoty průměrného znečištění odtékajících vod ze silnice. Porovnávány jsou hodnoty průměrného znečištění v recipientu i v odtékajících vodách ze silnice při průměrných průtocích za rok.

Hodnoty znečištění vyplynou z hmotnostního výpočtu směšovací rovnicí pro odpadní vody z komunikace a přirozený tok v povodí. Zájmové území s projektovaným záměrem je poměrně vysoce zatížené chloridy v povrchových vodách již v současnosti. Koncentrace chloridů v povrchových tocích hodnocené za období let 2007 až 2010 vykazovaly koncentrace až 140 mg.l⁻¹.

V případě krátkodobých maximálních koncentrací chloridů v tekoucích vodách lze pro plůdky vodních organismů (v jarním období) za rizikové koncentrace považovat maxima přesahující přibližně cca 1 000 mg/l.

Trasa dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 křížuje povrchové toky v následujících povodích: Labe od Jizery po Vltavu (1-05-04), Jizera od Klenice po Ústí (1-05-03), Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07) a Jizera od Kamenice po Klenici a Klenice (1-05-02). Konkrétně se jedná o povrchové vodní toky: Svémyslická svodnice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 5,420 – 5,470); Svémyslická svodnice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 7,390 – 7,415); Ostrovský potok (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 8,420 – 8,455); řeka Labe (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 11,250 – 11,340); řeka Jizera (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 21,910 – 21,960); bezejmenný vodní tok – odbočka vodního toku Dobrovka (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 40,410 – 40,420); vodní tok Dobrovka (okrajové dotčení tohoto vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 40,760 – 40,900); bezejmenný vodní tok tvořící přítok říčky Klenice (dotčení vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 44,130 – 44,300); vodní tok Klenice (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 44,285 – 44,310) a bezejmenný vodní tok tvořící přítok Zálužanské vodoteče (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 45,720 – 45,735).

Od roku 2015 platí nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, které stanovuje přípustné limity pro obsah Cl ve vodách nejvýše v ročním průměru na 150 mg.l⁻¹. V navazující dokumentaci EIA se počítá s provedením orientačních výpočtů koncentrací chloridů pro jednotlivé profily dotčených vodních toků. V případě překročení ročních průměrných koncentrací chloridů vypouštěných do povrchových vod budou následovně navržena speciální opatření pro eliminaci koncentrací chloridů.

Obecně lze konstatovat, že prevencí proti možným rozsáhlejšími negativním vlivům zimní údržby na vody je především promyšlené plánování zimní údržby, striktní dodržování legislativou stanovených denních limitů aplikovaných materiálů a v neposlední řadě také používání pouze atestovaných inertních materiálů.

Podzemní vody

Významnější negativní vliv záměru na kvantitu podzemních vod (snížení vydatnosti vodních zdrojů nebo plošný pokles úrovně hladiny) je jen málo pravděpodobný, protože stavbou nedojde k takovým činnostem, které by mohly způsobit odvodnění kolektoru.

Při návrhu volby způsobu odvodnění je třeba v souladu s TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ prověřit v první řadě možnost vsakování. Případné vsakování srážkových vod je možné navrhovat až na základě podrobného hydrogeologického průzkumu provedeného v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, který prověří vsakovací schopnost a určí úseky, kde bude možné vsakování navrhnout (úroveň hladiny podzemních vod, horninové prostředí, koeficient vsaku, zohlednění směru proudění s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů). Současně bude nutné prověřit místní proveditelnost, především s ohledem na potřebné zábory, kdy pro vsakování jsou všeobecně větší nároky na potřebné plochy. Do doby ověření podmínek hydrogeologickým průzkumem nelze relevantně likvidaci srážkových vod do vod podzemních navrhovat.

Při provozu dálnice je nutné brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 prochází v úseku km cca 17,200 – 35,780 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída.

Dále stavba modernizace dálnice buď přímo zasahuje, nebo se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ). Jedná se o následující ochranná pásma: Svěmyslice vrt HV 2 cca km 6,570 – 6,910 vlevo; Káraný (podzemní zdroj) km 11,340 – 31,620; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – podzemní zdroj cca km 14,050-14,760 vlevo; Brodce Homolka – vrtaná studna cca km 33,280-33,460 vpravo a Písková Lhota – vrtaná studna cca km 37,950 – 38,270 vlevo.

Pozn.: Zdroj pitné vody Káraný (pro cca 1/3 Prahy a pro centrální část Středočeského kraje v množství 1000 l/s s možností až dvojnásobné kapacity), jehož OP vede vpravo podél D10 od křížení s Labem v km 11,340 po km 21,810. V úseku km 21,810 – 26,220 a v km 28,910 – 29,680 dálnice ochranným pásmem přímo prochází a v úseku km 26,220 – 28,910 a 29,680 – 31,620 přechází OP vlevo od D10.

Převážná část předmětného záměru (km cca 4,450 – 43,150) se nachází v tzv. zranitelné oblasti dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zranitelné oblasti jsou vymezeny nařízením vlády č. 235/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů. V těchto oblastech jsou příslušnými závaznými dokumenty (např. Nitrátová směrnice, Akční program, a další) upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv s ohledem na půdně-klimatické podmínky území, svažitosti pozemku apod. Umístění liniové dopravní stavby nemá na uvedená opatření vliv a není ani v rozporu s účelem vymezení zranitelných oblastí.

Závěr

Podrobné vyhodnocení vlivy záměru na povrchové a podzemní vody v souvislosti s modernizací dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 bude součástí navazující dokumentace EIA.

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

Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků zemědělského půdního fondu i k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Informace o záboru pozemků odpovídají úvodnímu stupni projektových příprav záměru. Zpracovatelem oznámení záměru byl proveden první odborný odhad trvalého záboru stavby na základě aktuálních dat z Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Trvalý zábor zemědělského půdního fondu je možné odhadnout přibližně na 520 500 m². Z toho I. – II. třída ochrany ZPF činní cca 102 900 m² a III. – V. třída ochrany ZPF zhruba 417 600 m².

Dočasné zábory budou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Jejich celkový rozsah nelze v současné fázi projektových příprav přesně vyhodnotit, neboť nejsou k dispozici podrobné zásady organizace výstavby vč. specifikace umístění plánovaných stavenišť. Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá významný rozsah dočasného záboru vlivem realizace stavby.

Přesný rozsah dotčení ZPF bude specifikován na základě záborového elaborátu v dalším stupni projektových příprav.

V souvislosti se stavbou předmětného záměru bude nutné požádat příslušný úřad o souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa v důsledku realizace stavby (včetně realizace/úprav souvisejících MÚK bez odpočívky) lze odhadnout na cca 137 800 m².

Z hlediska záborů PUPFL pak byl vyhodnocen tento zábor variantně pro odpočívku Čtyř kameny vpravo v km 15,5 a odpočívku U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0. Varianta odpočívky v km 15,5 bude představovat trvalý zábor PUPFL o výměře cca 34 000 m². Varianta odpočívky v km 17,0 pak trvalý zábor PUPFL přibližně 18 943 m².

Přesný rozsah dotčení pozemků vedených jako PUPFL bude specifikován na základě záborového elaborátu v dalším stupni projektových příprav.

V souvislosti se stavbou předmětného záměru bude nutné požádat příslušný úřad o rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Bilance zeminy a ornice

Kubatura výkopů ze stavby a násypů není v této fázi projektových příprav vyčíslena, bude stanovena v navazujícím stupni projektových příprav.

Stejně tak rozdělení kubatur pro jednotlivé stavební objekty podle použitelnosti bude provedeno v navazujícím stupni projektové dokumentace na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu. Budou vyhodnoceny možnosti využití zemin vytěžených v rámci budování zemního tělesa do násypů. Stejně tak budou vytipovány lokality možných zdrojů zemního materiálu. Případný nedostatek zeminy bude na stavbu dovezen. Rozvozy zemin budou detailně řešeny v dalších stupních projektové přípravy.

Provedeno bude sejmutí ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a podorničí (hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy) z trvalého a dočasného záboru. Ornice z trvalého a dočasného záboru bude sejmuta v tloušťce podle pedologického průzkumu v rámci přípravy staveniště, který bude proveden v rámci následného stupně PD.

Ornice určená na zpětné ohumusování manipulačních pruhů a podorniční vrstvy určené na ohumusování tělesa komunikace a zrušených komunikací bude uložena v prostoru trvalého záboru – oka křižovatek a příp. plochách zařízení staveniště.

Ornice sejmutá z trvalého záboru bude použita jednak k opětnému ohumusování silničního tělesa (přednostně bude uvažováno s podorničními vrstvami), jednak k ohumusování ploch v trvalém záboru, jako jsou oka křižovatek; a dále na rekultivaci zrušených komunikací v tl. odpovídající přílehlému okolí – v souladu s pedologickým průzkumem. Následovat bude biologická rekultivace (hnojení, vápnění, setí rekultivačních plodin a jejich zaorání).

Přebytečná ornice bude nabídnuta zemědělcům hospodařícím v okolí stavby. Z lesních parcel bude z ploch záboru sejmuta lesní hrabanka.

Znečištění půdy

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vliv solení i působení těžkých kovů ve fázi provozu komunikace je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek.

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

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Strukturu a ráz dotčeného území posuzovaného záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ výrazně předurčuje samotná geomorfologie území. Předmětný záměr prochází třemi geomorfologickými celky, kterým je Středolabská tabule, Jizerská tabule a Jičínská pahorkatina.

Plánovanou výstavbou předmětného záměru ovšem nevznikne nový liniový útvar v území, který běžně při výstavbě liniových komunikací má vliv na změnu topografie území. Jedná se o rozšíření tělesa dálnice v její stávající trase.

Jako ochrana proti erozím a zároveň pro začlenění záměru do stávajícího terénu budou provedeny vegetační úpravy, rekultivace zrušených komunikací a rekultivace ploch dočasného záboru.

Trasa předmětného záměru prochází v km cca 43,370 – 43,870 sesuvem č. 21 - svahovou nestabilitou přírodního původu, která je z hlediska aktivity dočasně uklidněná. Dále pak hlavní trasa předmětného záměru zasahuje v km přibližně 43,420 – 43,920 do sesuvu ID 7747, který je z hlediska aktivity stabilizovaný. Jiné svahové pohyby, sesuvy či nestability se v území předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Dle údajů z informačního serveru České geologické služby z hlediska poddolovaných území předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v okolí poddolovaných území.

Závěr

Z hlediska problematiky půd nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat při realizaci navržených opatření uvedených v kapitole B. I. 6. významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na půdy lze označit za přijatelný.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Definice přírodních zdrojů vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Přírodní zdroje jsou definovány jako části živé nebo neživé přírody, které člověk využívá nebo může využívat k uspokojování svých potřeb. Zákon dále rozlišuje obnovitelné přírodní zdroje, které mají schopnost se při postupném spotřebovávání částečně nebo úplně obnovovat, a to samy nebo za přispění člověka a neobnovitelné přírodní zdroje, které spotřebováváním zanikají.

V souvislosti s realizací předmětného záměru je třeba se zaměřit na možné ovlivnění následujících přírodních zdrojů: biota, vody (povrchové a podzemní), horninové prostředí a půdy.

Problematika vlivu záměru na biotu je podrobněji komentována v kapitole D. I. 7.; vlivy záměru na povrchové a podzemní vody jsou posouzeny v kapitole D. I. 5. Z tohoto důvodu nejsou vlivy na tyto přírodní zdroje v této kapitole více komentovány. Souhrnně lze konstatovat, že nebyly zjištěny významné nepříznivé vlivy záměru na tyto přírodní zdroje.

Dále v textu je věnována pozornost vlivu záměru na horninové prostředí.

Předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v blízkém okolí dobývacích prostorů (těžených, netěžených).

Trasa předmětného záměru ovšem prochází chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000 v km předmětné trasy cca 27,780 – 39,870. V tomto chráněném ložiskovém území se nachází i MÚK Brodce, a dále i MÚK Bezděčín ve variantě 1 a částečně i MÚK Bezděčín ve variantě 2. Jiná CHLÚ se v předmětném území posuzovaného záměru ani jeho blízkém okolí nenacházejí.

Předmětný záměr prochází výhradním ložiskem Mělnická pánev – ID 3075300 se zemním plynem a černým uhlím, které nebylo doposud těženo. Jiná ložiska a zdroje nerostných surovin (vyhrazená či nevyhrazená) se v předmětném území posuzovaného záměru ani jeho blízkém okolí nenacházejí.

Riziko kontaminace horninového prostředí vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru stavenišť (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru stavenišť, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy, resp. horninového prostředí může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. V případě kontaminace horninového prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Při respektování opatření (viz kap. B. I. 6. oznámení záměru) se negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje ve fázi výstavby ani provozu záměru nepředpokládá.

Závěr

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje se nepředpokládá, že by výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovala riziko pro životní prostředí v daném území. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje budou podrobně vyhodnoceny v rámci navazující dokumentace EIA.

D. I. 7. Vlivy na biologickou rozmanitost

Biologickou rozmanitost je třeba v souladu s článkem 2 Úmluvy o biologické rozmanitosti (biodiverzitě) chápat jako rozmanitost života ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích. Biodiverzita zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy. Nejedná se tedy o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů.

Z pohledu biologické rozmanitosti lze dopravní liniovou stavbu jako takovou fakticky vždy hodnotit s negativním vlivem na biodiverzitu, neboť dochází k záboru plochy bez ohledu na kvalitu biotopu.

V případě řešené komunikace přes negativní vlivy dané charakterem stavby, dochází nebo může docházet (vhodnými opatřeními) i k vlivům pozitivním. Ty spočívají především ve vytváření (primárním zásahem) a následně udržování (péči o okolí komunikace) trvalých travních ploch a bezlesí v bezprostředním okolí dálnice. Přitom za nejhodnotnější a často s největší diverzitou lze považovat neohumusované chudé půdy, často erozí disturbované plochy nebo rostlý terén. Takové plochy mají bezprostřední pozitivní vliv na biodiverzitu, je vhodné je cíleně vytvářet a udržovat. Jedná se o biotopy, které v okolní krajině přirozeně zanikají v důsledku sukcese, absence managementu nebo silné eutrofizace, okraje dálnice tak na řadě míst představují náhradní, lokálně i cennější biotopy. Z pohledu bezobratlých často i s výrazné pozitivní lokální migrační funkcí.

Z pohledu technického řešení a zejména preventivních opatření při stavbě je nutné věnovat pozornost ochraně vodního prostředí na lokalitě. Dálnice kříží několik významných toků, kam patří Labe a Jizera i Klenice, dále Svěmyslická svodnice, Ostrovský potok, Dobrovka, Zalužanská vodoteč.

V rámci řeky Labe a Jizery, které lze klasifikovat jako mimořádně cenné biotopy, s vysokou biodiverzitou, bude nutné věnovat pozornost velmi bohaté populaci ryb a ochraně vodního prostředí obecně před znečištěním a negativními vlivy v průběhu stavby (preventivní opatření, ekologické náplně, transfery ryb před zásahy apod.), ale i provozu (retenční nádrže, odlučovače).

Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost bude podrobně řešeno v rámci navazující dokumentace EIA, pro kterou již v současné době probíhají botanické a zoologické průzkumy.

Z hlediska migrace bude potřeba v rámci přípravy stavby vyřešit a navrhnout opatření pro zajištění spojitosti dálkového migračního koridoru, kterým předmětný záměr prochází přibližně v úseku km stavby 15,370 – 19,150. V současné době je tento dálkový migrační koridor oplocen po obou stranách dálnice D10. V prostoru lesního celku mezi Starou Boleslaví a Skorkovem se jeví jako vhodné v rámci řešení migrační prostupnosti územím (zajištění spojitosti uvedeného DMK) navrhnout podchod, ideálně v místě terénní sníženiny mezi km cca 18,000–19,000).

Shrnutí

V rámci dokumentace EIA bude podrobně vyhodnocen vliv na flóru, faunu, resp. na biologickou rozmanitost předmětného území, v němž se posuzovaný záměr nachází.

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

D. I. 8. 1. Vlivy na ÚSES

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem

dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES musí být řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES převzatý z kapitoly C. I. 4. oznámení, v rámci níž je uveden podrobný popis/charakteristika jednotlivých prvků ÚSES. V rámci této kapitoly je stručně popsán předpokládaný vliv záměru na daný prvek ÚSES. Podrobnost hodnocení vlivů záměru na jednotlivé biokoridory, biocentra a interakční prvky ÚSES odpovídá současnému stupni projektové dokumentace. V rámci dokumentace EIA bude po upřesnění technických detailů stavby v příslušných km dálnice provedeno podrobné vyhodnocení, případně navržen způsob řešení při případném přímém územním střetu záměru s prvkem ÚSES.

Soupis prvků ÚSES je řazen ve směru staničení předmětného záměru od Prahy směrem k Mladé Boleslavi.

LBK 21 (2BD3) – vymezený dle platného ÚP Svémyslice (stávající prvek)

Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se lokální biokoridor dostává v km cca 7,080 – 7,100 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Již ve stávajícím stavu je tento biokoridor předělen dálničním koridorem D10 bez vyřešeného propojení tohoto prvku ÚSES. Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat jeho významnější negativní ovlivnění v souvislosti s realizací záměru. V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost návrhu opatření k podpoře/zajištění funkčnosti daného prvku ÚSES.

LBK – vymezený dle platného ÚP Zápy (navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se lokální biokoridor dostává v km cca 7,390 – 7,415 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat významné negativní ovlivnění. Navíc se jedná o prvek navrhovaný. V aktuálním stavu je tento prvek přecházen mostním objektem. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s mostním objektem přes Svémyslickou svodnici (10-012a.3).

LBK – vymezený dle platného ÚP Zápy (navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává v km přibližně 10,340 – 11,240 v úseku, kde předmětný záměr prochází podél, resp. zasahuje do jeho jižní okrajové části hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Lokální biokoridor je situován na svahu stávající dálnice, kde je dálnice D10 vedena v zářezu. Jedná se o prvek navrhovaný, který bude nutné při rozšiřování tělesa dálnice zohlednit. Významnější negativní vliv na prvek ÚSES se při vhodném způsobu realizace stavby nepředpokládá.

NRBK K10 (Stříbrný rok - Polabský luh) – vymezený dle platného ÚP Nový Vestec (stávající prvek)

Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km cca 11,240 – 11,360 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice D10, nelze očekávat jeho významnější negativní ovlivnění. V aktuálním stavu je tento prvek přecházen mostním objektem. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s mostním objektem přes Labe u Brandýsa nad Labem (10-015..1 a 10-015..2).

LBC 12 – vymezené dle platného ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 12,515 – 12,780 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél východního okraje tohoto lokálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se nepředpokládá. Očekávat lze maximálně okrajové dotčení. Navíc se jedná o prvek navrhovaný.

LBK 11 – vymezený dle platného ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává v km přibližně 14,565 – 14,585 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10. Dále pak se tento biokoridor dostává do styku s předmětným záměrem v souvislosti se sjezdovou větví MÚK Stará Boleslav v km cca 14,400 – 14,565 posuzovaného záměru.

Vliv záměru: Již ve stávajícím stavu je tento biokoridor předělen dálničním koridorem D10 bez vyřešeného propojení tohoto prvku ÚSES. Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat jeho významnější negativní ovlivnění v souvislosti s realizací záměru. Navíc se jedná o prvek navrhovaný. V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost návrhu opatření k podpoře/zajištění funkčnosti daného prvku ÚSES.

LBC 389 – vymezené dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek)

Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 18,250 – 18,530 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél severozápadního okraje lokálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se vzhledem k umístění nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto biocentru.

LBK 323 – vymezený dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do blízkosti předmětného záměru v km cca 18,250 – 19,260 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází podél severozápadního okraje předmětného biokoridoru.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biokoridoru se vzhledem k přesné lokalizaci nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto biokoridoru.

RBC 32 (RBC 1013) – vymezené dle platného ÚP Skorkov (stávající prvek, částečně navrhovaný)

Styk se záměrem: Regionální biocentrum se dostává do blízkosti předmětného záměru v km přibližně 19,260 – 19,700 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa) prochází v blízkosti severozápadního okraje předmětného biocentra. Přesněji se tato severozápadní hrana biocentra nachází ve styku se stávající komunikací II/610, která prochází souběžně s dálnicí D10.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se nepředpokládá. Lze očekávat přiblížení předmětného záměru k danému biocentru.

NRBK A/0 (K68) – vymezený dle platného ÚP Hlavenec (stávající prvek)

Styk se záměrem: Do styku s navrhovaným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km cca 19,535 – 19,575 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

Pozn.: Dle grafické části ÚP Hlavenec k přímému dotčení biokoridoru nedochází.

Vliv záměru: Již ve stávajícím stavu je problematické napojení na sousedící regionální biocentrum 32 (1013) přes dálnici D10. V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost propojení tohoto biokoridoru s biocentrem 32.

LBK 322 – vymezený dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do blízkosti předmětného záměru v km 20,535 – 20,950, kde se tento biokoridor nachází zhruba 80 m severně od stávající D10, resp. 60 m od MÚK Tuřice. Dále se pak tento biokoridor přibližuje v km 21,380 – 21,530 cca 30 – 35 m ke stávající D10.

Vliv záměru: S ohledem na plánované rozšíření se bude předmětný záměr dostávat do blízkosti vedení tohoto lokálního biokoridoru ve výše uvedených km. Významnější negativní ovlivnění se však nepředpokládá.

LBK 303 – vymezený dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se dostává do styku se záměrem v km cca 20,575 – 20,690, kde tvoří logickou návaznost biokoridoru s lokálním biokoridorem LBK 322 ležícím jižně od stávající D10 kříží hlavní trasa komunikace D10 a sjezdová a nájezdová větve MÚK Tuřice.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice D10, nelze očekávat významné negativní ovlivnění. Navíc se zčásti jedná o prvek navrhovaný. V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost návrhu opatření k podpoře/zajištění funkčnosti daného prvku ÚSES.

LBC 372 – vymezené dle platného ÚP Tuřice (stávající prvek) a dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biocentrum se dostává do styku s předmětný záměrem v km cca 21,900 – 21,990. Resp. předmětný záměr se hlavní trasou D10 dotýká okrajové části tohoto lokálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se nepředpokládá, přestože rozšíření tělesa dálnice (resp. mostních objektů) pravděpodobně zasáhne okrajovou část navrhovaného biocentra.

NRBK 9 (K32) – vymezený dle platného ÚP Tuřice a dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek)

Styk se záměrem: Do styku s předmětným záměrem se nadregionální biokoridor dostává v km přibližně 21,900 – 22,315 v místě, kde předmětný záměr tento nadregionální biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice D10, nelze očekávat významnější negativní ovlivnění. V aktuálním stavu je tento prvek přecházen mostním objektem. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s mostním objektem přes Jizeru u obce Tuřice (10-020..1 a 10-020..2).

LBK 305 – vymezený dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek, navrhovaný prvek)

Styk se záměrem: Lokální biokoridor se do styku se záměrem dostává v km přibližně 22,650 – 22,740 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice D10, nelze očekávat významnější negativní ovlivnění. V aktuálním stavu je tento prvek přecházen mostním objektem. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s mostním objektem (10-020a.1 a 10-020a.2).

LBC 374 – vymezené dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětná záměr se dostává do blízkosti lokálního biocentra v km přibližně 23,495 – 23,540 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází v těsné blízkosti severovýchodního okraje tohoto lokálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto biocentru.

LBK 307 – vymezený dle platného ÚP Předměřice nad Jizerou (navrhovaný prvek, částečně jako stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti vedení tohoto lokálního biokoridoru v jeho severním napojení na LBC 374, a to v km cca 23,540 – 23,615 v místě, kde předmětný záměr (hlavní trasa D10) prochází v těsné blízkosti vedení lokálního biokoridoru.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biokoridoru se nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto biokoridoru.

RBC 30 (1014 Obodř) – vymezené dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto regionálním biocentrem přibližně v km 24,830 – 25,440. Resp. předmětný záměr se hlavní trasou D10 dotýká okrajové části tohoto regionálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra se nepředpokládá, přestože rozšíření tělesa dálnice pravděpodobně zasáhne okrajovou část biocentra.

LBK 309 – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s lokálním biokoridorem v km přibližně 224,860 – 25,310 v místě, kde předmětný záměr tento biokoridor kříží hlavní trasou komunikace D10, resp. kříží logické napojení na RBC 30 (1014 Obodř).

Vliv záměru: Již ve stávajícím stavu je problematické napojení na sousedící regionální biocentrum 30 (1014 Obodř) přes bariéru stávající dálnice D10. Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat jeho významnější negativní ovlivnění.

Částečnou prostupnost bude zajišťovat mostní objekt přes silnici III/2729 do Kochánek (10-021..1 a 10-021..2) – u severozápadní části tohoto prvku, který bude v souvislosti se záměrem rozšiřován.

V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost návrhu opatření k podpoře/zajištění funkčnosti daného prvku ÚSES.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku hlavní trasou D10 v km přibližně 28,175 – 28,180.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění interakčního prvku se nepředpokládá. Lze očekávat pouze přiblížení předmětného záměru k tomuto prvku.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku hlavní trasou D10 v km přibližně 28,810 – 28,830.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění interakčního prvku se nepředpokládá. Lze očekávat pouze přiblížení předmětného záměru k tomuto prvku.

NRBK K32 (NRBK 8) – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti nadregionálního biokoridoru v km cca 29,370 – 29,450, kde biokoridor prochází cca 40 – 50 m od hlavní trasy D10.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biokoridoru záměrem se vzhledem k umístění nepředpokládá. Lze očekávat pouze přiblížení předmětného záměru k tomuto nadregionálnímu biokoridoru.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto interakčním prvkem v souvislosti s hlavní trasou D 10 v km cca 29,420 – 31,320, kde předmětný záměr se dotýká okrajové části interakčního prvku.
- Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění interakčního prvku záměrem se nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto prvkem, resp. v některých místech i dotčení.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku v jeho nejnižší části (km cca 29,470 – 29,520) hlavní trasou komunikace D10.
- Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění interakčního prvku záměrem se vzhledem k jeho umístění nepředpokládá. Lze očekávat pouze přiblížení předmětného záměru k tomuto prvkem.

Interakční prvek – vymezený dle platného ÚP Benátky nad Jizerou

- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto interakčního prvku v jeho nejnižší části (km cca 29,600– 29,650) hlavní trasou komunikace D10.
- Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění interakčního prvku záměrem se vzhledem k jeho umístění nepředpokládá. Lze očekávat pouze přiblížení předmětného záměru k tomuto prvkem.

RBC 23 (1015 Dubový les) – vymezené dle platného ÚP Benátky nad Jizerou a dle platného ÚP Brodce (stávající prvek)

- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do styku s tímto regionálním biocentrem v souvislosti s křížením tohoto biocentra hlavní trasou komunikace D10 v km cca 31,670 – 32,670.
- Vliv záměru: Již ve stávajícím stavu dochází k dotčení tohoto regionálního biocentra trasou stávající komunikace D10 ve výše uvedeném km. V další fázi posouzení vlivů záměru na tento prvek ÚSES bude nezbytné se zaměřit mj. i na návrh ochranných opatření pro fázi výstavby záměru, aby zásah do biocentra byl únosný.

RBC 1017 (Strašnovský les) – vymezené dle platného ÚP Strašnov (stávající prvek)

- Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto regionálního biocentra hlavní trasou komunikace D10, jež prochází podél západního okraje tohoto biocentra.
- Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra záměrem se vzhledem k umístění nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto regionálnímu biocentru, případné dotčení hrany tohoto biocentra.

LBK – vymezený dle platného ÚP Brodce (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do nepřímého střetu s tímto lokálním biokoridorem (hlavní trasou D10) v místě logické návaznosti na lesní prost západně od obce Strašnov, a to v km přibližně 35,720 – 35,750.

Vliv záměru: Nedochází k přímému dotčení lokálního biokoridoru. Ve stávajícím stavu je provázanost předmětného biokoridoru k nejbližšímu biocentru (RBC 1017) umožněna mostním objektem v km cca 35,610, resp. podchodem (10-023b.3), který bude v rámci modernizace demolován a nahrazen novým objektem.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s lokálním biokoridorem dostává v km cca 40,260 – 40,270 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat významnější negativní ovlivnění. V aktuálním stavu je tento prvek přecházen mostním objektem. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s rozšířením mostního objektu přes trať ČD Bezděčín (10-025..1 a 10-025..2).

RBC 16 (RBC 1234 „Mladoboleslavský Chlum“) – vymezené dle platného ÚP Nepřevázka a dle platného ÚP Dobrušky (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se dostává do blízkosti tohoto regionálního biocentra hlavní trasou komunikace D10, jež prochází podél severozápadního okraje tohoto regionálního biocentra.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biocentra záměrem se vzhledem k jeho umístění nepředpokládá. Lze očekávat těsné přiblížení předmětného záměru k tomuto regionálnímu biocentru, případné dotčení hrany tohoto biocentra.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s tímto lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,110 – 44,200 v souvislosti s hlavní trasou D10, která se dotýká severozápadní části tohoto biokoridoru.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biokoridoru záměrem se vzhledem k umístění nepředpokládá.

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,220 – 44,315 v místě, kde předmětný záměr kříží tento biokoridor hlavní trasou komunikace D10.

Vliv záměru: Vzhledem k tomu, že je předmětný biokoridor již v současném stavu křížen stávající trasou dálnice nelze očekávat významnější negativní ovlivnění. Obdobný stav lze předpokládat i pro předmětnou modernizaci, kde se počítá s rozšířením mostního objektu přes potok Klenice u Mladé Boleslavi (10-025d.1 a 10-025d.2).

LBK – vymezený dle platného ÚP Mladá Boleslav (stávající prvek)

Styk se záměrem: Předmětný záměr se do styku s tímto lokálním biokoridorem dostává v km cca 44,430 – 44,500 v souvislosti s nájezdovou větví směrem na Prahu v MÚK Mladá Boleslav, která se dotýká okrajové drobné části tohoto biokoridoru.

Vliv záměru: Významnější negativní ovlivnění tohoto biokoridoru se nepředpokládá. V dalším stupni projektových příprav bude vhodné věnovat pozornost návrhu opatření k podpoře/zajištění funkčnosti daného prvku ÚSES.

Závěr

Z hlediska vlivu na prvky územního systému ekologické stability budou podrobněji specifikována ochranná opatření a podmínky realizace stavby v rámci navazující dokumentace EIA.

D. I. 8. 2. Vlivy na VKP

Navrhovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Následující registrované VKP se nachází nejbližší předmětnému záměru. Konkrétně se jedná o níže uvedené prvky.

VKP 80 – Houšťka

Významný krajinný prvek má rozlohu přibližně 8,4 ha a nachází se v katastrálním území Stará Boleslav. Od předmětného záměru se tento VKP nachází zhruba 180 – 250 m západním směrem (v km cca 12,320 – 12,910 předmětné trasy).

VKP 131 – Lipka

Tento významný krajinný prvek má rozlohu cca 4,1 ha a nachází se na katastrálním území Skorkov a Tuřice. Od předmětného záměru se tento VKP nachází v nejbližším místě zhruba 80 – 130 m jihovýchodním směrem (v km přibližně 20,420 – 20,920 předmětné trasy).

Registrované VKP nebudou v důsledku realizace navrhovaného záměru negativně ovlivněny. Negativní vliv předmětného záměru na ekostabilizující funkci těchto prvků v krajině se nepředpokládá.

V místě vedení modernizované dálnice D10 a přidružených staveb (MÚK, odpočívky) se nachází významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o níže uvedené vodní toky, resp. i údolní nivy a o níže uvedené lesní porosty (lesy).

Trasa dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 křížuje povrchové toky v následujících povodích: Labe od Jizery po Vltavu (1-05-04), Jizera od Klenice po Ústí (1-05-03), Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07) a Jizera od Kamenice po Klenici a Klenice (1-05-02).

Konkrétně se jedná o povrchové vodní toky:

- Svěmyslická svodnice (vodní tok) se svou drobnou nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 5,420 – 5,470).
- Svěmyslická svodnice (vodní tok) se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 7,390 – 7,415).
- Ostrovský potok se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 8,420 – 8,455).
- Řeka Labe se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 11,240 – 11,360).

- Řeka Jizera se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 21,890 – 21,970).
- Bezejmenný vodní tok s drobnou vodní nivou – odbočka vodního toku Dobrovka (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 40,410 – 40,420).
- Vodní tok Dobrovka s údolní nivou (okrajové dotčení tohoto vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 40,760 – 40,900).
- Bezejmenný vodní tok tvořící přítok říčky Klenice (dotčení vodního toku v souvislosti s hlavní trasou komunikace D10 v km cca 44,130 – 44,300).
- Vodní tok Klenice se svou údolní nivou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 44,285 – 44,310).
- Bezejmenný vodní tok se svou drobnou nivou tvořící přítok Zálužanské vodoteče (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 45,720 – 45,735).

Lesní porosty:

- Lesní porost v lokalitě Ostrov (jihozápadní část obce Zápy) nacházející se mezi stávající komunikací D10 a vodní plochou/rybníkem na Ostrovském potoce (okrajové dotčení lesního porostu hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 8,455 – 8,565).
- Lesní porost mez mezi ramenem starého Labe a komunikací Pod Smetankou v jihozápadní části Staré Boleslavy (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 12,500 – 12,995).
- Komplex lesních porostů (lesní celek) mezi obcemi Hlavenec a Skorkov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 14,320 – 20,025). Dále pak bude tento lesní komplex dotčen v souvislosti s MÚK Stará Boleslav (ve variantě 1 i 2), resp. jeho sjezdovou větví ve směru Mladá Boleslav – Praha, a to v km přibližně 14,380 – 14,590.

Dále lesní porost bude dotčen v km cca 15,120 – 15,730 v případě realizace odpočívky Čtyři Kameny vpravo v km 15,5. V případě realizace odpočívky U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0, bude tento lesní porost dotčen v km přibližně 17,150 -17,550.

V případě realizace MÚK U Čtyř Kamenů (varianta 2a i 2b) je možné očekávat dotčení tohoto lesního porostu touto stavbou v km cca 17,090 – 17,600.

- Lesní porost v lokalitě U Chobotu – zbytkový lesní porost (okrajové dotčení tohoto zbytkového lesního porostu v souvislosti s MÚK Tuřice, resp. jeho nájezdovou větví ve směru Mladá Boleslav – Praha v km přibližně 20,590 -20,690).
- Lesní porost ležící severně od obce Předměřice nad Jizerou (okrajové dotčení lesního porostu hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 22,740 – 23,100).
- Lesní porost (lesní celek) v lokalitě Okrouhlík a V Luhu nacházející se mezi obcí Předměřice nad Jizerou a městem Benátky nad Jizerou (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 24,780 – 26,250).
- Lesní porost (lesní celek) v lokalitě V dubinách ležící mezi městem Benátky nad Jizerou a obcí Brodce (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 31,330 – 32,325).
- Lesní porost (lesní enkláva) ležící jihovýchodně od obce Brodce, resp. v lokalitě Na jílcí – Homolka (křížení této enklávy hlavní trasou komunikace D10 v km zhruba 33,320 – 33,380).
- Lesní porost (lesní celek) – Strašnovský les a Svatník nacházející se mezi obcemi Strašnov a Hrušov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 35,350 – 37,000).

- Lesní porost (linie lesního porostu) procházející jihovýchodně od obce Písková Lhota (okrajový zásah hlavní trasou komunikace D10 v km přibližně 37,180 – 38,350).
- Lesní porost v lokalitě Záměstí – východně od obce Krnsko. Okrajové dotčení tohoto lesního porostu je možné očekávat v souvislosti s realizací MÚK Bezděčín (varianta 1), resp. napojením této mimoúrovňové křižovatky na silnici I/16, a to v km cca 39,200 – 39,230.

V případě lesa/lesních porostů jsou vlivy lokálně negativní, neboť dojde ke kácení dřevin v rámci trvalého záboru na plochách s PUPFL. Nikde není zásah vnímán výrazně negativně, neboť jsou dotčeny pouze okrajové části lesních porostů v rámci rozšíření stávající komunikace bez výraznějších vlivů na navazující porosty jako celky. Podobně lze nahlížet na zásahy v rámci nivy vodních toků, zásahy jsou lokálně negativní a týkají se výhradně kácení dřevin v rámci krátkých úseků niv vodních toků. Vzhledem k výše uvedenému nelze předpokládat významné negativní ovlivnění těchto VKP.

Závěr

Nepředpokládá se, že by výstavba či provoz posuzovaného záměru představovaly významné riziko z hlediska ovlivnění významných krajinných prvků. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru na významné krajinné prvky bude předmětem navazující dokumentace EIA.

D. I. 8. 3. Vlivy na ZCHÚ, přírodní parky a památné stromy

V zájmovém území se nenachází žádná zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, resp. předmětný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území.

Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Chlum u Nepřevázky. Konkrétně se tato přírodní památka (ochranné pásmo přírodní památky) nachází cca 10 m východně od hrany stávající dálnice D10 v km přibližně 41,270 – 41,660 hlavní trasy komunikace D10.

Předmětem ochrany přírodní památky Chlum u Nepřevázky jsou bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných, nebo hlinitojílovitých půdách (*Molinion caeruleae*), polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*), a dále pak významné druhy - záraza vyšší (*Orobancha elatior*), pelyněk pontický (*Artemisia pontica*), bílojetel bylinný (*Dorycnium herbaceum*), kosatec sibiřský (*Iris sibirica*) a hadí mord španělský (*Scorzonera hispanica*).

Ochranné pásmo chráněného území je vyhlášeno (činí zhruba 30 – 250 m od samotné přírodní památky), záměr (hrana tělesa dálnice) je projektován na hranici tohoto ochranného pásma, tj. do něj přímo nezasahuje. I přes velkou blízkost ochranného pásma přírodní památky je negativní dotčení lokality samotné přírodní památky nepravděpodobné. V rámci dokumentace EIA bude věnována pozornost návrhu ochranných opatření k eliminaci, resp. minimalizaci vlivů záměru na tuto přírodní památku.

Dalším nejblížším zvláště chráněným územím je přírodní památka Bezděčín, která se nachází zhruba 470 m severozápadně od hlavní trasy předmětné komunikace D10 v km 41,320. Ve stejné vzdálenosti cca 470 m severozápadním směrem od hlavní trasy komunikace D10 v km 31,730 se nachází přírodní památka Stará Jizera.

V řešeném území předmětného záměru se nenachází žádné památné stromy definované § 46 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Předmětný záměr nezasahuje do přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Předmětný záměr se nachází v blízkosti přírodního parku Chlum. Konkrétně se pak tento přírodní park nachází cca 25 m východním směrem od hrany stávající dálnice D10

(km cca 41,300 – 41,650 předmětné trasy). Negativní vliv na tento přírodní park se v souvislosti s rozšířením dálnice neočekává, i přes to bude problematice vlivů záměru na tento přírodní park věnována patřičná pozornost v rámci navazující dokumentace EIA.

Závěr

Nepředpokládá se, že by výstavba či provoz posuzovaného záměru představovaly významné riziko z hlediska ovlivnění zvláště chráněných území, přírodních parků či památných stromů. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru na tato území, resp. prvky ochrany přírody bude předmětem navazující dokumentace EIA.

D. I. 8. 4. Vlivy na systém NATURA 2000

Předmětný záměr se nachází mimo soustavu chráněných území NATURA 2000 (Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti).

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 od navrhovaného záměru je evropsky významná lokalita Chlum u Nepřevázky [CZ0210109], která se nachází cca 80 m od předmětného záměru (v km předmětné trasy přibližně 41,500 – 41,600).

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 3. 8. 2020 (č. j. 097356/2020/KUSK) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Závěr

Z hlediska vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000 je předmětný záměr akceptovatelný. Vliv záměru lze označit za nevýznamný. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru lokality soustavy NATURA 2000 bude předmětem navazující dokumentace EIA.

D. I. 9. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu nebylo v této fázi projektové přípravy provedeno. Toto vyhodnocení bude součástí navazující dokumentace EIA.

Předmětné území bylo pro účely oznámení posouzeno z hlediska krajinné typologie a byly vymezeny oblasti krajinného rázu pro území Středočeského kraje.

Krajinu tvoří v největším zastoupení zemědělské pozemky, které jsou doplněny o lesní porosty a částečně i urbanizovaná území jednotlivých obcí a měst.

Rámcovým typem krajiny dle reliéfu jsou krajiny plošin a pahorkatin se střídáním krajin rovin a krajin širokých říčních niv, které dále doplňují krajiny rozřezaných tabulí a krajiny bez vylišeného reliéfu na území větších sídelních celků.

Realizací navrhovaného záměru dojde ke změně charakteristiky nejbližšího okolí dotčeného území a částečné změně charakteristiky blízkého a širšího okolí (v rámci potenciálně dotčených krajinných prostorů).

Lze očekávat, že posuzovaný záměr v určitém smyslu vnese v souvislosti s jeho realizací do území novou charakteristiku. Předmětný záměr, resp. trasa posuzovaného záměru je ovšem vedena ve stávající trase dálnice, která bude rozšířena ze čtyřpruhového uspořádání na šestipruhé uspořádání.

Závěr

S ohledem na výše uvedené a vzhledem k charakteru předmětného území, se nepředpokládá významnější narušení krajinného rázu záměrem. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz bude předmětem navazující dokumentace EIA.

D. I. 10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Hmotný majetek

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami části silnic I/16 a I/38 v oblasti MÚK Bezděčín, která je v jedné ze zvažovaných variant řešení přesunuta o cca 1 km blíže k Praze. V rámci úprav budou vybudovány dílčí přeložky těchto dvou komunikací.

Dále si rozšíření dálnice D10 na šestipruhé uspořádání u obce Kbel vyžádá demolici 4 obytných domů – Kbel čp. 22, čp. 113 a čp. 131 kvůli rozšíření tělesa komunikace a Kbel čp. 13 kvůli rozšíření mostní estakády.

V rámci úpravy MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou na okružní s napojením všech větví bude třeba řešit přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky. Jedná se o barokní kapli z poloviny 18. století, přesněji nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482).

Zbudování odpočívky ve variantě odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,5 si případně vyžádá přeložku lesní cesty.

V km 9,530 se komunikace přiblíží k hale EWT Truck & Trailer, kde bude nutné řešit technické opatření pro její zajištění.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby.

Architektonické aspekty

Co se týká architektonických aspektů nelze zájmové území považovat za významné. V oznámení záměru vyjmenované kulturní památky, u nichž je možné identifikovat architektonickou významnost, se v převážně většině vyskytují v intravilánu přilehlých obcí mimo trasu předmětného záměru. Výjimkou je výklenková barokní kaple z poloviny 18. století, přesněji nemovitá kulturní památka (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482), která je v přímém územním střetu s MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou.

Dle Národního památkového ústavu se v blízkém okolí nenachází žádné národní kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny.

Archeologické aspekty

Popis stávajícího stavu zájmového území z hlediska archeologických aspektů je uveden v kap. C. I. 10. předkládaného oznámení záměru. Respektive jsou v této kapitole uvedeny území archeologického významu dle státního archeologického seznamu ČR.

Dle Národního památkového ústavu se v blízkém ani širším okolí nenachází žádné archeologické památkové rezervace.

Závěr

Záměr nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky, hmotné statky a archeologické památky významnější riziko. Podrobné vyhodnocení vlivu záměru na kulturní památky, hmotné statky a archeologické památky bude předmětem navazující dokumentace EIA.

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

Hodnocené vlivy záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ na životní prostředí a obyvatelstvo mají lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizací záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení.

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

Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

D. IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné

Veškerá základní opatření na ochranu životního prostředí, která vyplynula v průběhu zpracování oznámení záměru mj. i ze zhotovených odborných studií (akustického posouzení a rozptylové studie), jsou souhrnně uvedena v kap. B. I. 6. oznámení.

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 byla tato opatření (viz kap. B. I. 6.) projednána s oznamovatelem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou přímou součástí záměru a s jejichž plněním se v projektu počítá.

Na základě povahy a rozsahu záměru se předpokládá posouzení v celém procesu EIA zákona č. 100/2001 Sb. V rámci dokumentace EIA bude specifikován podrobný souhrn opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí vč. případných kompenzací.

D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Předkládané oznámení záměru je zpracováno v souladu se současně platnými právními předpisy a normami. Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro jednotlivé složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládán dopad zhodnocen slovně.

Údaje o stavu životního prostředí v dané lokalitě použité v tomto oznámení záměru byly získány:

- literární rešerší (viz seznam použité literatury),
- jednáním s dotčenými orgány a organizacemi,

- archivními veřejně dostupnými podklady,
- terénním průzkumem,
- z odborně zpracovaných studií (viz seznam samostatných příloh oznámení záměru).

Hodnocení vlivu dopadů záměru bylo provedeno na základě:

- aktuálně zpracovaného oznámení záměru a vypracovaných odborných studií (viz seznam samostatných příloh oznámení záměru),
- podkladů dodaných investorem, resp. projektantem stavby,
- terénního průzkumu,
- územně plánovacích dokumentů a podkladů,
- mapových podkladů,
- jednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Použité metody prognózování

Doprava

Oznámení záměru dokládá intenzity dopravy v zájmovém území a v jeho širším okolí pro stávající stav v roce 2020, pro výhledový časový horizont v roce 2050 (výhledový stav se vzdálenějším časovým horizontem – cca 20 let od uvedení záměru do provozu) a také pro stav v roce 2000, kdy bylo prováděno celostátní sčítání dopravy.

Intenzity automobilové dopravy v roce 2000 byly převzaty z celostátního sčítání dopravy prováděného v roce 2000, které byly rozděleny na denní a noční dobu v souladu s TP 219.

Intenzity dopravy v ostatních hodnocených stavech byly převzaty z Prognózy intenzit dopravy – D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., 12/2018).

Vlivy na akustickou situaci

Výpočtový model, kterým byly stanoveny emisní parametry posuzovaných silnic, byl vytvořen v prostředí výpočtového programu HLUK+ verze 13.01 profi13. Terén byl ve výpočtovém modelu modelován jako rovinný, akusticky odrazivý.

Výsledky výpočtu v rámci předkládaného akustického posouzení jsou provedeny ve formě emisní charakteristiky posuzované komunikace, kdy emisní charakteristika komunikace je v tomto případě charakterizována vzdáleností od osy komunikace, aby bylo možné postihnout změnu emisní hodnoty vlivem změny šířkového uspořádání. Uvažovaná charakteristická vzdálenost od osy komunikace byla vybrána tak, aby vystihla místo obytné zástavby, které je nejvíce exponované hluku z provozu silniční dopravy na dálnici D10. Zpravidla jde o místa, která jsou situována v rámci uceleného úseku komunikace nejbližší k dálnici a nejsou chráněna stávajícími protihlukovými stěnami.

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou s využitím podkladu „Výpočet hluku z automobilové dopravy, aktualizace metodiky, Manuál 2018“, který je aktualizací a vychází z předchozích verzí metodiky 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 „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“.

Při výpočtu stavu v roce 2000 byla použita korekce v souladu s metodickým usměrněním a změnou kapitoly A.4 Přílohy A Manuálu 2018.

Vlivy na ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší byla použita metodika SYMOS'97 verze 2013, která je dle vyhlášky č. 330/2012 Sb. uvedena jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Metodika výpočtu znečištění ovzduší umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachem z bodových, liniových a plošných zdrojů,
- výpočet znečištění od většího počtu zdrojů,
- stanovit charakteristiky znečištění v husté geometrické síti referenčních bodů a připravit tímto způsobem podklady pro názorné kartografické zpracování výsledků výpočtů,

- brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztažené ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského,
- odhad imisní koncentrace znečišťujících látek při bezvětří a pod inverzní vrstvou ve složitém terénu.

Pro každý referenční bod umožňuje metodika výpočet těchto základních charakteristik znečištění ovzduší:

- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytnout ve všech třídách rychlosti větru a stability ovzduší,
- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídu stability a rychlost větru,
- roční průměrné imisní koncentrace,
- dobu trvání imisních koncentrací převyšujících určité předem zadané hodnoty (např. imisní limity).

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13. Program vyčísluje jak emise z běžného provozu, tak víceemise, vznikající při startu studených motorů, zahrnuje též otěry brzd a pneumatik a resuspenzi prachových částic z vozovky. Samostatně pak program vyčísluje emise z průjezdu vozidel křižovatkou.

V rámci předkládaného záměru bylo pracováno s emisními faktory pro rok 2020 a 2040 (protože pro rok 2050 program MEFA v 13 dosud údaje od roku 2040 dále neposkytuje).

Ve výpočtu byly dále zohledněny následující vstupy:

- skladba vozového parku – „dálnice“
- klimatické charakteristiky pro Brandýs nad Labem - 95 dní v roce s úhrnem srážek 1 mm a více, 5 zimních měsíců v roce
- vytížení TNA 50 %
- výpočet uveden v g/s/m
- v rámci bilancí emisí byl využit koeficient K_j pro přepočet 24hodinové intenzity dopravy na denní maximum 1hodinové intenzity dle TPP 219 – únor 2019

Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení zdravotních rizik, resp. vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru nebylo v rámci zpracování oznámení záměru provedeno. V rámci samostatné studie bude posouzení vlivů na veřejné zdraví vypracováno pro účely navazující dokumentace EIA.

Obecně vycházejí použité metodiky hodnocení zdravotních rizik (hluk) a vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA):

- Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví,
- Charakterizace nebezpečnosti – určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku,
- Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice,
- Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA).

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví se provádí v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a s využitím Autorizačního návodu AN 15/04 (Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku) verze 4 ze srpna 2017.

Vlivy na vodu

Pro potřeby oznámení záměru nebylo v této fázi projektu zpracováno Hodnocení vlivů stavby na vodní útvary. Toto hodnocení bude vypracováno pro účely dokumentace EIA.

Předkládané posouzení vycházelo z údajů v technické zprávě a v ekonomickém hodnocení projektu, dále z rešerše dostupných hydrologických a hydrogeologických materiálů a z předběžné terénní rekognoskace lokality a nejbližšího území.

Vlivy na faunu a flóru

Podrobné vyhodnocení vlivů na flóru a faunu nebyl v tomto stupni projektových příprav provedeno. Tato problematika bude řešena v rámci navazující dokumentace EIA, pro kterou již v současné době probíhají terénní (botanické a zoologické) průzkumy lokality.

Vlivy na krajinu

Posouzení vlivu na krajinný ráz nebylo v této fázi projektových příprav zpracováno v rámci samostatné studie. Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, bude provedeno v rámci dokumentace EIA.

D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Oznámení záměru o vlivu záměru přeložky na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno na základě technické studie projektově-inženýrské společnosti Valbek, spol. s r.o. (09/2019). Podrobnost hodnocení vlivů záměru tedy odpovídá danému stupni projektové dokumentace.

Fáze výstavby

V době zpracování předmětného oznámení záměru nebyly zpracovány zásady organizace výstavby, a tedy nebyl znám průběh prací v rámci výstavby předmětného záměru. Podrobný harmonogram výstavby vč. popisu činností v jednotlivých etapách výstavby bude součástí zásad organizace výstavby, které budou zpracovány v dalších stupních projektové dokumentace.

Součástí oznámení záměru (viz konec kap. B. I. 6) je řada opatření pro fázi výstavby, která jsou určena k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů hluku a znečištění ovzduší a jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav počítá.

Doprava

Oznámení záměru posuzuje pouze intenzity dopravy na vlastní dálnici D10 pro stávající stav v roce 2020, pro výhledový časový horizont v roce 2050 (výhledový stav se vzdálenějším časovým horizontem – cca 20 let od uvedení záměru do provozu) a také pro stav v roce 2000, kdy bylo prováděno celostátní sčítání dopravy. Intenzity dopravy na navazující komunikační síti nebyly v rámci dostupných dopravně-inženýrských podkladů k dispozici.

Intenzity automobilové dopravy v roce 2000 byly převzaty z celostátního sčítání dopravy prováděného v roce 2000, které byly rozděleny na denní a noční dobu v souladu s TP 219. Intenzity dopravy v ostatních hodnocených stavech byly převzaty z Prognózy intenzit dopravy – D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., 12/2018).

Výsledky prezentovaných odborných studií, které pracují s dopravně-inženýrskými podklady jako vstupními údaji, odpovídají podrobnosti poskytnutých údajů.

Komplexní dopravní podklady budou připraveny pro účely dokumentace EIA.

Vlivy na akustickou situaci

Akustické posouzení bylo zpracováno na základě aktuálně dostupných technických (projektových) podkladů v době zpracování oznámení záměru.

Mezi faktory ovlivňující přesnost výsledku výpočtu v akustickém posouzení patří především vstupní údaje, přesnost mapových podkladů, neurčitost výpočtu – zaokrouhlování výpočtu, stupeň projektové dokumentace apod. Vlastní 3D výpočtový model nebyl v této fázi projektu ověřen na základě provedeného měření v zájmové oblasti. Konkrétní stanovení hygienických limitů u chráněných staveb a jejich podrobnější vyhodnocení je možné po zpracování imisního výpočtu. Z uvedeného důvodu je pro posuzovaný úsek dálnice D10 exit 3–46 doporučeno v navazující projektové přípravě detailně prověřit akustickou situaci na základě sestavení a provedení výpočtu ve 3D výpočtovém modelu. U okolních chráněných venkovních prostorů staveb se doporučuje provést podrobné vyhodnocení v imisních místech a v případě potřeby provést návrh protihlukových opatření tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity hluku. V posuzovaném úseku dálnice doporučujeme realizovat i měření hluku pro zjištění počáteční akustické situace a pro potřeby ověření nastavení 3D výpočtového modelu.

Vzhledem k použitému postupu jsou výsledky výpočtu v rámci předkládaného akustického posouzení uváděny s přesností $\pm 3,0$ dB.

Je třeba upozornit i na fakt, že byl modelován i poměrně vzdálený výhled v roce 2050, kdy je počítáno s parametry vozidel při stávajícím stupni znalostí, bez započítání možných vývojových trendů, a tedy výpočty jsou na straně bezpečnosti.

Vlivy na znečištění ovzduší

Rozptylová studie byla zpracována na základě aktuálně dostupných technických (projektových) podkladů v době zpracování oznámení záměru. Z této skutečnosti pak mohou plynout nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které se při jejich zpracování vyskytly.

Vyhodnocení vlivu hluku/znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování populace apod. Významnou nejistotu představuje i současná úroveň poznání účinků hodnocených vlivů na zdraví.

Metodiky hodnocení zdravotních rizik (hluk) a vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví obecně vycházejí ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA).

V této fázi projektu nebyla vypracována samostatná studie Hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Tato studie bude nedílnou součástí navazující dokumentace EIA.

Shrnutí

Při zpracování oznámení záměru se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by znemožňovaly alespoň rámcové posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

V některých oblastech nebylo pro účely oznámení dostatek odborných informací a podkladových studií, veškeré tyto chybějící informace a studie budou doplněny v rámci navazující dokumentace EIA.



E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr „**D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46**“, který je předmětem předkládaného oznámení, je předložen v jedné variantě směrového, šířkového a výškového uspořádání, která vychází z technické studie společnosti Valbek, spol. s r.o. (09/2019). V rámci záměru jsou zvažovány dílčí varianty umístění nové odpočívky Čtyři kameny a dílčí varianty technického řešení některých mimoúrovňových křižovatek.

Výše zmíněná odpočívka je řešena v následujících dvou variantách:

- Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,5 je dimenzována na 14 šikmých stání pro TNV a 3 šikmá stání pro karavany, které jsou uspořádány v jedné řadě. Odpočívka je dále vybavena 4 podélnými stáními pro autobusy a 24 šikmými stáními pro OA umístěnými v jednom slotu.
- Odpočívka U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0 předpokládá 23 stání pro TNV, 4 stání pro autobusy, a dále 35 stání pro OA.

V souvislosti s variantami odpočívek je nutné zmínit, že v obou případech budou dotčeny lesní pozemky, přesněji PUPFL.

V km cca 15,120 – 15,730 bude dotčen lesní porost v případě realizace odpočívky Čtyři kameny vpravo v km 15,5; v případě realizace odpočívky U Čtyř kamenů vpravo v km 17,0 bude tento lesní porost dotčen v km přibližně 17,150 -17,550.

Varianta odpočívky v km 15,5 bude představovat zábor PUPFL cca 34 000 m². Pro srovnání varianta odpočívky v km 17,0 pak zábor PUPFL přibližně 18 943 m².

Obě varianty odpočívky se nacházejí v blízkosti ochranného pásma vodního zdroje Káraný – podzemní i povrchový zdroj v km 11,350-33,000.

Variantně jsou dále řešeny následující čtyři MÚK:

- EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 1 a 2
- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1, 1 s odpočívkou, 2a a 2b
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1 a 2
- EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – varianta 1 a 2

Schematické řešení variantního návrhu jednotlivých křižovatek je patrné z přílohy č. 4 oznámení záměru – Výkresová část. Stručný technický popis řešení jednotlivých výše uvedených variant je uveden v kapitole B. I. 6. oznámení záměru.

EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – varianta 1 a 2

V souvislosti s MÚK Stará Boleslav (Exit 14) je nutné zmínit, že v těsné blízkosti se nachází ochranné pásmo vodního zdroje Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, resp. v těsné blízkosti MÚK Stará Boleslav ve variantě 2 do tohoto ochranného pásma zasahuje úprava stávající komunikace v souvislosti s napojením na kruhový objezd této MÚK.

V návrhu jsou předloženy dvě varianty MÚK, s nebo bez umístění větve napojující vjezd do kasáren.

Ve variantě 2 bylo navrženo připojení křižovatky s II/610 tak, aby do ní mohly být napojené jak větve MÚK, tak zmíněný vjezd do kasáren, návrh je ovšem spíše nevyhovující. Z policejních statistik dopravních nehod vyplývá, že za předchozích 12 let zde došlo ke čtyřem dopravním nehodám, nejedná se tedy o nebezpečné místo. Je proto doporučeno navrhnout opatření, které řidiče na místo upozorní např. svislé dopravní

značení. Ve variantě 1 bez realizace napojení vjezdu ke kasárnám, je navrženo upravit napojení větve MÚK na silnici II/610 ve směru od Staré Boleslavi, protože stávající tečné napojení je nevyhovující.

Komplex lesních porostů (lesní celek) nacházející se mezi obcemi Hlavenec a Skorkov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 14,320 – 20,025) bude dotčen v souvislosti s MÚK Stará Boleslav ve variantě 1 i 2, resp. jeho sjezdovou větví ve směru Mladá Boleslav – Praha, a to v km přibližně 14,380 – 14,590.

EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 1, 1 s odpočívkou, 2a a 2b

Identický komplex lesních porostů (lesní celek) nacházející se mezi obcemi Hlavenec a Skorkov (křížení hlavní trasou komunikace D10 v km cca 14,320 – 20,025) bude dotčen také v souvislosti s MÚK U Čtyř Kamenů (varianta 2a i 2b) v km cca 17,090 – 17,600.

EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1 a 2

Trasa předmětného záměru prochází chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000 v km předmětné trasy cca 27,780 – 39,870. V tomto chráněném ložiskovém území se nachází MÚK Bezděčín ve variantě 1 a částečně i MÚK Bezděčín ve variantě 2.

Dále je třeba v souvislosti s realizací MÚK Bezděčín ve variantě 1 očekávat okrajové dotčení lesního porostu v lokalitě Zámostí – východně od obce Krnsko. Okrajové dotčení tohoto lesního porostu je možné očekávat v důsledku napojení MÚK na silnici I/16, a to v km cca 39,200 – 39,230.

V km dálnice 38,960 se nachází nemovitá kulturní památka boží muka (ÚSKP: 15399/2-1710) – cca 180 m severozápadně od hlavní trasy předmětného záměru a zhruba 60 m od nájezdové větve MÚK Bezděčín (ve variantě 1) ve směru Mladá Boleslav Praha.

Ve variantě 2 je prověřeno zachování stávající MÚK v EXITU 39, jsou doplněny chybějící směry a zrušeny duplicitní. Tato varianta je uvažována i s ohledem na možné budoucí napojení, resp. výhledovou úpravu silnice II/610.

Shrnutí

Z provedených rámcového vyhodnocení a posouzení předložených dílčích variant záměru nevyplynulo, že by realizace záměru představovala významné zhoršení životního prostředí. Některé varianty MÚK se jeví jako vhodnější především díky technické proveditelnosti a vhodnosti parametrů příslušných komunikací a křižovatek.

Podrobnější vyhodnocení vlivů jednotlivých výše uvedených variant na životní prostředí bude předmětem navazující dokumentace EIA.

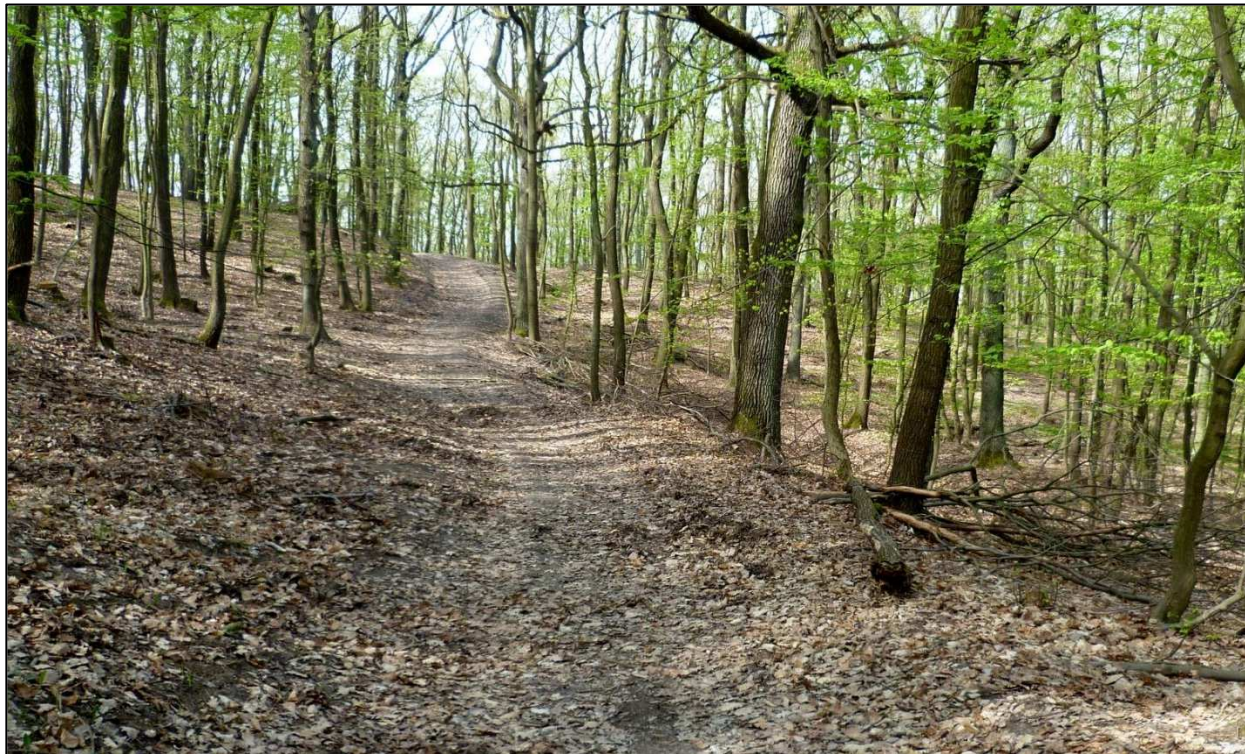
Posuzovaný záměr
D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46
Ize doporučit k realizaci.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

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

Fotodokumentace

Obrázek 22 Typická doubrava v přírodní památce Chlum u Nepřevázky



Zdroj: Mgr. Radim Kočvara

Obrázek 23 Niva řeky Jizery pod Vlčím dolem u obce Hrušov



Zdroj: Mgr. Radim Kočvara

Obrázek 24 Lesní porosty s dominancí borovice v okolí dálnice D10 u obce Skorkov



Zdroj: Mgr. Radim Kočvara

Obrázek 25 Mozaika biotopů v okolí dálnice D10 severně od obce Brodce



Zdroj: Mgr. Radim Kočvara

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 SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předložené oznámení záměru se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“.

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, do kategorie I, pod bod 47 – „*Dálnice I. a II. třídy*“. Jedná se o změnu záměru, která podléhá zjišťovacímu řízení dle §4 odst. 1 písm. b) zákona. Záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem pro posouzení je Ministerstvo životního prostředí.

Předmětný záměr je situován ve Středočeském kraji a je vymezen v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Přesněji předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy, přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha). Délka řešeného úseku dálnice D10 je cca 41 km.

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrově rozdělené šestipruhovém uspořádání – návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy.

Stávající uspořádání dálnice D10 se v současnosti v některých úsecích blíží hranici kapacity komunikace. V rámci provedení kapacitního posouzení (příloha č. 3 oznámení záměru) čtyřpruhového uspořádání vyplynulo, že ve výhledovém roce 2030 bude úroveň kvality dopravy horší než požadovaná na polovině úseků dálnice D10, ve výhledovém roce 2050 pak na 90 % úseků. Především ve špičkových hodinách tak bude docházet ke zpomalení dopravního proudu a nárůstu zdržení uživatelů dálnice. Současně se zvýší riziko vzniku dopravních nehod. Přičemž vybudování alternativní komunikace, která by převzala část dopravních zátěží dálnice D10, není plánováno.

Z výše uvedených důvodů je navrženo zkapacitnění dálnice D10 a změna uspořádání na šestipruhovém v kategorii D33,5, kdy dálnice bude nadále vedena ve stávající trase. Cílem projektu je zlepšení parametrů silniční sítě v dotčeném území s přínosy jak v oblasti socioekonomické, tak v oblasti stavebně technické.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK, rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s úpravou či zrušením odpočívky Podchlumí, obnovou a doplněním odvodnění, prověřením a případným doplněním protihlukových opatření. Čtyři kameny vpravo (km 15,5, případně km 17,0).

Přehledná situace záměru je součástí výkresových příloh předkládaného oznámení záměru.

V předkládaném oznámení záměru jsou řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- Stávající stav 2020
- Stav v roce 2050 – nulová varianta – čtyřpruhové uspořádání (bez záměru)
- Stav v roce 2050 – aktivní varianta – šestipruhovému uspořádání (se záměrem)

Dopravněinženýrské podklady

Oznámení záměru posuzuje pouze intenzity dopravy na samotných úsecích dálnice D10, které jsou předmětem oznámení záměru, a to pro stávající stav v roce 2020 a pro výhledový časový horizont v roce 2050 (výhledový stav - cca 20 let od uvedení záměru do provozu).

Výsledky prezentovaných odborných studií (akustická, rozptylová), odpovídají uvedeným vstupním údajům o dopravě.

Komplexní dopravní podklady (zohledňující mj. i navazující komunikační síť) budou připraveny jako podklad pro účely navazující dokumentace EIA.

Ovzduší a klima

Posouzení vlivu záměru na kvalitu ovzduší tvoří přílohu č. 2 předkládaného oznámení záměru.

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště. Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je navržena řada opatření k minimalizaci vlivu na znečištění ovzduší. Tato opatření jsou uvedena na konci kap. B. I. 6. oznámení záměru.

Ve fázi provozu záměru bude zdrojem znečištění ovzduší doprava na nově modernizované dálnici D10 a provozu odpočívky. Celkově lze konstatovat, že i při předpokládané vyšší dopravní zátěži ve výhledovém časovém horizontu nedojde k prokazatelnému zhoršení imisní zátěže v zájmovém území díky lepší plynulosti dopravy na zkapacitněném úseku dálnice D10.

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr nebude představovat významnější riziko. Podrobně bude této problematice věnována pozornost v rámci dokumentace EIA, resp. její samostatné odborné studie.

Hluk

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci tvoří přílohu č. 1 předkládaného oznámení záměru.

Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje a staveništní doprava. Pro omezení vlivů stavby na akustickou situaci je navržena řada opatření k minimalizaci vlivu na znečištění ovzduší. Tato opatření jsou uvedena na konci kap. B. I. 6. oznámení záměru.

V rámci akustického posouzení vlivu provozu záměru byl hodnocen hluk z provozu silniční dopravy ve formě emisní charakteristiky posuzované komunikace, kdy emisní charakteristika komunikace je v tomto případě charakterizována vzdáleností od osy komunikace, aby bylo možné postihnout změnu emisní hodnoty vlivem změny šířkového uspořádání. Vlivem realizace modernizace D10 mezi exitem 3 a 46 lze v okolí očekávat změnu akustické situace z provozu silniční dopravy o 0,5 až 0,7 dB.

Konkrétní stanovení hygienických limitů u chráněných staveb a jejich podrobnější vyhodnocení je možné po zpracování imisního výpočtu, který bude proveden v rámci Akustického posouzení pro účely dokumentace EIA.

Zdravotní rizika – hluk a ovzduší

Podrobná analýza obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy pro účely oznámení záměru prováděna nebyla. Analýza pro účely hodnocení vlivů na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší rovněž provedena nebyla. Studie posouzení vlivů na veřejné zdraví bude součástí navazující dokumentace EIA.

Předmětný záměr je z hlediska vlivu hluku na zdraví obyvatel realizovatelný v případě navržení vhodných protihlukových opatření v úsecích s překročením příslušných hygienických limitů.

Na základě výsledků Rozptylové studie lze celkově konstatovat, že i při předpokládané vyšší dopravní zátěži ve výhledovém časovém horizontu nedojde k prokazatelnému zhoršení imisní zátěže v zájmovém území díky lepší plynulosti dopravy na zkapacitněném úseku dálnice D10, resp. dochází k mírnému poklesu příspěvků jednotlivých hodnocených polutantů (NO₂, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren). Z hlediska zdravotních rizik znečištěním ovzduší se nepředpokládá prokazatelné zhoršení ve vztahu na veřejné zdraví obyvatelstva.

Povrchové a podzemní vody

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 po výběru zhotovitele stavby. Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Součástí oznámení záměru (kap. B. I. 6.) je řada obecných opatření na ochranu povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby.

Ve fázi provozu záměru nebudou vznikat významné nároky na spotřebu vody (pouze pro údržbu komunikace, resp. i odpočívky). Během provozu samotných úseků silničních komunikací se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod. Splaškové vody lze předpokládat v souvislosti s provozem odpočívky. Jejich odstranění bude probíhat v souladu s platnou legislativou.

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy stavebních objektů křížících vodní toky a vodní plochy, popřípadě terénní deprese, a dále odvodnění komunikace do povrchových vod.

Při provozu dálnice je třeba brát v úvahu skutečnost, že trasa dálnice D10 kříží v řešeném úseku četné vodní toky a hlavní meliorační zařízení. Dále je nutné přihlédnout k faktu, že trasa dálnice je vedena napříč záplavovým územím řeky Labe, záplavovým územím řeky Jizery a záplavovým územím řeky Klenice.

Systém odvodnění rozšířené dálnice D10 je navržen v celé délce svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Stavba bude podle podélného spádu dálnice rozdělena na jednotlivé úseky, ze kterých bude srážková voda ze zpevněných ploch přes předčištění, havarijní objekty a retenci s regulovaným odtokem odvedena do nejbližšího recipientu. Vodu ze svahů a z extravilánu, tedy vody s nízkou mírou znečištění, je třeba, pokud je to technicky možné, je navrženo oddělit od vod ze zpevněných ploch a nesvádět ji do kanalizace. Voda z těchto ploch bude v rámci možností přednostně vsakována, případně samostatnými příkopy odvedena do recipientu.

Trasa dálnice D10 mezi exitem 3 a 46 křížuje povrchové vodní toky: Svěmyslická svodnice (křížení v km cca 5,420 – 5,470 stavby); Svěmyslická svodnice (křížení v km přibližně 7,390 – 7,415 stavby); Ostrovský potok (křížení v km cca 8,420 – 8,455 stavby); řeka Labe (křížení v km cca 11,250 – 11,340); řeka Jizera (křížení v km cca 21,910 – 21,960); bezejmenný vodní tok – odbočka vodního toku Dobrovka (křížení v km přibližně 40,410 – 40,420); vodní tok Dobrovka (okrajové dotčení vodního toku v km cca 40,760 – 40,900); bezejmenný vodní tok tvořící přítok říčky Klenice (dotčení v km cca 44,130 – 44,300); vodní tok Klenice (křížení v km přibližně 44,285 – 44,310) a bezejmenný vodní tok tvořící přítok Zálužanské vodoteče (křížení v km zhruba 45,720 – 45,735).

Obecně lze konstatovat, že prevencí proti možným rozsáhlejšími negativním vlivům zimní údržby na vody je především promyšlené plánování zimní údržby, striktní dodržování legislativou stanovených denních limitů aplikovaných materiálů a v neposlední řadě také používání pouze atestovaných inertních materiálů.

Významnější negativní vliv záměru na kvantitu podzemních vod (snížení vydatnosti vodních zdrojů nebo plošný pokles úrovně hladiny) je málo pravděpodobný.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod byla již v rámci kapitoly B. I. 6. formulována řada opatření na jejich ochranu. Tato opatření budou konkretizována, resp. doplněna v rámci navazující dokumentace EIA v rámci níž budou vlivy záměru na povrchové a podzemní vody podrobněji vyhodnoceny.

Půda, horninové prostředí, přírodní zdroje

Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků zemědělského půdního fondu i k trvalému i dočasnému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Byl proveden úvodní odborný odhad, kdy byl trvalý zábor zemědělského půdního fondu odhadnut přibližně na 520 500 m². Z toho I. – II. třída ochrany ZPF činní cca 102 900 m² a III. – V. třída ochrany ZPF zhruba 417 600 m². Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa v důsledku realizace stavby (včetně realizace/úprav souvisejících MÚK; bez odpočívky) byl odhadnut na cca 137 800 m².

Riziko kontaminace půd je při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí minimální.

Strukturu a ráz dotčeného území posuzovaného záměru výrazně předurčuje samotná geomorfologie území. Realizací předmětného záměru ovšem nevznikne nový liniový útvar v území, který běžně při výstavbě liniových komunikací má vliv na změnu topografie území. Jedná se o rozšíření tělesa dálnice D10 v její stávající trase.

Trasa předmětného záměru prochází v km cca 43,370 – 43,870 sesuvem č. 21 - svahovou nestabilitou přírodního původu. Dále pak záměr zasahuje v km přibližně 43,420 – 43,920 do sesuvu ID 7747, který je z hlediska aktivity stabilizovaný.

Dle údajů z informačního serveru České geologické služby předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v okolí poddolovaných území. Předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v blízkém okolí dobývacích prostorů (těžených, netěžených). Trasa předmětného záměru ovšem prochází chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev) v km předmětné trasy cca 27,780 – 39,870. Předmětný záměr sále prochází výhradním ložiskem Mělnická pánev se zemním plynem a černým uhlím, které nebylo doposud těženo.

Významné negativní vlivy záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje ve fázi výstavby ani provozu záměru se nepředpokládají. Podrobné vyhodnocení vlivů bude provedeno v rámci dokumentace EIA.

Biologická rozmanitost

Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost nebylo provedeno s ohledem na detail projektové dokumentace (TST) předmětného záměru adekvátně vyhodnotit. Tato problematika bude řešena v rámci navazující Dokumentace EIA, pro kterou již v současné době probíhají terénní průzkumy lokality pro účely zpracování Hodnocení dle § 67, a dále pak biologického a dendrologického průzkumu.

Z hlediska migrace bude potřeba v rámci přípravy stavby vyřešit a navrhnout opatření pro zajištění spojitosti dálkového migračního koridoru, kterým předmětný záměr prochází přibližně v úseku km stavby 15,370 – 19,150. V současné době je tento DMK oplocen po obou stranách dálnice D10.

Ochrana přírody a krajiny

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a, § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem dotčeny. V rámci dokumentace EIA bude po upřesnění technických detailů stavby v příslušných km dálnice provedeno podrobné vyhodnocení vlivů záměru na prvky ÚSES, případně budou formulována příslušná opatření.

Navrhovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Registrované VKP nebudou v důsledku realizace navrhovaného záměru negativně ovlivněny. Negativní vliv stavby předmětného záměru na ekostabilizující funkci těchto prvků v krajině se nepředpokládá.

V místě vedení modernizované komunikace a přidružených staveb (MÚK, odpočívky) se nacházejí významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o vodní toky, resp. i údolní nivy a o lesní porosty (lesy). V případě lesa jsou vlivy lokálně negativní, neboť dojde ke kácení dřevin v rámci trvalého záboru na plochách s PUPFL. Nikde není zásah vnímán výrazně negativně, neboť jsou dotčeny pouze okrajové části lesních porostů v rámci rozšíření stávající komunikace bez výraznějších vlivů na navazující porosty jako celky. Podobně lze nahlížet na zásahy v rámci nivy vodních toků, zásahy jsou lokálně negativní a týkají se výhradně kácení dřevin v rámci dotčených úseků niv vodních toků.

Bezprostředně v trase záměru se nenachází žádná zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, resp. předmětný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území. Nejblíže zvláště chráněným územím je přírodní památka Chlum u Nepřevázky, resp. její ochranné pásmo procházející cca 10 m východně od hrany stávající dálnice D10 v km přibližně 41,270 – 41,660 komunikace D10. I přes blízkost ochranného pásma přírodní památky je negativní dotčení samotné přírodní památky nepravděpodobné.

Předmětný záměr nezasahuje do přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Předmětný záměr se nachází v blízkosti přírodního parku Chlum.

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

Předmětný záměr se nachází mimo lokality soustavy NATURA 2000 (Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti). Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 3. 8. 2020 (č. j. 097356/2020/KUSK) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu nebylo v rámci oznámení záměru provedeno. Komplexní vyhodnocení bude součástí navazující dokumentace EIA. Vzhledem k charakteru předmětného území a samotného záměru nelze předpokládat významnější narušení krajinného rázu předmětného území.

Hmotný majetek, kulturní památky, architektonické a archeologické aspekty

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky, hmotné statky a archeologické památky významnější riziko.

Rozšíření dálnice D10 si vyžádá demolici čtyř obytných domů. V rámci úpravy MÚK Exit 27 Benátky nad Jizerou na okružní s napojením všech větví bude třeba řešit přemístění kapličky, která se nachází na nároží stávající křižovatky. Jedná se o barokní kapli z poloviny 18. století - nemovitou kulturní památku.

Dle Národního památkového ústavu se v blízkém okolí nenachází žádné národní kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny. Dle Národního památkového ústavu se v blízkém ani širším okolí nenachází žádné archeologické památkové rezervace.

Staré ekologické zátěže

Dle informačního Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není přímo v místě vedení trasy navrhovaného záměru registrováno žádné kontaminované místo.

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.

H. PŘÍLOHY

- **Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů**
- **Vyjádření úřadů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace**

Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 3. 8. 2020 EKOLA group, spol. s r.o.
Číslo jednací: 097356/2020/KUSK Mistrovská 4
Spisová značka: SZ-097356/2020/KUSK/2 108 00 Praha 10
Vyřizuje: Ing. Adam Šťasta, I. 910
Značka: OŽP/STA

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k záměru: „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“

Krajský úřad Středočeského kraje obdržel dne 13. 7. 2020 od EKOLA group, spol. s r.o. pod č.j. 097356/2020/KUSK žádost o stanovisko k záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“. Obsahem záměru je modernizace spojená s rozšířením stávající dálnice D10 v km cca 4,5–46,1. Záměr se nachází v k.ú. Radonice u Prahy [738247], Dehtáry [658481], Svěmyslice [792772], Ostrov u Brandýsa nad Labem [609234], Zápy [609226], Nový Vestec [708038], Stará Boleslav [609170], Otradovice [748366], Hlavenec [638960], Skorkov [748382], Tuřice [771856], Předměřice nad Jizerou [734284], Staré Benátky [602124], Kbel [664561], Brodce nad Jizerou [612685], Strašnov [756300], Písková Lhota [720968], Nepřevázka [703559], Bezděčín u Mladé Boleslavi [696579], Chloumek u Mladé Boleslavi [651371], Mladá Boleslav [696293], Jemníky u Mladé Boleslavi [696455], Kosmonosy [669857].

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), jako orgán ochrany přírody podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona, lze vyloučit významný vliv předloženého záměru, samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v působnosti Krajského úřadu. Odůvodnění stanoviska: V místě záměru ani v jeho okolí se na území v působnosti Krajského úřadu nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL) ani ptačí oblast, která by mohla být záměrem významně ovlivněna. Nejbližšími lokalitami soustavy Natura 2000 jsou:

č.j. 097356/2020/KUSK

strana 2 / 2

- EVL Chlum u Nepřevázky (kód CZ0210109), vzdálená cca 90 m, kde předmětem ochrany jsou polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*); bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*); dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*;
- EVL Bezděčín (kód CZ0213776), vzdálená cca 0,5 km, kde předmětem ochrany je sysel obecný (*Spermophilus citellus*);
- EVL Milovice-Mladá (kód CZ0214006), vzdálená cca 1,3 km, kde předmětem ochrany jsou otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*); evropská suchá vřesoviště; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*); extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*); dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních; čolek velký (*Triturus cristatus*);
- EVL Černý Orel (kód CZ0214004), vzdálená cca 1,3 km, kde předmětem ochrany jsou otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*); extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*); dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních; modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*);
- EVL Slepeč (kód CZ0212022), vzdálená cca 1,8 km, kde předmětem ochrany je střešníček pantoflíček (*Cypripedium calceolus*).

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění do stávající komunikace a jejího bezprostředního okolí a charakteru předmětů ochrany okolních EVL bylo možno vyloučit významný vliv záměru na celistvost a předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v.z. Mgr. Pavel Vaňhát

vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace



Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Masarykovo náměstí 1/6
250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav



Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče

Váš dopis č.:

Ze dne: 13. 07. 2020

Naše č.: OSÚÚPPP-69474/2020-PERRE

Naše sp. zn.: OSÚÚPPP-21217/2020-PERRE

EKOLA group, spol. s r. o.

Vážená paní

Ing. Zuzana Vošická

Vyřizuje: Ing. Renata Perglerová

Tel.: + 420 326 909 102

E-mail: renata.perglerova@brandysko.cz

Mistrovská 4/558

108 00 Praha 10

Datum: 07. 09. 2020

IDDS: w863a8d

VYJÁDŘENÍ

k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace pro potřeby dokumentace EIA

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče, úsek územního plánování jako místně příslušný správní orgán dle § 11 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a věcně příslušný orgán územního plánování dle § 6 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), činí ve smyslu § 154 správního řádu následující vyjádření pro potřeby zpracování dokumentace EIA dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, k záměru:

„D10 – modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 v k. ú. Radonice u Prahy, Dehtáry, Svémyslice, Zápy, Ostrov u Brandýsa nad Labem, Nový Vestec, Stará Boleslav, Hlavenec“

K žádosti o vydání vyjádření byly doloženy tyto podklady:

- Popis záměru, celková situace a zákresy do ortofotomapy.

Kromě podkladů předložených žadatelem vycházel Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče, úsek územního plánování jako orgán územního plánování z následujících dokumentů:

- Politika územního rozvoje ČR schválená Vládou ČR usnesením č. 929 ze dne 20. 7. 2009, ve znění Aktualizace č. 1 (usnesení č. 276 Vlády ČR ze dne 15. 4. 2015), Aktualizace č. 2 (usnesení č. 629 Vlády ČR ze dne 2. 9. 2019) a Aktualizace č. 3 (usnesení č. 630 Vlády ČR ze dne 2. 9. 2019)
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které vydalo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 4-20/2011/ZK dne 19. 12. 2011, ve znění aktualizace č. 1 (usnesení č. 007-18/2015/ZK Zastupitelstva Středočeského kraje ze dne 27. 7. 2015) a aktualizace č. 2 (usnesení č. 022-13/2018/ZK Zastupitelstva Středočeského kraje ze dne 26. 4. 2018)

- Územní plán obce Radonice schválený obecně závaznou vyhláškou, která nabyla účinnosti dne 23. 9. 2002
- Změna č. 1 Územního plánu obce Radonice vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 2. 4. 2012
- Změna č. 2 Územního plánu obce Radonice vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 14. 7. 2015
- Změna č. 3 Územního plánu obce Radonice vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 22. 5. 2012
- Změna č. 4 Územního plánu obce Radonice vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 10. 4. 2017
- Změna č. 5 Územního plánu obce Radonice vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 10. 4. 2017
- Územní plán Jenštejn vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 30. 12. 2014
- Změna č. 1 územního plánu Jenštejn vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 6. 3. 2020
- Územní plán Svémyslic vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 24. 1. 2013
- Změna č. 1 Územního plánu Svémyslic vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 12. 7. 2019
- Územní plán sídelního útvaru Zápy schválený obecně závaznou vyhláškou, která nabyla účinnosti dne 1. 11. 1999
- Změna č. 1 územního plánu sídelního útvaru Zápy schválená obecně závaznou vyhláškou, která nabyla účinnosti dne 15. 6. 2002
- Změna č. 2 územního plánu sídelního útvaru Zápy schválená obecně závaznou vyhláškou, která nabyla účinnosti dne 7. 1. 2005
- Změna č. 3 a 4 územního plánu sídelního útvaru Zápy vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 25. 8. 2010
- Změna č. 5a územního plánu sídelního útvaru Zápy vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 3. 1. 2020
- Územní plán Nový Vestec vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 1. 10. 2010
- Změna č. 1 územního plánu Nový Vestec vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 12. 4. 2017
- Územní plán Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 18. 10. 2014
- Změna č. 1a územního plánu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 6. 12. 2017
- Změna č. 1b územního plánu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 15. 1. 2018
- Změna č. 3 územního plánu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 6. 8. 2018
- Změna č. 4 územního plánu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 23. 4. 2019
- Změna č. 5 územního plánu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaná opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 16. 7. 2019

- Regulační plán městské památkové zóny Stará Boleslav a mezilehlé území vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 11. 6. 2016
- Regulační plán městské památkové zóny Brandýs nad Labem vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 13. 10. 2016
- Změna č. 1 regulačního plánu městské památkové zóny Brandýs nad Labem vydaná opatřením obecné povahy, která nabylo účinnosti dne 16. 7. 2019
- Územní plán Hlavenec vydaný opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 8. 11. 2019;

a dalších podkladů, které byly využity pro vydání vyjádření, např.:

- Územně analytické podklady ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, 4. úplná aktualizace z prosince 2016
- Územní studie krajiny pro správní území obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, schválení možnosti využití dne 23. 10. 2019
- Územní studie – Nový Jenštejn, schválení možnosti využití dne 26. 5. 2016
- Územní studie Dehtáry, Za Zahradami, schválení možnosti využití dne 28. 11. 2017
- Územní studie Areál JZD, schválení možnosti využití dne 13. 12. 2018
- Územní studie – lokalita BC 5 – Nový Vestec, schválení možnosti využití 30. 1. 2012
- Územní studie plocha BI 2 Nový Vestec, schválení možnosti využití 25. 9. 2017
- Územní studie obytné lokality BI 7b Nový Vestec, schválení možnosti využití 7. 12. 2017
- Územní studie Mýtko – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, schválení možnosti využití dne 30. 3. 2011
- Územní studie Na Panském, schválení možnosti využití dne 7. 1. 2016
- Územní studie prověření vybraných problémů dopravní a urbanistické koncepce Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, schválení možnosti využití dne 22. 12. 2016
- Územní studie okolí přeložky komunikace II/331 – Stará Boleslav, schválení možnosti využití 25. 9. 2017
- Územní studie Mýtko II – Stará Boleslav, schválení možnosti využití dne 24. 4. 2019
- Územní studie Hlavenec – lokalita Pod Hubertusem, schválení možnosti využití dne 27. 1. 2020.

Z Politiky územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1, 2 a 3, tedy zejména republikových priorit územního plánování a polohy záměru vůči rozvojovým osám a oblastem, pro posuzovaný záměr nevyplývají žádné specifické požadavky. Záměr se nachází v rozvojové oblasti OB 1 – Metropolitní rozvojová oblast Praha.

Ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 pro posuzovaný záměr nevyplývají žádné specifické požadavky. Trasa dálnice D10 je vedena jako stabilizovaná komunikace.

Předložený záměr navrhuje zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrové rozdělené šestipruhové uspořádání. Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (variantní řešení MÚK2), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a odpadů do vhodných recipientů. Součástí je i prověření

a případné doplnění protihlukových opatření. Dále je součástí záměru nová odpočívá Čtyři kameny řešená variantně.

Obec Radonice má vydaný platný územní plán obce po změnách (viz výše, dále jen „ÚPO Radonice“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: ZV – zemědělská výroba a IZ – izolační zeleň. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚPO Radonice je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Obec Jenštejn má vydaný platný územní plán (viz výše, dále jen „ÚP Jenštejn“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: zpevněné komunikace a plochy zemědělské. Dále je v ÚP Jenštejn vymezen koridor pro rozšíření dálnice D10. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Jenštejn je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Obec Svémyslice má vydaný platný územní plán (viz výše, dále jen „ÚP Svémyslice“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: DS – dopravní infrastruktura/silniční – dálnice, rychlostní silnice a ZO – zeleň ochranná a izolační, NZ – plochy zemědělské. V severozápadní části směrem k zastavěným a zastavitelným plochám obce je vymezen pás pro umístění protihlukových opatření podél dálnice D10. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Svémyslice je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Městys Zápý má vydaný platný územní plán sídelního útvaru po změnách (viz výše, dále jen „ÚPnSÚ Zápý“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: silnice I. třídy, rychlostní silnice, VZ – mimoletní veřejně přístupná zeleň, OP – orná půda a NK – nerušící výroba a komerce. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚPnSÚ Zápý je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Obec Nový Vestec má vydaný platný územní plán (viz výše, dále jen „ÚP Nový Vestec“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: DS – plochy dopravní infrastruktury, NZ – plochy zemědělské, NS_{ZV} – plochy smíšené nezastavěného území – zemědělské, v odvětví zemědělství a W – plochy vodní, SF (EN dle textové části) – plochy specifické – fotovoltaické články. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Nový Vestec je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má vydaný platný územní plán po změnách (viz výše, dále jen „ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách DS – dopravní infrastruktura – silniční, OK/1 – občanské vybavení – komerce plošně rozsáhlá a PV – veřejná prostranství, DZ – dopravní infrastruktura – železniční. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno. Z hlediska předložených variant „Exit 14 – MÚK Stará Boleslav, situace – varianta č. 1“ a „Exit 14 – MÚK Stará Boleslav, situace – varianta č. 2“ je nutné respektovat vydané územní rozhodnutí čj. MÚBNLSB-OSÚÚPPP-81592/2019-JANPA ze dne 13. 8. 2019, kterým se mimo jiné umísťuje kruhová křižovatka a tudíž je nutné řešit variantu „Exit 14 – MÚK Stará Boleslav, situace – varianta č. 2“ se správným umístěním kruhové křižovatky.

Obec Hlavenec má vydaný platný územní plán (viz výše, dále jen „ÚP Hlavenec“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkčních plochách: L – plochy lesní, Z – plochy sídelní zeleně, G – plochy dopravní infrastruktury a M – plochy dopravní infrastruktury – silniční – silnice III. třídy. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Nový Vestec je umístění

veřejné dopravní infrastruktury umožněno. Z hlediska předložených variant a stávajícího dopravního zatížení stávajících MÚK Stará Boleslav, Hlavenec a Tuřice preferujeme varianty „Exit 17 – MÚK U Čtyř kamenů, situace – varianta č. 2a“ nebo variantu „Exit 17 – MÚK U Čtyř kamenů, situace – varianta č. 2b“. Zrušení MÚK U Čtyř kamenů by znamenalo nejen pro MÚK Stará Boleslav a MÚK Tuřice, ale i pro obce mezi výše uvedenými MÚK značné navýšení průjezdné dopravy a tím zvýšené riziko zhoršení kvality bydlení a služeb v jednotlivých obcích. Stávající dopravní infrastruktura v těchto obcích není na navýšení dopravního zatížení připravena a znamenalo by to další finanční náklady na realizaci ochranných opatření v jednotlivých obcích.

Obec Jenštejn má vydaný ÚP Jenštejn, podle kterého se předložený záměr nenachází v lokalitách, pro které byly v ÚP předepsány územní studie nebo jsou registrovány.

Obec Nový Vestec má vydaný ÚP Nový Vestec, podle kterého se předložený záměr nenachází v lokalitách, pro které byly v ÚP předepsány územní studie nebo jsou registrovány.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má vydaný ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, podle kterého se předložený záměr nenachází v lokalitách, pro které byly předepsány, vyhotoveny, popř. registrovány regulační plány.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má vydaný ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, podle kterého se předložený záměr nenachází v lokalitách, pro které byly v ÚP předepsány územní studie nebo jsou registrovány.

Závěr: Předložená změna v území – záměr „D10 – modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 v k. ú. Radonice u Prahy, Dehtáry, Svěmyslice, Zápy, Ostrov u Brandýsa nad Labem, Nový Vestec, Stará Boleslav, Hlavenec“ je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi obcí Radonice, Jenštejn, Svěmyslice, Nový Vestec, Hlavenec, městyse Zápy a města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Předložená změna v území bude respektovat doporučení výběru variant řešení uvedená v textu.

POUČENÍ

Toto vyjádření není závazným stanoviskem dle § 96b stavebního zákona ani územně plánovací informací v intencích ustanovení § 21 stavebního zákona.

- otisk úředního razítka -

Ing. Renata Perglerová
referent územního plánování

Obdrží:

EKOLA group, spol. s r. o., Ing. Zuzana Vošická, Mistrovská 4/558, 108 00 Praha 10, IDDS: w863a8d

Magistrát města Mladá Boleslav
odbor stavební a rozvoje města
oddělení územního plánování
Komenského náměstí 61, 293 01 Mladá Boleslav

SPIS. ZN.: OStRM/99904/2020/JaDv
Č.J.: 124036/2020/ÚP/JaDv
VYŘIZUJE: Ing. arch. Jakub Dvořák
TEL.: 326 715 693
E-MAIL: Dvorakj@mb-net.cz
DATUM: 1.10.2020

VYJÁDŘENÍ

Dne 13.7.2020 podal EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská č.p. 558/4, Praha 10-Malešice, 108 00 Praha 108 žádost o vyjádření k umístění záměru: **D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**, na území obcí Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice a Kosmonosy (dále jen "záměr") z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací, jako podkladu pro postupy posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

Magistrát města Mladá Boleslav, odbor stavební a rozvoje města, oddělení územního plánování, jako úřad územního plánování příslušný podle § 6 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), vydává podle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "správní řád"), v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, toto vyjádření:

V záměrem dotčeném území je vydaná a platná následující územně plánovací dokumentace:

- 1) Územní plán sídelního útvaru Mladá Boleslav včetně změn č. 1, 2.1, 2.2, 2.3, 4, 5, 6, 7 a 8.
- 2) Územní plán obce Kosmonosy včetně změn č. 1, 2, 3 a 4.
- 3) Územní plán Dobrovice
- 4) Územní plán obce Nepřevázka včetně změn č. 1 a 2
- 5) Územní plán Písková Lhota včetně změn č. 1 a 2
- 6) Územní plán Strašnov
- 7) Územní plán obce Brodce včetně změn č. 1, 2a, 3, 4 a 5.
- 8) Územní plán Benátky nad Jizerou včetně změn č. 1 a 2
- 9) Územní plán obce Předměřice nad Jizerou včetně změn č. 1 a 2
- 10) Územní plán Tuřice
- 11) Územní plán obce Skorkov včetně změn č. 1 a 2
- 12) Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění aktualizace č. 1 a 2 (dále jen "ZÚR SK").

Územně plánovací dokumentace předmětný záměr konkrétně neřeší (nevymezují pro předmětný záměr samostatné koridory ani plochy). Záměr byl předložen pouze v rozsahu a podrobnosti technické studie, bez jednoznačného vymezení dotčeného území (pozemků) v měřítku a podrobnosti příslušející územnímu plánu, přičemž posouzení souladu záměru s územně plánovací dokumentací, Politikou územního rozvoje ČR a cíli a úkoly územního plánování je

Č.j. 124036/2020/ÚP/JaDv

str. 2

předmětem závazného stanoviska orgánu územního plánování podle § 96b stavebního zákona na základě konkrétní dokumentace záměru, z níž musí být patrný konkrétní rozsah a podoba záměru.

Poučení:

Toto vyjádření není rozhodnutím, souhlasem nebo závazným stanoviskem dotčeného orgánu podle stavebního zákona nebo zvláštních předpisů ani je nenahrazuje.

Závazné stanovisko orgánu územního plánování bude vydané na základě samostatné žádosti s podklady umožňujícími posouzení záměru z hledisek zájmů chráněných orgánem územního plánování při vydávání závazného stanoviska.

Ing. arch. Jakub Dvořák
oprávněná úřední osoba

Obdrží:

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

Literatura

Obecná

1. Culek M. (editor) a kol. Biogeografické členění České republiky. Praha: ENIGMA, 1996.
2. Hlaváč V. & Anděl P. Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Praha: AOPK ČR, 2001.
3. Chytrý M., Kučera T. a Kočí M. Katalog biotopů ČR. Praha: AOPK ČR, 2000.
4. Quitt E. Klimatické oblasti Československa. Brno: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, 1971.
5. Plesník J., Hanzal V., Brejšková L. (editoři). Červený seznam ohrožených druhů České republiky - Obratlovci. Praha: Příroda 22, 2003.
6. Grulich V. Red list of vascular plants of the Czech Republic 3rd edition. Praha: Preslia 84, 2012.
7. Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020.
8. Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025.
9. Úmluva o biologické rozmanitosti (Convention on Biological Diversity – CBD) schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 2. června 1993 č. 293.
10. Mezivládní panel pro změnu klimatu (INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE) (<http://www.ipcc.ch/>).
11. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu schválený usnesením Vlády České republiky ze dne 16. ledna 2017 č. 34.
12. Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR (Ministerstvo životního prostředí ČR).
13. Politika ochrany klimatu v České republice schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 22. března 2017 č. 207.
14. Rámcová úmluva OSN o změně klimatu podepsána dne 18. června 1993 v New Yorku.
15. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 26. října 2015 č. 861.
16. Tomášek M. Atlas půd České republiky. Praha: Český geologický ústav, 1995.

Související bezprostředně se záměrem

1. Valbek, spol. s r.o.: D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46, Technická studie, září 2019.
2. Valbek, spol. s r.o.: D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46, Hodnocení ekonomické efektivity stavby, září 2019.
3. Valbek, spol. s r.o.: D10 Praha – Mladá Boleslav, Zásady pro přípravu verze 1.0 (sloučená dokumentace pro ÚR a SP), prosinec 2019.
4. Valbek, spol. s r.o.: D10 Modernizace, EXIT 0 – EXIT 46, Koncepce odvodnění (příloha Technické studie), září 2019.
5. Pudis a.s.: Odpočívka Čtyři kameny vpravo, Technická studie a záměr projektu, listopad 2019

Internetové zdroje

- | | | |
|-----|---|---|
| 1. | http://www.isad.npu.cz | NPÚ, Informační systém o archeologických datech |
| 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://heis.vuv.cz | Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M |
| 7. | http://voda-gov.cz | Vodohospodářský informační portál MZe a MŽP |
| 8. | http://kontaminace.cenia.cz | Kontaminovaná místa ČR |
| 9. | http://www.sekm.cz | Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR) |
| 10. | https://www.kr-stredocesky.cz | Krajský úřad Středočeského kraje |
| 11. | https://www.brandysko.cz/ | Oficiální stránky města Brandýs n. Labem – Stará Boleslav |
| 12. | https://www.mb-net.cz/ | Oficiální stránky statutárního města Mladá Boleslav |
| 13. | https://gis.kr-stredocesky.cz/js/ozp_opk/ | Mapové portál Středočeského kraje |
| 14. | http://mapy.nature.cz | Mapový portál AOPK ČR |
| 15. | http://www.biolib.cz | Mezinárodní encyklopedie rostlin, hub a živočichů |
| 16. | http://drusop.nature.cz | Ústřední seznam ochrany přírody |
| 17. | http://www.mzp.cz | Ministerstvo životního prostředí |
| 18. | http://geoportal.gov.cz | Národní geoportál INSPIRE |
| 19. | http://monumnet.npu.cz | Národní památkový ústav - MonumNet |
| 20. | http://www.openstreetmap.org | Otevřená wiki-mapa světa |
| 21. | https://www.dlupal.com/cs/reseni/online-sluzby/oblasti-zatizeni-snehem-vetrem-a-zemetresenim | Seizmické oblasti ČR podle Eurokódu |

Legislativa

1. Metodické sdělení MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č.j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015)
2. Metodické sdělení MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017)
3. Metodický pokyn MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění (č. j. MZP/2020/710/2837 ze dne 30. června 2020)
4. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
5. Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
6. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
7. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

8. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
9. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
11. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.
12. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
13. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
14. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
15. Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
16. Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.
17. Vyhláška č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.
18. Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.
19. Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.
20. Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.
21. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
22. Vyhláška č. 222/2014 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.
23. Vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích.
24. Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.
25. Vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.
26. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
27. Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.