

RESCREENING ZMĚN STAVBY

SILNICE I/38 – KOLÍN, OBCHVAT



Silnice I/38 – Kolín, obchvat

Rescreening změn stavby

ZADAL: Ředitelství silnic a dálnic České republiky
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

ZPRACOVAL: **ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.**
Hvožd'anská 3/2053
148 01 Praha 4
e-mail: atem@atem.cz

ZPRACOVATEL: **Mgr. Radek Jareš**
držitel autorizace dle zák. č. 100/2001 Sb.
č. autorizace 34741/ENV/10

SPOLUPRÁCE:
Mgr. Jan Karel
Mgr. Alena Kubešová, Ph. D.
Ing. Josef Martinovský
Ing. Eva Smolová

Březen 2015

O B S A H

Ú V O D	4
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
B. ÚDAJE O STAVBĚ A HODNOCENÝCH ZMĚNÁCH STAVBY.....	7
B.I. Základní údaje	7
B.I.1. Název stavby a seznam změn	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) stavby a shrnutí hodnocených změn	10
B.I.3. Umístění stavby a hodnocených změn	12
B.I.4. Charakter hodnocených změn a možnost kumulace s jinými záměry.....	12
B.I.5. Zdůvodnění potřeby stavby a hodnocených změn a jejich umístění a provedení.....	13
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení hodnocených změn.....	18
B.I.7. Termín zahájení realizace stavby a jejího dokončení.....	20
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	20
B.II. Údaje o vstupech pro hodnocení změn.....	20
B.II.1. Půda	20
B.II.2. Ostatní surovinové a energetické zdroje	21
B.III. Údaje o výstupech pro hodnocení změn.....	21
B.III.1. Ovzduší	22
B.III.2. Srážkové vody.....	22
B.III.3. Odpady.....	22
B.III.4. Hluk a vibrace.....	23
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	25
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zaměřením na možné změny těchto charakteristik ve vztahu ke změnám stavby.....	25
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které mohly být pravděpodobně významně ovlivněny změnami stavby.....	27
C.II.1. Obyvatelstvo	27
C.II.2. Klima	28
C.II.3. Kvalita ovzduší	28
C.II.4. Hluk	30
C.II.5. Flóra a fauna, ekosystémy.....	31
C.II.6. Územní systém ekologické stability.....	31
C.II.7. Zvláště chráněná území.....	31
C.II.8. Území NATURA 2000	32
C.II.9. Krajina a krajinný ráz území	32
C.II.10. Geologické poměry.....	33
C.II.11. Ložiska nerostných surovin.....	33
C.II.12. Hydrogeologické poměry.....	33
C.II.13. Povrchové vody	34
C.II.14. Půda	34
C.II.15. Staré ekologické zátěže.....	35
C.II.16. Kulturní a archeologické památky.....	35
C.II.17. Doprava.....	36

D. ÚDAJE O VLIVECH HODNOCENÝCH ZMĚN NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	38
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	38
D.I.1. O vzduší	38
D.I.2. Hluk	39
D.I.3. Obyvatelstvo a sídla	43
D.I.4. Povrchová voda.....	43
D.I.5. Podzemní vody.....	44
D.I.6. Geofaktory životního prostředí	45
D.I.7. Půda	46
D.I.8. Flóra, fauna a ekosystémy.....	47
D.I.9. Územní systém ekologické stability	48
D.I.10. Krajina	48
D.I.11. Kulturní, historické a archeologické hodnoty území.....	48
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	49
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	49
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, které mohly být vyvolány provedením změn stavby.....	49
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	51
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ HODNOCENÝCH ZMĚN (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	52
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	53
F.I. Mapová dokumentace	53
F.II. Časové údaje projektu	53
F.III. Vyjádření příslušných orgánů k hodnoceným změnám.....	55
F.IV. Seznam stavebních objektů.....	61
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU SHRUTÍ ZÁKLADNÍCH INFORMACÍ O HODNOCENÝCH ZMĚNÁCH	63

Ú V O D

Předmětem tohoto dokumentu je tzv. rescreening změn stavby „I/38 Kolín, obchvat“, vzniklých v období mezi projednáním Dokumentace a Posudku v rámci procesu EIA a vydáním stanoviska (podle tehdy platného zákona ČNR č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí), a dokončením stavby, a to z pohledu vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Požadavek na provedení rescreeningu těchto změn uplatnila Evropská komise v dopisu ref. Ares(2014)39462129-20/10/2014 týkající se projektů Operačního programu Doprava 2007 – 2013, na který reagovala vláda ČR přijetím usnesení č. 1078 ze dne 15. 12. 2014.

Přeložka silnice I/38, stavba „Kolín – obchvat“ nahradila původní trasu silnice I/38 procházející téměř středem města. Komunikace je situována jižně od Kolína, její počátek je umístěn na stávající silnici I/38 západně od Kolína do blízkosti stávající křižovatky silnic I/38 a I/12, konec úpravy se nachází východně od Kolína na stávající komunikaci I/38 poblíž Štáralky. Trasa obchvatu je vedena převážně po zemědělsky využívaných pozemcích, pouze v dílčích částech (chatová oblast u Pekla, Štítary, Polepy, Štáralka) se přibližuje k zástavbě. Základní návrhová kategorie pozemní komunikace hlavní trasy je S 11,5/80, jde tedy o silnici se dvěma jízdními pruhy, v prostoru křižovatek se počet jízdních pruhů zvětšuje o odbočovací a připojovací pruhy. Kromě hlavní trasy jsou součástí komunikace tři mimoúrovňové křižovatky, úpravy stávajících komunikací, přístupové komunikace k přilehlým objektům, mostní objekty, úprava železniční trati, protihlukové stěny a valy, přeložky inženýrských sítí, demolice, náhradní výsadba a rekultivace.

Předmětem rescreeningu je tedy **vyhodnocení vlivů změn uvedené stavby** na životní prostředí a obyvatelstvo. V souhrnu se jedná o následující typy změn:

- změny stavby, které nebyly součástí původních dokumentů vydaných v rámci procesu EIA (Dokumentace, Posudek, Stanovisko), avšak byly projednány v rámci územních a stavebních řízení.
- změny stavby před jejím dokončením, projednané dle § 118 stavebního zákona.
- změny uvedené v žádosti o financování stavby „Silnice I/38 – Kolín, obchvat“ z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava a v souvisejících dokumentech, zejména v materiálu Informace z problematiky životního prostředí (*Project Environmental Information, PEI*).

Pro rescreening změn stavby je podstatné zasazení jednotlivých podkladů, a zejména dokumentů procesu EIA, do časového rámce přípravy a realizace stavby. Pro řešenou stavbu byla zpracována Dokumentace EIA pro záměr nazvaný „Přeložka silnice I/38 mimo Kolín“ v červenci 1995. Posuzování tedy probíhalo podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který předcházela

současnému zákonu č. 100/2001 Sb. Příslušným úřadem bylo Ministerstvo životního prostředí, které k záměru vydalo souhlasné stanovisko v srpnu 1996. V roce 2001 byla zpracována Dokumentace pro územní rozhodnutí, které bylo vydáno v roce 2004 a prodlouženo v roce 2007. Pro účely následujícího řízení byla stavba z důvodu nevypořádaných majetkoprávních vztahů rozdělena do čtyř úseků, pro něž byla postupně v letech 2008 – 2010 vydána stavební povolení, na něž prakticky bezprostředně navazovaly stavební práce na příslušných úsecích. V průběhu stavby byla v roce 2001 zpracována žádost o financování stavby z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava a související materiál Informace z problematiky životního prostředí (PEI). V roce 2012 byla celá stavba dokončena, v prosinci 2012 byla uvedena do předčasného užívání a o rok později byl pro ni vydán kolaudační souhlas.

Období mezi zpracováním Dokumentace EIA a dokončením stavby tedy trvalo více než 18 let a je přirozené, že v jeho průběhu nutně došlo k řadě změn v technickém řešení stavby (jakkoli nedošlo k změně trasy oproti EIA). Tyto změny lze v souhrnu rozdělit do čtyř skupin:

- změny vyplývající z požadavků vznesených v rámci procesu EIA – tyto změny sice znamenají odlišnost od Dokumentace EIA, ale přímo vyplývají z jejího projednání a přispívají k větší ochraně životního prostředí a obyvatelstva.
- změny v technické dokumentaci (zejména v Dokumentaci pro územní řízení) proti EIA – Dokumentace EIA byla zpracována ve velkém časovém předstihu před zahájením prací na DÚR. Mezitím se částečně změnilly podmínky v území a též některé technické normy a legislativní předpisy a na tyto změny bylo nutno v projektu reagovat. Jedná se např. o změny řešení křižovatek.
- změny v průběhu zpracování dokumentací pro územní řízení a stavební povolení, vyplývající z projednání těchto dokumentací s dotčenými orgány státní správy – jedná se převážně o drobné změny v projektu.
- změny stavby před dokončením – jedná se převážně o upřesnění některých detailů stavby v jejím průběhu (např. výšky protihlukových stěn). Do této skupiny také spadá změna uvedená v dopisu EK č. j.: Ref. Ares(2014)39462129-20/10/2014, a to větší rozsah sanačních prací.

Naprostá většina provedených změn nemá nezpochybnitelně žádný vliv na životní prostředí a obyvatele. Změn, které potenciálně mohou být spjaty s určitým vlivem v tomto směru, bylo identifikováno celkem 10 a jsou dokumentovány v předloženém materiálu.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: Ředitelství silnic a dálnic České republiky
2. IČ: 65993390
3. Sídlo: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
4. Oprávněný zástupce oznamovatele: Ing. Jan Kroupa, generální ředitel

B. ÚDAJE O STAVBĚ A HODNOCENÝCH ZMĚNÁCH STAVBY

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název stavby a seznam změn

Název stavby: „Silnice I/38 – Kolín, obchvat“

Záměr spadá dle Přílohy 1. zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) jako položka 9.1. Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Během přípravy stavby a její realizace došlo k některým změnám oproti projektu posuzovanému v rámci procesu EIA, ke kterému bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č.244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů pod č. j. 400/2655/96 ze dne 7. 8. 1996.

Seznam individuálně hodnocených změn s potenciálním vlivem na životní prostředí a obyvatele:

- **Z1** posun hlavní trasy severním směrem od Polep
- **Z2** mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarského údolí
- **Z3** změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125
- **Z4** změna řešení mimoúrovňové křižovatky Šťáralka
- **Z5** změna hodnot směrových oblouků v km 1,1 – 3,8
- **Z6** rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63 – 6,95
- **Z7** rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Šťáralka
- **Z8** úprava protihlukových opatření
- **Z9** změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL
- **Z10** dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací

Seznam změn v průběhu výstavby, jejichž provedení nemá vliv na životní prostředí a obyvatelstvo

Změny, jejichž provedení dle provedeného posouzení nemůže mít žádný vliv na složky životního prostředí a obyvatelstvo, jsou souhrnně uvedeny v tabulce 1. Změny jsou seskupeny podle typů stavebních objektů, kterých se týkají.

Seznam změn vychází z podkladů o změnách během výstavby, poskytnutých ŘSD ČR, pracoviště Kolín. Nejsou uvedeny změny administrativního charakteru (úpravy soupisů prací, cenové úpravy a podobně).

Tab. 1. Změny bez vlivu na ŽP a obyvatele

Název objektu změny	Popis změny
Definitivní úprava zab. vedení ČD Kolín – Ledečko	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Dešťová kanalizace obchvatu do Polepky	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Most v MÚK Kolín – západ přes I/12, km 0,592	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
MÚK Kolín – západ	Zkrácená doba předpokládaného využívání provizorního dopravního značení (místo 31. 12. 2012 byla stavba zprovozněna už 7. 12. 2012).
	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
MÚK silnic I/38 a II/125	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby. Úprava rozsahu ocelového zábradlí v závislosti na změně norem (ČSN 736101, ČSN 736110).
Polní cesta k Pekelské roklí	Zkrácení trasy pouze na pozemky vykoupené v rámci KoPÚ.
	Zlepšení vlastností vytěžených zemin příměsí pojiva CaO (Dorosol).
	Vlastní realizace SO 113 ¹ bude provedena v rámci stavby obchvatu pouze po napojení na pozemky u Štítar vykoupené v rámci KoPÚ.
Přeložka dálkového opt. kabelu SLOANE PARK za Pekelskou roklí	Správce sítě přeložil optický kabel na vlastní náklady a v rámci RDS již nepožaduje žádné stavební práce týkající se SO 416 a SO 417.
Přeložka MK Peklo – Kolín	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka splaškové kanalizace Šťáralka	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka STL plynovodu DN	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení.

¹ SO – stavební objekt. Seznam stavebních objektů je uveden v kap. F.IV. této zprávy.

Název objektu změny	Popis změny
110 u Polep v km 4,680	Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka STL plynovodu LPE DN 110 ve Štítarech v km 2,347	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka venkovního vedení 22 kV Kobro u MÚK Kolín – západ	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka venkovního vedení 22 kV KOPO+OTK	Redukce rozsahu stavebního objektu SO 506 z důvodu neadekvátně vysokých finančních požadavků vlastníků pozemků, přes které měly být přípojky vedení KOPO vedeny.
Přeložka venkovního vedení VN 22 kV Regula, Kopodě přes I/12	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložka VTL plynovodu DN 200 v km 7,220 – 7,920	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
Přeložky městských vodovodních řadů	Zrušení pův. požadovaných podzemních šachet pro umístění technologie uzávěrů, odvodušnění, odkalení a zpětných klapek a jejich nahrazení zemními soupravami chráněnými skružemi.
	U přeložky č. 6 provedeno nové vystrojení šachty u vodojemu "letišť 1".
	U přeložek 1, 2, 3 a 5 upraven přenos dat a řízení.
	Vyjmutí původního osinkocementového potrubí DN 300, výtlak do vodojemu "letišť 1"
Přeložky MK 75xN 0,6 za Šťáralkou	Správce sítě zrušil oba dálkové kabely a v rámci RDS již nepožaduje žádné stavební práce týkající se SO 418b.
Přístup k areálu Benziny	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
PS 512 – Úpravna rozvodny 22kV Kolín-západ	Změna zakončení kabelů VN na vnějšku objektu na konzoly. Položky této změny jsou doplněny do objektu SO 501. Dále byla zrekonstruována část fasády, na kterou byly konzoly montovány.
SO 306 – Přeložka kanalizace Štítary	Přeložení kanalizace DN 300 a provizorní přeložka vodovodu LTH DN 80, definitivní přeložka pak je SO 301.
SO 501 – Přeložky vedení VN 22 kV v MÚK Kolín – západ	Změna způsobu napojení sedmi linek VN do Rozvodny Západ – RZ (SO 512) – některé položky přesunuty do SO 501, v PS 512 zrušeny.
SO 602 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v MÚK Kolín-západ v km 0,875	Změna trasy plynovodu – zkrácení z 866,7 m na 491,72 m, změny nelze provést pro všechny přeložky najednou (SO 601 – 605), proto vznikly náklady za odstávku.
SO 603 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,440	Změna trasy plynovodu – zkrácení z 298,2 m na 125,0 m a přidání bezpečnostních položek.
SO 605 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 7,045 a 7,760–7,950	Změna trasy plynovodu – zkrácení z 355,8 m na 227,45 m a přidání bezpečnostních položek.
	Uzpůsobení propojení přeložky technickým podmínkám a nejednotnému vydávání stavebních povolení ostatních stavebních objektů (SO 601 – 605). Odčerpávání vody při výkopových pracích z důvodu vysoké hladiny podzemní vody.

Název objektu změny	Popis změny
SO 655 – Chránička ropovodu DN 500 a DOK v km 3,730 silnice I/38	Namísto přeložení ropovodu je majitelem požadováno jeho odstranění a zaslepení z důvodu nefunkčnosti, také bylo odhaleno vodovodní potrubí, vyžadující ruční odkop v místě křížení potrubí.
SO 661 – Přeložka ropovodu DN 500 v km 1,580 silnice I/38	Namísto přeložení ropovodu je majitelem požadováno jeho odstranění a zaslepení z důvodu nefunkčnosti, také bylo odhaleno vodovodní potrubí, vyžadující ruční odkop v místě křížení potrubí.
SO 662 – Chránička ropovodu DN 500 a DOK v km 0,671 silnice II/125	Není vyžadováno přeložení ropovodu z důvodu nefunkčnosti.
SO 701 – Příprava území	Sanace výkopů po archeologickém průzkumu. Způsob provádění sanace je podrobně popsán v záznamu z pracovního jednání za účasti zodpovědného geotechnika investora Mgr. Richard Malát, INSET s.r.o.
SO 702 – Vegetační úpravy	Zkrácení staničení PH valu SO 826 z důvodu koordinace se souvisejícími stavbami a zaktualizování vegetačních úprav tohoto valu dle směrnice ŘSD.
	Protierozní opatření z důvodů přílišné strmosti PH valů SO 826 a SO 827 – geotextilie a půdokryvné keře.
	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.
SO 801.1 – Provizorní přeložka trati Kolín – Leděčko, žel. Svršek	Rozšíření rozsahu výluk z původně navrhovaných 32 hod na 82,5 hod.
Stezka pro pěší a cyklisty u MÚK SO 103	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby. Úprava rozsahu ocelového zábradlí v závislosti na změně norem (ČSN 736101, ČSN 736110).
Úprava VO u Polepské	Není nutné SO 441 realizovat z důvodu nekolize s výstavbou obchvatu.
Úprava VO u Šfáralky	Ponechání posledního osvětlovacího stožáru v původním stavu, tedy není nutná výměna vzhledem k souvisejícímu SO 104.
Úpravy oken u budov	Aktualizace výměry jednotlivých položek (doměrky) dle skutečného provedení. Nejedná se o změny technického řešení stavby.

B.I.2. Kapacita (rozsah) stavby a shrnutí hodnocených změn

B.I.2.1. Kapacita (rozsah) stavby

Komunikace silnice I/38 je vybudována v kategorii S 11,5/80, 2 × jízdní pruh šířky 3,5 m, 2 × vodící proužek šířky 0,25 m, 2 × zpevněná krajnice šířky 1,50 m, 2 × nezpevněná krajnice šířky 0,75 m při osazení směrového sloupku (resp. 2, 4, 5 m při osazení svodidla); v případě přídavného pruhu (připojovací či odbočovací) je šířkové uspořádání rozšířeno o 1 celý jízdní pruh šířky 3,50 m s vodícím proužkem šířky 0,25 m.

Součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK):

- MÚK Kolín západ – neúplná „čtyřlístková“, křížení silnic I/12, I/38 je tvořena dalšími šesti křižovatkovými větvemi A – F
- MÚK silnic I/38 a II/125 – začlenění napojení stávajících silnic II/125, III/333 45 a III/125 50 jižně od Kolína křižovatkou osmičkovou doplněnou o úrovňové připojení
- MÚK Štářalka – napojení východní části města, je navržena jako trubkovitá a je tvořena pěti větvemi A – E

Součástí stavby je dvanáct mostních objektů:

- most v MÚK Kolín – západ před silnicí I/12, km 0,592, délka mostu 65,335 m
- most v km 1,598 přes Pekelskou roklí, délka mostu 94,05 m
- most v km 2,005 přes polní cestu, délka mostu 17,0 m
- most v km 2,300 přes Štítarské údolí a Pekelský potok, délka mostu 410,25 m
- most v km 5,600 přes Pekelské údolí, délka mostu 200,1 m
- most v km 6,670 přes Nebovidský potok, délka mostu 18,3 m
- most na přeložce silnice II/125 přes silnici I/38, v km 3,868, délka mostu 112,0 m
- most na silnici II/12550 přes silnici I/38 v km 4,213, délka mostu 61,77 m
- most na polní cestě přes I/38 v km 4,571, délka mostu 65,335 m
- most v km 2,245 na trati ČD Kolín – Ledčecko přes silnici I/38 v km 5,948, délka mostu 87,70 m
- most na silnici III/12555 přes I/38 v km 6,047, délka mostu 62,5 m
- most na silniční větví MÚK Štářalka přes silnici I/38 v km 6,546, délka mostu 62,3 m

B.I.2.2. Shrnutí hodnocených změn

V následujícím přehledu jsou shrnuty informace o 10 hodnocených změnách, u nichž byl identifikován možný vliv na životní prostředí a obyvatele:

- **Z1 posun hlavní trasy severním směrem od Polep** (SO 101 – km cca 3,5 – 5,0) – úprava trasy dle požadavků Stanoviska MŽP podle zákona č. 244/1992 Sb.
- **Z2 mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarského údolí** (změna vedení trasy a změna technického řešení zpracovaná v rámci SO 204 – km cca 2,0 – 2,5) dle požadavku Dokumentace EIA
- **Z3 změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125** – změna trasování přeložky II/125, kompletní řešení větví mimoúrovňové křižovatky, stavební úpravy technického řešení křížení s komunikacemi III/33345 a III/12550

- **Z4 změna řešení mimoúrovňové křižovatky Štáralka** – SO 104 napojení křižovatkové větve kolmo na ulici Havlíčkova (dle požadavku Dokumentace EIA na takové řešení křižovatky, které se minimálně dotkne zahrad v okolí)
- **Z5 změna hodnot směrových oblouků v km 1,1 – 3,8** (stavební objekt SO 202). Změnou došlo i ke změně následných staničení, byl zaktualizován rozsah PH stěn, z důvodů souladu s územním rozhodnutím však byly názvy stavebních objektů ponechány dle DÚR).
- **Z6 rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63 – 6,95** – dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika investora
- **Z7 rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka** – nutnost provedení byla zjištěna při provádění zemních prací
- **Z8 úprava protihlukových opatření** – dle platné legislativy a aktuálních dopravních zátěží (objekty řady 82x, 83x a 84x – PH stěny, PH valy a úpravy oken u budov)
- **Z9 změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL** – délka hlavní trasy dle projektu posuzovaného v EIA byla 8 km, realizovaná délka trasy 7,957 km, zábor ZPF dle EIA pro var. B 21,57 ha, skutečný 43,46 ha, trvalý zábor PUPFL dle EIA činí 0,37 ha, skutečný byl 0,12 ha
- **Z10 dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací** – výkopy dle EIA byly 393,5 tis. m³, skutečné 428,5 tis m³, násypy dle EIA 151,3 tis. m³, skutečné 451,7 tis. m³, bilance dle EIA –242,2 tis m³, skutečná +23,2 tis m³.

B.I.3. Umístění stavby a hodnocených změn

Kraj: Středočeský

Města a obce: město Kolín, obce Nebovidy, Nová Ves I, Polepy

Katastrální území: Kolín, Nová Ves I, Štítary u Kolína, Polepy u Kolína, Nebovidy

B.I.4. Charakter hodnocených změn a možnost kumulace s jinými záměry

Hodnocené změny mají charakter úprav technického řešení stavebních objektů. Důvodem změn provedených oproti projektu posuzovanému dokumentací EIA je:

- snížení negativních vlivů na životní prostředí, zejména ochrana obyvatelstva a lidského zdraví, skladebné prvky ÚSES
- zvýšení dopravní účinnosti
- snížení negativních účinků hluku
- realizace sanačních opatření, jejichž potřeba vznikla na základě aktuálních podmínek v době realizace stavby

- zajištění souladu stavby s platnými legislativními předpisy a normami

Provedeným hodnocením výše uvedených změn nebyly identifikovány kumulativní vlivy s jinými záměry. Do budoucna lze předpokládat rostoucí tlak na využití pozemků přiléhajících k trase obchvatu, které se stanou atraktivními pro řadu ekonomických aktivit. Z tohoto pohledu je třeba v budoucnosti věnovat pozornost míře využití širšího zájmového území tj. míru využití území vyhodnocovat a usměrňovat, aby nedošlo k poškození složek životního prostředí.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby stavby a hodnocených změn a jejich umístění a provedení

Vybudování posuzovaného úseku silnice I/38 Kolín – obchvat bylo provedeno plně v souladu s dopravní politikou České republiky pro období 2005 – 2013, která byla schválena vládou na jednání 13. července 2005, jako Usnesení vlády ČR ze dne 13. července 2005 č. 882. Toto usnesení především vede ke splnění jedné z priorit dopravní politiky, která spočívá v zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Realizace projektu je také v souladu s Dopravními sektorovými strategiemi – 1. fáze (časový horizont: 2013). Tento strategický dokument v některých oblastech detailněji rozpracovává základní strategický dokument rozvoje dopravního sektoru, kterým je Dopravní politika České republiky pro období 2005 – 2013.

Silnice I/38 ve své původní trase procházela centrem města Kolína. Účelem přeložky je převedení těžké tranzitní dopravy mimo město Kolín a zajištění větší plynulosti a bezpečnosti silničního provozu na trase Havlíčkův Brod – Praha s návazností na dálnici D11. Projekt je součástí postupně připravovaných a realizovaných staveb s cílem zkapacitnění, zvýšení propustnosti a bezpečnosti silniční dopravy na silnici I/38, jakožto významném komunikačním tahu ve Středočeském kraji. Vysoké intenzity tranzitní, zejména těžké nákladní dopravy způsobovaly nevyhovující stav z hlediska plynulosti dopravy, bezpečnosti silničního provozu a dopadů na obyvatele a životní prostředí v okolí průtahu městem Kolín. Silnice I/38 navíc oddělovala sídliště a ostatní zástavbu na jihu od centra města se všemi negativními důsledky z toho vyplývajícími. Trasa původní komunikace byla vedena v nevyhovujících směrových a šířkových poměrech a kapacita vozovky nekorespondovala s dopravním zatížením. Obchvat města po svém dokončení odvedl tranzitní dopravu v regionu mimo zástavbu města Kolína.

Výstavbou obchvatu města Kolína došlo pro obyvatele Kolína k výraznému zmenšení negativních vlivů z automobilové dopravy, které byly zapříčiněny vedením stávající trasy silnice I/38 centrem města (hluk, emise, ohrožení chodců a cyklistů)

apod.). Původní trasa silnice I/38 – průtah městem Kolín byla přeřazena mezi silnice nižší kategorie. Realizace obchvatu jednoznačně přispívá ke zlepšení životního prostředí v Kolíně.

Zdůvodnění potřeby provedených změn

▪ Z1 posun hlavní trasy severním směrem od Polep:

Odchýlení trasy od polohy posuzované v dokumentaci EIA je dáno skutečností, že při trasování v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí byl zohledněn požadavek Stanoviska MŽP ČR k EIA ze dne 7. 8. 1996 pod č. j. 400/2655/96, kde je uvedeno „v prostoru severně od obce Polepy využít spíše lokálního vedení po trase B tak, aby se trasa dostala dále od obce a současně minula stávající biocentrum“. V místě největšího odchýlení trasy realizované oproti trase B dle EIA (mezi Kolínem a Polepy) činí posun trasy cca 110 m.

▪ Z2 mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarského údolí (změna vedení trasy a změna technického řešení zpracovaná v rámci SO 204 – km cca 2,0 – 2,5) dle požadavku EIA:

Přemostěním Štítarského údolí (Štítar a Štítarského údolí) je zohledněn požadavek EIA nově realizovaným mostním objektem „SO 204 – Most v km 2,300 přes Štítarské údolí a Pekelský potok“. Most přes Štítarské údolí není novým stavebním objektem, počítáno s ním bylo již v průběhu procesu EIA a nejde tudíž o změnu projektu ve smyslu EIA směrnice. V dokumentaci EIA je v rámci hodnocení varianty B konstatováno, že v případě realizace varianty B je nutné zabezpečit přechod Štítarského údolí mostem a ponechání stávající silnice III. třídy, aby nedošlo k zamezení provětrávání údolí. SO 204 byl navržen s ohledem na skutečnost, že převádí silniční komunikaci přes zastavěné území. Nosná konstrukce má dolní mostovku a parapetní nosníky, a to z těchto důvodů:

- oproti konstrukci s horní mostovkou je zajištěna větší volná výška pod mostem, lepší prosvětlení a provětrání obydleného území,
- ochrana proti hluku – nosníky vystupují 2,0 m nad vozovku a využívají se současně pro pohltivou část protihlukových stěn,
- lepší estetické působení, konstrukce působí lehčím dojmem – nesčítá se výška mostní konstrukce (celkem cca 3,0 m) a výška pohltivé (tzn. neprůhledné) části protihlukové stěny, tj. celkem asi 5,0 m.

Mostní objekt má spojitou monolitickou nosnou konstrukci z předpjatého betonu o devíti polích rozpětí $33,0 + 6 \times 48,0 + 44,0 + 33,0$ m. Na vnitřní straně parapetních nosníků je zvukově pohltivý obklad a ocelové svodnice. Nad

parapetními nosníky jsou ještě průhledné protihlukové stěny vysoké 3,0 m a zakřivené směrem nad vozovku, aby se maximálně omezilo šíření hluku mimo most. Odvodnění mostního objektu je provedeno pomocí odvodňovačů a podélného potrubního svodu, zaústěného do Pekelského potoka pod mostem.

▪ **Z3 změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125:**

Vlivem výstavby trasy obchvatu došlo k přerušení stávajících silnic II/125, III/333 45 a III/125 50 jižně od Kolína. Pro jejich začlenění do stavby obchvatu bylo v rámci EIA uvažováno s rozsáhlou přeložkou silnice II/125, zabíhající až k okrajové zástavbě Kolína. V rámci navazujících projektových prací bylo zvoleno úspornější řešení, které minimalizuje vlivy na zástavbu při zachování všech požadovaných propojení, a osmičkovou mimoúrovňovou křižovatkou doplněno o úrovňová křížení II/125 × III/125 50 a II/125 × III/333 45. Změna respektuje požadavek Dokumentace EIA na takové řešení křižovatky, které se minimálně dotkne zahrad v okolí. Technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno v rámci prací na DÚR (a následných) s příslušnými DOSS.

▪ **Z4 změna řešení mimoúrovňové křižovatky Šťáralka:**

Změna technického řešení napojení křižovatkové větve na Havlíčkovu ulici ve zpracované v DÚR vycházelo ze závěrů jednání konaných v rámci projektových prací (projednání mj. s Policií ČR i příslušnými odbory dopravy) s cílem minimalizace vlivů provozu křižovatky na zástavbu Šťáralky a z požadavku zachování stávajícího mostu přes Nebovidský potok.

▪ **Z5 změna hodnot směrových oblouků v km 1,1 – 3,8:**

Změna provedena z důvodu splnění požadavků stanovených ČSN 73 6101. Aktualizace směrového vedení trasy se ve finální podobě promítla i do staničení konce úseku, který je mezi dokumentacemi DÚR a DSP odlišný (i když počáteční a koncový bod osy obchvatu jsou stejné). Od stupně DSP výše (ZDS, RDS, DSPS) již koncové staničení bylo neměnné.

Uvedená aktualizace se promítla změnou směrových poloměrů ve 3 lokalitách, a sice:

- mezi km cca 1,1 – 1,7 (směrový poloměr v DÚR 450 m, v DSP změněno na 500 m)
- mezi km cca 2,6 – 2,9 (směrový poloměr v DÚR 775 m, v DSP změněno na 1 200 m)

- mezi km cca 3,1 – 3,8 (složený směrový oblouk s přechodnicemi v DÚR o hodnotách poloměru 775 m + 1 300 m, v DSP změněno na jeden směrový oblouk

- **Z6 rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63 – 6,95:**

Změna byla provedena na základě zjištěných geotechnických poměrů v území. Pro zabránění negativních dopadů hladiny podzemní vody na okolní prostředí a přilehlé stavební konstrukce byla únosnost zemin částečně zvýšena provedením odvodňovacích rýh vyústěných do místní vodoteče. Dále byla za účelem zvýšení únosnosti zemní pláně provedena aktivní zóna kombinací vrstev lomového kameniva, šterkodrtí různé frakce, tkaných a netkaných geotextilí.

- **Z7 rozšíření sanačních opatření v prostoru lokality Št'áralka:**

Změna provedena na základě zjištěných geotechnických poměrů v území. Pod orniční vrstvou byly zachyceny spraše a sprašové hlíny tuhé až měkké konzistence. To vedlo k prvnímu návrhu sanačních opatření formou válcování lomového kameniva do podloží zemních těle SO 101 a SO 104. S ohledem na předpokládanou dobu konsolidace klasického těžkého násypu bylo rozhodnuto násypy SO 104 i přechodovou oblast SO 206 budovat v sendvičovém uspořádání liapor/ztužující vrstva z důvodu možnosti uvedení do provozu ke konci roku 2011. Zmíněná konfigurace je příznivější i z hlediska stability a celkového sedání.

- **Z8 úprava protihlukových opatření:**

Změna návrhu protihlukových opatření byla navržena ve smyslu Hlukové studie (SUDOP Praha a. s., p. Kohlíček, 06/2005), nikoliv na základě návrhu EIA (Dokumentace EIA (Pragoprojekt 1995)), tak aby jejich realizace odpovídala platné legislativě a aktuální dopravní zátěži (objekty řady 82x, 83x a 84x – PH stěny, PH valy a úpravy oken u budov).

- **Z9 změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL:**

Důvodem navýšení celkového záboru ZPF je skutečnost, že v Dokumentaci EIA nebyla do záboru započítána tělesa mimoúrovňových křižovatek, realizace přeložek silnic a dalších stavebních objektů. Nároky na zábor ZPF pro tyto objekty nebylo možno v době zpracování dokumentace EIA blíže specifikovat. Dále je změna dána částečně výše uvedenými ostatními změnami (např. posun trasy, změny v řešení křižovatek atd.) a částečně pak skutečností, že technické řešení dokumentace EIA bylo projektováno do rastrových map, zatímco následné stupně přípravy projektu již

vycházely z přesného geodetického zaměření (tím mohou být způsobeny i jakési „stranové“ posuny trasy). Dalším důvodem je zohlednění změny „ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic“, ke které došlo mezi dokumentacemi pro územní rozhodnutí, resp. stavební povolení.

▪ **Z10 dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací:**

Obdobně jako u změny Z9 (délka, zábory) došlo i v případě zemních prací ke změnám oproti Dokumentaci EIA. Rovněž jsou důvody obdobné. Změny v průběhu projektové přípravy zahrnují zejména skutečnost, že v Dokumentaci EIA nebyla do bilance zemních prací započítána tělesa mimoúrovňových křižovatek, realizace přeložek silnic a dalších stavebních objektů, dále jde částečně o vliv ostatních změn hodnocených v tomto materiálu a částečně o upřesnění zaměření trasy, popř. respektování změn ČSN.

Další změny byly provedeny v průběhu vlastní realizace stavby, a to z důvodu vlastností půd, z důvodu vyšší mocnosti ornice než udával pedologický průzkum a z důvodu aktuálních klimatických podmínek. Přehled těchto změn a jejich odůvodnění jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 2. Změny zemních prací

Stavební objekt	Popis změny
SO 101 Silnice I/38	Změna týkající se zlepšování podloží násypů a zemin ukládaných do násypů vznikla v důsledku nepředvídaných okolností. V období provádění těchto prací byly nadprůměrné srážkové úhrny a výsledky zkoušek únosnosti byly nevyhovující. Zeminy na této stavbě jsou méně vhodné do násypů a v nepříznivých klimatických podmínkách je nutno je zlepšovat pojivy.
SO 101 Silnice I/38	V podloží násypu v km 3,8 – 4,0 a 7,71; 7,765 ; 7,87 se vyskytovaly organické zeminy, které bylo nutno nahradit zlepšenými sprašemi a sprašovými hlínami.
SO 101 Silnice I/38	V km 6,63 – 6,95 byla provedena rozšířená sanační opatření zvodnělého území dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika investora. Hodnoceno samostatně jako změna Z6.
SO 101 Silnice I/38	Rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka, jejichž nutnost provedení byla zjištěna při provádění zemních prací. Při výkopových pracích bylo odkryto silně zvodnělé podloží zářezu. Hodnoceno samostatně jako změna Z7.
SO 102 MÚK Kolín – západ	Vzhledem k nevyhovujícím výsledkům statických zatěžkávacích zkoušek bylo nutné vrstvy násypu zlepšovat příměsí pojiva.
SO 107 Přeložka Polepské ulice – silnice II/125	Na základě pedologického průzkumu byly pro SO určeny tloušťky ornice a podorničí k sejmutí. Při vlastní realizaci byla zjištěna mocnost těchto vrstev větší, proto se v návaznosti na větší množství sejmuté ornice a podorničí zvětšuje kubatura násypů. V rámci ZDS byla na základě geotechnického průzkumu zemina vytěžená v prostoru SO 107 vyhodnocena jako méně vhodná. Reálné parametry této zeminy však byly nevyhovující, proto pro použití do násypu bylo nutno tuto zeminu zlepšit vápněním. Součást změny Z3.

SO 107 Přeložka Polepské ulice – silnice II/125	Nevhodnost vytěžené zeminy měla vliv na rozsah plochy drenážní vrstvy z geotextilie a sanační vrstvy z kameniva. Součást změny Z3.
SO 109 Úprava silnice III/12550	Oproti předpokladu pedologického průzkumu byl objem odtěžené ornice a podorniči v místě stavby objektu SO 109 větší, což v důsledku znamenalo dovoz většího objemu materiálu do výšky původně předpokládané pláně. Materiál, zemina těžená v prostoru SO 109 byla vyhodnocena jako méně vhodná pro realizaci násypů SO 109, proto bylo z důvodu zajištění požadovaných parametrů přistoupeno k zlepšení zeminy do násypů vápněním. Současně a na základě uvedených zjištění bylo oproti původně uvažovanému, v ZDS, prostému založení násypového tělesa toto odděleno separační geotextilií od podloží. Vzhledem ke shora uvedenému byla konstrukční vrstva vozovky původně dle ZDS ze stabilizované zeminy, u které dochází ke smršťování a tím výskytu trhlin, nahrazena mechanicky zpevněným kamenivem (MZK). Součást změny Z3.
SO 112 Úprava spojky Polepy – Polepská	Zemina těžená v prostoru SO 101 byla vyhodnocena jako méně vhodná pro realizaci násypů SO 112, proto bylo z důvodu zajištění požadovaných parametrů přistoupeno k zlepšení zeminy do násypů vápněním.
SO 120 Provizorní komunikace s MÚK silnice I/12 a I/38	Po rozsáhlém archeologickém průzkumu se výrazně změnila konfigurace terénu, tzn. položky zemních prací se liší – z důvodu bezpečnosti upraven původní stav stykové křižovatky na křižovatku okružní.
SO 202 Most v km 1,598 přes Pekelskou rokli	Z důvodu rozdělení stavby na 4 stavební úseky realizované bez vzájemné návaznosti kvůli nevypořádaným majetkoprávním vztahům, nebylo možné využívat původně navržené přístupové trasy a bylo nutné zpřístupnit pozemky a plochy potřebné k vybudování zejména mostního objektu SO 202. Vzhledem ke skutečnému průběhu skalního podloží bylo třeba přítěžením zvětralé horniny upravit založení opěr a pilířů. Založení pilířů a opěr bylo provedeno na zdravé až mírně navětralé žule R3. U pilíře P2 byla navíc základová spára upravena odskoky dle projektové dokumentace. Odskoky byly výškově realizovány po cca 0,5 m dle výkopu. Na základě této skutečnosti se zvýšil objem výkopových prací a základového betonu, který vyplnil uvolněný prostor. Součást změny Z2.

Ostatní změny nemají vliv na složky životního prostředí a obyvatele.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení hodnocených změn

Popis technického a technologického řešení jednotlivých hodnocených změn je uveden v následujícím přehledu:

- **Z1 posun hlavní trasy severním směrem od Polep** – trasa obchvatu je vedena ve větší vzdálenosti od obce Polepy oproti původnímu návrhu a zároveň nezasahuje do stávajícího biocentra.
- **Z2 mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarského údolí** – mostní objekt je tvořen spojitou monolitickou nosnou konstrukcí z předpjatého betonu o devíti polích rozpětí 33,0 + 6 × 48,0 + 44,0 + 33,0 m. Nosná konstrukce mostu se skládá z dolní mostovky a parapetních nosníků. Na vnitřní straně parapetních nosníků byl navržen zvukově pohltivý obklad a ocelové svodnice a nad parapetními nosníky pak protihlukové stěny vysoké 3,0 m a zakřivené směrem nad vozovku, aby se maximálně omezilo šíření

hluku mimo most. Odvodnění mostního objektu bylo navrženo pomocí odvodňovačů a podélného potrubního svodu, zaústěného do Pekelského potoka pod mostem.

- **Z3 změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125 – stavební objekt SO 107** – jedná se o mimoúrovňovou křižovátku osmičkovou, doplněnou o úrovňové propojení silnic II/125 a III/125 50. Technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno v rámci prací na DÚR (a následných) s příslušnými orgány DOSS. Změna ve svém komplexu zahrnuje stavební objekty SO103, SO107, SO 108, SO 109 a SO 212. Křižovatka a přeložka komunikace II/125 (SO 107) včetně mostního objektu SO 212 byly realizovány v šířce, která umožňuje doplnit pruhy pro levé odbočení.
- **Z4 změna řešení mimoúrovňové křižovatky Štáralka** – SO 104 napojení křižovatkové větve kolmo na ulici Havlíčkova – technické řešení napojení křižovatkové větve na Havlíčkovu ulici bylo provedeno na základě přesného geodetického zaměření a s ohledem na zachování stávajícího mostu přes Nebovidský potok.
- **Z5 změna hodnoty směrových oblouků** – provedena v souladu se změnou ČSN 73 6101. Aktualizace se promítla změnou směrových poloměrů ve 3 lokalitách, a sice: mezi km cca 1,1 – 1,7 (směrový poloměr v DÚR 450 m, v DSP změněno na 500 m), mezi km cca 2,6 – 2,9 (směrový poloměr v DÚR 775 m, v DSP změněno na 1 200 m) a mezi km cca 3,1 – 3,8 (složený směrový oblouk s přechodnicemi v DÚR o hodnotách poloměrů 775 m + 1 300 m, v DSP změněno na jeden směrový oblouk).
- **Z6 rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63 – 6,95** – z důvodu snížení negativních vlivů podzemní vody na stavební konstrukce byly realizovány odvodňovací rýhy vyústěné do místní vodoteče. Dále byla za účelem zvýšení únosnosti zemní pláně provedena aktivní zóna kombinací vrstev lomového kameniva, štěrkodrtí různé frakce, tkaných a netkaných geotextilí.
- **Z7 rozšíření sanačních opatření v prostoru lokality Štáralka** – sanační opatření byla navržena formou válcování lomového kameniva do podloží zemních těles SO 101 a SO 104 a násypy SO 104 i přechodová oblast SO 206 byly budovány v sendvičovém uspořádání liapor/ztužující vrstva
- **Z8 úprava protihlukových opatření** – realizace navržené úpravy protihlukových opatření (objekty řady 82x, 83x a 84x – PH stěny, PH valy a úpravy oken u budov) vycházela z platné legislativy a aktuální dopravní zátěže
- **Z9 změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL** – jde zejména o dopočítání těles mimoúrovňových křižovatek, přeložek silnic a dalších stavebních objektů, dále o změny některých stavebních objektů uvedených výše a v neposlední řadě též o zajištění souladu se změnou „ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic“ přesnější zaměření stavby
- **Z10 dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací** – zahrnují změny provedené v projektové dokumentaci a změny při vlastní realizaci. V projektu jde opět zejména o dopočítání těles mimoúrovňových křižovatek, přeložek silnic a dalších

stavebních objektů, dále o změny některých stavebních objektů uvedených výše a o zajištění souladu se změnou ČSN. Změny ve fázi realizace zahrnují zejména zlepšování vlastností zemín používaných do násypů pojivy, dále úpravy odtěžení zemín nebo doplnění násypů dle potřeby a též sanační opatření, která jsou však sledována samostatně (změny Z6 a Z7).

B.I.7. Termín zahájení realizace stavby a jejího dokončení

Stavební práce byly zahájeny v září 2008.

Stavba byla uvedena do předčasného užívání provozu dne 7. 12. 2012, práce byly dokončeny v roce 2013 a kolaudační souhlas byl vydán dne 13. 12. 2013.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Středočeský kraj

město Kolín, obce Nebovidy, Nová Ves I, Polepy.

B.II. Údaje o vstupech pro hodnocení změn

B.II.1. Půda

Téměř celá trasa je vedena po zemědělských pozemcích (cca. 93 %), kde dominuje orná půda. Zabíraná půda po celé délce trasy je velmi kvalitní, jedná se o černozem na spraších (z produkčního hlediska jde o významné půdy).

Realizace záměru si vyžádala trvalý zábor ZPF v rozsahu ha 43,4628 ha.

Tab. 3. Plocha záborů ZPF – trvalého a dočasného nad 1 rok

Katastrální území	Celková plocha záboru	
	Trvalý zábor [ha]	Dočasný zábor nad 1 rok [ha]
Kolín	32,5773	2,3736
Nová Ves I.	0,0143	0,0000
Štítary u Kolína	2,7652	0,4411
Polepy u Kolína	0,7309	0,3593
Nebovidy	7,3751	0,4244
Celkem	43,4628	3,5984

V dokumentaci EIA je předpokládáný trvalý zábor ZPF odhadován na cca 21 ha. Důvodem navýšení celkového záboru ZPF je skutečnost, že v tomto materiálu nebyly do záboru započítány tělesa mimoúrovňových křižovatek, realizace přeložek silnic a dalších stavebních objektů. Nároky na zábor ZPF pro tyto objekty nebylo možno v době zpracování dokumentace EIA blíže specifikovat.

Dále je změna dána částečně ostatními změnami hodnocenými v tomto materiálu a částečně pak skutečnostmi souvisejícími s podrobností a termínem zpracování (přesnější zaměření, zohlednění změny ČSN).

Zábor lesního půdního fondu je minimální, trvalý zábor činí 0,123 ha, dočasný zábor nad 1 rok 0,002 ha, přičemž v Dokumentaci EIA je v EIA uvedeno 0,3692. V tomto případě tedy došlo k snížení záboru proti EIA, ovšem již v původní dokumentaci byl zábor PUPFL velmi malý.

B.II.2. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Dokumentace EIA uvádí bilanci zemních prací pro realizované řešení takto:

- Zemní práce – výkopy 393 500 m³
- Zemní práce – násypy 151 300 m³
- Zemní práce – celkový objem přemísťované zeminy 544 800 m³
- Zemní práce – bilance (+ dovoz, – odvoz) –242 200 m³

Skutečně provedený rozsah zemních prací činil:

- Zemní práce – výkopy 428 517 m³
- Zemní práce – násypy 451 732 m³
- Zemní práce – celkový objem přemísťované zeminy 880 249 m³
- Zemní práce – bilance (+ dovoz, – odvoz) +23 215 m³

B.III. Údaje o výstupech pro hodnocení změn

V následujících kapitolách jsou údaje o výstupech, které se vyznačují určitou vazbou k hodnoceným změnám: emise do ovzduší, srážkové vody a hluk. Výstupy jsou popsány souhrnně za celou stavbu. Vazba na konkrétní změny stavby je pak dána polohou komunikace v místě dané změny vůči příslušnému recipientu (obytná zástavba, vodní toky) a je vyhodnocena v kap. D. této zprávy.

B.III.1. Ovzduší

Posuzovaná komunikace je liniovým zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území. Součástí dokumentace stavby je aktualizovaná rozptylová studie, zpracovaná RNDr. Janem Maňákem, EKOKAIR – Služby čistotě ovzduší, která mimo jiné uvádí výpočet emisí z provozu automobilů na obchvatu.

- oxidy dusíku 57 t/rok
- částice PM₁₀ 8,5 t/rok
- benzen 109 kg/rok

Studie dále obsahuje výpočet maximálních krátkodobých a průměrných ročních koncentrací NO₂, NO_x, prachu (PM₁₀) a benzenu, vyvolaných v Kolíně a jeho západním, jižním a východním okolí provozem nového obchvatu. Tyto výsledky jsou komentovány v kap. D.I.1.

B.III.2. Srážkové vody

Veškeré vody odváděné z přeložky silnice I/38 tvoří dešťové odpadní vody. Trasa obchvatu i křižujících komunikací je odvodňována otevřeným odvodňovacím zařízením – kromě zakanalizovaných úseků (z důvodů výškového vedení) u Štítar a u Polepského potoka. Navržené příkopy, rigoly a trativody jsou zaústěny do stávajících příkopů podél silnic II. a III. třídy, do vodotečí Pekelský potok, Polepský potok a Nebovidský potok.

Celková bilance srážkových vod byla vyčíslena ve výši na 40 tis. m³ ročně. V zimním období je možné očekávat cca 25 % celoročních srážek.

Znečištění odpadních vod je způsobeno jednak látkami uvolňujícími se z povrchu vozovky, dále jsou ve vodách uniklé provozní kapaliny a pohonné hmoty (benzín, nafta, motorové oleje) a látky z otěru pneumatik, brzd apod. V zimním období jsou odpadní vody znečištěny zejména posypovými látkami (chloridové, sodné ionty). Celkové množství chloridů ze zimní údržby činí cca 40 tun ročně.

B.III.3. Odpady

V rámci provozu vzniká nevýznamné množství odpadů, řešené v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb., v platném znění.

B.III.4. Hluk a vibrace

Silniční doprava je významným zdrojem hluku, který způsobují motorová vozidla pohybující se na komunikaci. Hluk z dopravy vzniká nejprve při výstavbě komunikace (časově omezené působení) a posléze po jejím otevření jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení). Hluk emitovaný v období vlastní výstavby komunikace je jevem přechodným, pro obyvatelstvo v okolí silnice má klíčový význam hluk emitovaný vlastní automobilovou dopravou po uvedení nové komunikace do provozu.

Navrhovaná komunikace představuje pro nejbližší okolí nový zdroj hluku. V rámci dokumentace EIA byla zpracována hluková studie, která se zabývá posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí této stavby a navrhl řešení snížení hlukového zatížení chráněných území, tj. území pro bydlení, sport a rekreaci. Tato hluková studie byla aktualizována v rámci dalších stupňů projektové dokumentace v letech 2005 a 2008¹ a byla schválena hygienickou službou. Po uvedení komunikace do provozu bylo dále provedeno měření hluku v rámci kolaudace stavby². Podle výsledků měření byly na všech lokalitách splněny limity hluku stanovené nař. vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Výsledky provedeného měření hluku byly porovnány s výsledky výpočtového modelu, jehož výstupem je hluková mapa³. Následně pak bylo provedeno Kontrolní měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb u objektů č. 78 a č. 93 v ulici Havlíčkova⁴. V tomto případě bylo zjištěno překročení limitu a byla zajištěna příslušná protihluková opatření (podrobněji viz kap. D.I.2).

Obrázek 1 uvádí rozložení hladin hluku v roce 2013 pro noční dobu v okolí obchvatu dle studie M. Vrdlovcové. Hygienický limit pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v noční době činí v chráněném venkovním prostoru staveb 50 dB a v chráněném venkovním prostoru 60 dB. Výsledky měření hluku jsou podrobněji komentovány v kap. D.I.2.

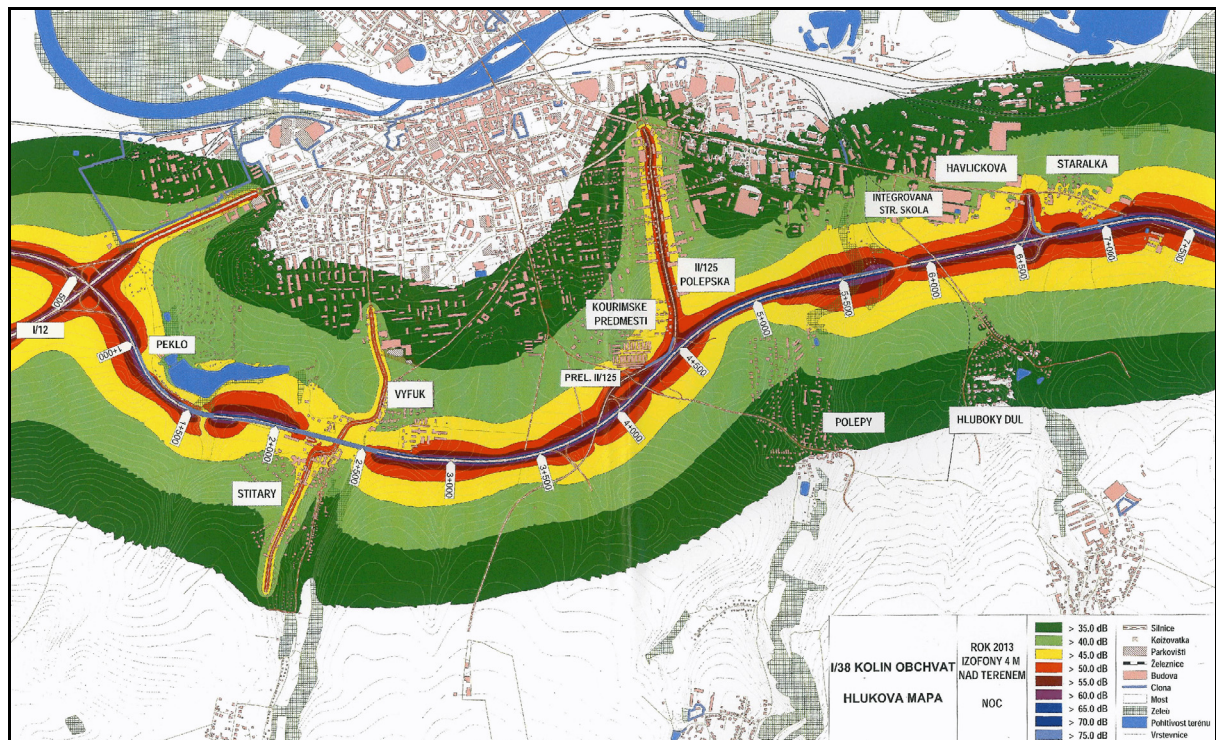
¹ František Kohlíček, SUDOP: I/38 Kolín obchvat – hluková studie. Praha 07/2008

² Ing. Petr Jurtin, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí: Protokol o autorizovaném měření hluku č. 24G2DV06_2013. I/38 Kolín obchvat. Měření hluku z dopravy ke kolaudaci, Kolín. 06/2013

³ Ing. Michaela Vrdlovcová: I/38 Klín obchvat – hluková mapa. Praha 08/2013

⁴ Ing. Petr Jurtin, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí: Protokol o autorizovaném měření hluku č. 63G2DV09_2014. I/38 Kolín obchvat. Kontrolní měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb u objektů č. 78 a č. 93 v ulici Havlíčkova, Kolín. 09/2014

Obr. 1. Silnice I/38 Kolín – obchvat, izofony ve 4 m nad terénem, rok 2013, noční doba



C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zaměřením na možné změny těchto charakteristik ve vztahu ke změnám stavby

Posuzovaný obchvat se nachází na území města Kolín a je veden podél obytné zástavby v jihozápadní části města. Krajina v dotčené oblasti je rovinatá a protíná ji několik vodních toků. Jedná se o antropogenní území, které je intenzivně zemědělsky využívané a tvořené soustavou polí, luk a sadů. V hodnoceném území se nevyskytují významné lesní ekosystémy, jsou zde pouze liniové prvky zeleně vázané na vodní toky a plochy a stromořadí podél silnic. Nejvýznamnějšími toky jsou levostranné přítoky řeky Labe, a to Pekelský potok, Polepka a Nebovidský potok. V území se vyskytuje menší vodní plocha Peklo. Vodní ekosystémy v Polepském údolí a v Pekelské rokli tvoří hodnotnější část území, kde se vyskytují běžné chráněné druhy živočichů.

Výstavbou obchvatu je výrazněji ovlivněna obytná zástavba v městské části Štítary, kde je silnice vedena po mostě. Dále jsou mostní objekty vystavěny v místě křížení obchvatu s vodotečemi a biokoridory ÚSES. V zájmovém území se nevyskytují zvláště chráněná území a území soustavy NATURA 2000.

Dotčená lokalita představuje mimořádně významné území z hlediska archeologického. Během archeologického průzkumu byla zjištěno velké množství archeologických nálezů, které byly zdokumentovány a byla zajištěna jejich ochrana. V blízkosti odchvatu se nachází několik nemovitých kulturních památek.

Z hlediska možného ovlivnění složek životního prostředí posuzovanými změnami je možné jejich stav a vlivy hodnotit následovně:

- **Klima** – bez vlivů
- **Kvalita ovzduší** – v území nejsou překročeny imisní limity s výjimkou občasného překročení limitu pro benzo[a]pyren. Změny nemají významný vliv na kvalitu ovzduší. Změny Z1 – Z4 se vyznačují pozitivním vlivem z důvodu oddálení liniového zdroje od zástavby, ostatní změny jsou bez vlivu.
- **Hluk** – podle měření hluku jsou splněny limity pro hluk z dopravy na obchvatu v blízkých sídlech. Vliv změn je pouze buď nulový nebo pozitivní. Některé změny byly provedeny přímo s cílem zvýšení ochrany zástavby před hlukem, další přinesly oddálení nebo oddělení komunikace od zástavby, součástí dalších změn bylo přeřešení křižovatek, na které navazovala protihluková opatření k zajištění limitů.
- **Obyvatelstvo a lidská sídla** – záměr je veden v extravilánu, výjimkou je část Kolín – Štítary, kde komunikace protíná obytnou zástavbu tvořenou především rodinnými

domy. Vliv na obyvatele je v principu dán zejména vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, bezpečnost dopravy a v jednom případě též potenciální fragmentací sídla (Štítary). Z hodnocených změn se sídel nejvíce dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády vede k odstranění nežádoucího dělicího efektu komunikace. Rovněž další změny byly provedeny s cílem zvýšení ochrany zástavby (např. Z1, Z3, Z4, Z8).

- **Flóra a fauna, ekosystémy** – v území se nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin, v údolích potoků byly nalezeny některé zvláště chráněné druhy živočichů. Záměr se nedotýká citlivých nebo cenných ekosystémů. Změny nemají mít významný vliv na faunu, flóru nebo ekosystémy. Dotčení zvláště chráněných druhů se nezmění. Změna Z2 povede ke zvýšení ochrany přírodních složek a odstranění dělicího efektu komunikace v prostoru Štítarského údolí.
- **Územní systém ekologické stability** – obchvat kříží jeden prvek regionálního a dva prvky lokálního ÚSES. Z hodnocených změn se ÚSES dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády zásadně přispěje k snížení negativního vlivu komunikace na funkci regionálního biokoridoru vedeného podél Pekelského potoka.
- **Zvláště chráněná území** – trasa obchvatu se nedotýká zvláště chráněných území. Změny nebudou mít na zvláště chráněná území vliv.
- **Území NATURA 2000** – v blízkosti záměru se nevyskytuje. Změny nebudou mít na území NATURA 2000 vliv.
- **Krajina a krajinný ráz území** – jedná se o zemědělskou, silně člověkem ovlivněnou krajinu. Změny většinou představují minimální posuny trasy a změny konstrukcí, a proto krajinu neovlivní. Lokální málo významné pohledové změny jsou u změny Z2 ve Štítarech. Tatáž změna však působí současně i pozitivně, neboť naopak eliminuje dělicí efekt komunikace v prostoru Štítarského údolí.
- **Geologické poměry** – v trase obchvatu se nenacházejí chráněná ložisková území či dobývací prostory. Některé změny (Z6, Z7) jsou spojeny s lokální změnou v geologickém podloží, která však nemá vliv na okolí a týká se pouze území sanace. Geologické poměry širšího okolí nebudou ovlivněny.
- **Hydrogeologické poměry** – podzemní voda se mělce pod povrchem vyskytuje v údolích vodotečí a hlubších terénních depresích cca 1 – 3 m pod terénem. Trasa obchvatu se na třech místech dotýká pásem hygienické ochrany vodních zdrojů. Z hodnocených změn ochranných pásem nejvíce dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády vede k minimalizaci vlivu na zdejší ochranné pásmo vodního zdroje. Změny Z6 a Z7 ovlivnily lokálně hladinu podzemní vody v blízkosti vlastního tělesa obchvatu, jedná se však o málo významný vliv.
- **Povrchové vody** – obchvat kříží tři vodní toky, přechází je mosty. Změny nebudou mít významné vlivy na vodní toky.

- **Půda** – obchvat byl vystavěn převážně na zemědělské půdě I. třídy ochrany. Změnami došlo k navýšení rozsahu záborů zemědělské půdy, jedná se však částečně jen o formální změnu způsobu výpočtu (zejm. započítání křížovatek a přeložek a upřesnění zaměření). Při provedené skrývce ornice a jejímu využití v jiných lokalitách je vliv hodnocen jako přijatelný.
- **Staré ekologické zátěže** – v místě trasy obchvatu se SEZ nevyskytují. Změny jsou vzhledem k SEZ indiferentní.
- **Kulturní a archeologické památky** – kulturní památky se vyskytují v okolních obcích a v Kolíně. Obchvat se žádné památky nedotýká, změny na ně nemají vliv. Území představuje lokalitu s bohatými archeologickými nálezy. Některé změny (posuny trasy) vedly k archeologickému průzkumu v jiných lokalitách, archeologické nálezy byly ochráněny dle požadavků památkové péče.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které mohly být pravděpodobně významně ovlivněny změnami stavby

C.II.1. Obyvatelstvo

Záměr je veden v extravilánu, výjimkou je část Kolín – Štítary, kde komunikace protíná obytnou zástavbu tvořenou především rodinnými domy. Záměr se dále přibližuje k zástavbě Na Výfuku (cca 50 m), U Jána (cca 100 m) a Šťáralky (cca 180 m). Zmíněná blízká zastavěná území jsou od záměru oddělena zelení. V zářezu komunikace ve větší vzdálenosti se pak nachází zástavba obcí Polepy a Hluboký Důl tvořená převážně rodinnými domy, která je od komunikace oddělena zemědělskými plochami.

Nejbližší obytná území Štítary, U Jána a Šťáralka jsou součástí Kolína, který má celkem 31 026 obyvatel. V obci Polepy žije 624 obyvatel, Hluboký Důl je součástí obce Nebovidy, kde žije celkem 669 obyvatel (údaje jsou uvedeny k 1. 1. 2014).

Hodnocená lokalita prochází několika sídelními jednotkami, z nichž ty, na jejichž území se vyskytuje obytná zástavba blízká záměru, jsou uvedeny v tabulce níže.

Tab. 4. Vybrané základní sídelní jednotky dotčené záměrem

Název ZSJ	Kód ZSJ	Počet obyvatel (stav k roku 2011)
U Jána	68217	1 215
Štítary	68241	467
Šťáralka	68250	115
Hluboký Důl	101818	324
Polepy	125172	599
Na Výfuku	307190	461

C.II.2. Klima

Dotčené území náleží dle klimatické klasifikace do teplé oblasti T2. Jedná se o teplý, suchý okrsek s mírnou zimou a s kratším slunečním svitem. Celá oblast je vystavena převládajícímu západnímu proudění, v údolních zářezech se místy projevují mírné inverze nebo expoziční klima.

Tab. 5. Klimatické charakteristiky oblasti T2 (Quitt, 1971)

Charakteristika	Klimatická oblast T2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou > 10°C	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 170
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu v °C	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci v °C	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu v °C	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu v °C	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami > 1 mm	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období v mm	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období v mm	200 – 300
Počet dnů se sněhovou přikrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Rovinatý charakter dotčeného území má vliv na mezní vrstvu atmosféry a vytváří poměrně příznivé podmínky pro rozptyl škodlivin v ovzduší, poněkud horší rozptylové podmínky jsou v zastavěném území města Kolína.

C.II.3. Kvalita ovzduší

Vyhodnocení kvality ovzduší je provedeno ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Imisní limity – hodnoty nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší – jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny v Příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Nejblíže k hodnocenému záměru se nachází měřicí stanice kvality ovzduší SKOA – Kolín SAZ. Jedná se o pozadřovou městskou stanici v obytné zóně s reprezentativností okrskového měřítka (0,5 až 4 km). Stanice je umístěna na rovinném mírně vyvýšeném terénu v prostoru zástavby. Stanice je provozována Zdravotním ústavem Ústí nad Labem, provádí měření PM₁₀, As, Cd, Pb a Ni. Od

posuzovaného obchvatu výstavby je stanice vzdálena cca 1,5 km. Hodnoty koncentrací naměřené na stanici v letech 2010 – 2013 jsou uvedeny v tab. 6.

Tab. 6. Měřené hodnoty koncentrací na stanici Kolín (SKOA)

Látka	Doba průměrování	Imisní limit	Jednotka	Období			
				2010	2011	2012	2013
Arsen	1 rok	6	ng.m ⁻³	1,3	1,3	1,6	1,2
Kadmium	1 rok	5	ng.m ⁻³	0,3	0,4	0,3	0,3
Olovo	1 rok	500	ng.m ⁻³	8,7	9,4	8,5	7,5
Nikl	1 rok	20	ng.m ⁻³	0,5	1,7	0,3	2,4
PM ₁₀	24 hod (36 nejv. h.)	50	μg.m ⁻³	42,1	45,1	–	35,3
	1 rok	40	μg.m ⁻³	24,9	24,2	–	21,8

Jak je z tabulky 6 patrné, jsou v širším území splněny imisní limity jak pro průměrné roční, tak pro krátkodobé koncentrace PM₁₀ a také imisní limity pro těžké kovy v PM₁₀.

Dále je možné vyhodnotit kvalitu ovzduší na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2009 do roku 2013) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km, hodnocené území spadá do čtverců číslo 512542, 512543, 512544, 513542, 514542, 515541, 515542, 516541 a 517541.

Tab. 7. Průměrné hodnoty koncentrací zaznamenané v místě výstavby

Znečišťující látka	Veličina	Imis. limit	Hodnota ve čtverci					Jednotka
			512542	512543	512544	513542	51542	
Arsen	roční průměr	6	1,33	1,34	1,36	1,31	1,36	ng.m ⁻³
Kadmium	roční průměr	5	0,34	0,33	0,34	0,33	0,32	ng.m ⁻³
Olovo	roční průměr	500	6,30	6,90	6,80	6,90	7,80	ng.m ⁻³
Nikl	roční průměr	20	1,00	1,10	1,10	1,10	1,20	ng.m ⁻³
Oxid dusičitý	roční průměr	40	14,60	16,50	18,10	16,50	19,10	μg.m ⁻³
Částice PM ₁₀	roční průměr	40	23,10	23,40	23,70	23,10	23,10	μg.m ⁻³
Benzen	roční průměr	5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	μg.m ⁻³
B[a]P	roční průměr	1	0,83	0,98	1,00	0,92	1,10	ng.m ⁻³
Částice PM ₁₀	36. nejv. denní průměr	50	39,90	40,40	41,40	40,00	40,40	μg.m ⁻³
Oxid siřičitý	4. nejv. denní průměr	125	22,10	22,90	22,80	22,60	23,30	μg.m ⁻³
Částice PM _{2,5}	roční průměr	25	17,30	17,40	17,60	17,20	17,30	μg.m ⁻³

Znečišťující látka	Veličina	Imis. limit	Hodnota ve čtverci				Jednotka
			515541	515542	516541	517541	
Arsen	roční průměr	6	1,27	1,36	1,30	1,28	ng.m ⁻³
Kadmium	roční průměr	5	0,33	0,32	0,34	0,34	ng.m ⁻³
Olovo	roční průměr	500	6,70	8,30	6,80	6,30	ng.m ⁻³
Nikl	roční průměr	20	1,10	1,30	1,20	1,10	ng.m ⁻³
Oxid dusičitý	roční průměr	40	15,00	20,70	17,10	16,0	μg.m ⁻³
Částice PM ₁₀	roční průměr	40	23,10	23,40	23,20	23,40	μg.m ⁻³
Benzen	roční průměr	5	1,30	1,40	1,30	1,30	μg.m ⁻³
B[a]P	roční průměr	1	0,86	1,19	0,87	0,80	ng.m ⁻³
Částice PM ₁₀	36. nejv. denní průměr	50	40,30	40,90	40,70	41,20	μg.m ⁻³
Oxid siřičitý	4. nejv. denní průměr	125	22,10	24,20	22,10	21,40	μg.m ⁻³
Částice PM _{2,5}	roční průměr	25	17,30	17,40	17,30	17,50	μg.m ⁻³

Tučně jsou vyznačeny hodnoty přesahující imisní limit

V pětiletém průměru jsou splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží; imisní limit je překročen velmi mírně ve dvou čtvercích, a to o 10 a 19 %.

Kvalitu ovzduší v místě hodnocené stavby je tak možné hodnotit jako dobrou.

C.II.4. Hluk

Z hlediska stavu hluku je důležité zejména rozmístění chráněné zástavby a chráněného venkovního prostoru. Z hlediska trasy obchvatu a hlukového působení dopravy jsou důležité zejména následující lokality:

- chráněný venkovní prostor chatové a zahrádkářské kolonie na svahu nad nádrží Peklo
- zástavba místní části Štítary, přes níž komunikace prochází po estakádě
- zástavba rodinných domů v části Na Výfuku
- zástavba rodinných domů v lokalitě U Jána, kde prochází jak trasa obchvatu, tak přeložená sil. I/125 (Polepská ulice)
- chráněný venkovní prostor chatové a zahrádkářské kolonie v údolí Polepky
- zástavba rodinných domů v Hlubokém dolu
- zástavba rodinných domů v místní části Šťáralka

Vlivy hluku z dopravy jsou účinně minimalizovány protihlukovými valy a protihlukovými stěnami. Podle měření hluku provedených v rámci kolaudace jsou na všech lokalitách splněny limity hluku stanovené nař. vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

C.II.5. Flóra a fauna, ekosystémy

Posuzovaná trasa prochází zemědělskou krajinnou s minimální biodiverzitou bez výskytu zvláště chráněných druhů. Jedinou výjimku tvoří příčná údolí potoků, ve kterých se vyskytují chráněné druhy. Jde o Pekelskou rokli a Polepské údolí. V Pekelské rokli a v okolí rybníku Peklo byly zjištěny následující chráněné druhy – kuňka ohnivá (*Bombina bombina*), skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*), kavka obecná (*Corvus monedula*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*). V oblasti Polepského údolí pak tyto chráněné druhy – kuňka ohnivá (*Bombina bombina*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*). Lokality chráněných rostlin se v zájmovém území nevyskytují. Mimolesní zeleň se vyskytuje sporadicky, většinou jako doprovodná stromořadí silnic (převážně ovocné stromy).

C.II.6. Územní systém ekologické stability

Trasa obchvatu kříží 1× lokální a 2× lokální biokoridory ÚSES. Obchvat přechází regionální biokoridor podél Pekelského potoka, dále lokální biokoridor v prostoru Pekelské rokly spojující lokální biocentrum vymezené v prostoru severně od rybníku Peklo a lokální biocentrum vymezené severozápadně od Štítar a v prostoru Polepského údolí, lokální biokoridor je vymezen v ose Polepského potoka. Ve všech třech případech je křížení řešeno mostními objekty a nedochází tak k narušení funkcí systému ekologické stability.

C.II.7. Zvláště chráněná území

Do zájmového území nezasahuje žádné vymezené zvláště chráněné území (národní park, CHKO, přírodní památka, přírodní rezervace, národní přírodní památka, národní přírodní rezervace) podle zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V okolí záměru se nachází několik maloplošných zvláště chráněných území:

přírodní památka Kolín – letiště (1,2 km jižně od záměru)

přírodní památka Kolínské tůně (2,5 km severovýchodně od záměru)

přírodní památka Lom u Nové Vsi (3,6 km severozápadně od záměru)

přírodní rezervace Veltrubský luh (3,8 km severně od záměru)

přírodní památka Skalka u Velimi (4 km severozápadně od záměru)

národní přírodní památka Rybníček u Hořan (3,5 km jižně od záměru)

přírodní památka Kačina (6 km východně od záměru)

C.II.8. Území NATURA 2000

Trasa obchvatu nezasahuje do území evropsky významné lokality (EVL) NATURA 2000 ani území ptačí oblasti.

Nejbližšími evropsky významnými lokalitami jsou:

EVL Kolín – letiště (1,2 km jižně od záměru)

EVL Libický luh (3,8 km severně od záměru)

EVL Kačina (6 km východně od záměru)

EVL Lžovické tůně (6,5 km severovýchodně od záměru)

Nejbližší ptačí oblast „Žehuňský rybník – Obora Kněžičky“ je vzdálena 14 km od hodnocené komunikace.

C.II.9. Krajina a krajinný ráz území

Krajinu, v níž je umístěn obchvat Kolína, lze charakterizovat jako antropogenní, silně pozměněnou krajinu, intenzivně zemědělsky využívanou. Krajinnou maticí tvoří středně velké až velké bloky o průměrné velikosti 0,5 km². Přírodními osami dotčeného území jsou vodní toky, na které jsou vázány spíše chudší prvky krajinné zeleně. Plošně významné lesní ekosystémy v území zcela chybí.

Reliéf dotčeného území je rovinný, s výskytem zaříznutých údolí vodních toků, bez výrazných přírodních krajinných dominant.

Trasa obchvatu je vedena zemědělskou krajinou při jihozápadním okraji Kolína. Na tělese silnice jsou provedeny vegetační úpravy, které napomohou začlenění trasy obchvatu do krajiny. Rovněž protihlukové valy jsou ozeleněny tak, aby se omezil jejich strohý technický vzhled. Hodnocené změny nemají žádný vliv na krajinný ráz území, výjimkou je změna Z2 (mostní estakáda), která způsobí jako viditelný, avšak málo významný, a proto přijatelný prvek v krajině.

Realizací stavby došlo k prohloubení procesu fragmentace krajiny a posílení antropogenního charakteru území. Těleso silnice se stalo bariérou pro živočichy a částečně i pro obyvatele dotčeného území. Z důvodu snížení negativního účinku bariérového efektu tělesa silnice byla na komunikaci realizována opatření zajišťující

jeho průchodnost (úpravy cest, mosty). Hodnocené změny uvedené negativní vlivy neprohlubují, v jednom případě (Z2) naopak zásadně přispívají ke snížení dělicího efektu komunikace.

C.II.10. Geologické poměry

Území, ve kterém je vedena trasa obchvatu se nachází na rozhraní Kutnohorsko-svratecké oblasti a České křídové pánve. Horniny předkvartérního podkladu tvoří svory, svorové ruly, amfibolity (Kutnohorsko-svratecké oblasti a České křídové pánve) a pískovce, slínovce, prachovce (svrchní křída) v nadloží proterozoických hornin. Kvartérní pokryv v zájmovém území tvoří spraše a sprašové hlíny, písky a písčité štěrky teras Labe, hlinitopísčité a jílovité holocenní sedimenty Labe a jeho přítoků a antropogenní navážky.

V zájmovém území se nenacházejí sesuvy, v trase obchvatu se nachází poddolované území malého rozsahu severně od obce Pašinka.

Z důvodu upřesnění geologických poměrů v době realizace stavby bylo nutné realizovat doplňující sanační opatření, neboť při provádění výkopových prací bylo odkryto silně zvodnělé podloží zářezu.

C.II.11. Ložiska nerostných surovin

Dle registru ložisek nerostných surovin NIS Geofondu Praha se v zájmovém území, kterým je trasa obchvatu vedena, nachází několik nevýhradních ložisek cihlářských surovin. Lokalita Pašinka, Kolín I a II (zčásti jsou vytěženy povrchoвым způsobem). Trasa obchvatu se ložisek nedotýká.

C.II.12. Hydrogeologické poměry

Podzemní voda se mělce pod povrchem vyskytuje v údolích vodotečí a hlubších terénních depresích cca 1 – 3 m pod terénem. K dotaci podzemní vody dochází většinou přímou infiltrací dešťových srážek v dotčeném území. Chemismus podzemní vody náleží k základnímu typu Ca-HCO₃.

Trasa obchvatu prochází územím, kde se nachází několik zdrojů hromadného zásobování pitnou vodou. Zdroje mají vyhlášena pásma hygienické ochrany:

- Pekelský potok před zaústěním do Labe protéká ochranným pásmem vodního zdroje Nová vodárna.

- Trasa obchvatu je vedena středem ochranného pásma vodního zdroje Šornice. Tento zdroj s vydatností 1–2 l/s se nachází v rokli pod navrhovaným mostem v km 1,6.
- Trasa obchvatu částečně zasahuje ochranné pásmo vodního zdroje Štítary. Pekelský potok je v prostoru ochranného pásma přemostěn a dle posouzení zpracovaném Vodními zdroji a. s. (zn. 270/93/HGO z 4. 11. 1993) by neměl být tento významný vodní zdroj výstavbou obchvatu ohrožen.

Z provedených změn se pásem vodních zdrojů dotýká změna Z2 (přemostění Štítarského údolí), která vede ke snížení vlivů na toto ochranné pásmo.

C.II.13. Povrchové vody

Trasa obchvatu je vedena územím náležejícím k povodí Labe a jeho levostranných přítoků Nebovidského potoka, Polepky a Pekelského potoka. Vodoteče nepatří mezi vodárenské toky, Labe je tokem vodohospodářsky významným. Přítoky Labe mají poměrně nízké setrvalé průtoky, což je dáno značnou propustností převážně části území. Koryta levostranných přítoků Labe jsou nezpevněná, přirozeného charakteru. Vodní toky, křížené obchvatem jsou přemostěny, do koryt toků stavba nezasáhla. Kvalita a množství vody ve vodních tocích je ovlivňováno odváděním dešťových vod z vozovky do vodotečí.

C.II.14. Půda

Trasa obchvatu je vedena převážně plochým až mírně svažitém terénem, v údolních nivách vodotečí se silnými terénními depresiemi. Podkladem jsou půdní substráty převážně výživné, většinou na spraších a na bezkarbonátových půdních sedimentech, a jílovité písky. Z hlediska litogenních vlastností převažují půdy středně těžké až lehčí na spraších a nivních sedimentech, s příznivými fyzikálními vlastnostmi. Genetické půdní typy jsou především černozemě, hnědozemě a nivní půdy. Krajina je vysoce antropogenizovaná, zemědělsky i průmyslově využívaná, přičemž na trase přeložky převažují zemědělsky obhospodařované pozemky. Lokalita patří do zemědělské výrobní oblasti řepařské.

Výstavba obchvatu si vyžádala zábory především vysoce kvalitní zemědělské půdy 1. třídy ochrany půd, celkový trvalý zábor půd vyvolaný stavbou činil 43,4628 ha, zábor dočasný 3,5984 ha.

C.II.15. Staré ekologické zátěže

Za starou ekologickou zátěž lze považovat závažnou kontaminaci horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (jedná se zejména o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Většina pozemků stavby byla v minulosti využita jako zemědělská půda.

Dle Systému evidence kontaminovaných míst nejsou v místě stavby registrovány žádné staré ekologické zátěže. Nejbližší evidovaná kontaminovaná místa jsou KOPOS Kolín a. s. zhruba 300 m od trasy silnice, Kovošrot Kolín, a. s. ve vzdálenosti zhruba 500 m od obchvatu, Lučební závody Draslovka, a. s. cca ve vzdálenosti 800 m, dále poté STČP, a. s. Kolín a Frigera – závod Kolín vzdálené více než 1 km od trasy obchvatu.

C.II.16. Kulturní a archeologické památky

Historické jádro Kolína je vyhlášeno městskou památkovou rezervací. Trasa obchvatu je vedena mimo tuto památkovou rezervaci. V blízkosti trasy obchvatu se nachází tyto nemovité kulturní památky vyhlášené ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů:

- kostel sv. Petra a Pavla v Nebovidech
- tvrz v Nebovidech
- zámek a zámecký park v Radovesnicích
- tvrz (gotická věž) v Pašince.

Trasa obchvatu je vedena archeologicky významným územím České kotliny, kde se nachází velké množství archeologických lokalit. Záchraný archeologický výzkum byl zahájen v dubnu roku 2008 a ukončen v říjnu 2009. Archeologické situace byly zachyceny téměř v celé trase obchvatu, s výjimkou bezvodého území v úseku 3,3 – 3,7 km jihozápadně od Kolína. Všechny zkoumané areály byly využívány opakovaně v průběhu pravěku, některé i v raném středověku, a tomu odpovídá i značná hustota archeologických objektů.

Díky provedenému archeologickému průzkumu byla zajištěna záchrana archeologických nálezů, které by mohly být realizací stavby poškozeny či ztraceny.

C.II.17. Doprava

Hodnocená komunikace, tj. přeložka silnice I/38, stavba „Kolín – obchvat“ nahradila původní trasu silnice I/38 procházející téměř středem města. Komunikace je situována jižně od Kolína, její počátek je umístěn na stávající silnici I/38 západně od Kolína do blízkosti stávající křižovatky silnic I/38 a I/12, konec úpravy se nachází východně od Kolína na stávající komunikaci I/38 poblíž Štářalky.

V rámci měření hluku, provedeného v dubnu 2013 pro potřeby kolaudace¹, byla realizována 24hodinová sčítání dopravy na jednotlivých úsecích obchvatu Kolína a na sjezdu do Havlíčkovy ulice. Na východním úseku komunikace v prostoru Štářalky bylo navíc provedeno další sčítání i v září 2014², výsledky tedy umožňují porovnat i vývoj dopravní zátěže na obchvatu po delší době jeho provozu. Výsledky sčítání shrnují následující tabulky.

Tab. 8. Průměrné intenzity dopravy na obchvatu Kolína v úseku mezi MÚK Kolín–západ a MÚK silnic I/38 × II/125, duben 2013

Interval měření	Osobní	Nákladní	TIR	Celkem
Den 06:00 – 22:00	6 276	766	1 125	8 167
Noc 22:00 – 06:00	792	170	291	1 253
Celkem 00:00 – 24:00	7 068	936	1 415	9 419

Sčítání proběhlo ve dnech 9. – 11. 4. 2013, 16. – 18. 4. 2013 a 23. – 24. 4. 2013

Tab. 9. Průměrné intenzity dopravy na obchvatu Kolína v úseku mezi MÚK silnic I/38 × II/125 a MÚK Štářalka, duben 2013

Interval měření	Osobní	Nákladní	TIR	Celkem
Den 06:00 – 22:00	6 607	641	1 133	8 380
Noc 22:00 – 06:00	762	148	266	1 175
Celkem 00:00 – 24:00	7 368	788	1 399	9 555

Sčítání proběhlo ve dnech 17. – 18. 4. 2013 a 23. – 25. 4. 2013

¹ Ing. Petr Jurtin, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí: Protokol o autorizovaném měření hluku č. 24G2DV06_2013. I/38 Kolín obchvat. Měření hluku z dopravy ke kolaudaci, Kolín. 06/2013

² Ing. Petr Jurtin, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí: Protokol o autorizovaném měření hluku č. 63G2DV09_2014. I/38 Kolín obchvat. Kontrolní měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb u objektů č. 78 a č. 93 v ulici Havlíčkova, Kolín. 09/2014

Tab. 10. Průměrné intenzity dopravy na obchvatu Kolína v úseku MÚK Štářalka – napojení na původní silnici I/38, duben 2013

Interval měření	Osobní	Nákladní	TIR	Celkem
Den 06:00 – 22:00	14 669	1 453	1 880	18 002
Noc 22:00 – 06:00	1 305	136	373	1 814
Celkem 00:00 – 24:00	15 974	1 589	2 253	19 816

Sčítání proběhlo ve dnech 24. – 25. 4. 2013

Tab. 11. Intenzity dopravy na obchvatu Kolína v úseku MÚK Štářalka – napojení na původní silnici I/38, září 2014

Interval měření	Osobní	Nákladní	TIR	Celkem
Den 06:00 – 22:00	15 163	1 433	1 529	18 126
Noc 22:00 – 06:00	1 293	159	216	1 668
Celkem 00:00 – 24:00	16 456	1 592	1 746	19 794

Sčítání proběhlo ve dnech 16. – 18. 9. 2014

Tab. 12. Průměrné intenzity dopravy na komunikaci – sjezd Havlíčkova ulice – Štářalka, duben 2013

Interval měření	Osobní	Nákladní	TIR	Celkem
Den 06:00 – 22:00	8 066	641	465	9 171
Noc 22:00 – 06:00	756	24	48	828
Celkem 00:00 – 24:00	8 822	665	513	9 999

Sčítání proběhlo ve dnech 24. – 25. 4. 2013

Jak je patrné, celková intenzita dopravy v úseku MÚK Kolín–západ a MÚK silnic I/38 a II/125 a v úseku MÚK silnic I/38 × II/125 a MÚK Štářalka činí dle průzkumu cca 9,5 tisíc vozidel za 24 hodin, což představuje cca polovinu vozidel z celkové intenzity dopravy v úseku MÚK Štářalka – napojení na původní silnici I/38. Tato skutečnost je způsobena tím, že cca polovina vozidel jedoucích od Kutné Hory odbočuje na MÚK Štářalka do Havlíčkovy ulice a dále pokračuje buď jako cílová doprava do Kolína nebo přes kruhový objezd a Labe silnicí II/125 směrem na sever.

V úseku mezi MÚK Štářalka a napojením na původní silnici I/38 činí celková intenzita dopravy dle průzkumu cca 20 tisíc vozidel za 24 hodin, z čehož nákladní automobily tvoří cca 3,8 tis. voz./den, z nich pak nadpoloviční většinu tvoří kamiony. Noční doprava činí cca 9 % z celkových intenzit, u kamionů však cca 17 %. Mezi dubnem 2013 a zářím 2014 nedošlo k významné změně intenzit dopravy na obchvatu.

D. ÚDAJE O VLIVECH HODNOCENÝCH ZMĚN NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

D.I.1. Ovzduší

V území jsou v současnosti dle údajů ČHMÚ splněny imisní limity s výjimkou občasného překročení limitu pro benzo[a]pyren. Podle hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší provedeného v rámci dokumentace EIA a v následné projektové přípravě nezpůsobí automobilový provoz po obchvatu Kolína ve svém okolí nadměrné znečištění ovzduší pro žádnou ze znečišťujících látek. Následující tabulka uvádí přehled vypočtených hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v okolí hodnocené stavby podle dvou rozptylových studií, zpracovaných pro rok 2020¹ a 2030². Samostatně jsou uvedeny hodnoty podél většiny obchvatu a hodnoty v místě napojení na původní silnici I/38 jihovýchodně od Kolína, kde byly vzhledem k souběžnému působení obou silnic vypočteny nejvyšší hodnoty.

Tab. 13. Imisní příspěvky obchvatu Kolína k průměrným ročním koncentracím znečišťujících látek v jeho okolí ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)

Látka (limit)	rok 2020		rok 2030	
	Okolí obchvatu	JV křiž. s I/38	Okolí obchvatu	JV křiž. s I/38
NO ₂ (40)	0,75 – 1,25	1,25 – 1,50	1 – 1,5	2 – 2,6
PM ₁₀ (40)	1,0 – 1,5	1,5 – 2,0	0,3 – 0,7	0,7 – 1,1
benzen (5)	0,01 – 0,02	0,015 – 0,025	0,05 – 0,15	0,15 – 0,25

Z přehledu je patrné, že samotné imisní příspěvky obchvatu k ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek (částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen) jsou výrazně pod úrovní imisních limitů. Z výsledků obou rozptylových studií dále vyplývá, že ani v součtu s imisním pozadím nebudou limity překročeny. Výjimku tvoří původní silnice I/38, kde v místech JV od kruhové křižovatky v Kolíně může vlivem dopravy na velmi krátkou dobu za rok, kterou zákon připouští, dojít k výskytu

¹ RNDr. Jan Maňák, EKOAIR – Služby čistotě ovzduší: Silnice I/38 – obchvat Kolína. Rozptylová studie pro emise znečišťujících látek z dopravy v r. 2020. Praha, 06/2004, aktualizace 04/2008

² RNDr. Jan Maňák, EKOAIR – Služby čistotě ovzduší: Silnice I/38 – obchvat Kolína. Rozptylová studie pro emise znečišťujících látek z dopravy v r. 2030. Praha, 08/2009

nadlimitních 24hodinových koncentrací částic PM₁₀. Příčinou tohoto stavu je předpokládaný intenzivní provoz nákladních aut po tomto úseku silnice. Pokud by však obchvat nebyl realizován a k předpokládanému provozu by přispíval i tranzit Kolínem, byla by zde imisní situace ještě méně příznivá.

Trasa obchvatu vede nejbližší obydlím ve Štítarech a Sťáralce. Ani v těsné blízkosti okruhu v těchto místech koncentrace žádné ze sledovaných znečišťujících látek nedosáhnou svých imisních limitů, a to ani za inverzních situací s nepříznivými rozptylovými podmínkami. Budovy ležící nejbližší trase obchvatu tedy nejsou ovlivněné imisemi znečišťujících látek z dopravy nad přijatelnou mez.

Z hodnocených změn lze změny Z5, Z6, Z7, Z8, Z9 a Z10 hodnotit jako bez vlivů na kvalitu ovzduší. V případě ostatních změn platí:

- **Z1** – pozitivní vliv, odvedení liniového zdroje emisí do větší vzdálenosti od zástavby Polep.
- **Z2** – pozitivní vliv, oddělení dopravy od okolí umístěním na mostě a protihlukovou stěnou, tj. snížení vnosu emisí do okolní zástavby Štítar.
- **Z3** – přeřešení křižovatky tak, že je doprava vedena ve větší vzdálenosti od zástavby, zkrácení trasy pro vozidla jedoucí po II/125 směr Uhlířské Janovice má za následek nižší vlivy automobilové dopravy na kvalitu ovzduší, resp. obyvatelstvo
- **Z4** – změna zmenšila celkovou délku ramen křižovatky a odklonila komunikace od obytné zástavby, vliv na kvalitu ovzduší je možné hodnotit jako pozitivní

D.1.2. Hluk

Jedním z cílů realizace projektu je snížení hlukové zátěže v zastavěném území města Kolína, kterým byla původně trasa silnice I/38 vedena a převedení tranzitní dopravy mimo hustě osídlené území. Hlukovou zátěží z provozu vybudovaného obchvatu jsou ovlivněny jedno či dvoupodlažní rodinné domy a dále venkovní chráněný prostor zahrádkářských kolonií.

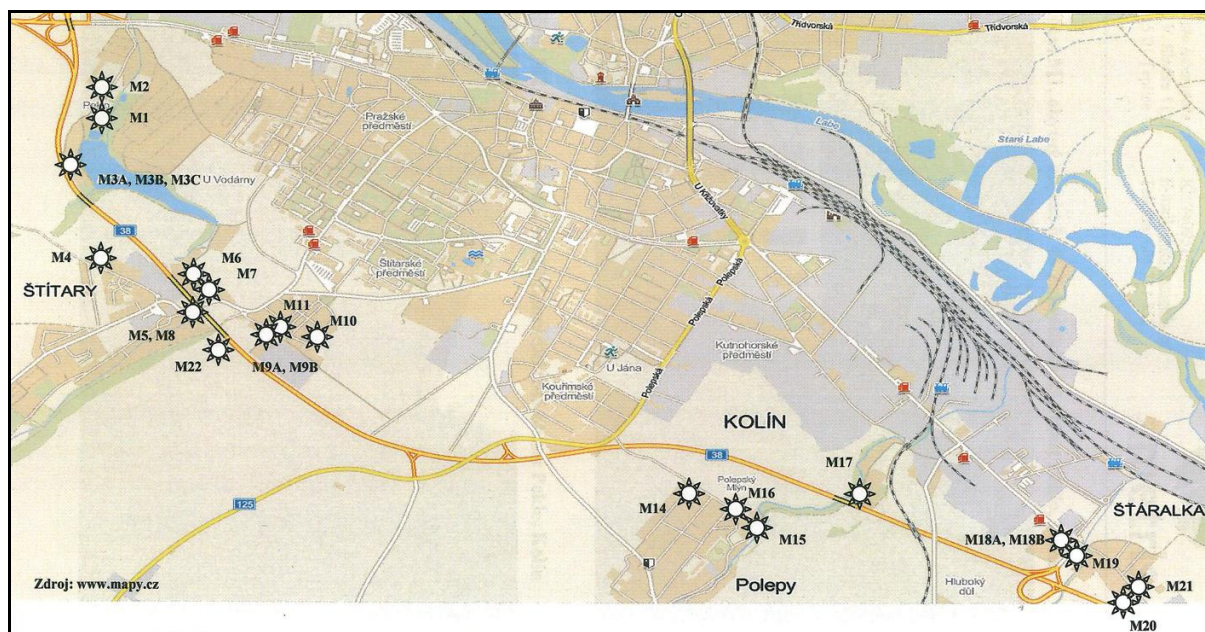
Pro ochranu obyvatel před účinky hluku jsou vybudována protihluková opatření, protihlukové stěny a protihlukové valy. Výšky protihlukových stěn byly na základě požadavku Krajské hygienické stanice Středočeského kraje – pracoviště Kolín zvýšeny na 4 m. Informace o protihlukových opatřeních jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 14. Přehled protihlukových opatření

Staničení	Délka	Výška
km 1,000 – 1,350	309,50	4,00
km 1,350 – 1,475	175,50	3,60–4,20
km 1,475 – 1,544	71,49	4,00
km 1,768 – 2,118	358,40	4,00
km 2,530 – 2,610	90,44	4,00
km 2,600 – 2,852 (val)	252,00	4,00
km 4,650 – 5,160 (val)	510,00	4,00
km 5,505 – 5,771	284,70	4,00
SO 107 km 1,240 – 1,484	234,50	4,00
SO 104 B km 0,076 – SO 101 km 6,983	505,52	4,00
km 6,971 – 7,100	132,00	4,00

V roce 2013, kdy byla komunikace v provozu na základě povolení k předběžnému užívání, bylo provedeno měření hluku v chráněném venkovním a vnitřním prostoru staveb v okolí obchvatu¹ pro účely kolaudace stavby. Místa měření byla určena KHS Středočeského kraje, jejich rozmístění je uvedeno na obrázku 2.

Obr. 2. Umístění měřicích míst



¹ Ing. Petr Jurtin, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí: Protokol o autorizovaném měření hluku č. 24G2DV06_2013. I/38 Kolín obchvat. Měření hluku ke kolaudaci ISPROFIN: 327 111 1004. 06/2013

Měření proběhlo v období v dubnu 2013 a jeho výsledky shrnuje následující tabulka.

Tab. 15. Výsledky měření hluku v roce 2013 (dB)

Bod	Umístění	denní doba		noční doba	
		$L_{Aeq,16h}$	Hygienický limit*	$L_{Aeq,8h}$	Hygienický limit*
M1	č. 45 oblast zahrádky Peklo	47,1	60	42,5	50
M2	č. 432 oblast zahrádky Peklo	45,6	60	42,9	50
M3A	č. 6093 oblast zahrádky Peklo	50,7	60	47,8	60
M3B	č. 6103 oblast zahrádky Peklo	58,8	60	55,9	60
M3C	č. 6114 oblast zahrádky Peklo	52,6	60	49,7	60
M4	č. 80 Za Školou, Štítary	47,5	60	44,0	50
M5	č. 19, Štítary	53,9	60	48,9	50
M6	č. 57, K Rybníku, Štítary	53,8	60	46,7	50
M9A	č. 122, Trojanova, Kolín	52,2	60	45,4	50
M9B	č. 121, Trojanova, Kolín	50,3	60	45,9	50
M10	č. 174, V Polích, Kolín	44,7	60	41,3	50
M11	č. 156, Na Svobodném, Kolín	52,9	60	44,4	50
M14	č. 160, Polepy	50,8	60	43,1	50
M15	č. 93, Polepy	47,0	60	45,0	50
M16	č. 194, Polepy	53,8	60	44,5	50
M17	č. 5, chatová oblast Polepské údolí	52,8	60	48,4	60
M18A	Střední škola obchodní – byt	54,3	60	48,5	50
M18B	Střední škola obchodní – hřiště	58,1	60	–	–
M21	č. 78, Havlíčkova, Kolín	52,0	60	48,1	50
M22	č. 74, Štítary	47,2	60	44,3	50

*) Hygienický limit pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích:

- v chráněném venkovním prostoru staveb: 60 dB v denní době, 50 dB v noční době
- v chráněném venkovním prostoru: 60 dB v denní době, 60 dB v noční době

Z porovnání vyplývá, že hodnoty hladiny akustického tlaku A v žádném bodě prokazatelně nepřekročily limity hluku, splněny limity hluku stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Z výsledků měření tedy vyplynulo, že realizovaná protihluková opatření poskytují obyvatelům okolních objektů dostatečnou ochranu před hlukem z obchvatu, přičemž se jedná o opatření ve výsledné podobě, tj. včetně úprav hodnocených v tomto materiálu jako změna Z8.

V roce 2014 bylo provedeno došetření akustické situace u dvou objektů v ulici Havlíčkova, nedaleko místa, kde se obchvat napojuje na původní silnici I/38 směrem na Čáslav. Důvodem byla skutečnost že v tomto místě je protihluková stěna přerušena

z důvodu napojení navazujících komunikací, přerušením tak vznikl otvor, který ovlivňuje akustickou situaci u zmíněných domů.

Tab. 16. Výsledky měření hluku v roce 2014 o objektů v ulici Havlíčkova

Bod	Umístění	LAeq,16h (dB) denní doba	LAeq,8h (dB) noční doba
Hygienický limit (dB)		60,0	50,0
M1	č. 93, ulice Havlíčkova	54,7 – 55,5	49,5 – 50,9
M2	č. 78, ulice Havlíčkova	53,3 – 55,4	47,3 – 49,5

V tomto případě měření prokázalo, že u objektu čp. 93 může docházet k překročení limitu v noční době. Na základě tohoto zjištění bylo přistoupeno k realizaci dodatečného technického opatření ke snížení hlukové expozice dotčených obyvatel, tak, aby i v tomto bodě bylo splnění limitů zajištěno. Provozovatel komunikace v této věci postupuje v součinnosti s KHS Středočeského kraje.

Z hodnocených změn lze změny Z6, Z7, Z9 a Z10 hodnotit jako bez vlivů na akustickou situaci. V případě ostatních změn platí:

- **Z1** – pozitivní vliv, odvedení liniového zdroje hluku do větší vzdálenosti od zástavby Polep.
- **Z2** – pozitivní vliv, oddělení dopravy od okolí umístěním na mostě a protihlukovou stěnou, tj. snížení vnosu hluku do okolní zástavby Štítar.
- **Z3** – přeřešení křižovatky tak, že je doprava vedena ve větší vzdálenosti od zástavby, zkrácení trasy pro vozidla jedoucí po II/125 směr Uhlířské Janovice má za následek nižší vlivy automobilové dopravy na akustickou situaci, resp. obyvatelstvo
- **Z4** – změna zmenšila celkovou délku ramen křižovatky a odklonila komunikace od obytné zástavby, vliv na akustickou situaci je možné hodnotit jako pozitivní
- **Z5** – změna oblouku mírně změnila hlukovou situaci v chráněném venkovním prostoru zahrádkářské kolonie. Díky protihlukovým opatřením jsou limity hluku splněny, změna nemá v celkovém výsledku významný vliv
- **Z8** – protihluková opatření byla upravena tak, aby bylo zajištěno splnění limitů hluku u zástavby. Změna má pozitivní vliv, neboť zajišťuje ochranu obyvatel

D.I.3. Obyvatelstvo a sídla

Záměr je veden v extravilánu, výjimkou je část Kolín – Štítary, kde komunikace protíná obytnou zástavbu tvořenou především rodinnými domy. Vliv na obyvatele je v dán zejména vlivy na kvalitu ovzduší v místě obytné zástavby, hlukovou situaci, bezpečnost dopravy a v případně též fragmentací sídla (Štítary). Z hodnocení zdravotních rizik¹ vyplynulo, že vlivem zprovoznění obchvatu Kolína dojde k výraznému snížení imisní a hlukové zátěže cca u 2 500 obyvatel, žijících v centru města. Naopak k nárůstu zátěže došlo cca u 100 osob, přičemž tento nárůst je hodnocen jako mírný a přijatelný. To je v případě znečištění ovzduší dáno relativně nízkými imisními příspěvky nové komunikace (viz kap. D.I.1), u hluku pak skutečností, že veškerá dotčená chráněná zástavba je ochráněna protihlukovými opatřeními tak, aby u ní nedošlo k překročení hlukových limitů.

Z hodnocených změn lze změny Z6, Z5, Z7, Z9 a Z10 hodnotit jako bez vlivů na obyvatele. V případě ostatních změn platí:

- **Z1** – pozitivní vliv, odvedení liniového zdroje emisí do větší vzdálenosti od zástavby Polep.
- **Z2** – pozitivní vliv, vybudování mostní estakády vede ke snížení dělicího efektu komunikace a oddělení dopravy od okolí umístěním na mostě a protihlukovou stěnou, tj. snížení vnosu emisí a hluku do okolní zástavby Štítar.
- **Z3** – přeřešení křižovatky tak, že je doprava vedena ve větší vzdálenosti od zástavby, zkrácení trasy pro vozidla jedoucí po II/125 směr Uhlířské Janovice má za následek nižší vlivy automobilové dopravy na obyvatelstvo
- **Z4** – změna zmenšila celkovou délku ramen křižovatky a odklonila komunikace od obytné zástavby, vliv je možné hodnotit jako pozitivní
- **Z8** – změna má pozitivní vliv, neboť zajišťuje ochranu obyvatel před hlukem z komunikace

D.I.4. Povrchová voda

K ovlivnění povrchových vod dochází odtokem srážkových vod ze silnice. Srážková voda je odváděna kanalizací do nejbližších vodotečí. V případě špičkových srážek dochází k mírnému zvýšení průtoku ve vodotečích. Z hlediska ochrany vod je před vtokem do dešťové kanalizace ústící Polepky a Pekelského potoka na silničním

¹ RNDr. Jiří Kos, Zdravotní ústav se sídlem v Jihlavě: Zdravotní rizika plynoucí z akce „Obchvat Kolín“. Hodnocení zdravotních rizik. Jihlava, 06/2004

příkopu umístěna norná stěna a lapač splavenin s dostatečným sedimentačním prostorem. Osazením norných stěn a lapače splavenin je minimalizováno znečištění vodotečí i v případě havarijního úniku ropných látek z obchvatu.

Z hodnocených změn lze změny Z5, Z8, Z9 a Z10 hodnotit jako bez vlivů na povrchové vody. V případě ostatních změn platí, že změna vedení trasy a změna odvodnění komunikace do vodotečí může mírně změnit odtokové poměry. Vzhledem k tomu, že realizovaná trasa a tvar křižovatek (Z3, Z4) vesměs snižují délku komunikací, křižovatkových ramen a délku napojení okolních komunikací je možné vlivy na povrchové vody hodnotit jako mírně pozitivní.

Změna Z2 snižuje míru zásahu do prostoru vodního toku Pekelského potoka.

Změny Z6 a Z7, které prováděly sanace v lokalitě Šťáralka zahrnovaly též odvodnění podloží do Nebovidského potoka. Jedná o podzemní vodu, která je původem z Holocénních nivních sedimentů Nebovidského potoka. Vzhledem k tomu, že podzemní voda přímo komunikuje s vodami v Nebovidském potoce, nedochází odváděním podzemní vody ke změně kvality vod v potoce, neboť se jedná o kvalitativně stejnou vodu.

D.1.5. Podzemní vody

Těleso komunikace se v některých místech dostalo do kontaktu s podzemní vodou. Ve východní části v průběhu realizace stavby byly na staveništi detailněji zjištěny a zpřesněny geologické podmínky, bylo pro provedení zářezů a násypových těles v dotčeném prostoru nutné realizovat doplňující sanační opatření, neboť při provádění výkopových prací bylo odkryto silně zvodnělé podloží zářezu. Dle stanoviska hydrogeologa navíc existovala možnost, že bude docházet k oscilaci hladiny podzemní vody s možností jejího nastoupání do aktivní zóny. Zemina podloží byla vyhodnocena jako nevhodná pro uložení v aktivní zóně, měla být přetěžena o 0,30 m a nahrazena nenamrzavým materiálem. Pro zabránění negativních dopadů hladiny podzemní vody na okolní prostředí a přilehlé stavební konstrukce bylo nutné k opatřením z DZS provést následující sanační opatření:

- Únosnost zemin se podařilo částečně zvýšit provedením odvodňovacích rýh vyústěných do místní vodoteče.
- Dále byla za účelem zvýšení únosnosti zemní pláň provedena aktivní zóna kombinací vrstev lomového kameniva, štěrkodrti různé frakce, tkaných a netkaných geotextilií.

Z hodnocených změn lze změny Z1, Z3, Z4, Z5, Z8 a Z9 hodnotit jako bez vlivů na podzemní vody.

Změna Z2 zasahuje do prostoru ochranného pásma vodního zdroje Štítary. Změna snížila míru zásahu tělesa komunikace do tohoto ochranného pásma.

Sanace provedené v lokalitě Šťáralka (Z6 a Z7) a rovněž některé zemní práce (Z10) ovlivnily lokálně hladinu podzemní vody v blízkosti vlastního tělesa obchvatu. Vzhledem k rozsahu ovlivnění a vzhledem k tomu, že sanací došlo k oddělení podzemní vody od konstrukcí nové komunikace je možné uvedené změny hodnotit jako málo významné vzhledem k podzemním vodám v širším měřítku.

Popsané změny Z6 a Z7 (tj. provedené sanace), představují samy o sobě opatření k ochraně kvality podzemních vod, neboť se jedná o oddělení hladiny podzemní vody od tělesa komunikace vrstvou inertního materiálu. Cílem sanací není pouze zabránit průniku podzemních vod do prostoru stavby, ale přirozeně též zabránit kontaminaci podzemní vody látkami z vnějšího prostředí.

Realizace sanací ovšem představovala stavební operaci prováděnou v kontaktu s odkrytou hladinou podzemní vody. K zamezení kontaminace podzemní vody během realizace stavby byla přijata a dodržována následující opatření:

- pracovníci všech zúčastněných firem byli seznámeni s havarijním plánem pro fázi výstavby a se zabezpečením staveniště proti úniku závadných látek
- na místě nebyly skladovány látky škodlivé životnímu prostředí, včetně pohonných hmot
- na místě nebyla prováděna údržba dopravních prostředků a stavebních mechanismů, manipulace s ropnými látkami a pohonnými hmotami apod.
- byla pravidelně prováděna kontrola technického stavu všech dopravních a mechanizačních prostředků z hlediska úkapů ropných látek a možnosti případného úniku provozních kapalin
- staveniště bylo vybaveno sanačními prostředky (nevznikla však potřeba jejich použití)

D.I.6. Geofaktory životního prostředí

Realizace záměru si vyžádala provedení změn, které vyplynuly z vlastností horninového prostředí a hydrogeologických podmínek v území, které nebyly v rámci přípravných prací předpokládány.

Provedená sanační opatření byla následující:

- SO 101 Silnice I/38 – v km 6,63–6,95 byla provedena rozšířená sanační opatření zvodnělého území dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika investora.

- SO 101 Silnice I/38 – rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Šťáralka, jejichž nutnost provedení byla zjištěna při provádění zemních prací. Při výkopových pracích bylo odkryto silně zvodnělé podloží zářezu.

Z hodnocených změn lze změny Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z8 a Z9 hodnotit jako bez vlivů na geologické podloží.

Provedenými změnami Z6, Z7 a Z10 došlo k lokálním změnám v geologickém podloží, které však nemají vliv na okolí a týkají se pouze území sanace. Geologické poměry širšího okolí nejsou ovlivněny.

D.I.7. Půda

Výstavba nové komunikace si vyžádala zábor zemědělské půdy a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Z hodnocených změn lze změny Z6, Z7, Z8 hodnotit jako bez vlivů na půdu. Ostatní změny znamenaly vynětí ze ZPF v jiných místech, než bylo hodnoceno v dokumentaci EIA. Změna Z9 představuje průřezovou změnu záborů ZPF a PUPFL, která je dána zejména skutečností, že v Dokumentaci EIA nebyly do záboru započítány tělesa mimoúrovňových křižovatek, realizace přeložek silnic a dalších stavebních objektů. Nároky na zábor ZPF pro tyto objekty nebylo možno v době zpracování dokumentace EIA blíže specifikovat.

Dále jde částečně o ostatní změny zde hodnocené (např. posun trasy, změny v řešení křižovatek atd.) a v neposlední řadě pak o skutečnost, že technické řešení dokumentace EIA bylo projektováno do mapových podkladů, zatímco následné stupně přípravy projektu již vycházely z přesného geodetického zaměření. Dalším důvodem je zohlednění změny „ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic“, ke které došlo mezi zpracováním EIA a dokumentací pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

Podstatná část změny Z9 (resp. obecně změn ve vyčíslení záborů ZPF a PUPFL) tedy představuje pouze formální úpravy vyčíslení záborů. Část je ovšem dána jiným technickým řešením. Zábory zemědělské půdy jsou dány zejména požadavkem vedení komunikace s ohledem na ochranu cenných ekosystémů a obytné zástavby, silnice je tak vedena především po zemědělské půdě. Vlivy na půdu jsou tak obecně u výstavby silnic významné, avšak při provedené skrývce ornice a jejím využití v jiných lokalitách je možné je hodnotit jako přijatelné. Toto opatření bylo v rámci realizace stavby plně zajištěno.

Změna Z10 znamená změnu v rozsahu zemních prací včetně objemu skrývané ornice. Z hlediska vlivů na půdu se jedná spíše o formální změnu, v EIA byly

vyhodnoceny zábory bez křižovatek a navazujících komunikací. Vlastní změna uvádí vyšší objem skryté ornice z důvodů zjištěné vyšší mocnosti této vrstvy, jedná se tak o realizaci důkladnějšího ochranného opatření půdního profilu před jeho zničením (pozitivní vliv).

D.I.8. Flóra, fauna a ekosystémy

Vlastní výstavbou obchvatu přirozeně došlo k určitému dotčení fauny, flóry a ekosystémů v trase nové komunikace. V trase obchvatu se vyskytují především druhově chudé agrocenózy s výskytem běžných druhů fauny a flóry. Lokality výskytu zvláště chráněných živočichů byly zmapovány v příčných údolích potoků, tj. v Pekelské rokli a Polepském údolí, lokality chráněných rostlin se v zájmovém území nevyskytují. Mimolesní zeleň se vyskytuje sporadicky, většinou jako doprovodná stromořadí silnic (převážně ovocné stromy). Vzhledem k absenci faunisticky a floristicky hodnotných lokalit v zájmovém území řešená stavba neovlivní žádné zvláště chráněné druhy ani jejich biotopy. Trasa je vedena převážně po zemědělských pozemcích s ornou půdou, kde nehrozí výrazné ovlivnění populací živočichů běžných pro tyto stanoviště.

Uvedené vlivy byly vyhodnoceny v rámci EIA a v navazujících procesech a nejsou předmětem rescreeningu. Pro vlastní posuzované změny Z1 – Z10 platí, že jejich vliv na faunu, flóru a ekosystémy je pouze buď nulový nebo pozitivní. Konkrétně pak:

- změny Z5, Z6, Z7, Z8, Z9 a Z10 nemají žádný vliv na faunu a flóru,
- významný pozitivní vliv na faunu, flóru a ekosystémy má změna Z2 (mostní estakáda přes Štítarské údolí), neboť vybudováním estakády došlo k minimalizaci přímého zásahu do biotopu a k odstranění nežádoucího dělicího efektu komunikace,
- ostatní změny, které představují změny směrového příp. výškového vedení trasy silnice a změnu napojení na okolní křižovatky představují jiné vlivy na faunu a flóru obdobného charakteru a rozsahu jako byly vlivy hodnocení v EIA, tyto vlivy se realizují pouze v mírně odlišných lokalitách.

Provedenými změnami nedošlo ke vzniku negativních vlivů na flóru, faunu a ekosystémy. Rozsah negativních vlivů je totožný s vlivy identifikovanými dokumentací EIA a navazujícími studiiemi použitými v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a pro stavební povolení (DSP) - Dendrologický průzkum (SUDOP Praha a.s., ing. Hladká, 08/2001), Dendrologický průzkum (SUDOP Praha a.s., ing. Hladká, 08/2005).

D.I.9. Územní systém ekologické stability

Z hodnocených změn má nejzásadnější vliv na prvky ÚSES jednoznačně změna Z2, tj. vybudování mostní estakády přes Štítarské údolí, kterým je veden regionální biokoridor podél Pekelského potoka. Změna významně přispěla k ochraně funkcí biokoridoru před negativními vlivy spojenými s realizací silnice.

Ostatními změnami nedošlo ke vzniku negativních vlivů na územní systém ekologické stability, které by nebyly identifikovány dokumentací EIA. Rozsah vlivů je totožný s vlivy identifikovanými dokumentací EIA.

D.I.10. Krajina

Provedenými změnami nedošlo ke vzniku negativních vlivů na krajinu, které by nebyly identifikovány dokumentací EIA. Trasa obchvatu působí v území jako nová antropogenní linie s poměrně významným dělicím efektem, avšak vizuální působení je díky dlouhému vedení v zářezech redukováno. Na tělese silnice jsou provedeny vegetační úpravy, které napomohou začlenění trasy do krajiny. Rovněž protihlukové valy jsou ozeleněny tak, aby se omezil jejich strohý technický vzhled.

Jedinou relevantní změnou s potenciálním vlivem na krajinný ráz území je změna Z2, která znamená jiné výškové řešení trasy v prostoru Štítar, kde je komunikace vedena na estakádě a je opatřena protihlukovou stěnou. Tato estakáda je výškově umístěna pod nejvyšším hřebenem ve Štítarech, pod úrovní okolního terénu na východě a západě (před a za estakádou vede silnice v zářezu), terén se dále na jih ještě mírně zvedá. Proto je mostní konstrukce při pohledu z jihu chráněna terénem a vizuálně nepůsobí, při pohledu ze severu (z kolínského sídliště) nepřevyšuje konstrukce mostu včetně protihlukové stěny hranu obzoru a vizuálně působí velmi omezeně a pouze z nejbližší vzdálenosti. Vlivy této změny na pohledové charakteristiky je tak možné hodnotit jako málo významné a přijatelné.

Změna Z2 současně naopak zásadně přispívá ke snížení negativních vlivů komunikace na fragmentaci krajiny a z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako pozitivní.

D.I.11. Kulturní, historické a archeologické hodnoty území

Provedenými změnami nedošlo ke vzniku negativních vlivů na kulturní, historické a archeologické lokality.

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

Přeložka silnice I/38 převádí těžkou tranzitní dopravu mimo město Kolín a zajišťuje větší plynulost a bezpečnost silničního provozu na trase Havlíčkův Brod – Praha s návazností na dálnici D 11. Výstavbou obchvatu města Kolína došlo pro obyvatele Kolína k výraznému zmenšení negativních vlivů z automobilové dopravy, které byly zapříčiněny vedením původní trasy silnice I/38 centrem města (hluk, emise, ochrana chodců a cyklistů apod.), odstranění dopravních závad, zvýšení komfortu jízdy a zatraktivnění lokalit přiléhajících trase obchvatu pro komerční využití.

Rozsah vlivů hodnocených změn vzhledem k zasaženému území a populaci je možné považovat v naprosté většině za zanedbatelný. Významněji se v území projevují:

- změna Z2, tj. vybudování mostní estakády přes Štítarské údolí (vlivy na obyvatele, hluk, ovzduší, faunu, flóru, ekosystémy, ÚSES, krajinu a vodní zdroj)
- změny řešení mimoúrovňových křižovatek, tj. změny Z3 a Z4 (vlivy na obyvatele, hluk, ovzduší)
- úprava protihlukových opatření, tj. změna Z8 (vlivy na obyvatele a hluk)

Ve všech uvedených případech jednoznačně převládají pozitivní vlivy.

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

Realizací záměru nejsou vyvolány žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, které mohly být vyvolány provedením změn stavby

Opatření k prevenci, vyloučení nebo kompenzaci negativních vlivů byla stanovena v rámci zpracování dokumentace EIA a v průběhu všech stupňů projednávání následných dokumentací zpracovaných pro stavbu. Orgány státní správy byly při projednání těchto dokumentací navrhovány podmínky a opatření k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Všechna tato opatření byla zpracována do projektové dokumentace a znovu odsouhlasena příslušnými orgány.

Provedenými změnami nedošlo k významnému zvýšení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí. Změny naopak velkou měrou přispěly ke snížení

negativních vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo, jde zejména o zejména snížení hlukové zátěže obyvatelstva a v prostoru Štítar též snížení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy. Potenciální mírně negativní efekty změn se projevily pouze větším objemem záborů a zemních prací (zde se ale do značné míry jedná jen o formální úpravu – zahrnutí křižovatek a přeložek atd.) a vytvořením nového vizuálního prvku estakády v Štítarského údolí (která však současně přispívá ke snížení fragmentace krajiny). Uvedené vlivy jsou mírné a přijatelné.

V součtu tak lze konstatovat, že provedené změny nevyžadují dodatečná opatření k snížení nebo kompenzaci vyvolaných vlivů. Některé z nich změn jsou naopak samy o sobě opatřeními vyplývajícími buď z procesu EIA nebo z navazujících projednání s dotčenými orgány (Z1 – posun trasy směrem od Polep, Z2 – mostní estakáda přes Štítarské údolí, Z3 a Z4 – změny řešení MÚK, Z8 – optimalizace protihlukových opatření).

Změny Z6 a Z7 (tj. provedené sanace) představují samy o sobě opatření k ochraně kvality podzemních vod, neboť se jedná o oddělení hladiny podzemní vody od tělesa komunikace vrstvou inertního materiálu. Cílem sanací není pouze zabránit průniku podzemních vod do prostoru stavby, ale přirozeně též zabránit kontaminaci podzemní vody látkami z vnějšího prostředí. Vlastní realizace sanací ovšem na druhou stranu představovala stavební operaci prováděnou v kontaktu s odkrytou hladinou podzemní vody, pročež bylo nutno zajistit řadu opatření k zamezení kontaminace vod během stavby. Jedná se o následující opatření:

- pracovníci všech zúčastněných firem byli seznámeni s havarijním plánem pro fázi výstavby a se zabezpečením staveniště proti úniku závadných látek
- na místě nebyly skladovány látky škodlivé životnímu prostředí, včetně pohonných hmot
- na místě nebyla prováděna údržba dopravních prostředků a stavebních mechanismů, manipulace s ropnými látkami a pohonnými hmotami apod.
- byla pravidelně prováděna kontrola technického stavu všech dopravních a mechanizačních prostředků z hlediska úkapů ropných látek a možnosti případného úniku provozních kapalin
- staveniště bylo vybaveno sanačními prostředky (nevznikla však potřeba jejich použití).

Rozsah vlivů při realizaci stavby s uvedenými změnami je tedy v součtu buď totožný nebo menší v porovnání s vlivy identifikovanými v Dokumentaci EIA. U změn Z6 a Z7 byla přijata opatření k eliminaci rizika kontaminace podzemních vod během realizace stavby. Pro další snížení vlivů je pak pouze požadováno dodržovat opatření,

stanovené v Dokumentaci EIA a v územním rozhodnutí pro fázi provozu stavby. Tato opatření jsou shrnuta v následujícím přehledu:

- Měřením hluku ověřit účinnost protihlukových opatření a míru hlukové expozice obyvatel v exponovaných lokalitách okolí přeložky a na základě těchto měření eventuelně navrhnout jejich doplnění.
- Provádět pravidelné měření kvality podzemních a povrchových vod ve vytipovaných lokalitách
- Stanovit podmínky zimní údržby komunikace a zejména pro úseky poblíž PHO vodních zdrojů navrhnout používání vhodných posypových materiálů.
- Zabezpečit pravidelný a včasný úklid posypového materiálu po zimním období a údržbu sedimentačních jímek.
- Výstavba přeložky silnice I/38 nesmí negativně ovlivnit jakost, množství a zdravotní nezávadnost podzemních vod, veškeré odvodnění komunikací nad ochrannými pásmy a podél ochranných pásem musí být odvedeny nezávadně mimo OP.

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

Vzhledem k tomu, že předložený materiál je zpracován po uvedení komunikace do provozu, bylo možné vycházet již z výsledného stavu v území. Nejistoty jsou spojeny zejména s těmi veličinami, které jsou stanoveny výpočtem (např. emise), popř. nebyly zatím zjišťovány (intenzity dopravy, kvalita vod apod.). Ve vztahu k řešeným změnám však nejsou tyto nejistoty významné a neovlivňují učiněné závěry. Jedinou podstatnou veličinou, u níž by potenciálně mohlo dojít k ovlivnění výsledků hodnocení nejistotou, je úroveň hlukové zátěže (ve vztahu k změně Z8) a v tomto případě byla situace verifikována měřeními na místě. U ostatních změn jsou pro posouzení vlivů dostačující informace o jejich umístění, rozsahu a technickém řešení, které byly k dispozici v potřebné přesnosti a podrobnosti.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ HODNOCENÝCH ZMĚN (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Hodnocené změny nebyly předloženy ve variantách.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I. Mapová dokumentace

Umístění posuzovaných změn v rámci stavby je znázorněno na výkresu 1.

F.II. Časové údaje projektu

07/08/1996	vydáno souhlasné stanovisko MŽP k dokumentaci hodnocení vlivu stavby na životní prostředí dne č.j. 400/2655/96.
2001	zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí
02/08/2000	schválen investiční záměr
27/4/2004	vyjádření k potvrzení MŽP platnosti stanoviska MŽP k dokumentaci EIA vydaného dne 7.8.1996 pod č.j. 400/2655/96. Vyjádřením MŽP vydané dne 27.4.2004 č.j. 1970/OPVI/04 byla potvrzena platnost výše uvedeného souhlasného stanoviska. Zároveň je stanoven požadavek na zpracování aktuální rozptylové studie
09/09/2004	vydáno územní rozhodnutí
01/02/2005	změna územního rozhodnutí vydána Krajským úřadem Středočeského kraje na základě odvolání k vydanému územnímu rozhodnutí ze dne 09/09/2004 - v textu rozhodnutí bylo dodatečně upraveno znění stávajících 2 podmínek týkajících se již vydaných stanovisek SŽDC a MŽP (v rozhodnutí označené jako č. 37 - SŽDC a 49 - MŽP)
07/03/2005	územní rozhodnutí nabylo právní moci
03/2005 – 09/2005	zpracována dokumentace pro stavební povolení
10/04/2007	vydáno rozhodnutí o prodloužení platnosti územního rozhodnutí z důvodu nedokončení majetkoprávního vypořádání pozemků určených pro výstavbu. Námitky uplatněné proti prodloužení platnosti územního rozhodnutí byly zamítnuty jako nedůvodné, neboť územní řízení bylo pravomocně skončeno v 03/2005.
18/05/2007	prodloužení platnosti územního rozhodnutí nabylo právní moci
03/09/2007	vyhlášeno otevřené zadávací řízení
07/02/2008	zveřejnění informací o zadání zakázky
11/01/2008	podepsán souhrn smluvních dohod
13/02/2008	Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vydal dne 13.2.2008 Stanovisko orgánu ochrany přírody podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v němž vyloučil vliv záměru „I/38 obchvat Kolín“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti,

vzhledem k charakteru záměru a z toho důvodu, že se v zájmovém území žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti nenacházejí.

04/2008 zahájení přípravných prací k archeologickému výzkumu

Z důvodu nevypořádaných všech majetkoprávních vztahů v trase obchvatu byla následně stavba rozdělena na 4 úseky a to:

- úsek 1 od km 0,000 do km 1,800
- úsek 2 od km 1,800 do km 2,600
- úsek 3 od km 2,600 do km 6,300
- úsek 4 od km 6,300 do km 7,957

Pro každý z uvedených úseků bylo vydáno samostatné stavební povolení.

05/09/2008 vydáno stavební povolení na 1. úsek stavby - stavební objekty: 101, 102, 120, 151, 201, 202, 305, 702, 821, 822, 823

08/07/2009 vydáno stavební povolení na 3. úsek stavby včetně dalších stavebních objektů: 101, 103, 130, 151, 205, 303, 702, 826, 827 a 828

19/10/2009 vydáno rozhodnutí, kterým Krajský úřad Středočeského kraje, jako odvolací orgán podle správního řádu, po opětovném přezkoumání původních odvolání účastníků územního řízení potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kolín původně vydané 09/09/2004 a změněné 01/02/2005. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 03/11/2009. Doplnění některých podkladů (aktualizace rozptylové studie, stanoviska dotčených orgánů, situace stavby, katastrální mapa) a náprava nesprávností formálního charakteru (správné číselné označení podmínky č. 45) uvedených v původním rozhodnutí neměnily podstatným způsobem výsledné rozhodnutí a tudíž nebyly na újmu práv účastníků řízení.

01/04/2010 vydáno stavební povolení na 4. úsek stavby – v km 6,3 – 7,957 včetně dílčích SO: 101, 104, 106, 130, 150, 151, 206, 217, 701, 702, 703, a 830

06/10/2010 vydáno stavební povolení na 2. úsek stavby – v km 1,8 do km 2, 6, včetně dílčích SO: 101, 150, 151, 203, 204, 701, 824 a 825

10/02/2011 Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vydal dne 10.2. 2011 usnesení, jímž v souladu se správním řádem doplnil odůvodnění Stanoviska z 13.2.2008 (viz výše) o konkrétní specifikaci nejbližší evropsky významné lokality a předmětu ochrany.

13/12/2013 Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy jako příslušný úřad, vydal dne 13.12.2013 podle zákona č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon), Kolaudační souhlas na stavbu I/38 Kolín - obchvat.

11/7/2014 Potvrzení MŽP ke změnám projektu „Silnice I/38 Kolín – obchvat“, že změny provedení rozšířených sanačních opatření zvodnělého území dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika v km 6,63 – 6,95 km a

rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka provedené v průběhu výstavby záměru nejsou významnými změnami z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Tyto změna nemohou mít závažný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

F.III. Vyjádření příslušných orgánů k hodnoceným změnám

Ze změn, hodnocených v tomto materiálu, bylo vydáno vyjádření správního orgánu ke změnám Z6 a Z7, tj. k rozšířeních sanačních opatření. Jedná se o „Potvrzení MŽP ke změnám projektu „Silnice I/38 Kolín – obchvat““. V potvrzení je konstatováno, že změny provedení rozšířených sanačních opatření zvodnělého území dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika v km 6,63 – 6,95 km a rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka provedené v průběhu výstavby záměru nejsou významnými změnami z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a nemohou mít závažný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Potvrzení je přiloženo na následujících stranách.

Dále je přiloženo Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ze dne 13.2.2008, v němž tento úřad vyloučil vliv záměru „I/38 obchvat Kolín“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jakož i navazující usnesení ze dne 10.2.2011, v němž tentýž úřad doplnil uvedené stanovisko o podrobnější odůvodnění.



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Ministerstvo dopravy
Ing. Mgr. Marek Pastucha
ředitel odboru fondů EU
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Váš dopis značky:
5/2014-430-PPR/5

Naše značka:
48050/ENV/14

Vyřizuje:
Ing. Plocek /I. 2132

PRAHA:
11. 7. 2014

Věc: Potvrzení Ministerstva životního prostředí ke změnám projektu „Silnice I/38 Kolín - obchvat“

Dne 3. 7. 2014 obdrželo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“), odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Vaši žádost o potvrzení, zda proces posuzování vlivů záměru „Silnice I/38 Kolín - obchvat“ na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) byl proveden v souladu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Dne 21. 9. 2011 bylo vydáno potvrzení MŽP k Project Environmental Information (dále jen „PEI“) projektu „Silnice I/38 Kolín - obchvat“ se závěrem, že informace uvedené v dokumentu PEI byly správné a že tehdy předkládaný projekt byl obdobný jako projekt původně posuzovaný.

Z aktuálně předložených materiálů vyplývá, že během výstavby doznal předmětný projekt oproti podkladům z procesu EIA, ke kterým bylo vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pod č. j. 400/2655/96 ze dne 7. 8. 1996, několika změn. Předmětné změny jsou popsány níže.

1. Provedení rozšířených sanačních opatření zvodnělého území dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika investora v km 6,63 – 6,95.
2. Rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Šťáralka, jejichž nutnost provedení byla zjištěna při provádění zemních prací. Při výkopových pracích bylo odkryto silně zvodnělé podloží zářezu.

ad 1) a ad 2) Uvedené změny nejsou významnou změnou záměru z hlediska problematiky EIA. Byly vyvolány v důsledku objektivně nepředvídatelných okolností během výstavby, které původní geologický průzkum nemohl odhalit a měly za cíl zvýšit únosnost zemin a zemní pláně kombinací odvodňovacích rýh, uložení lomového kameniva, štěrkodrti různé frakce, tkaných a netkaných geotextilií.

TEL.:
267 121 111

ČNB Praha 1
č.ú. 7628001/0710

IČ:
164 801

IDDS:
9gsaax4

Na základě prostudování podkladových materiálů, výkladů Ministerstva životního prostředí a na základě výše uvedeného potvrzujeme, že výše uvedené změny provedené v průběhu výstavby záměru nejsou významnými změnami z hlediska zákona 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. Tyto změny nemohou mít závažný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Krajský úřad Středočeského kraje
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo dne:	15-02-2008 202/1322/08
Č.j.:	1309
Obdržel:	AK 202

Praha: 13.2. 2008
Číslo jednací: 22263/2008/KUSK
Spisová značka: SZ-22263/2008/KÚSK/2
Vyřizuje: Ing. Helena Kováčová/linka 268
Značka: OŽP/Kov

SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

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

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 11.2. 2008 Vaši žádost o stanovisko k záměru „I/38 obchvat Kolín“, k.ú. Kolín. Předmětem stavby je nahrazení stávajícího průchodu silnice I/38 centrem Kolína vybudováním jejího obchvatu.

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3, písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sdělujeme, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., lze vyloučit významný vliv předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními, vzhledem k charakteru záměru a že se v zájmovém území nenacházejí žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

KRAJSKÝ ÚŘAD ©
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Odbor životního prostředí a zemědělství
150 21 Praha 5, Zborovská 11

RNDr. Jaroslav Obermajer
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

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

18-02-2011 DS 14349/ENV/1
594/620/11

Krajský úřad Středočeského kraje
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 10.02.2011
Číslo jednací: 020809/2011/KUSK **Adresát dle rozdělovníku**
Spisová značka: SZ_020809/2011/KUSK/2
Vyřizuje: Ing. Helena Kováčová I.268
Značka: OŽP/Kov

U S N E S E N Í

Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, Odbor životního prostředí a zemědělství, (dále jen KÚSK) **rozhodl takto:**

Podle ust. § 156 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen správní řád), se stanovisko č.j. 150599/2007/KUSK ze dne 22.10.2007 ve věci „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 512: dálnice D1 – Jesenice – Vestec“ a stanovisko s č.j. 22263/2008/KUSK ze dne 13.02.2008 ve věci „I/38 obchvat Kolína“, opravují takto:

1. Ve stanovisku č.j. 150599/2007/KUSK ze dne 22.10.2007, Silniční okruh kolem Prahy, stavba 512: dálnice D1 – Jesenice – Vestec, se k textu stanoviska doplňuje další odstavec ve znění: Nejbližší evropsky významná lokalita je CZ 0213779 Břežanské údolí, kde je předmětem ochrany prástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*), který tímto záměrem nebude ovlivněn. Lokalita je vzdálená přibližně 4 km od předmětné stavby. KÚSK vycházel z mapových podkladů, které poskytl žadatel, kde je přehledně zakreslena situace záměru.
2. Ve stanovisku č.j. 22263/2008/KUSK ze dne 13.02.2008, I/38 obchvat Kolína, se k textu stanoviska doplňuje další odstavec ve znění: Nejbližší evropsky významná lokalita je CZ 0213796 Kolín-letišť, kde je předmětem ochrany sysel obecný (*Spermophilus citellus*), který tímto záměrem nebude ovlivněn. Tato lokalita je vzdálená přibližně 1,5 km od předmětné stavby. Trasa obchvatu je vedena v souladu s územním plánem města Kolína. KÚSK vycházel z materiálů a z mapových podkladů, které poskytl žadatel a kde je přehledně zakreslena situace záměru.

Odůvodnění:

Výše uvedená stanoviska KÚSK byla vydávána postupem podle části čtvrté správního řádu (§ 154 - § 158 správního řádu). Přiměřeně proto měla být při vydávání stanovisek použita i další ustanovení správního řádu, kromě těch, jež jsou uvedena v části čtvrté a jež mají být dle § 154 použita obdobně. KÚSK proto měl při odůvodnění svých stanovisek přiměřeně použít i ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, které upravuje náležitosti odůvodnění rozhodnutí. V odůvodnění se dle tohoto ustanovení uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.

Jelikož výše uvedená stanoviska nebyla ve smyslu ust. § 68 odst. 3 správního řádu dostatečně odůvodněna, použil KÚSK k jejich opravě ust. § 156 odst. 1 správního řádu, který

strana 2 / 2

stanovuje, že pokud vyjádření, osvědčení nebo sdělení správního orgánu trpí vadami, které lze opravit, aniž tím bude způsobena újma některé z dotčených osob, správní orgán je opraví usnesením, které se pouze poznamená do spisu. O usnesení, které se pouze poznamená do spisu, se dle ust. § 76 odst. 3 správního řádu účastníci vhodným způsobem vyrozumí.

Jelikož touto opravou výše uvedených stanovisek nemůže být žádné z dotčených osob způsobena újma, rozhodl KÚSK tak, jak je uvedeno ve výroku.

Poučení:

Podle ustanovení § 156 a § 76 odst. 3 správního řádu se toto usnesení pouze poznamenává do spisu, čímž usnesení nabývá právní moci. Podle ustanovení § 76 odst. 5 správního řádu se proti tomuto usnesení nelze odvolat.

oprávněná úřední osoba
Ing. Helena Kováčová
referent odboru životního prostředí
a zemědělství

„otisk úředního razítka“

Rozdělovník:

Dotčené osoby, které se vyrozumívají o usnesení poznamenaném do spisu:

- SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 (datová zpráva),
- Ředitelství silnic a dálnic, Závod Praha, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4.

Na vědomí:

- Ministerstvo životního prostředí ČR, Mgr. Veronika Vilímková, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 (datová zpráva).

F.IV. Seznam stavebních objektů

Níže je uveden seznam stavebních objektů, které jsou v textu zmíněny. Uveden je vždy kód a název stavebního objektu.

- SO 101 – Silnice I/38
- SO 102 – MÚK Kolín – západ
- SO 103 – MÚK silnic I/38 a II/125
- SO 104 – MÚK Štářalka
- SO 107 – Přeložka Polepské ulice – silnice II/125
- SO 108 – Úprava silnice III/333 45
- SO 109 – Úprava silnice III/125 50
- SO 112 – Úprava spojky Polepy – Polepská
- SO 113 – Polní cesta k Pekelské rokli
- SO 120 – Provizorní komunikace u MÚK silnice I/12 a I/38
- SO 202 – Most v km 1,598 přes Pekelskou rokli
- SO 204 – Most v km 2,300 přes Štítarské údolí a Pekelský potok
- SO 206 – Most v km 6,690 přes Nebovidský potok
- SO 212 – Most na přeložce II/125 přes I/38 v km 3,868
- SO 301 – Přeložky městských vodovodních řadů
- SO 306 – Přeložka kanalizace Štítary
- SO 416 – Přeložka dálkového optického kabelu Sloan Park za Pekelskou rokli
- SO 417 – Přeložka dálkového optického kabelu Sloan Park v MÚK SO 103
- SO 418 – Přeložka MK Chaloupky, MK STE (rozvodna) u MÚK Kolín – západ
- SO 441 – Úprava VO u Polepské (Město Kolín)
- SO 501 – Přeložky vedení VN 22kV do kabelů v MÚK Kolín – západ
- SO 506 – Přeložka venkovního vedení VN 22kV KOPO + OTK mezi MÚK – západ a Polepskou
- PS 512 – Úprava rozvodny 22kV Kolín – západ
- SO 601 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v MÚK Kolín-západ v km 0,875
- SO 602 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 3,990 a pod SO 107
- SO 603 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,440
- SO 604 – Opatření na VTL plynovodu DN 300 v MÚK SO 104
- SO 605 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 7,045 a 7,760 – 7,950
- SO 655 – Chránička ropovodu DN 500 v km 3,731

SO 661 – Chránička ropovodu DN 500 v km 1,595

SO 662 – Chránička ropovodu DN 500 v km 0,650 silnice II/125

SO 701 – Příprava území

SO 702 – Vegetační úpravy

SO 801.1 – Provizorní přeložka trati Kolín – Leděčko – žel. svršek

SO 826 – PH val vlevo km 2,600 – 3,000

SO 827 – PH val vpravo km 4,660 – 5,160

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU SHRNU TÍ ZÁKLADNÍCH INFORMACÍ O HODNOCENÝCH ZMĚNÁCH

Předmětem rescreeningu jsou změny stavby „I/38 Kolín, obchvat“, vzniklé v období mezi procesem EIA v letech 1995 – 1996 a dokončením stavby v letech 2012 – 2013. Požadavek na provedení rescreeningu těchto změn uplatnila Evropská komise dopisem, na který reagovala vláda ČR přijetím usnesení č. 1078 ze dne 15. 12. 2014.

Přeložka silnice I/38, stavba „Kolín – obchvat“ nahradila původní trasu silnice I/38 procházející téměř středem města. Komunikace je situována jižně od Kolína, její počátek je umístěn na původní silnici I/38 západně od Kolína do blízkosti se silnicí I/12, konec úpravy se nachází východně od Kolína na původní komunikaci I/38 poblíž Štářalky. Trasa obchvatu je vedena převážně po zemědělsky využívaných pozemcích, pouze v dílčích částech (chatová oblast u Pražského předměstí, Štítary, Polepy, Štářalka) se přibližuje k zástavbě. Základní návrhová kategorie pozemní komunikace hlavní trasy je S 11,5/80, jde tedy o silnici se dvěma jízdními pruhy, v prostoru křižovatek se počet jízdních pruhů zvětšuje o odbočovací a připojovací pruhy. Kromě hlavní trasy jsou součástí komunikace tři mimoúrovňové křižovatky, úpravy navazujících komunikací, přístupové komunikace k přilehlým objektům, mostní objekty, úprava železniční trati, protihlukové stěny a valy, přeložky inženýrských sítí, demolice, náhradní výsadba a rekultivace.

Předmětem rescreeningu však nejsou vlivy stavby „I/38 Kolín, obchvat“ jako takové, ale pouze změny uvedené stavby, k nimž došlo od doby zpracování dokumentů EIA (Dokumentace, Posudek, Stanovisko). Naprostá většina provedených změn nemá nezpochybnitelně žádný vliv na životní prostředí a obyvatele. Změn, které potenciálně mohou být spjaty s určitým vlivem v tomto směru, bylo identifikováno celkem 10:

- **Z1 posun hlavní trasy severním směrem od Polep** (SO 101 – km cca 3,5–5,0) – úprava trasy dle požadavků Stanoviska MŽP podle zákona č. 244/1992 Sb.
- **Z2 mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarského údolí** (změna vedení trasy a změna technického řešení zpracovaná v rámci SO 204 – km cca 2,0–2,5) dle požadavku Dokumentace EIA
- **Z3 změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125** – změna trasování přeložky II/125, kompletní řešení větví mimoúrovňové křižovatky, stavební úpravy technického řešení křížení s komunikacemi III/33345 a III/12550
- **Z4 změna řešení mimoúrovňové křižovatky Štářalka** – SO 104 napojení křižovatkové větve kolmo na ulici Havlíčkova (dle požadavku Dokumentace EIA na takové řešení křižovatky, které se minimálně dotkne zahrad v okolí)

- **Z5 změna hodnot směrových oblouků v km 1,1–3,8** (stavební objekt SO 202). Změnou došlo i ke změně následných staničení, byl zaktualizován rozsah PH stěn, z důvodů souladu s územním rozhodnutím však byly názvy stavebních objektů ponechány dle DÚR).
- **Z6 rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63–6,95** – dle navržených opatření projektanta a zodpovědného geotechnika investora
- **Z7 rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka** – nutnost provedení byla zjištěna při provádění zemních prací
- **Z8 úprava protihlukových opatření** – dle platné legislativy a aktuálních dopravních zátěží (objekty řady 82x, 83x a 84x – PH stěny, PH valy a úpravy oken u budov)
- **Z9 změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL** – délka hlavní trasy dle projektu posuzovaného v EIA byla 8 km, realizovaná délka trasy 7,957 km, zábor ZPF dle EIA pro var. B 21,57 ha, skutečný 43,46 ha, trvalý zábor PUPFL dle EIA činí 0,37 ha, skutečný byl 0,12 ha
- **Z10 dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací** – výkopy dle EIA byly 393,5 tis. m³, skutečné 428,5 tis m³, násypy dle EIA 151,3 tis. m³, skutečné 451,7 tis. m³, bilance dle EIA –242,2 tis m³, skutečná +23,2 tis m³.

V následujícím přehledu je uveden souhrnný přehled možného ovlivnění složek životního prostředí posuzovanými změnami:

- **Klima** – bez vlivů
- **Kvalita ovzduší** – v území nejsou překročeny imisní limity s výjimkou občasného překročení limitu pro benzo[a]pyren. Změny nemají významný vliv na kvalitu ovzduší. Změny Z1 – Z4 se vyznačují pozitivním vlivem z důvodu oddálení liniového zdroje od zástavby, ostatní změny jsou bez vlivu.
- **Hluk** – podle měření hluku jsou splněny limity pro hluk z dopravy na obchvatu v blízkých sídlech (v jednom bodě, kde bylo zjištěno překročení limitu, je realizováno dodatečné protihlukové opatření). Vliv změn je pouze buď nulový nebo pozitivní. Některé změny byly provedeny přímo s cílem zvýšení ochrany zástavby před hlukem, další přinesly oddálení nebo oddělení komunikace od zástavby, součástí dalších změn bylo přeřešení křižovatek, na které navazovala protihluková opatření k zajištění limitů.
- **Obyvatelstvo a lidská sídla** – záměr je veden v extravilánu, výjimkou je část Kolín – Štítary, kde komunikace protíná obytnou zástavbu tvořenou především rodinnými domy. Vliv na obyvatele je v principu dán zejména vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, bezpečnost dopravy a v jednom případě též potenciální fragmentací sídla (Štítary). Z hodnocených změn se sídel nejvíce dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády vede k odstranění nežádoucího dělicího efektu komunikace. Rovněž další změny byly provedeny s cílem zvýšení ochrany zástavby (např. Z1, Z3, Z4, Z8).
- **Flóra a fauna, ekosystémy** – v území se nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin, v údolích potoků byly nalezeny některé zvláště chráněné druhy živočichů. Záměr se

nedotýká citlivých nebo cenných ekosystémů. Změny nemají mít významný vliv na faunu, flóru nebo ekosystémy. Dotčení zvláště chráněných druhů se nezmění. Změna Z2 povede ke zvýšení ochrany přírodních složek a odstranění dělicího efektu komunikace v prostoru Štítarského údolí.

- **Územní systém ekologické stability** – obchvat kříží prvky jeden prvek regionálního a dva prvky lokálního ÚSES. Z hodnocených změn se ÚSES dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády zásadně přispěje k snížení negativního vlivu komunikace na funkci regionálního biokoridoru vedeného podél Pekelského potoka.
- **Zvláště chráněná území** – trasa obchvatu se nedotýká zvláště chráněných území. Změny nebudou mít na zvláště chráněná území vliv.
- **Území NATURA 2000** – v blízkosti záměru se nevyskytuje. Změny nebudou mít na území NATURA 2000 vliv.
- **Krajina a krajinný ráz území** – jedná se o zemědělskou, silně člověkem ovlivněnou krajinu. Změny většinou představují minimální posuny trasy a změny konstrukcí, a proto krajinu neovlivní. Lokální málo významné pohledové změny u změny Z2 ve Štítarech. Tatáž změna však působí současně i pozitivně, neboť naopak eliminuje dělicí efekt komunikace v prostoru Štítarského údolí.
- **Geologické poměry** – v trase obchvatu se nenacházejí chráněná ložisková území či dobývací prostory. Některé změny (Z6, Z7) jsou spojeny s lokální změnou v geologickém podloží, která však nemá vliv na okolí a týká se pouze území sanace. Geologické poměry širšího okolí nebudou ovlivněny.
- **Hydrogeologické poměry** – podzemní voda se mělce pod povrchem vyskytuje v údolích vodotečí a hlubších terénních depresích cca 1 – 3 m pod terénem. Trasa obchvatu se na třech místech dotýká pásem hygienické ochrany vodních zdrojů. Z hodnocených změn ochranných pásem nejvíce dotýká změna Z2, a to v pozitivním smyslu, neboť vybudování mostní estakády vede k minimalizaci vlivu na zdejší ochranné pásmo vodního zdroje. Změny Z6 a Z7 ovlivnily lokálně hladinu podzemní vody v blízkosti vlastního tělesa obchvatu, jedná se však o málo významný vliv. Samotná realizace změn Z6 a Z7 (tj. provedení sanace) představuje opatření k dlouhodobé ochraně podzemních vod, během vlastní realizace byla zajištěna opatření k zamezení kontaminace.
- **Povrchové vody** – obchvat kříží tři vodní toky, přechází je mosty. Změny nebudou mít významné vlivy na vodní toky.
- **Půda** – obchvat byl vystaven převážně na zemědělské půdě I. třídy ochrany. Změnami došlo k navýšení rozsahu záborů zemědělské půdy, jedná se však částečně jen o formální změnu způsobu výpočtu (zejm. započítání křížovatek a přeložek a upřesnění zaměření). Při provedené skrývce ornice a jejímu využití v jiných lokalitách je vliv hodnocen jako přijatelný.

- **Staré ekologické zátěže** – v místě trasy obchvatu se SEZ nevyskytují. Změny jsou vzhledem k SEZ indiferentní.
- **Kulturní a archeologické památky** – kulturní památky se vyskytují v okolních obcích a v Kolíně. Obchvat se žádné památky nedotýká, změny na ně nemají vliv. Území představuje lokalitu s bohatými archeologickými nálezy. Některé změny (posuny trasy) vedly k archeologickému průzkumu v jiných lokalitách, archeologické nálezy byly ochráněny dle požadavků památkové péče.

Provedenými změnami tedy nedošlo k významnému zvýšení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí. Změny naopak velkou měrou přispěly ke snížení negativních vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo, jde zejména o zejména snížení hlukové zátěže obyvatelstva a v prostoru Štítar též snížení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy. Potenciální mírně negativní efekty změn se projevily pouze větším objemem záborů a zemních prací (zde se ale do značné míry jedná jen o formální úpravu – zahrnutí křižovatek a přeložek atd.) a vytvořením nového vizuálního prvku estakády v Štítarském údolí (která však současně přispívá ke snížení fragmentace krajiny). Uvedené vlivy jsou mírné a přijatelné.

Provedené změny nevyžadují dodatečná opatření k snížení nebo kompenzaci vyvolaných vlivů, pouze je požadováno dodržovat opatření, stanovené v Dokumentaci EIA a v územním rozhodnutí pro fázi provozu stavby.

Datum zpracování rescreeningu změn stavby:

25. 3. 2015

Jméno, příjmení a telefon zpracovatele rescreeningu změn stavby a spolupracujících osob:

Mgr. Radek Jareš, tel.: 271 192 130

Ing. Josef Martinovský, tel.: 271 192 130

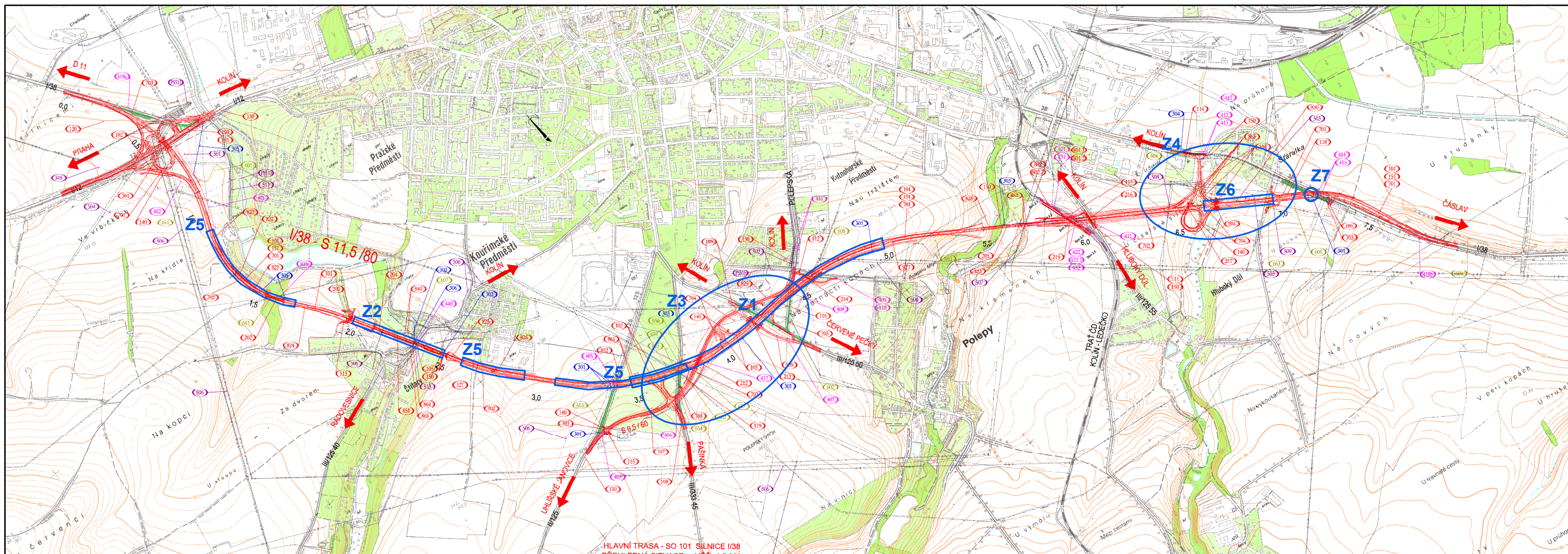
Mgr. Jan Karel, tel.: 271 192 130

Ing. Eva Smolová, tel. 271 192 130

Podpis zpracovatele rescreeningu změn stavby:

Mgr. Radek Jareš

PŘEHLED POSUZOVANÝCH ZMĚN



○ Posuzované změny

1:20 000

Seznam posuzovaných změn

- Z1 posun hlavní trasy severním směrem od Polep
- Z2 mostní estakáda v prostoru Štítar a Štítarské rokle
- Z3 změna řešení mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/125
- Z4 změna řešení mimoúrovňové křižovatky Štáralka
- Z5 změna hodnot směrových oblouků v km 1,1 – 3,8
- Z6 rozšíření sanačních opatření zvodnělého území v km 6,63 – 6,95
- Z7 rozšířená sanační opatření v prostoru lokality Štáralka
- Z8 úprava protihlukových opatření - týká se celé trasy
- Z9 změna délky hlavní trasy a rozsahu záborů ZPF a PUPFL - týká se celé trasy
- Z10 dílčí změny v objemu a technickém řešení zemních prací - týká se celé trasy