

V Praze dne 10. února 2017
Č.j.: 9937/ENV/17
Vyřizuje: Ing. Čížková
Tel: 267 122 958

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a 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 (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“).

Výroková část

Název záměru:

D35 Opatovice – Ostrov (D35 Opatovice nad Labem – Časy a D35 Časy – Ostrov)

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba dálnice D35 v úseku Opatovice nad Labem – Ostrov.

Základní údaje: část Opatovice – Časy

Délka: 12 610 m

Kategorie: D25,5/120

Mostní objekty:

na dálnici: 18

nad dálnicí: 6

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Rokytno, MÚK Časy

Základní údaje: část Časy – Ostrov

Délka: 14 500 m

Kategorie: D25,5/120

Mostní objekty:

na dálnici: 14

nad dálnicí: 4

na přístupech na pozemky: 2

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Dašice, MÚK Ostrov

Trasa stavby (včetně technického řešení) je podrobně uvedena v dokumentaci pro stavební povolení „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ (Sdružení CPP 2012, vedoucí účastník sdružení – PRAGOPROJEKT, a.s., 4/2014) (dále jen „DSP Opatovice – Časy“) a v dokumentaci pro stavební povolení „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov“

(Sdružení VASA – Valbek, spol. s r.o., Satra, spol. s r.o.) (dále jen „DSP Časy – Ostrov“).
Níže je uveden pouze zjednodušený popis stavby.

Vedení trasy záměru:

Stavba „D35 Opatovice – Časy“ navazuje na již provozovaný úsek „D35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice nad Labem“ a úsek „D35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády“. Na stavbu „D35 Opatovice – Časy“ navazuje úsek „D35 Časy – Ostrov“, který je rovněž předmětem tohoto stanoviska. Předpokládá se, že obě stavby „D35 Opatovice – Časy“ a „D35 Časy – Ostrov“ budou zprovozněny ve stejný okamžik. Nicméně stavba „D35 Opatovice – Časy“ je navržena tak, že ji lze zrealizovat a zprovoznit nezávisle na dokončení a zprovoznění stavby „D35 Časy – Ostrov“ (a to ze všech technických hledisek – dopravního, odvodnění, systémů SOS, apod.).

Stavba předmětného úseku D35 řeší novou čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci, se dvěma mimoúrovňovými křižovatkami. Mimoúrovňové křížení je navrženo se silnicemi II/298 – MÚK Rokytno a I/36 – MÚK Časy. Křížení D35 s ostatními komunikacemi je vždy mimoúrovňové, a to navrženými mostními objekty. Další mostní objekty jsou navrženy v místech křižujících vodotečí. Nejvýznamnějším mostním objektem je 1060 m dlouhá estakáda přes Labe a jeho inundační území.

Začátek stavby „D35 Opatovice – Časy“ je v km 4,190, kde navazuje na dokončenou stavbu „D35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice nad Labem“ a konec v km 16,800, kde navazuje na připravovanou stavbu „D35 Časy – Ostrov“. Komunikace je navržena v kategorii D25,5/120, délka předmětného úseku je 12 610 m.

Dálnice D35 za již vybudovanou estakádou přes MÚK Opatovice pokračuje naspem k estakádě přes Labe a jeho inundační území, severně míjí Bukovinu nad Labem. Trasa prochází jižně od Borku a stáčí se na jih. Západně od Rokytna je navržena MÚK Rokytno se silnicí II/298. Odtud pokračuje mezi obcemi Choteč a Dolní Ředice, východně míjí Časy. Stavba končí za MÚK Časy s přeložkou silnice I/36.

Stavba „D35 Časy – Ostrov“ navazuje v km 16,800 na předchozí stavbu „D35 Opatovice – Časy“. Od Časů trasa pokračuje kolem vyhlášené ptačí oblasti Komárov do prostoru MÚK Dašice, kde kříží silnici II/322. Dále trasa pokračuje podél jižní strany Horní a Dolní Rovně, kde mostem překonává železniční trať Moravany – Borohrádek a obloukem se stáčí jihovýchodně do prostoru mezi Turovem a Uherskem. Železniční trať Praha – Česká Třebová kříží nadjezdem v železniční stanici Uhersko a pokračuje k obci Ostrov. Konec stavby je v provizorním napojení na silnici I/17 za MÚK Ostrov. Dálnice D35 Časy – Ostrov je v celém úseku navržena v kategorii D25,5/120, tj. volná šířka komunikace 25,5 m s návrhovou rychlostí 120 km/h, čemuž odpovídá směrodatná rychlost 130 km/h. Celková délka stavby je 14 500 m.

Součástí obou staveb je kromě hlavní trasy také výstavba křižovatek, přeložky a úpravy silnic, přeložky inženýrských sítí a některých křižujících vodotečí, přístupových komunikací na pozemky, výstavba mostních objektů a protihlukových stěn.

Dálnice D35 bude součástí evropské silniční sítě – mezinárodní silnice E442 – a ve vnitrostátních vazbách bude spojnicí čtyř krajů – Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického a Olomouckého. Její význam je také v alternativě k dálnici D1 v relaci Praha – Olomouc/Přerov – Ostrava.

Umístění záměru:	kraj: Pardubický
	obec: Opatovice nad Labem, Bukovina nad Labem, Borek, Újezd u Sezemic, Rokytno, Choteč, Dolní Ředice, Časy, Moravany, Dašice, Dolní Roveň, Lány u Dašic, Chroustovice, Ostrov, Uhersko, Sezemice
	k. ú.: Opatovice nad Labem, Bukovina nad Labem, Borek, Újezd u Sezemic, Rokytno, Choteč u Holic, Dolní Ředice, Časy, Čeradice nad Loučnou, Dašice, Dolní Roveň, Horní Roveň, Komárov u Holic, Lány u Dašic, Městec, Ostrov, Prachovice u Dašic, Turov nad Loučnou, Uhersko, Velké Koloděje
Název oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele:	65 99 33 90
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,

k záměru

„D35 Opatovice – Ostrov (D35 Opatovice nad Labem – Časy a D35 Časy – Ostrov)“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy

1. Na základě výsledků hlukové studie a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví stanovit objekty, u nichž by mohlo dojít k navýšení hlukové zátěže na úroveň, která by mohla způsobit poškození zdraví nebo narušit pobytovou pohodu

(dle hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková, 11/2016), a u těchto objektů provést měření hluku před zahájením výstavby.

2. Zpracovat projekt hydrogeologického monitoringu režimu a kvality podzemní a povrchové vody v okolí trasy za účelem zjištění skutečného vlivu stavební činnosti. Tento monitoring zahájit s předstihem minimálně 6 měsíců před zahájením stavby a provádět jej po celou dobu stavby až po předání k trvalému provozu. Vybrané pasportizované domovní studny mohou sloužit jako body tohoto monitoringu.
3. Plochy pro zařízení staveniště vymežit tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do biocenter a biokoridorů, do významných botanických a zoologických lokalit a do ochranných pásem vodních zdrojů I. stupně.
4. Pokračovat v provádění monitoringu ptačí oblasti (dále jen „PO“) Komárov, tzn. během projektové přípravy záměru zajistit u odborně způsobilé osoby:
 - monitoring vlivu záměru na předmět ochrany PO Komárov, zejména v zimním období (měsíce X. – III.);
 - pravidelné sledování početnosti populací kalouse pustovky a motáka pilicha zimujících na území PO Komárov, případně na vhodných lokalitách v jejím bezprostředním okolí (zejména v trase záměru);
 - mapování výskytu hnízd obou druhů na území PO Komárov;
 - písemnou zprávu z prováděného monitoringu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence PO náleží, a to jednou ročně.
5. Pokračovat v provádění monitoringu evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Uhersko, tzn. během projektové přípravy záměru zajistit u odborně způsobilé osoby:
 - monitoring vlivu záměru na předmět ochrany EVL (lesáka rumělkového), a to zejména během období od října do prosince a od března do poloviny května. Jedná se především o monitoring početnosti dotčeného druhu v blízkém okolí záměru, tzn. do 1 km na každou stranu od záměru v porostech podél řeky Loučné a v aleji podél místní komunikace Uhersko – Turov;
 - písemnou zprávu z prováděného monitoringu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence EVL náleží, a to jednou ročně.

Opatření pro fázi výstavby

6. Na základě výsledků hydrogeologického monitoringu (při zjištění, že dochází vlivem stavby ke snížení hladin podzemní vody ve studních) provést potřebná opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody – realizovat prohloubení domovních studní nebo zajistit náhradní zdroj vody.
7. Hlučné stavební práce v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00. Případně potřebné výjimky z tohoto režimu je nutné souhlasně projednat s orgánem ochrany veřejného zdraví.
8. Během realizace záměru zajistit u odborně způsobilé osoby následující opatření týkající se PO Komárov:
 - monitoring vlivu záměru na předmět ochrany PO Komárov, zejména v zimním období (měsíce X. – III.);

- pravidelné sledování početnosti populací kalouse pustovky a motáka pilicha zimujících na území PO Komárov, případně na vhodných lokalitách v jejím bezprostředním okolí (zejména v trase záměru);
 - mapování výskytu hnízd obou druhů na území PO Komárov;
 - v úvodní fázi výstavby realizovat navrhované vegetační pásy v blízkosti PO Komárov a následně sledovat jejich využívání oběma druhy (kalouse pustovky a motáka pilicha, a to především směrem k posedu), jak ochotně jej oba druhy překonávají a zda výška jejich letu nad tělesem budoucí komunikace je dostatečná pro zabránění jejich střetu s budoucím provozem;
 - písemnou zprávu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence PO náleží, a to jednou ročně. Na základě tohoto podkladu poté do ukončení fáze realizace záměru průběžně optimalizovat navržená opatření (v dohodě s orgánem ochrany přírody, do jehož kompetence PO náleží).
9. Během realizace záměru zajistit u odborně způsobilé osoby následující opatření týkající se EVL Uhersko:
- monitoring vlivu záměru na předmět ochrany EVL (lesáka rumělkového), a to zejména během období od října do prosince a od března do poloviny května. Jedná se především o monitoring početnosti dotčeného druhu v blízkém okolí záměru, tzn. do 1 km na každou stranu od záměru v porostech podél řeky Loučné a v aleji podél místní komunikace Uhersko – Turov;
 - písemnou zprávu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence EVL náleží, a to jednou ročně. Na základě tohoto podkladu poté do ukončení fáze realizace záměru průběžně optimalizovat navržená opatření (v dohodě s orgánem ochrany přírody, do jehož kompetence EVL náleží).
10. Po dobu realizace záměru stanovit odborný přírodovědný dozor, který bude provádět monitoring a následnou ochranu hnízdění ptáků, výskytu živočichů v průběhu migrace a případného rozmnožování, realizaci migračních bariér a zajištění záchranných transferů živočichů, a to jak před zahájením stavby (kontrolu lokality a zajištění případných transferů živočichů provést ne dříve, než 10 dnů před zahájením zásahů do území), tak v jejím průběhu.

Opatření pro fázi provozu

11. Po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu – zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) zajistit u odborně způsobilé osoby následující opatření týkající se PO Komárov:
- monitoring vlivu záměru na předmět ochrany PO Komárov, zejména v zimním období (měsíce X. – III.);
 - pravidelné sledování početnosti populací kalouse pustovky a motáka pilicha zimujících na území PO Komárov, případně na vhodných lokalitách v jejím bezprostředním okolí (zejména v trase záměru);
 - mapování výskytu hnízd obou druhů na území PO Komárov;

- sledování využití vegetačního pásu oběma druhy (především k posedu), zda a jak jej oba druhy překonávají a zda se dostatečně zvedla výška jejich letu nad tělesem komunikace;
 - sledování úmrtnosti obou druhů z důvodu kolizí s automobily na komunikaci a v jejím nejbližším okolí;
 - písemnou zprávu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence PO náleží, a to jednou ročně.
12. Po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně tří let od uvedení do provozu – zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) zajistit u odborně způsobilé osoby následující opatření týkající se EVL Uhersko:
- monitoring vlivu záměru na předmět ochrany EVL (lesáka rumělkového), a to zejména během období od října do prosince a od března do poloviny května. Jedná se především o monitoring početnosti dotčeného druhu v blízkém okolí záměru, tzn. do 1 km na každou stranu od záměru v porostech podél řeky Loučné a v aleji podél místní komunikace Uhersko – Turov;
 - písemnou zprávu zasílat orgánu ochrany přírody, do jehož kompetence EVL náleží, a to jednou ročně.
13. Po uvedení stavby do provozu (zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) provést vyhodnocení účinnosti opatření k zamezení střetů fauny s provozem na dálnici (se zaměřením na lokalizaci míst s vyšší frekvencí střetů). Dle výsledků vyhodnocení operativně zajistit realizaci případně potřebných doplňkových opatření k minimalizaci těchto kolizí.
14. Po uvedení záměru do provozu (zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) provést měření hluku na stanovištích dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a provést analýzu měření získaných údajů, srovnání analyzovaných dat s hygienickými limity hluku a vyhodnocení účinnosti realizovaných technických a jiných opatření ke snížení negativních účinků hluku. V případě potřeby navrhnout a následně realizovat dodatečná opatření pro dodržení hlukových limitů.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „MŽP, OPVIP“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 20. 9. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Oznamovatel žádost doplnil o podklady, které byly následně uznány za kompletní, dne 22. 12. 2016.

K žádosti byla přiložena DSP Opatovice – Časy a DSP Časy – Ostrov, obě včetně příloh a zpracovaných studií, jedná se např. o rozptylovou studii „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 11/2016), hlukovou studii „Rychlostní silnice

R35 Opatovice – Časy“ (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014), akustickou studii „R35 Časy – Ostrov“ (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013), revizní biologický průzkum „D35 Opatovice n. L. – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 07/2016), pasportizaci studní a ověření nových zdrojů podzemní vody D35 Opatovice – Ostrov (AQH s.r.o., 11/2016), vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016) atd. Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

MŽP, OPVIP se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti MŽP, OPVIP dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31. 3. 2015 (územní rozhodnutí pro úsek „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ vydal Městský úřad Sezemice, odbor stavebního úřadu a územního plánování, pod č.j. 2086/2012/OSÚÚP dne 17. 5. 2012, nabylo právní moci dne 30. 10. 2012, územní rozhodnutí pro úsek „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov“ vydal Městský úřad Holice, odbor životního prostředí a stavební úřad, pod č.j. MUHO 8760/2010/ŽPSÚ/Se dne 30. 11. 2010, nabylo právní moci dne 14. 1. 2011, územní rozhodnutí pro stavbu „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov – Provizorní napojení na silnici I/17“ vydal Městský úřad Chrast, odbor výstavby a životního prostředí – stavební úřad, pod č.j. SÚ/00085/2011 dne 11. 1. 2011, nabylo právní moci dne 22. 2. 2011), souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí k záměru „Silnice R35 Opatovice nad Labem – Vysoké Mýto“ vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j. 90082/ENV/06 dne 18. 12. 2006, stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) MŽP, OPVIP dále dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve, než 1. 2. 2017, tuto skutečnost sdělilo oznamovateli dne 23. 12. 2016. Vzhledem k závěrům hlukové a rozptylové studie bylo v rámci přípravy závazného stanoviska nad rámec kompletních podkladů zpracováno autorizované hodnocení zdravotních rizik („Hodnocení zdravotních rizik D35 Opatovice – Časy – Ostrov“, Ing. Jitka Růžičková, 11/2016), které je rovněž dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

Na základě posouzení všech podkladů a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo (hluk, emise), půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, flóru a ekosystémy. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah příslušného úřadu a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná

charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Jednotlivé škodliviny z etapy provozu ve vztahu k ovzduší (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren) byly vyhodnoceny v rozptylové studii „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 11/2016).

Vlivy záměru na hlukovou situaci byly vyhodnoceny hlukovou studií „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014) a akustickou studií „R35 Časy – Ostrov“ (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013).

Zdravotní rizika škodlivin uvolňovaných do ovzduší a hluku byla vyhodnocena v rámci hodnocení zdravotních rizik „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“, kterou zpracovala Ing. Jitka Růžičková v listopadu 2016. V závěrech konstatuje, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin nevýznamná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná. Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů dvou akustických studií a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situovaných nejbližší k D35. Vzhledem k tomu, že v současné době neprochází hodnocenými obcemi, resp. jejich částmi komunikace I. a ve většině ani II. tříd, dojde realizací záměru ke zvýšení expozice hluku ze silniční dopravy. Toto navýšení, ani výsledná hladina hluku však, po realizaci navržených protihlukových opatření u nejbližších obcí, nepřekročí hygienické limity hluku a z hlediska zdravotního rizika je toto navýšení hluku vzhledem k možným zdravotním rizikům akceptovatelné.

Rozptylová studie prokázala splnění imisních limitů hodnocených znečišťujících látek v území, které může být provozem záměru ovlivněno, s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož imisní limit je již v současné době dosahován, resp. drobně překračován. Realizace záměru tuto situaci významně neovlivní (příspěvek záměru bude do 0,67 % imisního limitu). Zprovoznění dálnice zároveň přinese významné zlepšení stávajícího stavu ve vztahu k imisním hodnotám v zastavěném území obcí poblíž stávajících komunikací I. třídy, jejichž dopravní zátěž navrhovaná D35 převezme. Vlivy na ovzduší jsou tedy akceptovatelné.

Dle výše uvedených studií lze hodnotit vlivy na hlukovou situaci ve vztahu k obyvatelstvu při dodržení opatření uvedených v závazných stanoviscích KHS Pardubického kraje pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na hlukovou situaci jako akceptovatelné.

Celkově lze konstatovat, že výstavba a provoz komunikace D35 v úseku Opatovice – Ostrov neovlivní vodní a na vodu vázané ekosystémy v mezích převyšujících samočisticí schopnost přírodního prostředí. Největší ovlivnění hydrogeologického režimu lze v rámci posuzované trasy očekávat v dosahu depresí vyvolaných hloubením zářezů, které svým dnem zasahují pod hladinu podzemní vody, při dodržení všech navržených opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody a podzemní vody lze hodnotit záměr jako akceptovatelný.

Z hlediska ochrany půd byl příslušným orgánem (MŽP) vydán souhlas s odnětím pozemků zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Při dodržení podmínek uvedeného souhlasu je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný.

Souhlasné závazné stanovisko k trvalému a dočasnému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa vydal Krajský úřad Pardubického kraje a Městský úřad Chrudim. Při dodržení podmínek uvedených souhlasů je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný.

Žádný z chráněných druhů živočichů není stavbou přímo ohrožen na existenci. Většiny druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop). Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně.

Zhodnocení z pohledu migrace volně žijících živočichů – navržené řešení lze hodnotit jako trasu dostatečně průchozí pro zvěř kategorie A (velké savce – jelen, los), pro zvěř kategorie B (prase divoké, smččí zvěř) i pro zvěř kategorie C (drobní savci).

Na základě botanického průzkumu a za předpokladu, že veškeré stavební činnosti budou probíhat v zájmovém území (staveniště, provizorní přístupové cesty, parkoviště techniky, mezideponie apod.), nedojde k výrazně negativnímu ovlivnění flóry. Nebyly zde nalezeny druhy, které by byly označeny jako vzácné, ohrožené nebo reliktní.

Ovlivnění flóry a fauny je minimalizováno navrženým technickým řešením stavebních objektů, zejména mostů, proto jsou vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Vliv předmětného záměru na prvky soustavy Natura 2000 byl vyloučen. Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy.

Na základě výše uvedeného, tj. po zhodnocení popisu aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, se příslušný úřad ztotožnil se závěry odborných podkladů a dospěl k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při realizaci opatření tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení opatření (podmínek) vycházel příslušný úřad zejména z odborných studií zpracovaných v období 2013 – 2016: rozptylová studie „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 11/2016), hluková studie „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014), akustická studie „R35 Časy – Ostrov“ (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013), hodnocení zdravotních rizik „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (Ing. Jitka Růžičková, 11/2016), pasportizace studní a ověření nových zdrojů podzemní vody, rešerše dosahu vlivu stavby na podzemní vodu „D35 OPATOVICE – OSTROV“ (AQH s.r.o., 11/2016), revizní biologický průzkum „D35 Opatovice n. L. – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 07/2016), vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016) a DSP.

Opatření č. 1, 7 a 14 jsou stanovena pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před hlukem a vyplývají z hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžičková, 11/2016), hlukové studie (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014) a akustické studie (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013). Opatření č. 1 a 14 ukládají oznamovateli provést měření hluku před výstavbou a v době provozu záměru a v návaznosti na případné nevyhovující výsledky měření realizovat další protihluková

opatření za účelem prokazatelného splnění hlukových limitů. Opatření č. 7 je stanoveno za účelem vyloučení možného rušení spánku v noční době během výstavby záměru.

Opatření č. 2 a 6 jsou stanovena pro ochranu zdrojů podzemních vod a vychází z navrženého monitoringu v materiálu pasportizace studní a ověření nových zdrojů podzemní vody, rešerše dosahu vlivu stavby na podzemní vodu „D35 OPATOVICE – OSTROV“ (AQH s.r.o., 11/2016). Cílem těchto opatření je minimalizovat vlivy záměru na podzemní vody v potenciálně dotčených studních a v případě, že dojde vlivem realizace záměru k poklesu hladin, tak realizovat příslušné kompenzace – prohloubení studní nebo zajištění náhradního zdroje vody.

Opatření č. 3 je stanoveno pro ochranu prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), významných botanických a zoologických lokalit, ochranných pásem vodních zdrojů apod., vychází zejména z revizního biologického průzkumu (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 07/2016) a vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016).

Opatření č. 4, 8 a 11 jsou stanovena za účelem minimalizace ovlivnění PO Komárov a vychází z vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016). Opatření jsou zaměřena na minimalizaci vlivů záměru na předměty ochrany PO, kalouse pustovky a motáka pilicha.

Opatření č. 5, 9 a 12 jsou stanovena za účelem minimalizace ovlivnění EVL Uhersko a vychází z vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016). Jedná se o monitoring početnosti předmětu ochrany EVL (lesáka rumělkového) s cílem minimalizace vlivů během výstavby záměru (optimalizace navržených opatření k ochraně předmětu ochrany).

Opatření č. 10 a 13 jsou stanovena pro minimalizaci vlivů záměru na faunu a vychází z revizního biologického průzkumu (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 07/2016) a vyhodnocení plnění podmínek k ochraně životního prostředí během přípravy záměru D35 Opatovice – Ostrov (PRAGOPROJEKT, a.s., 1/2016). Jedná se o stanovení odborného přírodovědného dozoru, který bude provádět monitoring, transfery atd. před a během výstavby záměru a o vyhodnocení účinnosti opatření k minimalizaci střetů živočichů s provozem na komunikaci po uvedení stavby do provozu (a dle výsledků vyhodnocení účinnosti případná realizace doplňkových opatření).

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí příslušný úřad nestanovil, neboť jsou součástí přímo DSP a jejich příloh nebo byla stanovena v závazných stanoviscích a rozhodnutích dotčených úřadů a jejich splnění je tedy zajištěno, či jejich plnění je přímo dáno platnými právními předpisy.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Vlivy na obyvatelstvo

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Hodnocení zdravotních rizik „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ zpracovala v 11/2016 Ing. Jitka Růžičková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů

na veřejné zdraví. Zásadní vlivy na obyvatelstvo představuje především etapa provozu záměru. Ing. Růžičková v hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo vychází ze zpracované rozptylové studie „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 11/2016), hlukové studie „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014) a akustické studie „R35 Časy – Ostrov“ (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013).

Hodnocení vlivů imisí na veřejné zdraví

Na základě předložené rozptylové studie byly vytipovány polutanty emitované do ovzduší, které lze v rámci posuzovaného záměru buď vzhledem ke zjištěným koncentracím anebo známým vlastnostem považovat za významné z hlediska potenciálního ovlivnění zdravotního stavu:

- oxid dusičitý
- suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}
- benzen
- benzo(a)pyren

V rozptylové studii byly vyhodnoceny příspěvky zdrojů v celé síti referenčních bodů a dále ve vybraných referenčních bodech reprezentujících obytnou zástavbu v blízkosti navrhované komunikace D35.

Oxid dusičitý:

Světová zdravotnická organizace (dále jen „WHO“) považuje za hodnotu LOAEL (nejnižší úroveň expozice, při které jsou ještě pozorovány zdravotně nepříznivé účinky) koncentraci 375 – 565 µg/m³ při 1 – 2 hodinové expozici, která u této části populace zvyšuje reaktivitu dýchacích cest a působí malé změny plicních funkcí. WHO proto při odvození návrhu doporučeného imisního limitu vycházejícího z hodnoty LOAEL použila míru nejistoty 50 %, a tak dospěla u NO₂ k doporučené 1 hodinové limitní koncentraci 200 µg/m³. V případě oxidů dusíku se nepředpokládá karcinogenní účinek, v úvahu připadá pouze riziko toxických akutních i chronických účinků. V rozptylové studii nebyly příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého vypočteny, přesto lze s vysokou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že maximální hodinové koncentrace, vzhledem k naměřeným hodnotám na nejbližší měřicí stanici v Pardubicích (v roce 2015 byla naměřená maximální hodinová koncentrace NO₂ 108,1 µg/m³) i vzhledem k průměrným ročním koncentracím v hodnotách desetin mikrogramů, nebudou maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého příčinou zvýšení reaktivity dýchacích cest ani nezpůsobí změny plicních funkcí.

WHO je doporučena limitní hodnota průměrné roční koncentrace NO₂ 40 µg/m³. Zdůrazňuje se přitom fakt, že nebylo možné stanovit úroveň koncentrace, která by při dlouhodobé expozici prokazatelně zdravotně nepříznivý účinek neměla. Modelové hodnoty příspěvků byly zaokrouhleny na setiny. Příspěvky průměrných ročních koncentrací NO₂ vypočtené v jednotlivých sídlech se pohybují maximálně v desetinách mikrogramů resp. od 0,11 µg/m³ ve výpočtovém bodě 200005 – Dolní Roveň do 0,52 µg/m³ ve výpočtovém bodě 200006 – Choteč. Změny průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého po uvedení D35 do provozu jsou změny vzhledem k zdravotně významným koncentracím zcela zanedbatelné.

Souhrnně lze konstatovat, že všechny použité přístupy potvrzují zanedbatelný vliv nových příspěvků záměru na zdravotní obtíže, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO_2 , a to i v součtu se stávajícím imisním pozadím.

Suspendované částice PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$

Prachové částice PM_{10} patří obecně k nejproblematictějším škodlivinám z hlediska běžně se vyskytujících imisí v České republice ve vztahu k výši imisních limitů. Světová zdravotnická organizace ve směrnici „WHO – air quality guidelines global update 2005“ (dále jen „AQG“) stanovuje směrníkovou hodnotu pro roční průměr suspendovaných částic PM_{10} na úrovni $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pro 99. percentil maximální denní imise PM_{10} činí směrníková hodnota $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jedná se tedy o podstatně přísnější hodnoty oproti hodnotám platných imisních limitů (směrníková maximální denní imise $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ se týká 4. nejvyšší denní imise v roce oproti 36. nejvyšší denní imisi v případě platného imisního limitu). Tyto hodnoty jsou však za současných imisních podmínek v ČR obtížně dosažitelné a obvykle jsou překračovány i ve velmi čistých oblastech, především vlivem sekundární prašnosti a vlivem způsobu hospodaření v krajině. Pro imise $\text{PM}_{2,5}$ jsou stanoveny AQG na $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (průměrné roční imisní koncentrace) a $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro krátkodobé (denní) imisní koncentrace této frakce prachu ve volném venkovním prostředí.

Imisní příspěvky k průměrným denním koncentracím PM_{10} z liniových zdrojů znečišťování ovzduší vypočítané v rozptylové studii pro referenční body mimo síť se pohybují:

- v úseku Opatovice – Časy v rozmezí $3,45 - 11,13 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- v úseku Časy – Ostrov v rozmezí $5,11 - 7,85 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Krátkodobě zvýšené koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} se mohou projevit zvýrazněním symptomů u astmatiků a zvýšením celkové nemocnosti. Citlivou skupinou jsou děti, starší osoby a osoby s chronickým onemocněním dýchacího a oběhového ústrojí. Vzhledem k modelovým příspěvkům k maximálním denním koncentracím PM_{10} , ve výpočtových stavech se záměrem, v hodnotě max. jednotek mikrogramů nelze předpokládat, že by tyto koncentrace mohly být příčinou výše zmíněných symptomů.

Imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ z liniových zdrojů znečišťování ovzduší vyvolaných provozem záměru jsou v rozptylové studii spočteny v desetinách mikrogramů. Pouze ve výpočtových bodech 100006 Choteč a 100007 Dolní Ředice byly průměrné roční koncentrace PM_{10} v hodnotách $2,14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a $2,13 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že provoz záměru D35 Opatovice – Ostrov znamená jen nepatrnou změnu průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic v hodnocených sídlech. Tyto změny jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Benzen

Imisní pozadí benzenu v ovzduší podle imisních map ČHMÚ (pětileté průměry za roky 2011 – 2015) je v hodnocených lokalitách do $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokud bychom předpokládali tuto průměrnou roční koncentraci benzenu v zájmové oblasti jako požadovou, s vědomím značné nejistoty, pak této hodnotě odpovídá při použití jednotky karcinogenního rizika UCR dle WHO (6×10^{-6}) celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR $7,8 \times 10^{-6}$, což je cca 8 případů na 1 000 000 obyvatel.

Vypočtené průměrné roční imisní příspěvky benzenu z provozu záměru se podle rozptylové studie pohybují v hodnotách od 0,0099 až 0,0253 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a těmto příspěvkům odpovídá navýšení karcinogenního rizika ILCR 6×10^{-8} až $1,5\times 10^{-7}$. Tyto příspěvky jsou o řád až dva řády nižší než je úroveň karcinogenního rizika imisního pozadí a jsou tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné, současnou míru zátěže neovlivní. Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou lokalitu je v současné době cca 8×10^{-6} , tedy 8 případů na 1 000 000 obyvatel a pohybuje se ve společensky přijatelném rozmezí několika případů na milion až 100 tisíc obyvatel za 70 let. Realizací záměru se toto riziko nezmění. Odhadované imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru ve všech posuzovaných lokalitách, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik.

Benzo(a)pyren

WHO nestanovuje pro PAU (polycyklické aromatické uhlovodíky), jejichž typickým příkladem je BaP, ve vnějším ovzduší doporučenou limitní koncentraci. Důvodem je jak bezprahový karcinogenní účinek, který představuje hlavní riziko těchto látek v ovzduší, tak i jejich výskyt ve směsích a možnost interakce s pevnými částicemi a dalšími látkami v ovzduší. Doporučuje proto, aby obsah PAU v ovzduší byl omezován na nejnižší možnou úroveň. V ČR byl stanoven imisní limit pro PAU vyjádřené jako BaP v hodnotě průměrné roční koncentrace 1 ng/m^3 . Tato hodnota je však za současných imisních podmínek v dopravně zatížených oblastech v ČR překračována. Imisní pozadí benzo(a)pyrenu v ovzduší bylo zjišťováno z map úrovní znečištění (MŽP) a průměrná roční koncentrace z pětiletých průměrů 2011 – 2015 je v hodnotě 0,91 ng/m^3 , což nesignalizuje překročení stanoveného cílového imisního limitu, který je 1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a této hodnotě imisního pozadí odpovídá celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR $7,9\times 10^{-5}$, to znamená cca 8 případů na 100 000 obyvatel.

Vypočtené průměrné roční imisní příspěvky záměru by měly dle rozptylové studie dosahovat hodnot pro benzo(a)pyren 0,0026 až 0,0067 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, těmto příspěvkům odpovídá celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR 2×10^{-7} až 6×10^{-7} , což je o dva řády nižší navýšení karcinogenního rizika, než je současný stav a nelze tedy předpokládat, že by se realizací záměru karcinogenní riziko BaP zvýšilo. Z výše uvedeného vyplývá, že příspěvky benzo(a)pyrenu po realizaci záměru jsou z hlediska zdravotního rizika nevýznamné, nebudou přispívat ke zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění celoživotně exponovaných lidí. Individuální karcinogenní riziko pro posuzované lokality je dáno pouze pozadím.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem hodnocení zdravotního rizika imisí na veřejné zdraví s tím, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin nevýznamná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů dvou akustických studií a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situovaných nejbližší k D35.

1. Bukovina nad Labem – v hodnoceném hlukovém pásmu se jedná o cca 3 stavby pro bydlení na severním okraji obce v okolí výpočtových bodů (dále jen „VB“) B1 až B3. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 5 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 4 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 9.

2. Borek – jedná se o stavby pro bydlení na jihozápadním a jižním okraji obce – okolí VB BR1 až BR7 – cca 25 staveb pro bydlení. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 5 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 4 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o cca 2 osoby ze 75.

3. Újezd u Sezemic – jedná se o cca 5 staveb pro bydlení na severovýchodním okraji obce – okolí VB U1 až U3. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 5 až 6 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 4 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 15.

4. Rokytno – jedná se o dvacet obytných domů na západním a jihozápadním okraji obce v okolí výpočtových bodů R1 až R7, šest domů na jižním okraji obce – sjezd z MÚK okolí VB R8 a jeden dům VB R9. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 5 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 4 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 4 osoby z 81.

5. Choteč – jedná se o cca 10 staveb pro bydlení na východním okraji obce – okolí VB CH1 až CH6. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 4 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 osoby z 30.

6. Dolní Ředice – jedná se o cca 11 staveb pro bydlení na východním okraji obce – okolí VB DR1 až DR5. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 5 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 4 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 osoby z 33.

7. Časy – jedná se o cca 10 staveb pro bydlení na východním okraji obce – okolí VB C1 až C3. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 6 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 osoby z 30.

8. Dašice I. část – Babín – jedná se o cca 9 staveb pro bydlení na severním okraji obce – okolí VB DA01 až DA08. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 1 až 5 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 2 až 4 % obyvatel. Odhadem jde o cca 1 osobu z 27.

9. Dašice II. část – jedná se o cca 8 staveb pro bydlení na severovýchodním okraji obce – okolí VB DA09 až DA17. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u 4 až 5 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 4 % obyvatel. Odhadem jde o max. 1 osobu z 24.

10. Hedčany – jedná se o 4 stavby pro bydlení – okolí VB HE01 až HE03. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 3 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy také u 3 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 12.

11. Dolní Roveň – jedná se o 4 stavby pro bydlení na západním okraji obce – okolí VB DR01 až DR04. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 3 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy také u 3 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 12.

12. Dolní Roveň – jedná se o cca 5 staveb pro bydlení na jižním okraji obce – okolí VB DR05 až DR10. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 2 až 5 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 4 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 15.

13. Horní Roveň – jedná se o 3 stavby pro bydlení na jižním okraji obce – okolí VB HR01 až HR02. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u max. 1 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u max. 2 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 9.

14. Čeradice – jedná se o 3 stavby pro bydlení na východním okraji obce – okolí VB CE01 až CE04. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u max. 2 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 2 až 3 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 9.

15. Prachovice – jedná se o cca 16 staveb pro bydlení na severním až severovýchodním okraji obce – okolí VB PR01 až PR12. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 3 až 6 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 4 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 až 3 osoby ze 48.

16. Turov – jedná se o cca 6 staveb pro bydlení na severním okraji obce a o cca 10 staveb na východním okraji obce – okolí VB TU01 až TU14. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 4 až 7 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 až 3 osoby ze 48.

17. Uhersko – jedná se o cca 14 staveb pro bydlení na jihozápadním okraji obce – okolí VB UH01 až UH15. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 3 až 6 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o max. 2 osoby ze 42.

18. Městec – jedná se o 2 domy pro bydlení na severním okraji obce – okolí VB ME10 až ME13 (dle informací z OÚ zde jsou v současnosti 2 obyvatelé) a 3 domy pro bydlení u železniční stanice Uhersko – okolí VB ME14 až ME18. Provedeným odhadem lze očekávat po realizaci záměru u cca 2 až 6 % obyvatel výrazné pocity obtěžování v denní době a v noční době lze očekávat výrazné pocity rušení spánku hlukem ze silniční dopravy u 3 až 5 % obyvatel. Odhadem jde o méně než 1 osobu z 11. Do hodnocení

nebyla zahrnuta stavba pro bydlení Městec č.p. 67, která byla vykoupena a v rámci stavby dálnice bude odstraněna.

Vzhledem k tomu, že v současné době hodnocenými obcemi, resp. jejich částmi, žádná dálnice neprochází, ani komunikace I. a ve většině ani II. tříd, dojde realizací záměru ke zvýšení expozice hluku ze silniční dopravy. Toto zvýšení, po realizaci navržených protihlukových opatření, nepřekročí hygienické limity hluku a z hlediska zdravotního rizika je toto navýšení hluku vzhledem k možným zdravotním rizikům akceptovatelné. Je třeba zdůraznit, že vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru lze očekávat pokles počtu obyvatel vystavených vysokým hladinám hluku v denní a noční době, žijících v území podél současných komunikací I. tříd (zejména pak I/35). Odvedením části dopravy z území podél stávajících komunikací dojde i ke snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění hlukem z dopravy. V okolí D35, tj. v území, které doposud nebylo významněji ovlivněno hlukem z provozu na pozemních komunikacích, se po realizaci záměru u některých obyvatel těchto částí sídel mohou projevit nepříznivé účinky hluku v podobě obtěžování nebo rušení hlukem ve spánku.

Součástí projektové dokumentace pro stavební řízení stavby „D35 Opatovice – Časy“ je konkrétní návrh protihlukových opatření, jejichž realizace povede k dodržení hygienických limitů hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb, případně bude upřesněn způsob změny v účelu užívání stavby. Na základě závěrů hlukové studie jsou navržena protihluková opatření. Jedná se o následující stavební objekty:

- SO 261 PHS v km 5,943-6,660 vpravo – Bukovina nad Labem
 - SO 262 PHS v km 7,740-8,840 vlevo – Borek
 - SO 263 PHS v km 10,860-11,520 vlevo – Rokytno
 - SO 264 PHS v km 14,080-14,800 vlevo – Dolní Ředice
 - SO 265 PHS v km 14,245-14,600 vpravo – Choteč
 - SO 266 PHS MÚK Časy – km 16,800 vlevo – ptačí oblast Komárov
- a návrh obrusné vrstvy z nízkohlučného asfaltu v úseku km 13,9-16,25.

Tato opatření zabezpečují dodržení hygienických limitů hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb.

Součástí projektové dokumentace pro stavební řízení stavby „D35 Časy – Ostrov“ je konkrétní návrh protihlukových opatření, který povede k dodržení hygienických limitů hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb. Na základě závěrů hlukové studie jsou navržena protihluková opatření. Jedná se o stavební objekt SO 701:

- část PHS je v km 16,800 -20,816
- část PHS je v km 21,834 – 22,336

část PHS je v km 28,658 – 28,773

část PHS je v km 28,944 – 29,109

část PHS je v km 28,949 – 29,397

Vzhledem k výše uvedenému a s ohledem na skutečnosti uvedené v DSP se příslušný úřad ztotožnil se závěry hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo. Fáze provozu přinese významné zlepšení stávajícího stavu ve vztahu k ovlivnění obyvatel hlukem poblíž stávajících komunikací I. třídy, jejichž dopravní zátěž navrhovaná D35 převezme, výstavba navržených protihlukových stěn zajistí dodržení hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb i v chráněném venkovním prostoru.

Vlivy na ovzduší

V průběhu přípravy záměru byla zpracována rozptylová studie „D35 Opatovice – Časy – Ostrov“ (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 11/2016), kde je hodnocen předpokládaný vliv provozu dopravy na dálnici D35 v úseku Opatovice – Časy – Ostrov k roku 2040. Rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou MŽP č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren.

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl proveden ve výpočtové síti o kroku 50 m a v 19 modelových výpočtových bodech reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba. Ve výpočtové síti je použito hodnoty L rovné 1,6 m – dýchací zóna člověka. V následující tabulce jsou uvedeny souřadnice bodů mimo výpočtovou síť.

D35 Opatovice – Časy

Č. ref. bodu	X-ová souřadnice ref. bodu	Y-ová souřadnice ref. bodu	Nadmořská výška ref. bodu	Výška nad terénem ref. bodu	Popis
100001	-642780	-1051075	223,005	1,6	Bukovina - S okraj zastavěného území
100002	-641181	-1051270	237	1,6	Borek - Z okraj zastavěného území
100003	-640768	-1051605	235,8262	1,6	Borek - J okraj zastavěného území
100004	-640553	-1052748	231,0166	1,6	Újezd u S. - SV okraj zastavěného území
100005	-639213	-1053745	231,563	1,6	Rokytno - Z okraj zastavěného území
100006	-638149	-1056917	228,0462	1,6	Choteč - V okraj zastavěného území
100007	-637957	-1056882	229	1,6	D. Ředice - Z okraj zastavěného území
100008	-637797	-1058813	238,4931	1,6	Časy - V okraj zastavěného území

D35 Časy – Ostrov

Č. ref. bodu	X-ová souřadnice ref. bodu	Y-ová souřadnice ref. bodu	Nadmořská výška ref. bodu	Výška nad terénem ref. bodu	Popis
200001	-637280	-1062388	227	1,6	Dašice - S okraj zastavěného území
200002	-636590	-1062938	229,6212	1,6	Dašice - V okraj zastavěného území
200003	-635473	-1063733	231,8418	1,6	Prachovice - S okraj zastavěného území
200004	-635211	-1063899	232	1,6	Prachovice - V okraj zastavěného území
200005	-633985	-1063700	230,1	1,6	D.Roveň - Z okraj zastavěného území
200006	-633450	-1064224	231	1,6	D.Roveň - J okraj zastavěného území
200007	-632405	-1066855	240,145	1,6	Čeradice - V okraj zastavěného území
200008	-631592	-1068102	237,9769	1,6	Turov - V okraj zastavěného území
200009	-630923	-1068572	239,6187	1,6	Městec - S okraj zastavěného území
200010	-630933	-1069050	258,48	1,6	Městec - S2 okraj zastavěného území
200011	-629729	-1069991	259,715	1,6	Ostrov - SV okraj zastavěného území

Vyhodnocení příspěvků NO₂ k imisní zátěži zájmového území

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³. Pětileté aritmetické průměry pro NO₂ za roky 2011 až 2015 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (12,6 až 14,1 µg.m⁻³). Příspěvek záměru se předpokládá v úrovni 0,14 – 0,21 µg.m⁻³. Vzhledem k limitu 40 µg.m⁻³ nelze předpokládat jeho překročení.

Vyhodnocení příspěvku PM₁₀ k imisní zátěži zájmového území

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 µg.m⁻³. Pětileté aritmetické průměry za roky 2011 až 2015 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (23,6 až 26,6 µg.m⁻³). Příspěvek záměru se předpokládá v úrovni 0,51 – 2,14 µg.m⁻³. Vzhledem k limitu 40 µg.m⁻³ nelze předpokládat jeho překročení.

Vyhodnocení příspěvku PM₁₀ – 24h k imisní zátěži zájmového území

Pro PM₁₀ max. 24h není stávající legislativou imisní limit stanoven. Limit je stanoven pro 36. nejvyšší 24h koncentraci, jako hodnota 50 µg.m⁻³. Pětileté aritmetické průměry pro 36. nejvyšší 24h koncentraci za roky 2011 až 2015 stanovené ČHMÚ nesignalizují překračování imisního limitu pro 36. nejvyšší 24h koncentraci této škodliviny (41,2 až 44,7 µg.m⁻³). Pro max. 24h koncentraci nejsou pětileté průměry stanoveny. Příspěvek záměru pro 36. nejvyšší 24h koncentraci se předpokládá v úrovni 0,88 – 3,05 µg.m⁻³. Vzhledem k limitu 50 µg.m⁻³ nelze předpokládat jeho překročení.

Vyhodnocení příspěvku PM_{2,5} k imisní zátěži zájmového území

Pro PM_{2,5} je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 25 µg.m⁻³. Pětileté aritmetické průměry za roky 2011 až 2015 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny

(18,3 až 20,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Příspěvek záměru se předpokládá v úrovni 0,19 – 0,80 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vzhledem k limitu 25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nelze předpokládat jeho překročení.

Vyhodnocení příspěvků benzenu k imisní zátěži zájmového území

Pro benzen je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Pětileté aritmetické průměry za roky 2011 až 2015 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (1,2 – 1,3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Příspěvek záměru se předpokládá v úrovni 0,010 – 0,025 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vzhledem k limitu 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nelze předpokládat jeho překročení.

Vyhodnocení příspěvku benzo(a)pyrenu k imisní zátěži zájmového území

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu 1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětně lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2011 až 2015 v zájmovém území pohybují v rozpětí 0,85 až po 1,03 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Pětileté průměry se tedy pohybují kolem limitu, jako ostatně na celém území ČR. Příspěvek záměru se předpokládá v úrovni 0,0026 – 0,0067 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, jedná se tedy o max. 0,67 % limitu. Realizace záměru stávající situaci významně neovlivní (průměry ročních průměrných koncentrací se budou v zájmovém území i nadále pohybovat v rozpětí 0,85 – 1,03 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$). Aktuální legislativa ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1 % limitu roční průměrné koncentrace (příspěvek záměru bude do 0,67 % limitu). Řešená část trasy D35 není umístěna v zastavěném území obce. Vzhledem k charakteru předkládaného záměru nejsou navrhována kompenzační opatření. V rámci projektu vegetačních úprav je ovšem v tomto úseku D35 řešeno nadstandardní použití zeleně ve formě dřevin, a to zejména v souvislosti s ozeleněním trasy D35 podél PO Komárov.

Příslušný úřad konstatuje, že rozptylová studie prokázala splnění imisních limitů většiny výše uvedených znečišťujících látek v území, které může být provozem záměru ovlivněno. Pouze u benzo(a)pyrenu je již za stávajícího stavu imisní limit dosahován či drobně překračován, realizace záměru tento stav v trase D35 významně nezhorší. Naopak lze konstatovat, že zprovoznění dálnice přinese významné zlepšení stávajícího stavu v širším zájmovém území ve vztahu k imisním hodnotám v zastavěném území obcí poblíž stávajících komunikací I. třídy, jejichž dopravní zátěž navrhovaná D35 převezme.

Vlivy na klima

Klima a podnebí představuje dlouhodobý charakteristický režim počasí určovaný energetickou bilancí, cykly v ovzduší a vlastnostmi zemského povrchu. Změny podnebí nejsou důsledkem pouze přirozených procesů, ale rovněž ke změně související k nárůstu obsahu skleníkových plynů v ovzduší přispívá i člověk. Technické řešení záměru je navrženo tak, aby vlivy záměru na podnebí a klima byly co nejvíce minimalizovány, tzn. jsou navrženy vegetační prvky, mostní objekty pro průchod vodotečí s doprovodným porostem, prvky územních systémů ekologické stability apod.

Zájmové území zasahuje v celé své délce do teplé oblasti T2. (Quitt, 1971). Klimatický rajón T2 charakterizuje dlouhé léto, teplé až suché, s krátkým přechodným obdobím s teplým jarem a podzimem, zima je krátká, mírná suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Z hlediska automobilového provozu ovlivňuje počasí sjízdnost komunikací a nehodovost. V následující tabulce jsou uvedeny ukazatele, které mají vliv na bezpečný provoz na komunikaci:

Ukazatel	Počet dnů
Průměrný počet dnů s mlhou v roce	50
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	50
Průměrný počet dnů se sněžením	30 – 40
Průměrný počet mrazových dnů	110

Záměr předpokládá vybudování nové komunikace dálničního typu. Dojde k výstavbě mostů, estakád, násypů a zářezů, které mohou způsobit lokální změny mikroklimatu, k ovlivnění mezoklimatu či makroklimatu nedojde. Stavba jako celek však nebude významně měnit reliéf krajiny, který by mohl mít vliv na změnu proudění vzduchu v širším území, resp. rozptyl škodlivin. Stejně tak neovlivní teplotu, srážky a ani vlhkost v řešeném území.

Vlivem záměru dojde k mírné změně retenční schopnosti krajiny, která je dosud nezastavěná, zpevněná plocha komunikace přispěje ke zrychlenému odtoku dešťových vod z území. Odvodnění komunikace je navrženo pomocí dešťové kanalizace, která je z jednotlivých úseků o průměrné délce 1,4 km zaústěná do dešťových usazovacích nádrží. Před zaústěním do vodních toků v trase komunikace jsou používány bezpečnostní jímký s odlučovačem ropných látek. Pro snížení rychlosti odtoku z území především při přívalových deštích jsou navrženy retenční nádrže, k významnému ovlivnění vodních toků zvýšenými průtoky proto nedojde.

V rámci přípravy záměru byla podrobně zkoumána i otázka zranitelnosti stavby dálnice D35 vůči změnám klimatu, především vůči převedení velkých vod v inundačním území. Navržené mostní objekty v trase D35 tvoří potřebné zabezpečení záměru pro případ větších a přívalových srážek a nejsou překážkou proudění povodňových vod. Celá projektová i stavební příprava bude dále průběžně konzultována s Povodím Labe, s.p.

Příslušný úřad konstatuje, že se vzhledem k výše uvedenému ztotožnil se závěrem, že realizaci záměru může dojít jen k minimálním změnám mikroklimatu, klima v širším území však ovlivněno nebude. Záměr je dostatečně zabezpečen proti změnám klimatu, technické řešení mostních objektů, odvodnění komunikace, retenčních nádrží atd. je dostatečně kapacitní i v případě přívalových srážek, povodní apod. Celkově lze tedy konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn. nebude se podílet na změně klimatu a rovněž vliv změny klimatu na záměr bude zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

Vyhodnocení akustické situace bylo v rámci přípravy záměru provedeno hlukovou studií „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ (Mgr. Radka Mašková, Pragoprojekt, a.s., 04/2014) a akustickou studií „R35 Časy – Ostrov“ (Ing. Radek Kropelnický, Ekola group, spol. s r.o., 08/2013), které vycházejí z již zpracovaných hlukových studií pro územní rozhodnutí, které doplňují a upřesňují.

Pro úsek D35 Opatovice – Časy platí následující. Předložená hluková studie posuzuje akustické poměry v okolí novostavby plánované komunikace D35 u chráněných

objektů v úseku Opatovice – Časy (včetně MÚK Rokytno a MÚK Časy) ve výhledovém období roku 2030. Zprovozněním komunikace v předmětném úseku Opatovice – Časy dojde k částečnému zhoršení akustické situace v jejím bezprostředním okolí (v lokalitách, které dosud nejsou významně zatíženy hlukem z dopravy). Zároveň však lze očekávat významné odlehčení dopravy (spojené se snížením hlukové zátěže) podél stávající průtahové silnice I/35 procházející přímo intravilány obcí. Výpočtový model potvrdil nutnost realizace protihlukových opatření podél trasy komunikace D35 na ochranu stávající obytné zástavby v přilehlých obcích. Navržená protihluková opatření přinesou podstatné snížení hlukové zátěže z dopravy po plánované komunikaci. Výsledky hlukové studie ukazují, že po zohlednění clonícího vlivu navrhovaných PHS spolu s aplikací technologie „tichého asfaltu“ (Dolní Ředice, Choteč) se ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A, L_{Aeq, T}$ v chráněném venkovním prostoru všech nejbližších obytných objektů pohybují pod úrovní hygienických limitů hluku pro denní i noční období (60/50 dB). Pro ověření předpokladů hlukové studie bude provedeno u nejbližších dotčených objektů po uvedení stavby do provozu objektivní 24hodinové akustické měření se sčítáním dopravy.

Pro úsek D35 Časy – Ostrov platí následující. Předložená akustická studie hodnotí vliv silničního provozu na komunikaci D35 Časy – Ostrov na akustickou situaci v jejím okolí. Trasa silnice je vedena převážně mimo obydlenu oblast, ale přibližuje se i k okrajové zástavbě okolních obcí. Ve výpočtech byl hodnocen výhledový rok 2040, protože v tomto roce byly na trase nové komunikace D35 očekávány nejvyšší dopravní zátěže včetně nejvyššího podílu nákladní dopravy. V okolí trasy nové komunikace se nachází okrajová zástavba obcí Dašice, Prachovice u Dašic, Horní a Dolní Roveň, Čeradice, Turov, Uhersko a Městec. Jedná se převážně o samostatnou zástavbu rodinných domků se zahradami. Na základě provedených výpočtů bylo zjištěno, že při realizaci navržených protihlukových opatření výpočtově nedochází k překročení hygienického limitu hluku pro denní i noční dobu (60/50 dB). Výjimkou je rodinný dům v k.ú. Městec č.p. 67, tento objekt však již byl oznamovatelem vykoupen a v rámci realizace záměru bude odstraněn.

Příslušný úřad konstatuje, že na základě výsledků akustických studií hodnotících zatížení okolní chráněné zástavby hlukem budou dodrženy limity hluku v okolním chráněném venkovním prostoru staveb dané nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Před započítáním výstavby budou výpočty hlukových studií verifikovány měřením, na jehož základě budou navržená protihluková opatření případně upravena.

Vzhledem k výše uvedenému příslušný úřad konstatuje, že na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel lze očekávat významný pokles počtu obyvatel vystavených vysokým hladinám hluku v denní a noční době, žijících v území podél současných komunikací I. třídy, které dosud suplují funkci budoucí komunikace D35. Z celkového pohledu je pak možné konstatovat, že vlivy hluku generované záměrem jsou ve všech výše uvedených lokalitách akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody

Trasa komunikace D35 prochází geologicky, hydrogeologicky i hydrologicky pestrým územím. Mělké uložení hladiny podzemní vody a síť drobných vodotečí vede k tomu, že běžným provozem na komunikaci a vlivem havárií, ke kterým na tomto úseku komunikace může docházet, může být na ploše zájmového území negativně ovlivněna kvalita vody.

Významná je však míra a dynamika očekávaného znečištění povrchových vod. A zde je možno konstatovat, že na převážné ploše zájmového území jsou zdejší vodní útvary vodárensky nevýznamné až zcela nevýznamné, rychlost případného šíření znečištění je velmi malá a plošně významnější ovlivnění vodních a na vodu vázaných ekosystémů nehrozí.

Zdrojem kontaminace povrchových vod, které jsou v kontaktu s trasou, je odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody obsahují látky, které souvisejí s provozem a údržbou silnice. Jedná se o nerozpuštěné látky, které jsou tvořeny nejen prachem ze silnice, ale i sazemi z výfukových plynů, otěry z pneumatik apod. Základním ochranným opatřením jsou sedimentační a retenční nádrže, které jsou na trase zařazeny vždy před výtokem dešťové kanalizace do vodoteče. Dále se jedná o ropné látky, úkapy pohonných hmot a olejů z provozu motorových vozidel. Zásadním faktorem, který ovlivňuje jejich množství, je stáří a technický stav vozidel. Pro praktickou ochranu vodního prostředí je důležité, že ropné látky budou vzhledem ke své malé měrné hmotnosti zachytávány z hladiny nornými stěnami v sedimentačních nádržích, odkud budou odstraňovány. Další látkou, která může kontaminovat vodní prostředí, jsou chloridy používané při zimní údržbě vozovky. Chlorid sodný je rozpustná sůl, a protože neexistuje reálný technologický proces, který by byl schopen tyto vody čistit od chloridů za přijatelné ekonomické náklady, dostává se tato rozpuštěná sůl do vodoteče. V rámci DSP je navrženo takové řešení (odvod do dostatečně vodných vodotečí), které zajistí dodržení koncentrací chloridových iontů v recipientech.

Veškerá srážková voda z komunikace D35 bude podchycena a odvedena do nejbližšího vhodného recipientu. Voda ze zpevněných ploch nebude nikde volně rozptylována do terénu. Odvodnění komunikace je navrženo pomocí dešťové kanalizace, do které bude svedena pouze voda z povrchu zpevněné části komunikace. Dešťové kanalizace budou vedeny ve středním dělicím pásu rychlostní silnice. Srážkové vody z přílehlého povodí nejsou zaústěny do silničních kanalizací, jsou zachytávány do silničních příkopů, případně nadzářezových příkopů a odváděny do nejbližších recipientů. Návrh odvodnění dálnice D35 je rozdělen na úseky, ze kterých voda odtéká vždy do jednoho místa, jedné vodoteče. V celém úseku je veškerá voda spadlá na povrch zpevněné části silnice zachytávána, a to uličními vpustmi umístěnými buď podél klasických obrubníků, nebo v podélných rigolech se svedením vody do dešťové silniční kanalizace. V úsecích minimálních podélných sklonů (do 0,3%) jsou navrženy liniové odvodňovací žlaby s umělým sklonem dna (0,5%). Před zaústěním silničních kanalizací do jednotlivých recipientů je vždy navrženo havarijní zařízení, bezpečnostní sedimentační jímka (DUN) s odlučovačem ropných látek, případně zařízení na snížení kulminačních odtoků – retenční nádrž.

Celkově lze konstatovat, že výstavba a provoz komunikace D35 v úseku Opatovice – Ostrov neovlivní při dodržení navržených opatření vodní a na vodu vázané ekosystémy v mezích převyšujících samočisticí schopnost přírodního prostředí.

Na základě projekčního řešení záměru a výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vlivy záměru na povrchové vody budou akceptovatelné.

Vlivy na podzemní vody

V rámci přípravy záměru byl společností ARCADIS CZ a.s. zpracován hydrogeologický monitoring (R35 v úseku Opatovice nad Labem – Časy a v úseku Časy – Ostrov, 1/2016) a dále byla společností AQH s.r.o. zpracována pasportizace studní

a ověření nových zdrojů podzemní vody, rešerše dosahu vlivu stavby na podzemní vodu (D35 OPATOVICE – OSTROV, 11/2016).

Negativní vliv na režim podzemní vody, a tím na vydatnost stávajících zdrojů podzemní vody (studny) může stavba mít pouze v silničních zářezích, které svým dnem zasahují pod hladinu podzemní vody.

Zářez v km 6,660 – 6,900 max. hloubka 6 m. Zářez nezasáhne pod hladinu podzemní vody. Zářez v km 8,350 – 8,880 trasy. Zářez zasáhne pod hladinu podzemní vody v úseku 8,650 – 8,880 km do hloubky max. 1,5 m. Dosah ovlivnění hladiny bude při snížení o max. 1,5 m v místě zářezu do vzdálenosti pouze 10 – 15 m. Nejbližší zástavba v obci Borek se nachází ve vzdálenosti cca 200 m severně. Nedojde k ovlivnění zdrojů. Zářez v km 9,480 – 10,050 trasy. Zářez zasáhne pod hladinu podzemní vody v úseku 9,600 – 10,000 km do hloubky max. 2,5 – 3,5 m. Dosah ovlivnění hladiny svrchní zvodně bude při snížení hladiny o 3,5 m do vzdálenosti cca 150 m. Při snížení hladiny o 2,5 m bude dosah ovlivnění asi 106 m. V uvedených vzdálenostech od míst projektovaného zářezu se nenacházejí žádné budovy ani studny. Nejbližší zástavba se nachází v obci Újezd u Sezemic, 500 m západním směrem. Nedojde k ovlivnění zdrojů. Zářez v km 15,500 – 16,220 Hloubka zářezu až 14 m. Hloubka naražené hladiny v tomto úseku je cca 4,5 – 7,5 m pod terénem. Hladina se ustálila na úrovni 0,4 – 2,7 m pod terénem, což odpovídá úrovni 242,0 – 250,6 m n. m. Na začátku úseku zářezu v km 15,550 – 15,800 bude niveleta nad hladinou podzemní vody. V úseku trasy v km 15,800 – 16,150 zářez zasáhne pod hladinu podzemní vody. Dosah ovlivnění hladiny je 50 – 100 m od okrajů zářezu. Nejbližší studny při východním okraji obce Časy jsou ve vzdálenosti 260 – 265 m. Maximální snížení hladiny podzemní vody v silničním zářezu se bude pohybovat v úrovni 243 – 246 m n. m. Studny při východním okraji obce Časy mají ustálenou hladinu v úrovni 245,7 – 246,7 m n. m., to znamená, že úroveň snížené hladiny v zářezu nebude zasahovat příliš hluboko pod úroveň hladin ve studnách. Vzhledem ke směru proudění podzemní vody, který je v místech stávající silnice k západu, k obci Časy, však dojde k omezení dotace podzemních vod tímto směrem. V tomto případě nakonec ovlivnění hladin podzemní vody v obci Časy v dlouhodobém časovém horizontu (cca 1 a více roků po skončení stavby) nelze zcela vyloučit.

Stavba D35 Časy – Ostrov (přeložka silnice III/322 71) ve staničení 29,484 km. Jihozápadně od trasy je přeložka vedena v zářezu. V blízkosti zdroje podzemní vody: studna S7 (A17 – Městec č.p. 22), zdroj je vykopen a před stavbou bude odstraněn. Studny S5 a S6 (Městec čp. 69 a 74) jsou jedinými zdroji vody pro rodinné domy a jsou stavbou ohroženy na vydatnosti i na kvalitě. Zářez v km 22,400 – 22,71. Hloubka nivelety v zářezu 2 m. Nelze očekávat ovlivnění objektů v obci Prachovice. Zářez v km 25,300 – 25,660. Hloubka nivelety 6 m. Zářez zasahuje pod piezometrickou úroveň napjatého zvodnění. Nelze očekávat ovlivnění stávajících zdrojů. Zářez v km 26,900 – 27,550. Hloubka nivelety 10 m. Nepravděpodobné, ale teoreticky možné ovlivnění zdrojů v severním okraji obce Čeradice (studny S12 a S13). Zářez v km 29,480 – 29,650. Hloubka nivelety 7 m. Vykopený zdroj S7 bude stavbou odstraněn. Vzhledem k velkému hydraulickému spádu, směrem k severu k toku Loučné, by v případě havárie v tomto úseku byla ohrožena kvalita vody ve studnách S8 a S9, proto je třeba v období výstavby důsledně dodržovat opatření pro případ havárie (únik ropných produktů atd.) dle platných právních předpisů, rovněž bude prováděn hydrogeologický monitoring (viz níže). V období provozu bude veškerá voda z komunikace odváděna přes odlučovače ropných látek. Zářez v km 29,820 – 30,700. Hloubka nivelety 4 m. Ohrožení stávajících zdrojů v Ostrově

nepravděpodobné. Teoretická možnost ovlivnění studní S5 a S6 odvodněním kvartérního kolektoru.

Je navrženo následující opatření:

Zpracovat projekt hydrogeologického monitoringu režimu a kvality podzemní a povrchové vody v okolí trasy, za účelem zjištění skutečného vlivu stavební činnosti. Tento monitoring zahájit s předstihem minimálně 6 měsíců před zahájením stavby a provádět jej po celou dobu stavby až po předání k trvalému provozu. Vybrané pasportizované domovní studny mohou sloužit jako body tohoto monitoringu. Na základě výsledků hydrogeologického monitoringu (při zjištění, že dochází vlivem stavby ke snížení hladin podzemní vody ve studních) provést potřebná opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody – realizovat prohloubení domovních studní nebo zajistit náhradní zdroj vody.

Navrhovaná trasa komunikace D35 není v kontaktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů ani neprochází územím, které je součástí CHOPAV. V dosahu vlivů provozu na D35 se nenachází zdroje hromadného zásobení obyvatelstva pitnou vodou ani léčebné prameny.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých souhlasů a závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení by zahrnut do závazného stanoviska, souhlasu pro navazující řízení.

Příslušný úřad konstatuje, že za předpokladu splnění opatření uvedených výše (provádění monitoringu podzemních vod před zahájením prací, v jejich průběhu a po jejich ukončení) a splnění požadavků uvedených v závazných stanoviscích dotčených orgánů, která budou v souladu s vyjádřeními správců toků, lze vliv záměru na povrchové a podzemní vody považovat za akceptovatelný.

Vlivy na půdu

Vliv stavby na zemědělský půdní fond během výstavby bude spočívat ve vlastním trvalém záboru a dočasném dlouhodobém záboru zemědělské půdy. Realizací stavby nedojde k znepřístupnění žádných zemědělských pozemků, ani nevzniknou žádné neobhospodařovatelné pozemky.

Stavba Opatovice – Časy vyvolá celkový trvalý zábor ZPF 104,2361 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 41,5403 ha. Stavba Časy – Ostrov vyvolá celkový trvalý zábor ZPF 127,988 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 10,4425 ha, dočasný zábor do 1 roku 8,4136 ha. Lze konstatovat, že i přes vyvolaný zábor zemědělského půdního fondu se jedná o stavbu s vysokou společenskou hodnotou a její předpokládaný příznivý dopad kompenzuje negativní vlivy na zábor ZPF.

Souhlasy k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j. 71382/ENV/10 dne 8. 12. 2010 pro stavbu Opatovice – Časy a pod č.j. 24802/ENV/10 dne 21. 5. 2010 pro stavbu Časy – Ostrov. Uvedené souhlasy (závazná stanoviska) obsahují řadu podmínek, které se týkají skrývky ornice a zúrodnění schopných vrstev půdy, jejich následného deponování a využití na zemědělských pozemcích, stejně tak jako zajištění přístupu k okolním zemědělským pozemkům, provedení rekultivace ploch dočasného záboru apod.

V rámci stavby Opatovice – Časy se předpokládá trvalý zábor pozemků plnicích funkce lesa (dále jen „PUPFL“) na ploše 20 041 m², dočasný zábor nad 1 rok na ploše 3 724 m² a dočasný zábor do 1 roku na ploše 517 m², vše podrobně specifikováno v DSP. V rámci stavby Časy – Ostrov se předpokládá trvalý zábor pozemků plnicích funkce lesa na ploše 6 728 m², dočasný zábor nad 1 rok na ploše 788 m² a dočasný zábor do 1 roku na ploše 235 m². Souhlasné závazné stanovisko vydal Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství pod č.j. 61927/2010/OŽPZ/OZE/Kp dne 20. 8. 2010, resp. Městský úřad Chrudim, odbor životního prostředí, oddělení přírodního prostředí pod č.j. CR051380/2009 OŽP/Št dne 13. 1. 2010.

Jedná se o stavbu, která je jednou ze součástí páteřní sítě dálničních komunikací České republiky a která zajistí odvedení silniční dopravy z intravilánů obcí podél stávajících komunikací I. třídy, bude odpovídat evropským parametrům a standardům a vedení trasy je v souladu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje vydané zastupitelstvem Pardubického kraje (ze dne 29. 4. 2010, s nabytím účinnosti dne 15. 6. 2010 (usnesení Z/170/10)). S ohledem na tyto skutečnosti a za předpokladu splnění podmínek uvedených souhlasů s odnětím půdy ze ZPF a PUPFL příslušný úřad konstatuje, že vlivy záměru na půdu budou akceptovatelné.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flora

Revizní biologický průzkum zpracoval RNDr. Vladimír Ludvík, sdružení Ekoteam, v červenci 2016.

Na základě botanického průzkumu a za předpokladu, že veškeré stavební činnosti budou probíhat v zájmovém území (staveniště, provizorní přístupové cesty, parkoviště techniky, mezideponie apod.), nedojde k výrazně negativnímu ovlivnění flóry. Nebyly zde nalezeny vzácné, ohrožené nebo reliktní druhy. Realizací záměru budou v zájmovém území oslabeny existující ekologické vazby, v jejichž důsledku lze předpokládat částečnou redukci stávajících rostlinných populací. Kácením a terénními úpravami bude dotčen přirozený vývoj půdy (oslunění, dehydratace), zejména humusového profilu. Vzhledem k tomu, že z hlediska zastoupení typů biotopů se v zájmovém území nacházejí zejména biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem s mírnou až silnou ruderalizací, je vliv na flóru hodnocen jako přijatelný.

Po dokončení stavby dojde k příznivému rozvoji ekosystémů raných sukcesních stádií. Zároveň dojde k oslabení existujících ekologických vazeb, což může přispět k redukci stávajících rostlinných populací a k šíření invazních a expanzivních taxonů. Z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu je proto třeba realizovat výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny, tato podmínka je zahrnuta v závazných stanoviscích jednotlivých orgánů ochrany přírody. Vegetační úpravy

navržené v DSP jsou z tohoto pohledu dostačující (navržená výsadba zeleně (stromů, keřů atd.) mnohonásobně přesahuje původní zeleň v trase záměru, která bude realizací záměru odstraněna (podrobněji rozvedeno níže).

Samostatně je v DSP řešena mimolesní zeleň. O úseku Opatovice – Časy lze konstatovat, že četnost výskytu, kvalita a množství mimolesní vzrostlé zeleně v místě záboru odpovídá obdobným lokalitám na zemědělsky intenzivně obhospodařovaných kulturních pozemcích v blízkosti sídelních útvarů. Převážnou část vzrostlé zeleně lze charakterizovat jako zeleň antropogenního původu – zbytky původní výsadby podél komunikací, v bývalém sadu, v zahradách a na lesních pozemcích. Část zeleně na daných lokalitách je přírodního původu – náletové dřeviny, břehové porosty.

Vzhledem k umístění dendrologických lokalit lze vzrostlou zeleň charakterizovat jako průměrnou až mírně podprůměrnou.

Z uvedené charakteristiky dotčených lokalit a dřevin vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom. Pro minimalizaci dopadu kácení jsou součástí stavby kromě vegetačních úprav na tělese D35 a podél dalších souvisejících komunikací i pásy zeleně, sloužící k odclonění obcí v blízkosti navrhované trasy.

Celkem bylo v úseku Časy – Ostrov inventarizováno 1073 solitérních stromů a porostních skupin, které budou dotčeny stavbou a určeny k pokácení. Kompletní soupis dřevin, včetně jejich dendrometrických charakteristik je uveden v inventarizačních tabulkách. Součástí projektu bude projekt vegetačních úprav. Cílem těchto úprav bude ochrana nově vystavěné komunikace proti účinkům klimatických vlivů (sněhu, větru), zabránění větrné a vodní erozi svahů a jinak nezpevněných ploch zemního tělesa, optické vedení řidičů a jejich ochrana před oslněním, zlepšení biologických a hygienických poměrů v okolí komunikace, snížení negativních projevů silničního provozu a v neposlední řadě nenásilnému začlenění komunikace do krajiny.

Fauna

Zoologický průzkum území dotčeného záměrem v úseku Opatovice – Ostrov byl zaměřen na terestrickou, vodní a semiakvatickou faunu. Zkoumání byli měkkýši, pavouci, stonožky, mnohonožky, vybrané řády hmyzu: vážky, saranče, ploštice, křísi, motýli (s denní aktivitou); blanokřídlí (mravencovití a včelovití: čmeláci); brouci (vodní brouci čeledí Dytiscidae a Hydrophilidae), střevlíkovití, drabčíkovití (velcí drabčiči tribu Staphylinini), vrubounovití, kovaříkovití, tesaříkovití a mandelinkovití brouci. Z obratlovců byli zkoumání obojživelníci, plazi, ptáci a savci.

Průzkumem byli zastiženy následující kriticky ohrožené druhy: skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), jeřáb popelavý (*Grus grus*), druhy silně ohrožené: škeble rybníčná (*Anodonta cygnea*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), kalous pustovka (*Asio flammeus*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), moták pilich (*Circus cyaneus*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), netopýr vodní (*Myotis daubentonii*), vydra říční (*Lutra lutra*). Druhy ohrožené: batolec červený (*Apatura ilia*), modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), otakárek fenyklový (*Papilio machaon*), mravenec otročící (*Formica fusca*), mravenec travní (*Formica pratensis*), čmelák lesní (*Bombus sylvarum*), čmelák luční (*Bombus pratorum*), čmelák rolní (*Bombus pascuorum*),

čmelák skalní (*Bombus lapidarius*), čmelák zahradní (*Bombus hortorum*), čmelák zemní (*Bombus terrestris*), pačmelák český (*Bombus bohemicus*), prskavec menší (*Brachinus expodens*), střevlík Scheidlerův (*Carabus scheidleri helleri*), svižník polní (*Cicindela campestris campestris*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*), čáp bílý (*Ciconia ciconia*), kopřivka obecná (*Anas strepera*), koroptev polní (*Perdix perdix*), pochop rákosní (*Circus aeruginosus*), potápka malá (*Tachybaptus ruficolis*), potápka černokrká (*Podiceps nigricolis*), rorýs obecný (*Apus apus*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), zrzohlávka rudozobá (*Netta rufina*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*).

Krajským úřadem Pardubického kraje byly uděleny výjimky ze základních ochranných podmínek ohrožených druhů živočichů – rozhodnutí č.j. 17217/2010/OŽPZ/Si ze dne 10. 3. 2010 a rozhodnutí č.j. 78428/2010OŽPZ/Si ze dne 25. 10. 2010.

V zájmové oblasti jsou ze zoologického hlediska nejcennější následující biotopy: nivy toků, břehová vegetace, zemědělské kultury ponechané ladem, veškerá liniová zeleň a drobné smíšené lesíky.

O závažnosti zásahu rozhodují především dvě skutečnosti: rozsah zásahu a technická řešení včetně minimalizačních opatření a přítomnost daného biotopu v zájmovém území, kde je velmi důležitou skutečností, zda postižená lokalita je jediným refugiem daných společenstev v oblasti, nebo zda je tento biotop v oblasti hojně zastoupený. Výše uvedené typy biotopů se v prostoru trasy vyskytují roztroušeně, neboť jde o krajinu intenzivně zemědělsky využívanou, a je proto třeba chránit veškeré souvislejší porosty zeleně, které se v této zemědělské krajině nacházejí. Z výše uvedeného je zřejmé, že je při vedení trasy nutné minimalizovat veškeré zásahy do vzrostlé zeleně.

Na základě provedeného kvalitativního zoologického průzkumu lze předpokládat, že místa známého výskytu zvláště chráněného genofondu živočichů, která by znamenala místa výskytu reprezentativních nebo unikátních populací těchto druhů včetně prostorů reprodukce těchto populací, nebudou dotčena, tudíž nelze předpokládat přímé ohrožení populací těchto živočichů formou vyhubení.

Většiny druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop). Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně.

Zhodnocení z pohledu migrace volně žijících živočichů. Pro zvěř kategorie A (velcí savci – jelen, los) vyplývají tyto závěry: pro území malého významu, kam spadá většina území trasy, se průchody této kategorie zpravidla nenavrhují. Na trase D35 je vhodný 1 migrační profil pro velké savce: km 4,37 – 5,58 estakáda přes tok a nivu Labe. Na základě výše uvedených skutečností lze hodnotit trasu jako dostatečně průchozí pro velké savce.

Pro zvěř kategorie B (prase divoké, srnčí zvěř) vyplývají tyto závěry: maximální vzdálenost průchodů pro tuto kategorii je 5 km – minimální výška 2,5 m, doporučená výška 5 m a šířka 10 m. Zvěř kategorie B je v této části území relativně hojná. Rozlehlé zemědělské pozemky s potravní nabídkou a roztroušené remízky a drobné vodoteče podporují migraci převážně plošnou. Z tohoto důvodu byly parametry technických objektů řešeny pro tuto zvěř. Navržené hlavní migrační objekty mají vhodné parametry pro

převedení zvěře této kategorie. Navrhovaná trasa komunikace nebude mít výrazný dělicí efekt pro tyto živočichy.

Pro zvěř kategorie C (drobní savci) vyplývají tyto závěry, maximální vzdálenost průchodů pro tuto kategorii je 1 km, postačuje suchý propust o průměru min. 80 cm. Pro zvěř kategorie C jsou průchodné všechny navržené migrační profily. Vzhledem k množství navržených migračních objektů lze konstatovat, že pro živočichy kategorie C je navrhovaný úsek komunikace dostatečně prostupný.

Vliv na územní systém ekologické stability

Silniční stavba ovlivňuje funkčnost prvků ÚSES. Vzhledem k jejímu liniovému charakteru se ale projevuje spíše dělicím účinkem, než zmenšením plochy skladebných částí prvků ÚSES. V dotčeném území se střety s prvky ÚSES omezují většinou jen na křížení biokoridorů, ojediněle trasa zasahuje do biocenter. Křížení s lokálními biokoridory je řešeno mostními objekty, projekt řeší i založení dosud nefunkčních úseků biokoridorů v okolí křížení s budoucí komunikací D35 do vzdálenosti 100 m od komunikace, resp. též založení biocenter v kontaktu s komunikací. Řešení tras biokoridorů má převážně charakter návrhu vegetačních doprovodů podél odvodňovacích kanálů a místy též podél navržených, resp. i stávajících komunikací.

Ovlivnění regionálních a nadregionálních složek ÚSES se v části Opatovice – Časy předpokládá u následujících prvků. Nadregionální biokoridor K73 – vodní osa a nivní osa s vloženým RBC 969-Hrozná v km 5,44-5,88 (přechod přes nivu Labe) prochází trasa D35 jižním okrajem funkčního RBC 969 – Hrozná. Průchod komunikace D35 jižním okrajem RBC Hrozná a navazující zorněnou partií nivy je řešen estakádovým mostem, což představuje pro zachování funkčního propojení ekosystémů v trase NBK optimální řešení. Nadregionálního biokoridor K73 – borová osa v úseku kolem km 7,65 (západně od obce Borek) kříží komunikace D35. Křížení osy NBK s komunikací umožní mostní objekt v km 8,034, v projektovaných parametrech prostupný i pro event. migraci druhů kategorie A, s vhodnou návazností na rozsáhlé pozemky luk za i před objektem. V ose NBK bylo nově navrženo vložit LBC v pozemku luk severně od budoucí komunikace D35.

Nadregionálního biokoridor K74 – mezofilní hájová osa v úseku kolem km 16,1 (JV od obce Časy) kříží komunikaci D35. Nadregionální biokoridor je veden východním směrem podél budoucí přeložky komunikace I/36, a to po její severní straně tak, aby ji osa NBK již nekřížila.

V úseku kolem km 13,1 (SV od obce Choteč) kříží komunikace D35 trasu regionálního biokoridoru Brodecký potok. Křížení RBK s komunikací D35 je zde řešeno trojpólovým mostem šířky 36 m.

V části trasy D35 Časy – Ostrov dojde ke kontaktu u následujících prvků ÚSES. Trasa kříží nivu, která je součástí nadregionálního biocentra na km 28,45 – 28,7. Údolní niva bude částečně přemostěna mostním objektem. Násep mostního objektu zasahuje do nadregionálního biocentra. Na násypy komunikace u mostního objektu jsou navrženy dřeviny původní korespondující se současným břehovým doprovodem, tak aby v co nejkratší době došlo k zapojení komunikace do okolní krajiny, tím se negativní vliv na biocentrum snižuje. Jádrová území nadregionálního biocentra nebudou stavbou dotčena. V rámci stavby D35 není převeden navržený biokoridor LBK 63 u obce Prachovice. Technické řešení stavby neumožňuje převedení tohoto biokoridoru přes komunikaci. Vzhledem k tomu, že biokoridor je v současné době nefunkční, nedejde jeho přerušením

k významnému omezení. V rámci stavby je nutné zajistit změnu vedení lokálního biokoridoru LBK 36 – 37 v km 23,9 a LBK 38 – 45 v km 26,0. Změna spočívá ve vedení biokoridoru podél navržené přeložky toků Točivého potoka a jeho přítoku. Jedná se však jen o dílčí změny směrového vedení tak, aby docházelo ke kolmému křížení a co nejkratšímu průchodu pod komunikací.

Zvláště chráněná území

Zájmové území dotčené záměrem dálnice D35 v úseku Opatovice – Ostrov nezasahuje a ani není součástí žádného zvláště chráněného území (dále jen „ZCHÚ“) ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Záměr nezasahuje do ochranných pásem ZCHÚ podle § 37, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. Současně zde není vyhlášený památný strom podle § 46, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

Z maloplošných ZCHÚ vyhlášených v okrese Pardubice se nejbližší záměru nacházejí 4 přírodní rezervace (dále jen „PR“) a 2 přírodní památky (dále jen „PP“). Dle zpracovaného revizního biologického průzkumu nedojde k ovlivnění níže popsaných ZCHÚ.

PR Bažantnice v Uhersku, k.ú. Uhersko. Plocha ZCHÚ: 20,5121 ha. Předmětem ochrany jsou hercynské dubohabřiny, lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*) a jeho biotop. Cílem ochrany je zamezení nebo zmírnění nepříznivých vlivů působících na samovolné vývojové procesy v přirozených ekosystémech, tvořících předmět ochrany (ponechání ekosystémů samovolnému vývoji). Uchování a posílení stávající populace evropsky významného druhu *Cucujus cinnaberinus* v příznivém stavu z hlediska ochrany. Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

PR Boršov (v návrhu), k.ú. Litětiny. Plocha ZCHÚ: 2,7039 ha. Rezervace představuje fragment bezkolencové louky s výskytem ohrožených druhů organismů. Hlavními předměty ochrany jsou populace modráska hořcového (*Maculinea alcon*), hořce hořepníku (*Gentiana pneumonanthe*) a hvozdíku pyšného (*Dianthus superbus*) a jejich stanoviště bezkolencové louky (*Molinion caeruleae*) v severní části přecházející do suššího stanoviště, jakož i další zákonem chráněné druhy vyskytující se na území. Opatření směřují hlavně k podpoře světlinových druhů hmyzu (HORÁK 2007). Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

PR Přesypy u Rokytna, k.ú. Rokytno. Plocha ZCHÚ: 7,1855 ha. Lokalita se nachází severovýchodně od obce Rokytno na části menší lesní enklávy v zemědělsky obhospodařované krajině v nadm. výšce 236–254 m n. m. Předmětem ochrany jsou mohutné písečné přesypy chráněné před vytěžením a podpora biotopu psamofilní flóry a fauny. Základním cílem péče je ochrana písečných přesypů a zlepšení stavu psamofilní flóry a fauny vytvořením a udržováním odpovídajícího stavu biotopu. Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

PR Žernov. Orientační výměra ZCHÚ: 311,6 ha. Předmětem ochrany jsou přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition, přechodová rašeliniště a třasoviště, dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum, staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních, které spolu s lučními porosty tvoří biologicky cenné území. Cílem ochrany je zachování lesních ekosystémů ve složení blízkém přirozené druhové skladbě, zachování vhodných podmínek a podpora výskytu vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů přírodě šetrnými zásahy. Území

rezervace se překrývá s evropskou významnou lokalitou (EVL) CZ0530021 Žernov. Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

PP Hrozná. Výměra: 3,12 ha. Katastrální území: Opatovice nad Labem. Tůň na pravém břehu Labe jižně od obce Opatovice nad Labem. Zbytek starého labského ramene s charakteristickými lužními porosty na březích. Mrtvé rameno je již silně zazemněno a vodní hladina se objevuje pouze v jarním období nebo po větších deštích. Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

PP Tůň u Hrobic. Kód ZCHÚ: 722, k.ú. Hrobice, Dříteč. Plocha ZCHÚ: 2,5923 ha. Tůň na pravém břehu Labe mezi opatovickou elektrárnou a obcí Hrobice. Předmětem ochrany je staré mrtvé labské rameno, z větší části zazemněné, s charakteristickými lužními porosty na březích. Vodní hladina je zachována pouze částečně a ve vodě s vysokým obsahem živin prosperuje jen okřehek menší (*Lemna minor*). Hodnocený záměr nebude mít vliv na ZCHÚ.

NATURA 2000

Komunikace D35 bude vedena v místě křížení s EVL Orlice a Labe (kód 05204049) po estakádě, která je projektována přes inundační území Labe. EVL bude dotčena v ploše o rozsahu max. 1 ha. Výstavbou estakády v místě křížení s EVL nedojde k tvorbě migrační bariéry a ani k významnému negativnímu zásahu do stanoviště a biotopu předmětů ochrany. Orgán ochrany přírody vyloučil významný vliv na uvedenou evropsky významnou lokalitu.

Komunikace D35 okrajově zasahuje do EVL Uhersko (kód CZ0533316). Ve věci poškození předmětné lokality vydal orgán ochrany přírody dne 11. 3. 2010 rozhodnutí č.j. 20472/2010/OŽPZ/Pe, kterým povolil výjimku dle § 45b odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazu poškozovat evropsky významné lokality, konkrétně EVL Uhersko. Ve svém rozhodnutí stanovil podmínky k minimalizaci negativních dopadů předmětného záměru na uvedenou EVL. V případě dodržení podmínek uvedeného rozhodnutí nedojde k významnému negativnímu zásahu do biotopu předmětu ochrany ani nebude ohrožena celistvost uvedené EVL.

Záměr je umístěn v blízkosti ptačí oblasti Komárov. V rámci rozhodnutí o výjimce z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů č.j. 17217/2010/OŽPZ/Si byly specifikovány podmínky, za předpokladu jejich dodržení je možné předpokládat, že uvedený záměr nebude mít významný negativní vliv na uvedenou ptačí oblast.

Vliv na dotčené EVL (Orlice a Labe, Uhersko) a PO (Komárov) byl vyloučen v rámci vyjádření Krajského úřadu Pardubického kraje č.j. 14618/2016/OŽPZ/Pe ze dne 4. 3. 2016.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Vzhledem k výše uvedeným údajům z hlediska vlivů na floru, faunu a ekosystémy lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění biologické rozmanitosti, a to především v území bezprostředně dotčeném výstavbou. Snížení biologické rozmanitosti se očekává v období výstavby záměru, kdy dojde k likvidaci přírodních biotopů v trase budoucí dálnice. Jak je však uvedeno výše, tak na základě provedeného kvalitativního zoologického průzkumu lze předpokládat, že místa známého výskytu zvláště chráněného genofondu živočichů, která by znamenala místa výskytu reprezentativních nebo unikátních populací těchto druhů včetně prostorů reprodukce těchto populací, nebudou dotčena, tudíž

nelze předpokládat přímé ohrožení populací těchto živočichů formou vyhubení. Většiny druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop). Minimalizace vlivů na floru je zajištěna projektem vegetačních úprav, vlivy na faunu budou minimalizovány vhodným načasováním stavebních prací a prováděním případných transferů živočichů z dotčeného území.

Po dokončení výstavby se flora a fauna přizpůsobí novým podmínkám v území a postupně dojde k obnově a vytvoření odpovídajících biotopů. Navrhované výsadby zeleně podél dálnice vytvoří po zapojení dostatečnou přechodovou zónu vůči okolnímu prostředí. Obdobným opatřením je řešení mostních objektů, které umožní prostupnost území pro faunu. Je tedy možné konstatovat, že opatření uplatněná v DSP včetně opatření uvedených v tomto závazném stanovisku omezují vliv stavby z hlediska biologické rozmanitosti území a v prostoru navazujícím na stavbu. Vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou proto hodnoceny jako mírně negativní a dočasné, v delším časovém horizontu jsou hodnoceny jako zanedbatelné.

Příslušný úřad konstatuje, že trasa záměru není v kolizi s přírodními rezervacemi či přírodními památkami, možné ovlivnění území soustavy NATURA 2000 bylo ze strany příslušného orgánu (Krajský úřad Pardubického kraje) vyloučeno. Ve vztahu k problematice zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, konstatujeme, že na základě zpracovaného revizního biologického průzkumu (RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, 7/2016) bude požádáno o udělení výjimky dle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. Pro některé výše jmenované druhy byla již výjimka udělena v rámci územního řízení (rozhodnutí KÚ Pardubického kraje čj. 78428/2010/OŽPZ/Si ze dne 25. 10. 2010 a rozhodnutí KÚ Pardubického kraje čj. 17217/2010/OŽPZ/Si ze dne 10. 3. 2010).

Z hlediska migrační prostupnosti a křížení s prvky ÚSES se příslušný úřad ztotožňuje s navrženým řešením. Výstavba mostů a propustků podle předložené dokumentace dostatečně zachovává migrační prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy. Na základě dostupných podkladů je možné konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na faunu a floru, záměr je tedy z pohledu vlivu na biotu akceptovatelný.

Z hlediska vlivů záměru na biologickou rozmanitost se příslušný úřad ztotožňuje se závěry vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a s ohledem na výše uvedené konstatuje, že vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou minimalizovány opatřeními uvedenými v DSP a v tomto závazném stanovisku. Příslušný úřad uzavírá, že celkově lze vlivy na biologickou rozmanitost hodnotit jako zanedbatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska vlivu na horninové prostředí je možno konstatovat, že varianta zpracovaná v DSP není v kolizi s žádným chráněným ložiskovým územím.

K ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů vlivem záměru nedojde, trasa vedení záměru je vzhledem k ochraně ložiskových území akceptovatelná.

Vlivy na krajinný ráz

Trasa navržené komunikace D35 vede zemědělskou krajinou s malým zastoupením přírodních prvků. Přesto nelze určitý vliv stavby dálnice na krajinný ráz zcela vyloučit. Negativní dopad lze očekávat především na počátku úseku při přemostění „relativně“ přirozené nivy Labe a nivy Loučné u Uherska. Navržená technická řešení minimalizují negativní dopady dodržováním základních zásad k ochraně krajinného rázu jak ve fázi

směrového vedení trasy, tak konkrétním technickým řešením. Při realizaci všech navržených opatření lze považovat vliv na krajinný ráz za přijatelný. Dotčenými úřady byla vydána závazná stanoviska k zásahu do krajinného rázu s podmínkami, které zajistí minimalizaci vlivů záměru na krajinný ráz (Magistrát města Pardubic, OŽP, č.j. OŽP/48599-1/2010/Ves ze dne 26. 9. 2010, Magistrát města Pardubic, OŽP, č.j. OŽP/67261-2/2009/Ves ze dne 16. 12. 2009, Městský úřad Chrudim, OŽP, č.j. CR 005906/2010 ze dne 18. 2. 2010, Městský úřad Holice, OŽP, č.j. MUHO 453/2010/ŽP/Po ze dne 20. 1. 2010).

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vzhledem k optimálnímu vedení nové trasy ve vztahu k jednotlivým znakům krajinného rázu a navrženým opatřením, lze konstatovat, že navrhované vedení komunikace D35 je řešeno s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Trasa nebude mít zásadní negativní vliv na kulturní a archeologické památky, ani další antropogenní struktury. Je však nutné v dalším průběhu přípravy a stavby trasy při provádění zemních prací v jakémkoliv plošném rozsahu spolupracovat s Ústavem archeologické památkové péče středních Čech. Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky.

Z pohledu archeologické památkové péče je nutno katastrální území Opatovice nad Labem, Bukovina nad Labem, Borek, Újezd u Sezemic, Rokytno, Choteč u Holic, Dolní Ředice, Časy, Čeradice nad Loučnou, Dašice, Dolní Roveň, Horní Roveň, Komárov u Holic, Lány u Dašic, Městec, Ostrov, Prachovice u Dašic, Turov nad Loučnou, Uhersko, Velké Koloděje považovat za území s archeologickými nálezy (dále jen „ÚAN“) ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znněí pozdějších předpisů. („Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum“).

Ve sledovaném území je památkově chráněná plocha. Jedná se o městskou památkovou zónu Dašice, okr. Pardubice, stanovenou vyhláškou VČ KNV ze dne 17. 10. 1990. Je však situována mimo trasu komunikace do intravilánu obce a nebude tudíž ovlivněna.

Pro realizaci rychlostní silnice D35 a souvisejících objektů nedojde k žádným bouracím pracím s výjimkou objektů přeložek vrchních vedení VN a dále dojde v rámci přeložek inženýrských sítí k vybourání stávajících plynovodů.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že realizací záměru nedojde k ovlivnění nemovitostí a kulturních památek (mimo výše uvedené případy) a vliv záměru je tedy v této oblasti zanedbatelný. V případě archeologických nálezů bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy.

Přeshraniční vlivy

Jedná se o výstavbu dálniční komunikace ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující státní hranice tak nejsou předpokládány. Vzhledem k umístění záměru a jeho vzdálenosti od státní hranice je zřejmé, že záměr takové vlivy nemá a k ovlivnění území sousedních států nemůže dojít.

Příslušný úřad se vzhledem k charakteru a umístění záměru s výše uvedeným závěrem ztotožňuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Navrhovaná stavba „D35 Opatovice – Časy“ navazuje na již provozovaný úsek „D35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice nad Labem“ a na ní navazující úsek „D35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády“. Na navrhovanou stavbu navazuje úsek „D35 Časy – Ostrov“, který je rovněž v projekční přípravě (a součástí tohoto stanoviska). Předpokládá se, že obě stavby „D35 Opatovice – Časy“ a „D35 Časy – Ostrov“ budou zprovozněny ve stejný okamžik. Nicméně stavba „D35 Opatovice – Časy“ je navržena tak, že ji lze zrealizovat a zprovoznit nezávisle na dokončení a zprovoznění stavby „D35 Časy – Ostrov“ (a to ze všech hledisek – dopravního, odvodnění, systémů SOS, apod.).

Připravovaná stavba řeší novou čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci, s mimoúrovňovými křižovatkami. Mimoúrovňové křížení je navrženo se silnicemi II/298 – MÚK Rokytno, I/36 – MÚK Časy, II/322 MÚK Dašice a I/17 MÚK Ostrov.

Na začátku, v km 4,190, navazuje na dokončenou stavbu D35 Sedlice – Opatovice a na konci, v km 16,800, na připravovanou stavbu D35 Časy – Ostrov. Stavba „D35 Časy – Ostrov“ navazuje v km 16,800 na předchozí stavbu „D35 Opatovice – Časy“ Konec stavby je v km 31,500 provizorním napojením na silnici I/17 za budoucí MÚK Ostrov. Na stavbu „D35 Časy – Ostrov“ bude navazovat v km 31,500 následující stavba „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“.

Vzhledem k tomu, že výše uvedené záměry spolu úzce souvisí lze hovořit o jisté míře kumulace těchto záměrů. Kumulativní vlivy výše popsaných záměrů budou však veskrze pozitivní.

Navrhovaná trasa dálnice D35 je vedena mimo stávající silniční síť převážně po zemědělské půdě. Hlavní napojení obcí zůstává zachováno ze stávajících hlavních směrů silnic II/298 (MÚK Rokytno), I/36 (MÚK Časy), II/322 (MÚK Dašice) a I/17 (MÚK Ostrov). Napojení silnic nižších tříd je tedy řešeno výše uvedenými sjezdy a nájezdy v MÚK přímo z D35 nebo ze stávajících souběžně vedených komunikací I. – III. třídy. Nikde není signalizováno významné zvýšení intenzit dopravy na stávajících silnicích s výjimkou silnice I/17 na kterou bude D35 provizorně připojena. Zvýšení intenzit dopravy lze předpokládat od provizorního napojení D35 na silnici I/17 do napojení na stávající I/35 u Zámrsku. Silnice I/17 na tomto úseku prochází částí obce Stradouň. Minimalizace či kompenzace vlivů souvisejících se zvýšením intenzity dopravy na tomto úseku I/17 byla řešena již v územním řízení k provizornímu napojení D35 na I/17, přičemž územní rozhodnutí Městského úřadu Chrast, odboru výstavby a životního prostředí – stavebního úřadu č.j. SÚ/00085/2011 ze dne 11. 1. 2011 obsahuje podmínku č. 8 (vybudování svodidel, vybudování světelného přechodu pro chodce, omezení rychlosti, upravení dopravního značení, provádění monitoringu statického průzkumu objektů, monitoring vodních zdrojů v obci apod.). Vlivy spojené se zvýšením intenzity dopravy na předmětném úseku I/17

budou dočasné do doby zprovoznění navazujícího úseku D35 Ostrov – Vysoké Mýto, proto je z tohoto pohledu žádoucí přípravu a realizaci tohoto navazujícího úseku urychlit.

Křížení D35 s ostatními komunikacemi je vždy mimoúrovňové, a to navrženými mostními objekty.

Stávající silnice I/35 nevyhovuje současné dopravní zátěži a celé úseky spolu s průjezdy měst a obcí tvoří prakticky souvislou dopravní závalu. Po dokončení výstavby D35 bude tranzitní doprava ze stávající silnice I/35 odvedena na novou D35, na které budou zabezpečeny veškeré požadavky na bezpečnou a plynulou dopravu a současně budou zajištěny požadavky na minimalizaci negativních vlivů na složky životního prostředí. Současně podél stávající silnice I/35 dojde k významnému zlepšení složek ŽP (hluk, prašnost, vibrace od dopravy).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je zřejmé, že kumulativní vlivy výše uvedených záměrů budou z větší části pozitivní, a s tím se příslušný úřad ztotožnil. Negativní kumulativní vlivy jsou dostatečně minimalizovány technickým řešením uvedeným v DSP a rovněž vydanými závaznými stanovisky se stanovenými opatřeními. Realizace záměru umožní propojení silničního systému dálnice D11 s komunikací č. I/17, za účelem odvedení dopravy ze zastavěného území obcí ležících na trase I/35, kterými v současné době prochází. Následkem toho dojde ke snížení hlukové a imisní zátěže v zastavěném území, a tím také ke snížení negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví. Přeložky komunikací proběhnou v předstihu, resp. v časové koordinaci s vlastní stavbou. Vzhledem k výše uvedenému příslušný úřad konstatuje, že se v posuzovaném území nepředpokládá významná kumulace negativních vlivů.

Celkově je možné uzavřít, že žádné vlivy na jednotlivé složky nebyly hodnoceny jako významně negativní. Jako akceptovatelné (přijatelné) byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo, půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, flóru a ekosystémy, přičemž součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na tyto složky životního prostředí. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako nevýznamné. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění opatření (podmínek) tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr doporučit k realizaci.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Technické a technologické řešení záměru „D35 Opatovice – Ostrov“ je v DSP a podkladech žádosti o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního provozu i výstavby záměru.

Účelem stavby je převedení současné dopravní zátěže a tranzitní dopravy ze stávající silnice I/35 na novou D35, na které budou zabezpečeny veškeré požadavky na bezpečnou a plynulou dopravu a současně budou zajištěny požadavky na minimalizaci negativních vlivů na složky životního prostředí. Současně podél stávající silnice I/35 dojde k významnému zlepšení složek ŽP (hluk, prašnost, vibrace).

Komunikace D35 bude součástí evropské silniční sítě – mezinárodní silnice E442 – a ve vnitrostátních vazbách bude po kompletním dokončení spojnicí čtyř krajů – Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického a Olomouckého. Její význam je také v alternativě k dálnici D1 na tahu Praha – Brno – Olomouc.

Stavba obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude nová, moderní, bezpečná a dostatečně kapacitní komunikace. Komunikace D35 je navržena v kategorii D25,5/120. Jedná se o čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci, s mimoúrovňovými křižovatkami. Do stavby jsou dále zahrnuty související přeložky křižujících silnic, místních komunikací a polních cest. Podél tělesa komunikace D35 jsou navrženy souběžné přístupové komunikace charakteru polních cest pro zajištění přístupů na pozemky. Křížení silnic s D35 je vždy mimoúrovňové po navržených mostních objektech – nadjezdech. Další mostní objekty jsou navrženy v místech křižujících vodotečí a požadovaných migračních průchodů. Stávající vodoteče a stávající inženýrské sítě dotčené stavbou budou přeloženy nebo ochráněny v souladu s technickými předpisy a požadavky správců. Odvodnění komunikace D35 je navrženo do kanalizace a odtud přes dešťové usazovací nádrže, resp. retenční nádrže do recipientů. Pro ochranu obyvatel před hlukem a podél PO Komárov jsou navrženy protihlukové stěny. V rámci stavby bude dále v nezbytném rozsahu provedeno kácení porostů a na dotčených pozemcích bude sejmuta ornice a lesní hrabanka. Vzniklé svahy komunikací budou ohumusovány a osázeny vegetací. Jako kompenzační opatření v místech vizuálního kontaktu obyvatel obcí s trasou D35 a dále oboustranně podél PO Komárov jsou navrženy vegetační pásy. Na dočasně zabraných pozemcích bude provedena rekultivace. Oboustranně je podél silnice D35 (vyjma úseků s protihlukovými stěnami) navrženo oplocení z drátěného pletiva.

Na základě zpracované DSP, dalších předložených podkladových materiálů, již vydaných stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví je možné konstatovat, že záměr „D35 Opatovice – Ostrov“ obsahuje stavební objekty zahrnující a respektující nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění, nebo eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Z pohledu provozu se jedná především o vlivy na hlukovou situaci, které jsou eliminovány navrženými protihlukovými stěnami.

Při splnění podmínek uvedených v již vydaných závazných stanoviscích a rozhodnutích dotčených orgánů státní správy a v tomto závazném stanovisku nedojde k významnému nadlimitnímu ovlivnění okolního území. Navržená opatření jsou dostatečně účinná.

Realizace záměru bude při dodržení navržených opatření představovat únosný zásah do jednotlivých složek životního prostředí. Nová komunikace D35 bude mít významný přínos v oblasti snížení hlukové a emisní zátěže území podél stávajících komunikací I. třídy, jejichž dopravní zátěž převezme.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání ve vztahu k znečišťování životního prostředí je dostatečným způsobem popsáno a odpovídá požadavkům kladeným na obdobné záměry v rámci standardů Evropské unie.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

V rámci přípravy stavby, konkrétně ve fázi zpracování dokumentace EIA, která byla podkladem pro dřívější posouzení vlivu stavby na životní prostředí (souhlasné stanovisko

o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydalo Ministerstvo životního prostředí pro ucelený záměr s názvem „Silnice R35 Opatovice nad Labem – Vysoké Mýto“ pod č.j. 90082/ENV/06 dne 18. 12. 2006), bylo řešení sledováno ve variantách. Jednalo se o varianty v úseku ptačí oblasti Komárov, kde byly sledovány další 3 podvarianty záměru s označením A2, A3, A4, základní varianta byla v tomto prostoru označena jako A1, přičemž vydaným stanoviskem byla v úseku ptačí oblasti Komárov preferována varianta A2. Tato varianta je rozpracována v dalších stupních přípravy, včetně aktuálního projektu stavby.

Záměr je v současné době plně v souladu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje vydaného zastupitelstvem Pardubického kraje 29. 4. 2010 (s nabytím účinnosti dne 15. 6. 2010 – usnesení Z/170/10). V ZÚR je silnice D35 vedena jako veřejně prospěšná stavba (označeno D01).

Územní rozhodnutí pro stavbu „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ vydal Městský úřad Sezemice, odbor stavebního úřadu a územního plánování, č.j. 2086/2012/OSÚÚP dne 17. 5. 2012, územní rozhodnutí pro úsek „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov“ vydal Městský úřad Holice, odbor životního prostředí a stavební úřad, č.j. MUHO 8760/2010/ŽPSÚ/Se dne 30. 11. 2010, územní rozhodnutí pro „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov – Provizorní napojení na silnici I/17“ vydal Městský úřad Chrast, odbor výstavby a životního prostředí – stavební úřad, č.j. SÚ/00085/2011 dne 11. 1. 2011. U všech územních rozhodnutí byla následně prodloužena jejich platnost, pro úsek „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ vydal Městský úřad Sezemice, odbor stavebního úřadu a územního plánování, č.j. 5101/2014/OSÚÚP dne 21. 11. 2014, pro úsek „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov“ vydal Městský úřad Holice, odbor životního prostředí a stavební úřad, č.j. MUHO 14765/2015 dne 6. 8. 2015, pro „Rychlostní silnici R35 Časy – Ostrov – Provizorní napojení na silnici I/17“ vydal Městský úřad Holice, odbor životního prostředí a stavební úřad, č.j. MUHO 14261/2015 dne 29. 7. 2015. Z vydaných územních rozhodnutí a DSP je zřejmé, že stavba je doposud projektována v souladu se stanoviskem o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí ze dne 18. 12. 2006 pod č.j. 90082/ENV/06, a že v dokumentaci pro stavební řízení nedošlo ke změně navrhované trasy komunikace.

Na základě výše uvedených skutečností příslušný úřad konstatuje, že řešení popsané v DSP respektuje variantu posouzenou v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. a doporučenou stanoviskem o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí č.j. 90082/ENV/06 dne 18. 12. 2006. Uvedená varianta je z hlediska možných vlivů na životní prostředí hodnocena jako nejvhodnější.

Závěrečné shrnutí:

Záměr „D35 Opatovice – Ostrov“ je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Jedná se o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro ucelený záměr s názvem „Silnice R35 Opatovice nad Labem – Vysoké Mýto“ pod č.j. 90082/ENV/06 dne 18. 12. 2006.

Trasa navrhovaného úseku „Silnice R35 Opatovice nad Labem – Vysoké Mýto“ byla do procesu EIA vedeného podle zákona č. 244/1992 Sb. předložena v jedné variantě, která byla v úseku ptačí oblasti Komárov rozšířena o další 3 podvarianty A2, A3, A4, základní varianta byla v tomto prostoru označena jako A1, přičemž vydaným stanoviskem byla v úseku ptačí oblasti Komárov preferována varianta A2. Trasa, pro kterou byla vydána jednotlivá územní rozhodnutí, se neliší od trasy doporučené v uvedeném stanovisku.

Územní rozhodnutí pro stavbu „Rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy“ vydal Městský úřad Sezemice, odbor stavebního úřadu a územního plánování, č.j. 2086/2012/OSÚÚP dne 17. 5. 2012, územní rozhodnutí pro úsek „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov“ vydal Městský úřad Holice, odbor životního prostředí a stavební úřad, č.j. MUHO 8760/2010/ŽPSÚ/Se dne 30. 11. 2010, územní rozhodnutí pro „Rychlostní silnice R35 Časy – Ostrov – Provizorní napojení na silnici I/17“ vydal Městský úřad Chrast, odbor výstavby a životního prostředí – stavební úřad, č.j. SÚ/00085/2011 dne 11. 1. 2011.

Komunikace D35 bude součástí evropské silniční sítě – mezinárodní silnice E442 – a ve vnitrostátních vazbách bude po kompletním dokončení spojnicí čtyř krajů – Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického a Olomouckého.

Komunikace D35 je navržena v kategorii D25,5/120. Jedná se o čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci, s mimoúrovňovými křižovatkami.

Navrhovaná stavba „D35 Opatovice – Časy“ navazuje na již provozovaný úsek „D35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice nad Labem“ a na ní navazující úsek „D35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády“. Na navrhovanou stavbu pak navazuje úsek „D35 Časy – Ostrov“ a dále pak bude navazovat úsek „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“. Předpokládá se, že obě stavby „D35 Opatovice – Časy“ a „D35 Časy – Ostrov“ budou zprovozněny současně.

Na základě závěrů hodnocení zdravotních rizik a doprovodných studií (akustická studie, rozptylová studie) je nesporné, že zcela zásadní je především etapa vlastního provozu záměru. Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že provoz záměru D35 Opatovice – Ostrov znamená jen nepatrnou změnu koncentrací sledovaných škodlivin v hodnocených sídlech. Tyto změny jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Záměr nebude mít významný vliv na klima.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů dvou akustických studií a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situovaných nejbližší k D35. Vzhledem k tomu, že v současné době neprochází hodnocenými obcemi, resp. jejich částmi komunikace I. a ve většině ani II. tříd dojde realizací záměru ke zvýšení expozice hluku ze silniční dopravy. Toto zvýšení, po realizaci navržených protihlukových opatření, nepřekročí hygienické limity hluku a z hlediska zdravotního rizika je toto navýšení hluku vzhledem k možným zdravotním rizikům akceptovatelné.

Ovlivnění vodních toků v místě křížení mostními objekty bude akceptovatelné, vodoteče budou upravovány vždy v minimální nutné délce pro potřeby stavby s cílem minimálního zásahu do stávajících přírodních a odtokových poměrů. Celkově lze konstatovat, že výstavba a provoz komunikace D35 v úseku Opatovice – Ostrov neovlivní při dodržení navržených opatření vodní a na vodu vázané ekosystémy v mezích, převyšujících samočisticí schopnost přírodního prostředí.

K ovlivnění podzemních vod by mohlo při realizaci záměru dojít zejména hloubením zářezů, které svým dnem zasahují pod hladinu podzemní vody. Z tohoto důvodu je v podmínkách tohoto stanoviska navržen projekt hydrogeologického monitoringu režimu a kvality podzemní a povrchové vody v okolí trasy, za účelem zjištění skutečného vlivu stavební činnosti. V případě zjištění snížení hladin podzemní vody ve studních vlivem stavby budou ovlivněné domovní studny prohloubeny nebo zajištěn náhradní zdroj vody.

Stavba vyvolá celkový trvalý i dočasný zábor ZPF, lze konstatovat, že i přes vyvolaný zábor zemědělského půdního fondu se jedná o stavbu s vysokou společenskou hodnotou a její předpokládaný příznivý dopad kompenzuje negativní vlivy na zábor ZPF.

V rámci této stavby se předpokládá i trvalý a dočasný zábor pozemků plnicích funkcí lesa, vzhledem k rozsahu lesních pozemků v zájmovém území a skutečnosti, že v předmětném úseku nelze navrhnout šetrnější řešení ve vztahu k záboru PUPFL, lze tento zábor akceptovat.

V zájmovém území byla v průběhu zoologických průzkumů 2009 – 2016 zaznamenána řada zvláště chráněných druhů živočichů, pro část z nich již byla vydána výjimka dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., z ochranných podmínek. Žádný z těchto druhů není stavbou přímo ohrožen na existenci.

Na základě botanického průzkumu nedojde k výrazně negativnímu ovlivnění flóry. Nebyly zde nalezeny druhy, které by byly vysloveně vzácné, ohrožené nebo reliktní.

V prostoru stavby se nachází mimolesní zeleň, kterou bude nutné odstranit, v rámci projektu je však navržena náhradní výsadba, která vlivy významným způsobem eliminuje. Z charakteristiky dotčených lokalit vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom.

Nová trasa bude protínat několik lokálních biokoridorů, regionálních i nadregionálních biokoridorů, tyto jsou překlenuty novými mostními objekty, které byly zkoumány i z hlediska migračního potenciálu. Parametry propustků a mostů z hlediska průchodnosti stavby pro volně žijící živočichy jsou dostatečné.

Trasa záměru není v kolizi s přírodními rezervacemi, přírodními památkami, možné ovlivnění území soustavy NATURA 2000 bylo ze strany příslušného orgánu (Krajský úřad Pardubického kraje) vyloučeno. Z významných krajinných prvků se v trase železničního koridoru nacházejí pouze vodní toky a jejich nivy, které budou vesměs dotčeny přemostěním, bez významných vlivů.

Záměr není v přímém střetu s žádným využívaným ani potenciálním ložiskem nerostných surovin.

Navrhované vedení komunikace D35 je řešeno s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu. Vlivy záměru na krajinný ráz jsou proto hodnoceny (při realizaci navržených sadových úprav pro začlenění stavby do krajiny) jako akceptovatelné.

Trasa nebude mít zásadní negativní vliv na kulturní a archeologické památky, ani další antropogenní struktury.

Jedná se o výstavbu dálniční komunikace ve vnitrozemí České republiky, negativní vlivy přesahující státní hranice proto nenastanou.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné závazné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, OVSS VI – Hradec Králové, zde