



38104/2020/KHK



KUKHK-9102/ZP/2020

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

dle rozdělovníku

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZNAČKA (č. j.): KUKHK-9102/ZP/2020

VYŘIZUJE: Ing. Věra Tomková
ODBOR | ODDĚLENÍ: odbor životního prostředí a zemědělství | oddělení EIA, IPPC a technické
ochrany životního prostředí
LINKA | MOBIL: 495 817 674 | 737 999 877
E-MAIL: vtomkova@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 08.04.2020

Počet listů: 8
Počet příloh: 0/listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 208.1, A/10

Závazné stanovisko

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), jako věcně a místně příslušný orgán veřejné správy dle ust. § 22 písm. a) 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 EIA), vydává podle ust. § 9a odst. 1 zákona EIA, v souladu s ust. § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád), oznamovateli záměru, tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4,

souhlasné závazné stanovisko

k posouzení vlivů provedení záměru „I/11–I/37 Jižní Spojka Hradec Králové“ na životní prostředí (dále jen závazné stanovisko).

POVINNÉ ÚDAJE

Název záměru

I/11–I/37 Jižní Spojka Hradec Králové

Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové směrově rozdělené pozemní komunikace v kategorii MS4d 19/70 – místní sběrná čtyřpruhová komunikace se středním dělicím pásem s celkovou šířkou 19 m, s návrhovou rychlostí 70 km/h a délkou 2,98 km. Součástí záměru jsou tři turbookružní křižovatky a jedna mimoúrovňová křižovatka.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona EIA

Záměr naplňuje dikci bodu 48 (Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích, o souvislé délce od stanoveného limitu – 2 km) kategorie II přílohy č. 1 zákona EIA.

Umístění záměru

Záměr je umístěn v Královéhradeckém kraji, v obci Stěžery, k. ú. Stěžery a ve městě Hradec Králové, k. ú. Plačice, Kukleny a Pražské Předměstí.

Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele

65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizaci (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

Podmínky pro fázi přípravy

1. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která:
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území (například zprovozněním dalšího úseku D11),
 - bude prověřovat plnění hygienických limitů v oblasti Červeného Dvora při navrhovaných parametrech protihlukové stěny,
 - bude zkoordinována s realizací navrhované protihlukové stěny podél Rašínovy třídy v souvislosti s nárůstem intenzit dopravy generované záměrem a aktuálním modelem dopravy města; před realizací záměru bude provedeno posouzení účinnosti této stěny a v případě potřeby (pro splnění hygienických limitů hluku) bude provedena její úprava v rámci realizace záměru.
2. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:
 - bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR,
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území.
3. V rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat na základě výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry trasy Jižní spojky. V rámci této studie:
 - budou dokladovány případné možnosti zasakování vod vznikajících z tělesa komunikace,

- bude upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodoteče; do vodoteče odvádět srážkové vody pouze v odůvodněných případech; v případě otevřených nádrží navrhnout řešení přírodě blízkému charakteru vybavených nornými stěnami na výtoku/přepadu a odlučovači ropných látek pro případ havárie; v rámci projektu pro územní řízení řešit i osazení norných stěn do silničních příkopů,
 - pokud bude podán průkaz, že nelze vznikající srážkové vody zasakovat potom lze požadovat realizaci dosazovacích a usazovacích nádrží (DUN), které budou navrženy v souladu s ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek a ČSN EN 858-1, 2 Odlučovače lehkých kapalin; nádrže by měly být navrženy jako přírodě blízké v souladu s ČSN 75 6261 Dešťové nádrže, v návaznosti na ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.
4. Dokumentace pro územní řízení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu navrhované komunikace bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
 5. V rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat podrobný průzkum starých zátěží lokalit Temešvár a Červený Dvůr s důrazem na stanovení přítomnosti nebezpečných odpadů, látek škodlivých vodám a nadlimitně znečištěných zemin; v případě zjištění těchto látek navrhnout jejich bezpečnou stabilizaci na místě, resp. odstranění v souladu s legislativou odpadového hospodářství a legislativou ochrany vod dle požadavků příslušných orgánů státní správy.
 6. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu kvantitativních a kvalitativních parametrů individuálních zdrojů vody na základě provedené pasportizace; projekt monitoringu musí být zahájen před počátkem výstavby přeložky a bude pokračovat minimálně po dobu 5 let – rozsah a četnost monitoringu budou konzultovány s příslušným vodoprávním úřadem.
 7. V rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů stavby přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích.
 8. V místech křížení s vodním tokem uplatnit a realizovat všechny prvky technické ochrany vodního toku (zesílená svodidla, betonové zídky apod.).
 9. Ve vztahu k minimalizaci vlivů na krajinný ráz v rámci projektu sadových úprav řešit v dolní třetině svahů v patách násypů liniově nebo ostrůvkovitě výsadbu stromů a keřů, v horních dvou třetinách svahů potom výsadbu keřů tak, aby došlo k maximálnímu potlačení nepřirozeného liniového tvaru v krajině; střední dělicí pás osázet dle technických možností keří.
 10. Ve vztahu k minimalizaci vlivů na ÚSES bude u lokálního biokoridoru č. 7 (Labský náhon) řešeno jeho převedení pod úroveň komunikace, a to v šíři prostupu biokoridoru alespoň 30 m.
 11. Součástí další projektové přípravy Jižní spojky bude studie „Monitoring migrace živočichů s důrazem na migraci savců a obojživelníků se zohledněním TP 180 a TP 181 pro záměr I/11–I/37 Jižní spojka Hradec Králové“ (Veselý J., 2019) s návrhem migračních bariér pro obojživelníky, aktualizována na základě vývoje stavební přípravy záměru.
 12. V rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle ust. § 9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž krajskému úřadu doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska.

Podmínky pro fázi výstavby

13. Investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření.
14. Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti; v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch
 - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum,
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo,
 - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště,
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly,
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí,
 - umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál,
 - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %),
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru,
 - využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů,
 - při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.
15. Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
 - při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření,
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu,

- veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností,
 - staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace),
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin,
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích,
 - stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem,
 - se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.
16. Po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.
 17. Pro stavbu ve vztahu k přemostění Malého Labského náhonu bude vypracován povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
 18. V případě potvrzení přítomnosti nebezpečných odpadů, látek škodlivých vodám a nadlimitně znečištěných zemin na lokalitách Temešvár a Červený Dvůr v rámci výstavby postupovat dle návrhu jejich bezpečné stabilizace na místě, resp. dle návrhu pro jejich odstranění v souladu s legislativou odpadového hospodářství a legislativou ochrany vod dle požadavků příslušných orgánů státní správy (odpady a ochrana vod).
 19. V rámci výstavby mimoúrovňové křižovatky Kukleny v kontaktu s ulicí Pardubická severozápadně od silnice u „Viničního sloupu Panny Marie“ zachovat a nepoškodit vzrostlou lípu (*Tilia platyphyllos*) s naměřeným obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí cca 300 cm.
 20. V jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochrannásky významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou biologického dozoru odborně způsobilou osobou.
 21. Investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický dozor stavby osobou nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska).

Podmínky pro fázi provozu

22. V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhované komunikaci; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření.
23. K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

24. V rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

25. Po uvedení stavby do provozu zahájit závazný dvouletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby.

ODŮVODNĚNÍ

Krajský úřad obdržel dne 12.06.2018 oznámení záměru „I/11–I/37 Jižní Spojka Hradec Králové“ zpracované podle přílohy č. 3 zákona EIA (dále jen oznámení záměru). Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4. Informace o oznámení záměru byla zveřejněna na úřední desce Královéhradeckého kraje dne 12.06.2018. Závěr zjišťovacího řízení vydal krajský úřad dne 19.07.2018. V závěru zjišťovacího řízení krajský úřad konstatoval, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona EIA a dokumentaci podle přílohy č. 4 k zákonu EIA je nutné zpracovat především s důrazem na oblast ochrany přírody a krajiny.

Dokumentaci záměru podle přílohy č. 4 zákona EIA zpracoval RNDr. Vladimír Ludvík (osoba s autorizací podle zákona EIA), Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové. Krajskému úřadu byla dokumentace doručena dne 13.11.2019. Dokumentace byla zveřejněna dne 26.11.2019. Jako zpracovatel posudku byl vybrán RNDr. Tomáš Bajer, CSc. (osoba s autorizací podle zákona EIA), Sladkovského 111, 506 01 Jičín.

Posudek byl krajskému úřadu předložen dne 02.03.2020.

Ředitelství silnic a dálnic ČR uhradilo Královéhradeckému kraji částku za posudek dne 02.04.2020.

Bližší informace o průběhu posuzování jsou zveřejněny v Informačním systému EIA České informační agentury životního prostředí (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), kód záměru HKK913.

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Krajský úřad vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- oznámení záměru zpracované na základě ustanovení § 6 zákona EIA podle přílohy č. 3 zákona EIA k záměru „I/11–I/37 Jižní Spojka Hradec Králové“, které RNDr. Vladimír Ludvík, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové, v listopadu 2017,
- vyjádření k oznámení záměru,
- dokumentace ve smyslu § 8 zákona EIA a zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona EIA (dále jen dokumentace) k záměru „I/11–I/37 Jižní Spojka Hradec Králové“, kterou zpracoval RNDr. Vladimír Ludvík, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové, v červnu 2019,
- vyjádření k dokumentaci záměru,
- posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (dále jen posudek), který vypracoval dle přílohy č. 5 zákona EIA RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Sladkovského 111, 506 01 Jičín v březnu 2020.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na vyhodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území (v době

zpracování dokumentace) a jednak na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V závěru dokumentace je uvedeno, že na základě provedeného hodnocení vlivů záměru I/11–I/37 Jižní spojka na životní prostředí, je možno konstatovat, že návrh splňuje požadavky ochrany životního prostředí, zdraví obyvatel a není v kolizi s navrhovaným funkčním využitím území. Při zohlednění všech prostorových vlivů a faktorů je možno konstatovat, že uvažovaný záměr je za podmínek, které jsou uvedeny v rámci kapitol B.I.6. a D.IV. akceptovatelný a lze doporučit jeho realizaci. Zpracovatel posudku v posudku uvádí, že z dokumentace vyplývá, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující ani podmíněčně vylučující realizaci záměru ve vybrané lokalitě. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez, tzn., že nedojde k překročení zákonných limitů. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.

Odůvodnění stanovených podmínek

Podmínky pro fázi přípravy

Podmínka č. 1 vyplývá z požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví k dokumentaci. Podmínka směřuje k ověření navrhovaných protihlukových opatření a prověření hlukové situace v okolí stavby na základě aktualizovaného modelu v předpokládaném roce zprovoznění stavby.

Podmínka č. 2 je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá, obdobně jako podmínka č. 1, z toho, že v modelu dopravy musí být zohledněny aktuální údaje o vývoji dopravy v předpokládaném roce zprovoznění stavby; podmínka směřuje k problematice imisní zátěže v etapě provozu.

Podmínka č. 3 je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z údajů prezentovaných v dokumentaci a směřuje k ověření způsobu řešení dešťových vod z tělesa komunikace ve vztahu ke klimatickým změnám a respektování požadavků zákona o vodách.

Podmínka č. 4 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k zabezpečení průchodnosti území jak pro obyvatelstvo, tak i pro vytvoření předpokladu pro neovlivnění zemědělského a lesního hospodaření v krajině.

Podmínka č. 5 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k řešení problematiky starých zátěží, které jsou ve střetu s hodnoceným záměrem.

Podmínka č. 6 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů hodnoceného záměru na individuální zdroje podzemních vod.

Podmínka č. 7 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k potenciální minimalizaci škod na zemědělském půdním fondu.

Podmínka č. 8 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje především k minimalizaci kvalitativního ovlivnění povrchových vod.

Podmínka č. 9 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na krajinný ráz.

Podmínka č. 10 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku ve vztahu k závěrům migrační studie a směřuje k minimalizaci vlivů na územní systém ekologické stability.

Podmínka č. 11 je formulována zpracovatelem posudku, vyplývá ze závěrů migrační studie a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu s ohledem na časový termín realizace záměru a vývoje bioty v zájmovém území.

Podmínka č. 12 je formulována zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky pro fázi výstavby

Podmínka č. 13 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje jednak ke snížení negativních vlivů na faktor pohody, jednak k minimalizaci a kompenzaci vlivů na hmotný majetek.

Podmínky č. 14 a č. 15 jsou formulovány zpracovatelem posudku jako modifikované podmínky dokumentace směřující k minimalizaci vlivů na ovzduší a hlukovou zátěž.

Podmínka č. 16 vyplývá z požadavku dokumentace EIA, podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na akustickou situaci v etapě výstavby.

Podmínka č. 17 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové vody v etapě výstavby.

Podmínka č. 18 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k odstranění starých ekologických zátěží v lokalitách Temešvár a Červený Dvůr.

Podmínka č. 19 vyplývá z dokumentace EIA a je zpracovatelem posudku respektována, podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les.

Podmínka č. 20 byla formulována zpracovatelem posudku na základě závěrů biologického průzkumu a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu.

Podmínka č. 21 vychází z biologického průzkumu a směřuje k minimalizaci vlivů na přírodu v etapě výstavby.

Podmínky pro fázi provozu

Podmínka č. 22 vychází z požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví a směřuje k ověření výstupů akustické studie.

Podmínka č. 23 je formulována zpracovatelem posudku a logicky vyplývá z požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

Podmínka č. 24 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na vodní toky v etapě provozu.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

Podmínka č. 25 je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Negativní vliv silničních staveb se může potenciálně projevit zejména znečištěním ovzduší, hlukem, dopravními úrazy a znečištěním vody a půdy. Z hodnocení provedeného v rozptylové studii vyplývá, že po zohlednění všech stávajících i uvažovaných zdrojů znečištění ovzduší nedojde k významnému zvýšení znečištění ovzduší ani k překračování platných limitů v důsledku působení uvažovaného záměru. Ani z hlediska možného synergického působení vlivů společně s dalšími zdroji znečištění ovzduší v území nedojde k významným vlivům na ovzduší nebo zdraví lidí. Z hlediska vlivů hluku na obyvatele lze konstatovat, že vybudováním a provozem plánované komunikace nedojde k překročení platných hlukových limitů v dané lokalitě.

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru byla vypracována samostatná studie vlivu na veřejné zdraví zpracovaná autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik, která je přílohou dokumentace, a ze které vyplývá, že realizací záměru dojde ke snížení hlukové zátěže a tím i počtu exponovaných osob v noční i denní době; je předpoklad, že po realizaci záměru již nebude v zájmové lokalitě žádný objekt k bydlení exponován nadlimitními hodnotami.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší a klima jsou obecně spojeny s emisemi znečišťujících látek během výstavby a provozu záměru.

Období výstavby – Zdroje znečišťování ovzduší budou v období výstavby představovány provozem nákladní a stavební techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Emise je zapotřebí minimalizovat vhodnými opatřeními v rámci plánu organizace výstavby. Nárůst množství emisí do ovzduší bude časově omezen pouze na období výstavby, jedná se o relativně krátkodobý vliv. Dalším negativním působením na kvalitu ovzduší v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí

stavenišť, a to zejména při provádění zemních prací. V průběhu stavebních prací je proto nutné provádět technická a organizační opatření pro snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic

Období provozu – Záměr se stane po uvedení do provozu liniovým zdrojem znečištění. Množství emisí z tohoto zdroje do ovzduší závisí především na počtu vozidel projíždějících po komunikaci a emisních charakteristikách jednotlivých vozidel. Pro posouzení vlivů na ovzduší byla zpracována rozptylová studie. Z hodnocení provedeného v rozptylové studii vyplývá, že po zohlednění všech stávajících i uvažovaných zdrojů znečištění ovzduší nedojde k významnému zvýšení znečištění ovzduší ani k překračování platných limitů v důsledku působení uvažovaného záměru. Ani z hlediska možného synergického působení vlivů společně s dalšími zdroji znečištění ovzduší v území nedojde k významným vlivům na ovzduší nebo zdraví lidí.

V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládají významné změny mikroklimatu. Z globálního měřítka (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na realizaci předkládaného záměru.

Při respektování podmínek uvedených v závazném stanovisku budou vlivy na ovzduší minimalizovány.

Vlivy na hlukovou situaci

Pro záměr byla zpracována hluková studie. Na základě výpočtu uvedeného v hlukové studii lze konstatovat, že po realizaci uvažovaného záměru dojde k zachování (změna do 2 dB) až k významnému snížení hladin hluku (max. -19,9 dB) v 11 referenčních bodech (dále jen RB) z 16. Maximální hodnoty se předpokládají v RB 3 a to 50,8 dB v denní době a 40,3 dB v noční době. Ve dvou RB v zahrádkářské kolonii dojde ke zvýšení hladin hluku o max. 14,0 dB z důvodu, že tato oblast je dnes silničním hlukem prakticky nezasažena. Navíc zde bude dosaženo hladin hluku kolem 50 dB v denní době a kolem 40 dB v noční době, což jsou hodnoty hlukového pozadí města. Ve třech RB (9, 10, 12) u RD Červený Dvůr č.p. 1111 dojde jak ke snížení, tak ke zvýšení hladin hluku, a to k úrovni 55 dB v denní době a 45 dB v noční době. Jedná se o nejzatíženější a zároveň nejbližší objekt k uvažovanému záměru. Dle zjištěných skutečností se nadlimitní (60 dB denní doba, 50 dB noční doba) vlivy hluku nepředpokládají. Na základě provedeného výpočtu je možné konstatovat, že očekávané hladiny hluku bezpečně plní hygienické limity hluku pro hluk ze silnice I. tř., tj. 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Ve vztahu k lokalitě Červený Dvůr byla předběžně navržena protihluková stěna 134 m dlouhá a 3 m vysoká v km 2,270 – 2,404 pravostranně. Současně dokumentace připomíná nutnost koordinovat předkládaný záměr s realizací protihlukové stěny podél Rašínovy třídy (investorem akce je ŘSD) v souvislosti s predikovanými intenzitami generované dopravy a aktuálním modelem dopravy města. Před realizací záměru bude provedeno posouzení účinnosti této stěny a v případě potřeby (pro splnění hygienických limitů hluku) její úprava v rámci realizace záměru.

Vlivy na podzemní a povrchové vody

V dokumentaci je uvedeno, že základním principem odvodnění silničního tělesa je veškerou vodu z povrchu komunikací podchytit a odvést do nejbližšího vhodného recipientu, kterým je tok řeky Labe. Malý Labský náhon je pro odvedení srážkových vod nevhodný, protože jeho kapacita je vyčerpaná. Voda ze zpevněných ploch jižní spojky není nikde volně rozptylována do terénu. Pro odvodnění komunikací je z větší části zvolen způsob pomocí klasické středové kanalizace a odvodňovacího žlábků s vpustmi. Středová kanalizace je po úsecích napojována do dešťového sběrače, který je veden podél paty svahu a odvádí dešťové vody. Před vyústěním dešťového sběrače budou navrženy havarijní objekty – dešťová usazovací nádrže s koalescenčními odlučovači ropných látek a případně retenční nádrž. Srážkové vody budou přednostně zasakovány, teprve v případě podání důkazu nemožnosti zasakování v odborném posudku, budou odváděny do toku. Nejvýznamnější znečišťující látkou ve splachových dešťových vodách jsou posypové soli. Toto znečištění vzniká pouze v zimním období. Dále jsou splachové dešťové vody znečištěny látkami vznikajícími při provozu na pozemních komunikacích. Těmi jsou obrus krytu vozovky, obrus pneumatik, úkapy ropných látek, ztráty přepravovaných materiálů, obrusy brzdového obložení apod. Toto znečištění je

minimální a prakticky neměřitelné. Koncentrace chloridů nepřekročí legislativní limit. Realizací záměru se neočekává zhoršení hydrogeologických poměrů na lokalitě oproti současnému stavu. Pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopískových vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do řeky, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Dokumentace uvádí, že přemostění Malého Labského náhonu bude dimenzováno na základě požadavků správce toku (Povodí Labe a.s.) s přihlédnutím k potenciální změně klimatu. V dokumentaci je také uvedeno, že vzhledem k tomu, trasa Jižní spojky se nachází v evidovaném hydrogeologickém rajonu 1122 musí být monitorovací systém hydrogeologických vrtů zachován. Pro minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody jsou v závazném stanovisku specifikovány podmínky, při jejichž respektování lze považovat vliv na podzemní a povrchové vody za akceptovatelný.

Vlivy starých zátěží

Starých ekologických zátěží se v trase uvažovaného záměru nachází několik. Jedná se o bývalou skládku odpadů v prostoru mezi Pardubickou ulicí a Malým Labským náhonem a stávajícím areálem „Panelárny“ a překládací stanicí komunálních odpadů Temešvár a prostor Červeného Dvora, kde byl v minulosti zavážen vytěžený písník různým průmyslovým odpadem. Na obou lokalitách nelze pod horní vrstvou půdy vyloučit přítomnost nebezpečných odpadů nebo látek škodlivých vodám.

Pro minimalizaci vlivů jsou v závazném stanovisku specifikovány podmínky pro fázi přípravy a výstavby.

Vlivy na půdu

Realizace uvažovaného záměru si vyžádá zábor cca 230 300 m² zemědělské půdy. Do I. tř. ochrany patří 18,9 % zabíraný půd, do II. tř. 40,8 %, do III. tř. 15,5 % a do IV. tř. ochrany 24,7 %. Jedná se o zábor poměrně velmi kvalitních zemědělských půd ve velkém rozsahu. Realizace záměru se přibližuje k pozemkům určených k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) v prostoru křížení s Malým Labským náhonem. Jedná se o dva lesní pozemky. V ochranném pásmu lesa do 50 m od lesa bude dotčeno cca 4 923 m² PUPFL. V závazném stanovisku jsou formulovány podmínky vedoucí k minimalizaci vlivů související se zemědělským hospodařením v krajině.

Vlivy na přírodní zdroje

Trasa přeložky silnice II/308 nenarušuje žádné ložisko nerostných surovin, ani dobývací prostor. K málo významnému ovlivnění horninového prostředí dojde při zemních pracích jako jsou zakládací práce.

Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy)

Vlivy na flóru – Na základě botanického průzkumu a za předpokladu, že veškeré stavební činnosti budou probíhat v zájmovém území (stavenišť, provizorní přístupové cesty, parkoviště techniky, mezideponie apod.), by nemělo dojít k výrazně negativnímu ovlivnění flóry. K mírně negativnímu ovlivnění flory může dojít v průběhu prací a po dokončení stavby šířením invazních druhů a expanzivních taxonů, což může způsobit negativní změny společenstev nejen v zájmovém území, ale i v celé ose zájmového území. Ze sumarizační tabulky vyplývá, že by mělo být káceno cca 637 stromů, jejichž obvod ve výčetní výšce je větší než 80 cm. Dendrologický průzkum konstatuje, že z hlediska ekologicko-stabilizačních funkcí, které stávající dřeviny v zájmovém území plní, by měla být jejich ochrana v obecné rovině kompenzována vhodnou náhradní výsadbou, která by měla být navržena citlivě se správně zvolenou přísně diferencovanou dřevinnou skladbou a s ohledem na charakter stanoviště.

Vlivy na faunu a migraci živočichů – Za nejvýznamnější vliv lze označit zahájení výstavby a s ním spojené zemní práce. V průběhu zemních prací dochází k porušení povrchové vrstvy, která může být obývána zvláště chráněnými druhy – v případě realizace posuzovaného záměru jde dle zoologického průzkumu o následující druhy: střevlík (*Carabus ullrichi ullrichi*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), r. zelená (*B. viridis*) ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*). Při časově vhodném zahájení výstavby lze tento negativní vliv významně omezit. Za nejvhodnější načasování lze považovat podzimní období. V průběhu provozu záměru lze za nejvýznamnější vliv považovat existenci

samotné liniové stavby, která je těžko překročitelná především pro bezobratlé živočichy, ale při spolupůsobení s automobilovým provozem, je těžko překonatelná i pro mobilnější živočichy (obratlovce). Součástí posuzované dokumentace je příloha „Monitoring migrace živočichů s důrazem na migraci savců a obojživelníků se zohledněním TP 180 a TP 181 pro záměr I/11–I/37 Jižní spojka Hradec Králové“. Na základě provedených průzkumů se v závěru konstatuje, že největší význam pro zvýšení migrační schopnosti profilů mají migrační bariéry. Migrační podchod, kterým je převáděn Malý Labský náhon, je nejvýznamnějším migračním prvkem na sledované komunikaci jižního obchvatu. Vzhledem k blízkým vodním plochám, kde dochází k rozmnožování obojživelníků, je nutné instalovat bariéry navádějící obojživelníky do uvedeného migračního profilu.

Vlivy na ekosystémy – Záměr je situován do okrajové části městské aglomerace. Jedná se o liniovou stavbu, která protíná, nebo se přibližuje k prvkům ÚSES. Za nejzávažnější střet je považováno křížení trasy záměru s lokálním biokoridorem podél Labského náhonu. Vzhledem k zachování prostupnosti a převedení ekologické kvality prvku systému ekologické stability doporučuji jeho převedení pod úroveň komunikace (silnice je vedena na mostě) a to v širší prostupu biokoridoru alespoň 25 m.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Trasa Jižní spojky je vedena převážně ve volném nezastavěném území, které je v současné době využíváno pro zemědělskou činnost. Vzhledem ke konfiguraci terénu a stávající zastavěnosti území se jedná o jedinou možnou trasu, která nevyžaduje demolice obytných objektů a minimalizuje zásahy do průmyslových objektů. Z hlediska hodnocení krajinného rázu bude významnější přemostění toku Labského náhonu mostním objektem délky 30 m v Kuklenách a překonání železničních tratí a místních komunikací kolmými a šikmými mostními konstrukcemi. Jejich zapojení do charakteru zdejší již ovlivněné krajiny, jakožto významných technických prvků, bude přijatelné. Krajinný prostor místa bude dotčen převážně stavbami tří okružních a jednou mimoúrovňovou křižovatkou, které budou na okraji intravilánu města představovat určující prvky krajinného panoramatu. Nebudou však silným zásahem do rázu již ovlivněné krajiny. Vzhledem k identifikovaným hodnotám krajinného rázu bude ovlivnění slabé. K minimalizaci vlivů trasy Jižní spojky na krajinný ráz a její odclonění od intravilánu v prostoru Kukleny – Plačice a Pražského předměstí napomohou promyšlené krajinářské úpravy (výsadby), zapojující stavbu do charakteru krajinné struktury.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Trasa budoucí komunikace prochází územím s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Na základě uvedeného je velice pravděpodobné, že při budoucích stavebních a zemních pracích v tomto prostoru dojde k narušení archeologických situací, a to pravěkých, středověkých a raně novověkých (z nemovitých nálezů to jsou základy staveb, hroby, studny, jímky, staré komunikace, výrobní zařízení, z movitých nálezů především zlomky keramiky, kosti zvířecí i lidské, kovové předměty, kamenné nástroje apod.). Výstavba v území s archeologickými nálezy je podmíněna provedením archeologického výzkumu buď před zahájením stavby či v jejím průběhu, což bude nutno posuzovat zvlášť pro každý jeden konkrétní stavební záměr.

Přeshraniční vlivy

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, veřejného projednání záměru a posudku se krajský úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru

stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat.

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

Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové směrově rozdělené pozemní komunikace, typu místní komunikace, funkční skupiny B – sběrná komunikace, s návrhovou rychlostí 70 km/h, v délce 2,98 km, včetně jedné mimoúrovňové křižovatky a tří turbookružních křižovatek.

Křižovatky

Úrovňové okružní křižovatky jsou navrženy jako turbo okružní křižovatky, které svojí stavební úpravou mají zaručit vyšší kapacitu než jednopruhové okružní křižovatky se zachováním stejného standardu bezpečnosti, tj. vyššího standardu než křižovatky dvoupruhové.

OK Bláhovka – Jedná se o úrovňovou okružní křižovatku s vnějším průměrem cca 100 m. Vjezdy jsou navrženy dvoupruhové, výjezdy jsou navrženy dvoupruhové na ramenech Jižní spojky. Výjezd na rameni silnice I/11 je navržený jednopruhový a výjezd do komerční zóny je také navržený jako jednopruhový. Šířka jízdních pruhů na okružním pásu je navržena v šířce 4,5 m. Vjezdy jsou navrženy dvoupruhové, výjezdy jsou navrženy dvoupruhové na ramenech Jižní spojky. Výjezd na rameni silnice I/11 je navržený jednopruhový a výjezd do komerční zóny je také navržený jako jednopruhový. Šířka jízdních pruhů na okružním pásu je navržena v šířce 4,5 m.

OK Temešvár – Křižovatka je navržena jako úrovňová turbo okružní křižovatka s čtyřmi rameny. Vnější průměr křižovatky činí cca 100 m. Vjezdy a výjezdy hlavní trasy jsou navrženy jako dvoupruhové. Vjezdy a výjezdy místních komunikací jsou navrženy jako jednopruhové. Oblouky na vjezdech jsou navrženy o poloměru 30 m, oblouky na výjezdech jsou navrženy o poloměru 40 m. Šířka okružního je navržena 10,25 m.

OK Hradubická – Křižovatka je navržena jako úrovňová okružní spirálovitého tvaru s bypassy. Vnější průměr křižovatky je 160 m s tím, že na okružním pásu jsou dle pohybů navrženy jeden až tři jízdní pruhy šířky 5,50 m. V křižovatce jsou navrženy pro zvýšení kapacity dva bypassy, a to jeden pro směr z centra Hradce Králové na jižní spojku a druhý pro směr z jižní spojky na silnici I/37 ve směru na Pardubice. Šířka vozovky jízdního pásu je proměnná v závislosti na počtu jízdních pruhů a pohybuje se v rozmezí od 7 m až 18 m.

MÚK Kukleny – Křižovatka je navržena jako mimoúrovňová prstencovitá s mimoúrovňovým převedením jednoho směru, směru Jižní spojky. Hlavní trasa Jižní spojky je vedena v horním patře křižovatky na dvou mostních objektech, mezi kterými je v prostoru středního ostrova okružní křižovatky vytvořeno násypové těleso. Okružní křižovatka má celkem 8 ramen. Ramena tvořící rampy MÚK jsou jednosměrná. Vnější průměr okružní křižovatky vychází ze stávajícího stavu, protože část okružního pásu byla v minulosti již postavena. Tato část se nachází v severní části křižovatky. Průměr křižovatky je 120,6 m.

Mostní objekty

MÚK Kukleny – V rámci navržené mimoúrovňové křižovatky Kukleny jsou navrženy dva mostní objekty, které překonávají okružní křižovatku. Mezi mostními objekty je navrženo zemní těleso. Oba mostní objekty jsou řešeny jako třípólové. Délky krajních polí západního mostu jsou navrženy o délce 19,4 m s prostředním polem o délce 24 m. Délky krajních polí východního mostu jsou navrženy o délce 17,9 m s prostředním polem o délce 22 m. Celková délka mostů je 62,8 m respektive 57,8 m.

Most přes železniční trať č. 020 – Most přemostňuje železniční trať a pozemní komunikaci. Most je tvořený rámem o jednom poli s rozpětím 31,5 m. Spodní stavba je navržena ze železobetonu a mostovka z tyčových betonových prefabrikátů.

Most přes Malý Labský náhon – Most přemostňuje přeložku náhonu a biokoridor. Most je tvořený rámem o jednom poli s rozpětím 30,0 m. Spodní stavba je navržena ze železobetonu a mostovka z tyčových betonových prefabrikátů.

Most přes MK Borovinka – Most přemostňuje přeložku místní komunikace. Most je tvořený železobetonovým rámem o jednom poli s rozpětím 20,0 m.

Most přes trať č. 031 – Most přemostňuje železniční trať a pozemní komunikaci. Most je tvořený rámem o jednom poli s rozpětím 34,4 m. Spodní stavba je navržena ze železobetonu a mostovka z tyčových betonových prefabrikátů.

Podchod pro pěší – Most přemostňuje přeložku chodníku a cyklostezky. Most je tvořený železobetonovým rámem o jednom poli s rozpětím 7,5 m.

Součástí záměru bude v celé délce trasy Jižní spojky navrženo veřejné osvětlení. Veřejné osvětlení hlavní trasy bude umístěno za svodidlem v nezpevněné krajnici po obou stranách trasy. V rámci výstavby Jižní spojky dojde k přerušení třech místních komunikací, které je nutné přeložit.

V rámci výstavby Jižní spojky dojde k demolici zpevněných ploch komunikací, které po dobudování Jižní spojky a přeložek nemají dopravní význam. Demolice zpevněných ploch bude prováděna těžkou technikou, vybouraný materiál bude tříděn a odvážen na skládku nebo k dalšímu využití. Plochy po odstranění komunikací budou rekultivovány podle jejich nového funkčního využití.

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Záměr byl předložen v jedné variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci krajský úřad obdržel pět vyjádření dotčených správních orgánů, a to:

- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 04.12.2019 (č. j. ČIŽP/45/2019/11236),
- Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí, ze dne 06.12.2019 (č. j. SZ MMHK/212360/2019 MMHK/215091/2019ŽP2/MarO),
- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, ze dne 10.12.2019 (č. j. KHSHK 39877/2019/HOK.HK/Hr),
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí, ze dne 16.12.2019 (č. j. KUKHK-37003/ZP/2019),
- Ministerstvo životního prostředí ze dne 19.12.2019 (č. j. MZP/2019/550/1592 ZN/MZP/2019/550/83).

Dotčené územní samosprávné celky, veřejnost a dotčená veřejnost se k dokumentaci nevyjádřili.

Připomínky z došlých vyjádření jsou náležitě komentovány v posudku, části V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci. Všechny relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska. V dalším textu závazného stanoviska je prezentováno vypořádání stěžejních vyjádření.

Vzhledem ke skutečnosti, že krajský úřad neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci, upustil od konání veřejného projednání (v souladu s ust. § 17 odst. 1 zákona EIA).

Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí (dále jen MM HK), ve vyjádření ze dne 06.12.2019 (č. j. SZ MMHK/212360/2019 MMHK/215091/2019ŽP2/MarO) z hlediska odpadového hospodářství mimo jiné uvádí, že na str. 61 v kapitole Výstavba (dále jen problém 1) zpracovatel uvádí přehled druhů odpadu ze stavby silnice. Doplnuje, že uvedená množství (zejména motorové oleje, brzdové kapaliny) jsou uvedeny v množství, které je neadekvátní potřebám mechanizace na dané stavby. Současně uvedené množství dalších vzniklých odpadů mimo používanou mechanizaci je zpracováno zcela nedostatečně (štěrky a kamenivo

85 t/r, beton 30 t/r atd.). Současně upozorňuji zpracovatele, že v dokumentaci chybí sumarizace přebytků/nedostatků zemin. Pokud by během stavby vznikly přebytky, s výkopovou zeminou se musí nakládat jako s odpadem, a to včetně kvantifikace a způsobu a místa jejich odstranění. Závěrem k tomuto požaduje přepracovat uvedený bod dokumentace.

Dále uvádí, že na str. 150, v kapitole Vliv starých zátěží (dále jen problém 2), se zpracovatel s uvedenou oblastí vypořádal zcela nevyhovujícím způsobem, tzn. pouze odkazem, že až v době přípravy bude zpracován podrobný průzkum. Uvádí, že zejména „staré zátěže“ mohou mít vliv na životní prostředí, a to jak svým objemem, způsobem sanace a popisem lokalizací pro jejich finální likvidaci. Je absurdní, že zpracovatel sanaci zátěží bez jakéhokoliv dalšího popisu vyhodnocuje jejich vliv na vodu jako „malý“ a „jednoduchý“. Vyjádření pokračuje upozorněním, že trasa Jižní Spojky je vedena přes dvě lokality, kde jsou evidované staré ekologické zátěže. V souvislosti s uvedeným MM HK uvádí, že je nezbytné, aby při přesném vytyčení trasy Jižní Spojky byl rovněž v této lokalitě proveden podrobný geologický a hydrogeologický průzkum, aby se přesně lokalizoval rozsah starých ekologických zátěží. Otevření tělesa výše uvedených starých ekologických zátěží, je k jejich známému složení (obsahu nebezpečných odpadů) a místu jejich výskytu (kvarterních štěrkopískových silně zvodněných teras) naprosto nežádoucí.

Závěrem vyjádření Magistrátu města Hradec Králové, odboru životního prostředí, je sdělení, že s ohledem na velikost navržené komunikace a složitost a významnost území v trase Jižní spojky požadují dopracování dokumentace dle připomínek i s možným variantním řešením.

Vypořádání výše uvedeného vyjádření a připomínek v něm obdržených je obsaženo v posudku k dokumentaci na str. 60 a dále, kde je mimo jiné uvedeno, že na základě uvedeného vyjádření požádal zpracovatel posudku dotčený úřad o doplňující vysvětlení k uvedenému vyjádření. Korespondence mezi zpracovatelem posudku a dotčeným úřadem je doložena v Příloze č. 2 předkládaného posudku (str. 90 a dále). Problém 1 zpracovatel posudku v korespondenci okomentoval a po jeho komentáři MM HK netrvá na přepracování uvedeného bodu. K problému 2, na jehož základě MM HK požadoval variantní řešení – mírné odklonění trasy Jižní spojky, aby nedošlo k narušení tělesa skládky, při jednání se zástupcem odboru hlavního architekta, sdělil vedoucí tohoto odboru, že trasa komunikace Jižní spojky, je již pevně daná a odklonění její trasy již není možné. Na základě těchto informací MM HK již nemůže trvat na variantním řešení (mírném posunutí trasy) a plně akceptuje opatření uvedené na str. 47 dokumentace (sanaci starých zátěží). Související doporučení zpracovatele posudku ve vztahu k sanaci dotčených starých ekologických zátěží jsou formulována do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Krajský úřad se se způsobem vypořádání všech připomínek zpracovatelem posudku ztotožnil.

Okruh dotčených územních samosprávných celků

Dotčenými územními samosprávnými celky jsou Královéhradecký kraj, město Hradec Králové a obec Stěžery.

Krajský úřad posoudil žádost podanou oznamovatelem záměru a na základě výše uvedených podkladů a úvah vydal závazné stanovisko. Toto závazné stanovisko nenahrazuje povolení vydaná podle zvláštních právních předpisů. Závazné stanovisko je úkon učiněný správním orgánem na základě zákona EIA, které není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

Platnost závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena ve smyslu ust. § 9a odst. 3 zákona EIA.

z p. Ing. Věra Tomková
odborná referentka na úseku
posuzování vlivů na životní prostředí

Královéhradecký kraj, město Hradec Králové a obec Stěžery se žádají o vyvěšení informace o tomto stanovisku a o tom, kde lze do stanoviska nahlížet, na své úřední desce ve smyslu ust. § 16 zákona EIA (minimálně 15 dnů) a o zaslání potvrzení o vyvěšení krajskému úřadu. Po stejnou dobu bude stanovisko vyvěšeno i na úřední desce Královéhradeckého kraje a zveřejněno též způsobem, umožňujícím dálkový přístup.

Do stanoviska lze nahlížet v Informačním systému EIA České informační agentury životního prostředí (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), kód záměru HKK913 nebo také na krajském úřadě, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, č. dveří N1.906.

Posudek k záměru podle ust. § 9 zákona EIA zpracoval v rozsahu přílohy č. 5 zákona EIA RNDr. Tomáš Bajer, CSc. (osoba s autorizací podle § 19 zákona EIA), Sladkovského 111, 506 01 Jičín.

Posudek bude současně se stanoviskem zveřejněn v Informačním systému České informační agentury životního prostředí (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), kód záměru HKK913. Do posudku lze nahlížet také na krajském úřadě, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, č. dveří N1.906.

Rozdělovník k č. j. KUKHK–9102/ZP/2020:

Dotčené územní samosprávné celky:

- 1) Královéhradecký kraj, odbor kancelář hejtmána, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové – zde,
- 2) Statutární město Hradec Králové, Československé armády 408, 502 00 Hradec Králové,
- 3) Obec Stěžery, Lipová 31, 503 21 Stěžery.

Dotčené orgány:

- 1) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Habrmanova 19, 501 01 Hradec Králové,
- 2) ČIŽP OI Hradec Králové, Resslova 1229, 500 02 Hradec Králové 10,
- 3) Magistrát města Hradec Králové, Československé armády 408, 502 00 Hradec Králové,
- 4) Obecní úřad Stěžery, Lipová 31, 503 21 Stěžery,
- 5) Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.

Oznamovatel:

- 1) Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, zastoupené na základě plné moci RNDr. Vladimírem Ludvíkem, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

Na vědomí:

- 1) MŽP, odbor EIA a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10,
- 2) MŽP, odbor výkonu státní správy VI., Resslova 1229, 500 02 Hradec Králové.