



Regionální centrum EIA s.r.o.
Environmental Impact Assessment

Chelčického 4, 702 00 Ostrava, Česká republika, tel., fax: +420 596 114 440, tel.: 596 114 469
e-mail: rimmel@rceia.cz, <http://www.rceia.cz>

Název zakázky : I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT
Číslo zakázky : 21016
Objednatel : Pardubický kraj

POSUDEK

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ ZÁMĚRU

I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT

NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(zpracováno dle §9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění)

Ing. Vladimír Rimmel

Držitel autorizace MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993,
prodlouženo rozhodnutím MŽP, č.j: 34063/ENV/06.

Ostrava, listopad 2010

OBSAH:

| | |
|--|-----------|
| I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE | 3 |
| II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE..... | 5 |
| III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ..... | 19 |
| IV. POSOUZENÍ OPATŘENÍ NAVRŽENÝCH K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..... | 20 |
| V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH K DOKUMENTACI..... | 22 |
| VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..... | 33 |
| VII. NÁVRH STANOVISKA..... | 37 |
| I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 37 |
| II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ | 39 |
| III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU | 41 |
| ZÁVĚR | 52 |

I. Základní údaje

1. Název záměru

I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT

2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o novostavbu silnice I. třídy. Záměr je posuzován ve 3 variantách vedení trasy. Celková délka činí:

7,798 km ve variantě A,

7,942 km v podvariantě varianty A,

7,708 ve variantě F.

Šířka navržené silnice kategorie S 11,5/80 bude následující:

| | | |
|---------------------|----------|----------------|
| jízdní pruhy | 2 x 3,50 | 7,00 m |
| vodící proužky | 2 x 0,25 | 0,50 m |
| zpevněná krajnice | 2 x 1,50 | 3,00 m |
| nezpevněná krajnice | 2 x 0,50 | 1,00 m |
| volná šířka | | 11,50 m |

Vybudovány budou následující **křižovatky**:

- průsečná křižovatka km 0,380 – propojení stávající a nové silnice I/2 a připojení místní komunikace od Barchova
- průsečná křižovatka se silnicí III/322 28
- okružní křižovatka - doplnění MÚK Dražkovice – zrušení stávajícího a vybudování nového napojení překladiště TKO
- stavební úpravy MÚK Dražkovice – nový odbočovací pruh a nová vratná větev (napojení na překladiště TKO)

Dotčené komunikace (zapojené do křižovatek obchvatu):

- I/2 Přelouč – Pardubice
Stávající silnice I/2 s šířkou vozovky cca 7,5 – 8,0 m v extravilánu mezi Kokešovem a Starými Čivicemi (na začátku úseku s novou průsečnou křižovatkou)
- III/322 28 Pardubice (Staré Čivice) – Čepí
Silnice s šířkou vozovky 7,0 – 7,5 m v extravilánu mezi Starými Čivicemi a Starým Mateřovem
- I/37 Pardubice – Chrudim

MÚK Dražkovice silnic I/37 a II/324 s výhledovým pokračováním silnice I/2 ve směru na Černou za Bory

- MK propojující obec Barchov se stávající silnicí I/2

MK s šířkou asfaltové vozovky cca 5,5 m je zapojena do průsečné křižovatky na začátku přeložky silnice I/2 západně od Starých Čivic

Související komunikace:

- III/322 26 Barchov – Starý Mateřov – Třebosice – Staré Jesenčany – Dražkovice

Silnice propojuje obce situované jižně od přeložky silnice I/2 a zajišťuje jejich připojení v průsečné křižovatce přeložky I/2 se silnicí III/322 28 nebo v MÚK Dražkovice

Související železnice:

V prostoru severovýchodně od obce Staré Jesenčany kříží všechny varianty jihozápadního obchvatu železniční trať č. 238 Pardubice – Chrudim. Křížení bude řešeno mimoúrovňově, nadjezdem nad železniční tratí.

Součástí záměru jsou **mostní objekty**:

Navrženy jsou mosty přes Podolský potok, Mateřovský potok, Dubanku, Bylanku, Jesenčanský potok a nadjezd nad železniční tratí Pardubice – Chrudim.

Křížení s menšími bezejmennými vodotečemi bude provedeno propustky se světlostí 1,5 – 2,0 m.

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

| | |
|--------------------|---|
| Kraj: | Pardubický |
| ORP: | Pardubice |
| Obec: | Pardubice, Starý Mateřov, Třebosice, Staré Jesenčany |
| Katastrální území: | Staré Čivice, Starý Mateřov, Třebosice, Staré Jesenčany, Dražkovice |

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

474 55 292

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Pardubice
Hlaváčova 902
530 02 Pardubice

II. Posouzení dokumentace

1. Úplnost dokumentace

V této části posudku je hodnocena úplnost dokumentace po stránce odborné i formální.

Část A – bez připomínek

Části B.I – B.III.

Kapitola B.II.1 Půda řeší pouze ZPF. Zábor PÚPFL je vyčíslen až na s. 55 – ve variantě A 8 650 m², ve variantě F 12 065 m².

Obsahem kapitoly B.III.3 Odpady má být popis odpadů, produkovaných během výstavby a provozu záměru. Na s. 29 je uveden nadbytečný výčet související legislativy a obecné povinnosti vyplývající z legislativy. Totéž platí pro podmínky nakládání s odpady, s.36-37.

K ostatním kapitolám části B. nejsou z hlediska úplnosti připomínky.

Část C.I, C.II

Kapitoly jsou zpracovány v souladu s požadavky přílohy č. 4, v dostatečném rozsahu a obsahují všechny důležité informace a údaje ve vztahu k navrženému záměru.

Ocenit lze provedení přehledné doprovodné grafiky a zařazení informací o výsledku podrobné pasportizace domovních studní v okolí záměru (podkapitola „Individuální zdroje vody v okolí navržených variant záměru“ v kapitole C.II.3 na s.70).

Tabulka znázorňující velikost záboru zemědělské půdy na s.73 se opakuje (je uvedena již v části B. na s. 20).

Kapitola C.III – stručně shrnuje hlavní charakteristiky přírodních podmínek v řešeném území. Z hlediska úplnosti bez připomínek.

Část D - Z hlediska úplnosti tato část dokumentace vyhovuje.

Kapitola D.IV. obsahuje velké množství opatření, které vyplývají obecně pro všechny záměry z platné legislativy. Požadovat plnění zákonných povinností považujeme v EIA dokumentaci za nadbytečné. Popis navržených opatření je kromě části D.IV., obsažen také v jednotlivých kapitolách části D.I. Tato duplicita zbytečně zatěžuje dokumentaci.

Metodika modelových výpočtů provedených v rámci rozptylové studie v kap. D.I.2 činí text obtížně srozumitelným. Pro tyto účely je určena kapitola D.V. Popis metodiky je nadbytečně detailní, zájemce si může tyto informace vyhledat přímo v rozptylové studii. Téměř celý text zabývající se očekávanými imisními dopady záměru (cca 7 stran) je překopírován z rozptylové studie. Srozumitelnější je v dokumentaci uvádět jen závěry modelování.

Na s.111 je nepodstatný formální nedostatek - místo textu „C. Hluková studie“ má být zřejmě uvedeno „C. Rozptylová studie“

Část E – Záměr je předkládán v nulové a dvou aktivních variantách (A - červená a B - zelená). Kapitola je zpracována po formální stránce dostatečně a správně. Pouze v tabulce na s. 142 jsou uváděna nejasná označení variant "A do B", "B do A", "úprava A". Pro jejich pochopení je nutno dlouze hledat informace „schované“ v předchozích kapitolách dokumentace. Tabulku by proto bylo vhodné doplnit vysvětlivkami.

Část F - Na základě stručného shrnutí závěrů hodnocení je záměr navržen k realizaci ve variantě, která je kombinací trasy A a F. Z hlediska úplnosti lze kapitolu akceptovat.

Část G – obsahuje souhrn technického řešení a závěry provedeného hodnocení vlivů. Tato část je nadbytečně rozsáhlá (20 stran textu + mapa), např. potřetí opakuje opatření ke zmírnění negativních vlivů (dříve uvedena v části D.I. a D.IV).

Pro lepší orientaci čtenáře, který nemá k dispozici kompletní text dokumentace, by bylo vhodné do mapy zakreslit místa nejvýznamnějších problémů z hlediska vlivů na ŽP, např. úseky protihlukových stěn. Odkazy na hlukovou, popř. jiné studie zde nejsou vhodné, protože tato část by měla být srozumitelná i samostatně.

Část H – Z hlediska úplnosti bez připomínek.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení

2.1. Hodnocení správnosti údajů části B

S většinou uvedených informací lze souhlasit. Dílčí nedostatky jsou komentovány v následujícím textu. S kapitolami, které nejsou níže komentovány, bez výhrad souhlasíme.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.I.5 Kapacita (rozsah) záměru:

Je zřejmé, že varianty předpokládající vedení trasy severně od radarové stanice (byly hodnoceny v oznámení) jsou z hlediska vlivu na obyvatelstvo příznivější než vedení trasy blíže obcí Staré Jesenčany, Třebosice a Starý Mateřov. S redukcí variant v dokumentaci lze proto souhlasit pouze v případě, že existují vážné (např. legislativní) důvody pro vyloučení severněji vedených tras. Dokumentace k tomuto tématu uvádí:

„Navržené varianty byly projednávány v průběhu zpracování vyhledávací studie i po jejím dokončení (zejména s Ministerstvem obrany ČR prostřednictvím VUSS Pardubice a s Letištěm Pardubice). Na základě výsledků těchto jednání a vyjádření a závěru zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je „dokumentace“ zpracována pro 2 základní nové trasy silnice I/2 (varianty A a F) a v dílčí části na katastru obce Staré Jesenčany je navíc posuzována podvarianta varianty A.“

a dále na s.5:

2. Vedení kolem radarové stanice – zásadní požadavek Ministerstva obrany ČR (Letiště Pardubice) na zachování přímého propojení letiště a radarové stanice by znamenal u variant navržených severně od radarové stanice její přemístění. Náklady na výstavbu nové stanice a odstranění stávající (z provozních důvodů nelze stanici pouze přemístit) ve výši cca 60 mil. Kč převyšují efekt vedení přeložky silnice I/2 severně od stávající stanice nebo přímo přes radarovou stanici. Z tohoto důvodu jsou v dokumentaci posuzovány varianty vedené jižně od radarové stanice.

Vyjádření příslušných subjektů, které podmiňují vedení trasy jižně od radarové stanice, nejsou v dokumentaci doložena. Protože odklon trasy jižním směrem má na jižně položené obce významně negativní dopady, považujeme za nezbytné, aby bylo odůvodnění zamítavého postoje pro vedení „severních“ variant záměru podepřeno konkrétním legislativním ustanovením. Nelze upřednostňovat jeden veřejný zájem před jiným bez dostatečného odůvodnění. Rovněž nepovažujeme za dostatečně prokázané, že bylo vynaloženo dostatečné

úsilí o nalezení technického řešení, které by zajistilo jak požadované přímé propojení letiště s radarovou stanicí, tak i severní vedení trasy obchvatu. Dokumentace neobsahuje žádné věcné argumenty, které by skloubení obou zájmů vylučovaly.

B.II.1 Půda

Rozdíly v záboru ZPF posuzovaných variant jsou malé, a to jak z hlediska celkového záboru, tak i z hlediska produkčně nejcennějších půd. Nejedná se o významně negativní vliv. S hodnocením v dokumentaci lze souhlasit.

Dokumentace se v této kapitole nezabývá zábořem PÚPFL. Z informací na s. 55 lze vyčíst, že v případě varianty A bude celkový zábor lesních pozemků 8 650 m², u varianty F 12 065 m². Celkově se tedy jedná o relativně malou plochu (z pohledu srovnatelných záměrů – dopravních staveb) a tento nedostatek je tudíž z hlediska hodnocení vlivů málo významný.

B.II.2 Technologická voda

Zdroje vody pro stavbu ani spotřeby technologické vody nejsou v současnosti specifikovány. Velké objemy je nutno předpokládat zejména při výrobě betonových směsí, případně i při očištění vozidel. V dokumentaci je uvedeno, že „neopominutelnou nutností bude projednání odběrů s příslušným vodohospodářským orgánem a správcem konkrétního toku nebo zdroje“. Projednání nepostačuje. Odběr vody bude podléhat samostatnému povolovacímu řízení dle vodního zákona. Doporučujeme, aby vyčíslení odebíraného množství, povolení k odběru vody a v případě využití nových zdrojů podzemní vody i povolení ke stavbě vodního díla, včetně nezbytného hydrogeologického posudku řešícího možné ovlivnění okolních vodních zdrojů, byly doloženy již v územním řízení stavby posuzovaného obchvatu (viz kap. IV. posudku). V případě odběru povrchových vod je nutno doložit, že i při nárazových odběrech bude dodržen minimální zůstatkový průtok.

B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje

Na s.22 je uvedeno, že jako zdroj štěrkopísků „může být využito některé z nedalekých ložisek“. Místo však není určeno. V dokumentaci tedy nejsou specifikovány maximální intenzity dopravy a vedení přepravních tras. Nelze proto vyhodnotit zátěž v oblasti obytné zástavby v období výstavby. Nejedná se o krátkodobou záležitost, výstavba potrvá minimálně několik měsíců (není v dokumentaci uvedeno). Vliv přepravních tras všech hlavních materiálů s nimiž bude při výstavbě nakládáno (štěrkopísek, kamenivo, živice, směsi, výkopová zemina) by mělo být posouzeno již v procesu EIA. Jejich specifikaci až v územním řízení lze tolerovat pouze v případě, že součástí DÚR budou odborné studie řešící hlukovou a imisní situaci v obytné zástavbě podél přepravních tras, které prokáží dodržení platných hygienických, resp. imisních limitů (hluk, prach) a přijatelnou míru obtěžování obyvatel.

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

Dle dokumentace bude při snímání ornice z pozemků ZPF a při zřizování konstrukčních vrstev vozovky a podloží (aktivní zóny a nízkých násypů) pro dopravu stavebních hmot přednostně využívána trasa v ose budoucího obchvatu. Pro dopravu materiálů bude přednostně využívána stávající silniční síť.

Výraz "přednostně" bez číselných údajů neposkytuje dostatečnou informaci o zátěži okolních komunikací v období výstavby hlukem a emisemi do ovzduší. Doporučujeme, aby nejpozději v DÚR byly trasy a intenzity dopravy vyvolané výstavbou obchvatu specifikovány a aby byla vyhodnocena související hluková a imisní zátěž v obytné zástavbě pro fázi výstavby záměru.

Navržená trasa obchvatu kříží cyklostezku 4182, resp. 4178. Dokumentace neobsahuje informaci, jakým způsobem bude křížení řešeno. V mapovém podkladu je zakreslena

přeložka cyklostezky v podvariantě varianty A. Cyklostezku doporučujeme zachovat (viz kap. IV. posudku).

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

V případě výpočtů emisí byl jako palivo uvažován benzín u osobních automobilů a nafta u lehkých nákladních automobilů, těžkých nákladních automobilů i autobusů. Procentuální zastoupení dieselových osobních vozidel není zanedbatelné a stále roste. Zjednodušení použité v dokumentaci proto zvyšuje míru nejistoty vypočtených údajů.

Rozptylová studie v dokumentaci řeší pouze etapu provozu. Dle dokumentace budou trasy staveništní dopravy dohodnuty s dotčenými obcemi a příslušným dopravním úřadem. Smyslem EIA procesu je prověřit, mimo jiné, zda je záměr proveditelný z hlediska plnění imisních limitů a vlivů na zdraví. Je proto nutno navrhnout možné scénáře přepravních tras a ty vyhodnotit. V opačném případě nelze posoudit vlivy záměru ve fázi jeho výstavby. Emise do ovzduší ve fázi výstavby a vliv na imisní situaci proto doporučujeme kvantifikovat v dokumentaci pro územní řízení.

Ve výpočtu emisí není zohledněna resuspendovaná (znovuzvířená) prašnost z povrchu vozovky. U záměru, jehož hlavní výstupy do ovzduší budou spojeny s provozem liniového zdroje, vede tato skutečnost k významnému podhodnocení vypočtených emisí suspendovaných částic PM_{10} a neposkytuje proto věrohodný obraz o reálné imisní zátěži. Ze srovnání výsledků mnoha rozptylových studií a naměřených imisních koncentrací je zřejmé, že oproti velikosti výfukových emisí je resuspendovaná prašnost z dopravy několikanásobně větší, činí až 90 % emisí PM_{10} . Bez zohlednění znovuzvířené prašnosti nelze vliv liniových zdrojů na celkovou imisní situaci zodpovědně vyhodnotit, provedený výpočet lze využít např. k relativnímu porovnání navržených variant. Významným negativním faktorem může být resuspenze ve fázi výstavby (téměř výhradně nákladní doprava, vyšší znečištění vozovky). Fáze výstavby je však v dokumentaci hodnocena pouze slovně, bez číselných údajů.

Přestože výpočet emise resuspendované prašnosti je vždy pouze přibližný, je vzhledem k významu tohoto faktoru jakékoliv přiblížení realitě velmi žádoucí. V této souvislosti je potřeba upozornit také na to, že téměř veškeré emise kovů a benzo(a)pyrenu z dopravy jsou vázány na povrchu částic PM_{10} . Uvedené významné podhodnocení emisí PM_{10} má proto dopad i na hodnocení těchto polutantů, z nichž některé jsou toxikologicky významné.

B.III.2 Odpadní vody

Dokumentace neobsahuje vyčíslení technologických odpadních vod z výroby betonu a mytí vozidel. Pokud bude jejich množství a způsob nakládání s nimi specifikován v DÚR, lze tento přístup tolerovat, protože případné negativní vlivy budou zjištěny v průběhu povolenáckého řízení dle vodního zákona (povolání k vypouštění do vodotečí, popř. ke vsakování) a budou eliminovány podmínkami uvedenými v příslušném rozhodnutí vodoprávního úřadu.

B.III.3 Odpady

Odpady produkované ve fázi výstavby

V návaznosti na předpokládaný záchyt oplachových vod z očisty vozidel a na zatím nejasný způsob nakládání s nimi nelze vyloučit vznik těchto dalších druhů odpadů:

| | | |
|-----------|---|---|
| 13 05 01* | N | Pevný podíl z lapáků písku a odlučovačů oleje |
| 13 05 02* | N | Kaly z odlučovačů oleje |
| 13 05 03* | N | Kaly z lapáků nečistot |
| 16 10 01* | N | Odpadní vody obsahující nebezpečné látky |

Téměř jistě dojde k produkci znečištěných obalů (barvy, stavební hmoty):

| | | |
|-----------|---|---|
| 15 01 10* | N | Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné |
|-----------|---|---|

Dokumentace by měla posuzovat vlivy záměru na životní prostředí komplexně, včetně vlivů vyplývajících z nakládání s odpady. Nakládání s odpady, které se budou při realizaci záměru vyskytovat ve významných množstvích z pohledu přepravy či úpravy, doporučujeme v dokumentaci podrobně popsat (např. případná zemina, kterou nebude možno vyjmout z režimu odpadů, vytěžené odpady z rekultivované skládky). Bez toho není možno určit pravděpodobné vedení přepravních tras a související vlivy v jejich okolí.

Výčet předpokládaných odtěžených druhů odpadů z rekultivované skládky TKO Dražkovice na s. 34 je irelevantní. V průběhu těžby rozhodně nebude technicky proveditelné třídění odpadů na jednotlivé druhy, které byly do skládky ukládány. S ohledem na heterogenitu skládkového tělesa bude zařídění proveditelné pravděpodobně pouze na základě vizuálního posouzení, zařídění na základě odebraných vzorků bude pravděpodobně možné pouze v dílčích, relativně homogenních částech skládkového tělesa (polohy stavebně demoličních odpadů). Do dokumentace pro územní řízení doporučujeme přepracovat seznam předpokládaných druhů vytěžených odpadů tak, aby odpovídal reálné možnosti třídění v průběhu těžby. Předběžné informace k zařídění by měl poskytnout geologický průzkum části skládkového tělesa, která bude navržena k odtěžení.

Do dokumentace pro územní rozhodnutí doporučujeme doplnit informaci, zda a kde budou při výstavbě obchvatu provozována zařízení k úpravě odpadů (např. drcení a třídění stavebně demoličních odpadů ze souvisejících přeložek infrastruktury) a jejich vlivy, zejména na imisní a hlukovou situaci.

B.III.4. Ostatní

Hluk

Fáze výstavby

Hluková studie v dokumentaci řeší pouze etapu provozu. Dle dokumentace budou trasy staveništní dopravy dohodnuty s dotčenými obcemi a příslušným dopravním úřadem. Již v dokumentaci, potažmo hlukové studii, měly být navrženy a vyhodnoceny možné scénáře přepravních tras. Hlukovou zátěž ve fázi výstavby doporučujeme kvantifikovat hlukovou studií v dokumentaci pro územní řízení.

2.2 Hodnocení správnosti údajů části C

Tato část dokumentace je zpracována kvalitně, dobře vystihuje poměry v hodnoceném území.

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Z hlediska správnosti nemáme k této kapitole připomínky. S vypracovanou charakteristikou území souhlasíme.

C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V tabulce na s. 63 uvedené krátkodobé imisní limity nekorrespondují s naměřenými charakteristikami (pro uvedená maxima, 98 % ani 50 % kvantily nejsou stanoveny imisní limity). Uvedené naměřené hodnoty tedy nelze s imisním limitem srovnávat. Např. 36. nejvyšší denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, pro kterou je stanoven imisní limit, zde není uvedena. V případě NO₂ je situace obdobná.

V tabulce s vyčíslenými pozadřovými hodnotami na s. 64 dole není označení „Denní průměr“ jednoznačné. V případě, že se jedná o 36. nejvyšší denní průměr koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, lze s hodnotou souhlasit (od roku 2007 nepatří dotčené území z hlediska PM₁₀ mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, tzn. tato hodnota musí být poměrně těsně pod hodnotou 50 µg/m³), pokud má však zpracovatel dokumentace na mysli nejvyšší průměrnou denní koncentraci, je hodnota 47 µg/m³ pravděpodobně podhodnocena.

Zjištěné drobné nedostatky nemají na hodnocení záměru podstatný vliv. Ocenit lze naopak zařazení výsledků provedené pasportizace okolních studní (text na s.70 + mapa).

V kapitole C.II.6 na s. 80 je uveden výskyt některých druhů v LBK10b. Tento prvek však není popsán v dokumentaci ani v mapě ÚSES. Pravděpodobně se jedná o překlep převzatý z biologického hodnocení. Protože vliv všech variant na údajný LBK10b je shodný, neovlivňuje tato chyba výsledek vzájemného porovnání navržených variant a lze ji považovat za formální nedostatek.

C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

V prvním odstavci je uvedena informace, že z hlediska ovzduší se jedná území se znečištěním pod úrovní platných imisních limitů. Chybí zde zmínka o překračování cílového imisního limitu benzo(a)pyrenu, na které je správně upozorněno v kapitole C.2.1. Je sice pravdou, že tento limit vejde v platnost až 31.12.2012, ale v situaci, kdy je na základě tohoto limitu zařazeno zájmové území do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, je nutno na tento stav upozornit.

Kapitola je zpracována přehledně a odpovídajícím způsobem.

2.3 Hodnocení správnosti údajů části D

D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

V dokumentaci není hodnocen vliv na obyvatelstvo v období výstavby obchvatu. Tato skutečnost není na závadu dokumentace. Výstavba obchvatu bude přechodným stavem, s ohledem na očekávanou úroveň hluku, druh a velikost emisí znečišťujících látek do ovzduší nepovažujeme potenciální akutní účinky za podstatné a hodnocení zdravotních rizik v tomto relativně krátkém období by proto bylo neúčelné.

V části, která se věnuje hodnocení zdravotních rizik, jsou uvedeny následující informace:

Zdravotní rizika hluku

Hodnocení se opírá o „Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví“ vypracované Ing. Danou Potužníkovou v červnu 2010, které tvoří přílohu dokumentace.

Ve vztahu k hygienickým limitům lze konstatovat, že všechny navrhované varianty přinesou významné snížení počtu nadlimitně exponovaných osob oproti stávajícímu stavu – variantě 0, a to jak v denní, tak noční době.

Z hlediska rušení spánku a obtěžování dojde u aktivních variant v denní době k významnému nárůstu počtu lehce exponovaných osob, vysoce obtěžovaných obyvatel bude přibližně stejně. V noci dojde naopak ke zlepšení stávající situace, přičemž ubude osob s lehce i vysoce rušeným spánkem.

Z hlediska možného výskytu onemocnění kardiovaskulárními chorobami není mezi aktivními variantami podstatný rozdíl, oproti nulové variantě budou všechny představovat zlepšení.

Souhrnně se v dokumentaci konstatuje:

Nejvýhodnější se z hlediska výsledků hodnocení zdravotních rizik expozice hluku jeví varianta F, přičemž dále následují podle vhodnosti varianty A a podvarianta varianty A, všechny varianty jsou vylepšením stávajícího stavu, tj. varianty 0.

Hluk z výstavby nebyl z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku. U tohoto typu krátkodobých expozic ještě není k dispozici metodika hodnocení jejich případných účinků.

Se závěry hodnocení zdravotních rizik hluku lze souhlasit.

Zdravotní rizika imisí

Hodnocení vychází z dokumentu „Hodnocení zdravotních rizik expozice chemickým látkám“ vypracovaného Ing. Zdeňkem Fialou v červnu 2010, který je zařazen do přílohové části dokumentace.

V případě NO₂ a CO byl u všech variant, včetně nulové, zjištěn koeficient míry nekarcinogenního rizika HQ < 1. V případě PM₁₀ je tato hodnota v současnosti mírně překročena. Přírůstek celoživotního karcinogenního rizika ILCR překračuje v současnosti hodnotu 1.10⁻⁶ pouze v případě benzo(a)pyrenu, po realizaci záměru se s ohledem na výši imisního pozadí situace výrazně nezmění. Příspěvek celoživotního karcinogenního rizika

způsobený záměrem bude výrazně nižší než 1.10^{-6} a celkovou hodnotu ILCR nemůže významně ovlivnit.

Dokumentace obsahuje následující shrnutí:

Stávající imisní pozadí lokality vykazuje nízkou úroveň nekarcinogenních rizik oxidu dusičitého a oxidu uhelnatého, ještě akceptovatelnou úroveň karcinogenních rizik benzenu, mírně zvýšenou úroveň karcinogenních rizik benzo(a)pyrenu a mírně zvýšenou úroveň nekarcinogenních rizik PM_{10} . Odhad celkového imisního pozadí v roce 2030 je zatížen příliš velkými nejistotami.

Expozice žádnému z nejvyšších koncentračních příspěvků oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu, benzo(a)pyrenu a PM_{10} (v referenčních bodech 1 – 27) nepředstavuje v žádné z variant záměru zvýšené nebo neakceptovatelné zdravotní riziko (podrobněji v příloze D.2. Hodnocení zdravotních rizik expozice chemickým látkám).

Z pohledu ochrany veřejného zdraví (úroveň expozice, množství exponovaných osob a hladiny souvisejících zdravotních rizik HQ/ILCR) lze pro hodnocenou lokalitu doporučit jako nejvhodnější variantu F. Varianta 0 se jeví jako varianta nejméně vhodná.

S hodnocením zdravotních rizik imisí a jeho závěry lze souhlasit, realizace záměru nepředstavuje riziko pro lidské zdraví. To platí jak pro stávající rozložení obytné zástavby, tak i situaci v rozvojových zónách určených pro obytnou zástavbu (rozmístění těchto zón je zohledněno v mapové příloze k dokumentaci i v hlukové studii).

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na klima

Souhlasíme s dokumentací, že ovlivnění klimatických poměrů bude u všech variant nevýznamné.

Vliv na kvalitu ovzduší

Dokumentace se otázce kvality ovzduší v období výstavby věnuje pouze následujícím textem (citace kurzívou):

Jak je uvedeno v kapitole B.III.1, zdrojem znečištění ovzduší se může stát záměr zejména ve fázi, kdy budou prováděny zemní práce. V případě jejich kombinace s déletrvajícím suchem a větrným počasím mohou částičky půdy do jisté míry způsobit znečištění ovzduší.

Vzhledem k proměnlivosti tohoto působení a jeho krátkodobosti nelze jeho vliv exaktně vyhodnotit. Tento stav je však časově omezen a lze mu čelit zkrápěním zdroje znečištění.

Dále je již uvedeno pouze několik navržených opatření. Fáze výstavby je tedy v dokumentaci hodnocena pouze slovně, imisní vliv není kvantifikován. Výstavba obchvatu bude přechodným stavem, nepovažujeme proto za nezbytné hodnotit zdravotní rizika. Hodnocení dodržení imisních limitů však považujeme za nezbytné a doporučujeme je doplnit do dokumentace pro územní řízení (zpracování rozptylové studie řešící modelové scénáře přepravy hlavních objemů stavebních hmot, zejména s důrazem na situaci v obytné zástavbě, včetně zohlednění resuspendované prašnosti).

Období provozu je hodnoceno podstatně podrobněji, zejména v rozptylové studii. Hodnocení vlivů na ovzduší ve fázi provozu provedené v dokumentaci vykazuje některé nedostatky:

- Ve výpočtech není zohledněna resuspendovaná prašnost z dopravy, přičemž dokumentace na toto zjednodušení neupozorňuje a ani jej tudíž neodůvodňuje. Protože jako emisní vstup rozptylové studie byly použity pouze výfukové emise z automobilů, jsou u všech hodnocených variant imisní příspěvky PM_{10} a na prach vázaných polutantů několikanásobně podhodnoceny. Výpočet rozptylu bez zohlednění resuspenze prachu má omezenou vypovídací hodnotu, je využitelný např. pro relativní porovnání variant. Z porovnání imisních příspěvků variant je zřejmé, že nejhorší imisní dopady má nulová varianta. Varianty A, podvarianta A a F přinesou zlepšení.
- Chybí hodnocení imisních koncentrací při dopravních špičkách. Hodnocení je založeno pouze na průměrných intenzitách dopravy. Odstup imisních limitů stanovených pro NO_2 , CO a benzen od stávajícího pozadí a tím spíše i od očekávaných průměrných imisních příspěvků z dopravy na obchvatu je dostatečný. Nezhlednění dopravních špiček proto není z hlediska těchto látek podstatné. V případě PM_{10} a benzo(a)pyrenu vede toto zjednodušení k podhodnocení, které však neovlivňuje posouzení plnění imisních limitů (hodinové limity nejsou stanoveny). Primárním účelem EIA není komplexní vyhodnocení celkové imisní situace, ale především relativní posouzení navržených variant, především ve vztahu k nulové variantě. Z tohoto hlediska lze uvedené zjednodušení akceptovat.
- Jako nevhodně zvolený se jeví časový horizont reprezentující cílový stav. Rok 2030 je nepřiměřeně vzdálený. Do výpočtu jsou tím vneseny zásadní nejistoty:
 - neznámé imisní limity za 20 let
 - neznámé emisní faktory motorových vozidel za 20 let
 - neznámé emise z dalších zdrojů znečišťování v modelové oblasti (průmysl, lokální topeniště)
 - vysoká nejistota predikce intenzit dopravy

Tyto nejistoty ovlivní vypočtené výsledky v rozsahu desítek %. Modelování celkové imisní situace v takto vzdáleném časovém horizontu postrádá praktický smysl. Výsledky hodnocení však lze využít např. pro relativní porovnání variant, takže uvedené nejistoty nejsou na závalu procesu EIA (možnost vyhodnotit, zda záměr bude mít pozitivní dopad na kvalitu ovzduší a určit pořadí vhodnosti variant je zachována).

Přes dílčí nedostatky lze s hlavními závěry vyvozenými v dokumentaci souhlasit. Zprovozněním obchvatu dojde ke snížení stávající imisní zátěže z dopravy. S ohledem na rovinný reliéf zájmového území a velmi obdobné vedení trasy všech aktivních variant není mezi variantou A, podvar.A a variantou F z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší podstatných rozdílů, nejméně vhodná je nulová varianta.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Podobně jako při hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší chybí vyčíslení hlukové zátěže v období výstavby. Měly by zde být vyhodnoceny dopady stavební činnosti na hlukovou situaci, zejména v místech obytné zástavby, kudy budou realizovány významné přesuny hmot nákladními auty. S ohledem na aktuální stadium přípravy by zde měly být hodnoceny pravděpodobné varianty vedení tras a intenzity nákladní dopravy (přesné informace nejsou v současnosti pravděpodobně k dispozici). Absenci hodnocení vlivů na zdraví v období

výstavby lze akceptovat, protože se jedná o relativně krátkodobou záležitost. Hygienické limity jsou však platné i v období výstavby a je proto nutno jejich dodržení prokázat. Požadované informace požadujeme doplnit do dokumentace pro územní řízení.

V nulové variantě lze ve výhledovém roce 2030 očekávat překročení limitní hodnoty pro „starou hlukovou zátěž“ v denní i noční době.

Po realizaci obchvatu (včetně navržených protihlukových stěn) lze očekávat podél silnice I/2 v roce 2030 oproti nulové variantě významný pokles ekv. hladiny hluku (o 3,4 – 6,0 dB v denní době a o cca 4,1 – 6,4 dB noční době) a tím plnění limitů pro „starou hlukovou zátěž“. Podél navržené trasy obchvatu se ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní i noční době zvýší, protože v současnosti zde žádné zdroje hluku z automobilové dopravy nejsou. Toto zvýšení však nedosáhne v denní ani noční době úrovní platných hygienických limitů.

Podmínkou splnění platných hygienických limitů hluku v denní i noční době je realizace navržených protihlukových stěn - výška 3,0 m, délka celkem 1392 m (varianta A a podvarianta A), resp. 732 m (varianta F).

Z hlediska hlukové zátěže je nejvhodnější varianta F, nejméně vhodná varianta O.

Se závěry hodnocení vlivu záměru po zprovoznění obchvatu a s navrženými opatřeními lze souhlasit.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavba s výjimkou zakládání propustků či jiných stavebních objektů nezasáhne pod hladinu podzemní vody, která se nachází v úrovni přibližně 1 - 6 m pod terénem.

Vliv na zdroje individuálního zásobování vodou je v dokumentaci hodnocen na základě hydrogeologického posouzení (příloha dokumentace). Souhlasíme se závěry, které jsou shrnuty následovně:

Ve vztahu k objektům individuálního a centrálního zásobování lze konstatovat, že centrální zdroje leží mimo oblast možného ovlivnění a v teoretickém dosahu vlivu stavby a jejího provozu leží pouze několik domovních studen nacházejících se na jižním okraji obce Staré Čivice a na severním okraji obce Starý Mateřov. S ohledem na jejich situování a genezi vody lze předpokládat pouze možnost ovlivnění jejich jakosti splachovými vodami z nové komunikace, event. náhlými úniky škodlivých látek v případě havárií. Je navrženo svedení splachových vod z komunikace mimo dosah těchto studen, tj. do vzdálenosti minimálně 200 m od nich.

Při průchodu skládkou TKO bude hladina podzemní vody v úrovni několika m pod základovou plání. Souhlasíme s tím, že hlavním rizikem je zde případná infiltrace povrchových vod do tělesa skládky. Rizika pro podzemní vodu lze eliminovat technickými opatřeními, na základě podrobného HG průzkumu v další etapě přípravy záměru.

Při zodpovědné realizaci technických opatření, které zamezí znečištění jímacích objektů splachovými vodami a infiltraci povrchových vod do skládkového tělesa lze považovat vlivy na podzemní vodu za nevýznamné. Při standardních postupech odvádění srážkových vod z povrchu vozovky lze vyloučit také významný vliv na odtokové poměry a povrchové vody.

D.I.5. Vlivy na půdu

Dokumentace hodnotí vlivy na půdu následovně (kurzívou):

Trvalý zábor zemědělské půdy v území bude činit ve variantě A 19,40 ha, v podvariantě varianty A 19,59 ha a variantě F 20,40 ha.

K záboru lesní půdy – pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) dojde ve variantě A nebo podvariantě varianty A na ploše cca 8 700 m², ve variantě F na ploše cca 12 100 m².

Charakter posuzovaného území je dán rovinatým terénem. Stavba nebude mít negativní dopad na stabilitu půdy a nelze očekávat zvýšení eroze půdy v území vlivem její realizace.

Z hlediska vlivu na půdu lze označit variantu A za nejvhodnější. V pořadí vhodnosti následuje podvarianta varianty A a varianta F. Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska celkového záboru malé.

S hodnocením souhlasíme.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Dle dokumentace nebudou ložiska nerostných surovin dotčena, vliv na geologické a hydrogeologické poměry je hodnocen velmi stručně s odkazem na geologický průzkum v dalších etapách přípravy záměru. Z hlediska vlivů na horninové prostředí není mezi variantami vzhledem k jejich směrovému a výškovému vedení zásadnějšího rozdílu.

V souvislosti s výstavbou komunikace musí být proveden podrobný inženýrsko-geologický průzkum, který ověří, mj. i úroveň hladiny podzemní vody. Hydrogeologický průzkum je navržen v dokumentaci s ohledem na vodní zdroje v okolí obchvatu a na průchod obchvatu uzavřenou skládkou.

Předpokládaný další vývoj přípravy záměru je v souladu s postupy při výstavbě obdobných komunikací, které jsou dány příslušnou složkovou legislativou (zákon o geologických pracích, stavební zákon, závazné technické normy). Při dodržení navržených opatření, platné legislativy a pracovní kázně nelze negativní vliv na horninové prostředí předpokládat.

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

Hodnocení je založeno na výsledcích biologického hodnocení z června 2010 zpracovaného RNDr. Tomášem Kurasem, Ph.D., RNDr. Martinem Duchoslavem, Ph.D., a RNDr. Vladimírem Lemberkem. V rámci botanického výzkumu proběhly v období od května do září 2009 čtyři terénní návštěvy území, v rámci faunistického výzkumu se jednalo o 19 návštěv v období květen – říjen 2009.

Za účelem přesného určení a popisu míst, která musí při křížení s navrhovanou silnicí zůstat průchodná pro živočichy, byla Ing. Vladimírem Lemberkem v prosinci 2009 vypracována rámcová migrační studie (příloha F dokumentace).

Fauna

K hodnocení vlivů na faunu dokumentace uvádí (kurzívou):

V lokalitě zasažené posuzovaným záměrem bylo zaznamenáno 23 zvl. chráněných druhů živočichů. Při výstavbě bude zničeno místo výskytu a rozmnožování obojživelníků.

Po dobu výstavby silnice dojde velmi pravděpodobně u několika druhů živočichů k dočasnému snížení početnosti (až vymizení) především v důsledku rušení stavební činností. Tyto negativní vlivy záměru (časově omezené na dobu samotné stavby) lze obecně předpokládat u pohyblivých druhů, a to do vzdálenosti cca 50-100 metrů od trasy (včetně křížení silnic, křižovatek a mostů). Nejvyšší pravděpodobnost negativního dotčení populací je zejména u málo mobilních druhů, především bezobratlých, obojživelníků a plazů.

Po realizaci záměru, tj. při samotném automobilovém provozu, je velmi pravděpodobné, že i přes realizaci navrhovaných zábran a prostupů bude občas docházet ke kolizím se živočichy.

Při realizaci navržených opatření (množství prostupů pod komunikací) nebude negativní bariérový efekt obchvatu významný.

S hodnocením v dokumentaci souhlasíme.

Flóra

V lokalitě zasažené posuzovaným záměrem nebyly zaznamenány žádné zvl. chráněné druhy rostlin. Vliv na rostlinné druhy nebude příliš významný, narušena bude kompaktnost společenstev lužních porostů podél vodotečí a luk a relativně malá plocha lesních porostů v jejich okrajových částech. Jedná se o lesní porosty degradované nebo převážně sekundárního charakteru, k větším škodám na rostlinstvu proto nedojde.

Z pohledu fauny, flóry a ekosystémů se dle dokumentace jeví jako nejšetrnější varianta A (ve své původní trase, nikoliv v podvariantě A), nejméně vhodná je varianta F. Trasa obchvatu je ve variantě A (na rozdíl od varianty F) vedena důsledně mimo stávající vegetaci. Rozdíly mezi navrženými variantami jsou malé. Při dodržení navržených opatření budou celkově vlivy na faunu málo významné.

Ekosystémy

V posuzovaném území se nenachází žádné zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Kácení lesních porostů proběhne na relativně malé ploše (viz hodnocení kapitoly D.I.5). Velikost záboru PÚPFL okolo 1 ha je v případě obdobných staveb akceptovatelná.

Dokumentace obsahuje informaci, že:

Velký rozdíl existuje mezi posuzovanými variantami. Vůči lesu maximálně ohleduplně je vedena varianta A (také její podvarianta), naopak varianta F prochází, byť okrajem, především ekologicky hodnotných „ostrovních“ lesních porostů. V popisovaných lokalitách je proto třeba upřednostnit vedení obchvatu ve stopě varianty A.

Toto konstatování se jeví vzhledem k rozsahu stavby jako příliš striktní. Rozdíl záboru cca 0,34 ha nepovažujeme za významný. To však nemění nic na samozřejmosti přednostního vedení trasy obchvatu mimo lesní porosty.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Hodnocení krajinného rázu a jeho ovlivnění záměrem bylo provedeno na základě metodického doporučení Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (MÍCHAL ET AL. 1999).

Na celé trase bylo zjištěno jediné místo krajinného rázu – polní krajina. Ovlivnění přírodních, kulturních a historických charakteristik krajinného rázu je vyhodnoceno jako žádné až slabé, prakticky bez rozdílu mezi aktivními variantami. V případě nulové varianty k ovlivnění

krajinného rázu nedojde. Obdobně je hodnocen vliv na estetickou a přírodní hodnotu krajinného rázu a vliv na kulturní a přírodní dominanty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině.

Záměr je situován v rovinatém terénu, zářezů do terénu bude minimum, násypy budou nízké. Výjimkou je pouze násyp o délce 2 x 200 m a max. výšce 7,5 m související s křížením železniční trati Pardubice – Chrudim. Vzniklý nový pohledový horizont ze severního okraje Starých Jesenčan nebude vzhledem k realizaci vegetačních úprav násypového svahu působit nadměrně rušivým dojmem.

Záměr je ve všech variantách z pohledu ochrany krajinného rázu přijatelný, nulová varianta, která nepředstavuje žádný zásah do krajiny, je mírně příznivější. S hodnocením lze souhlasit.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizací stavby nedojde v žádné z navržených variant obchvatu k demolicím obytných či rekreačních objektů. Ve variantě F dojde k demolici části komunikací v severní části rozptylu Starý Mateřov. Dotčené inženýrské sítě budou přeloženy jako vyvolané investice. Žádné nemovité kulturní památky nebudou záměrem dotčeny.

K dalším částem hodnocení na hmotný majetek a kulturní památky nemáme výhrady.

D.II. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

Z hlediska zdravotních rizik je jako nejvhodnější hodnocena varianta F.

S ohledem na nejistoty komentované v kapitole D.I.2 posudku považujeme tvrzení o dodržení, resp. překračování limitů v roce 2030 za diskutabilní. S vyhodnoceným pořadím variant však souhlasíme.

Při hodnocení hlukové zátěže byla zohledněna jak stávající zástavba, tak i navržené rozvojové plochy. S hodnocením hluku z provozu záměru bez výhrad souhlasíme.

Následuje shrnutí hodnocení vlivu na vodu, ze kterého vyplývá, že centrální zdroje vody nebudou záměrem ovlivněny, je zdůrazněna nezbytnost zabezpečení průchodu přes uzavřenou skládku TKO proti pronikání srážkových vod. Při dodržení opatření navržených k ochraně vod v dokumentaci a posudku s hodnocením souhlasíme.

K ostatním pasážím této kapitoly dokumentace nemáme připomínky.

D.III. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

Kapitola obsahuje většinou obecně platná rizika při realizaci liniových staveb v oblasti ovzduší, vody, půdy, fauny a flóry. S výčtem rizik souhlasíme, při vyhodnocení nebyly zjištěny žádné faktory, které by zvyšovaly obvyklou míru rizika spojeného s výstavbou obdobných komunikací.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh opatření obsažený v dokumentaci považujeme ve většině oblastí za kvalitně zpracovaný. Některá z navržených lze považovat za nadbytečná. Jedná se např. o požadavky na plnění povinností vyplývajících ze zákona v podkapitole „ODPADY“.

Další navrhovaná opatření uvádíme v kapitole IV. posudku.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Dokumentace obsahuje stručný popis metodik, který lze hodnotit jako postačující.

D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

S obsaženým textem souhlasíme, chybí ale některé důležité údaje. Kapitola vůbec neuvádí číselné vyjádření míry nejistoty provedených výpočtů (zdravotní rizika, ovzduší, hluk). Nezmiňuje významné neurčitosti a zjednodušení přijatá při zpracování rozptylové studie.

2.4 Hodnocení správnosti údajů částí E

Po odborné stránce je kapitola zpracována odpovídajícím způsobem. Plně lze souhlasit s tvrzením, že nejméně výhodná je nulová varianta. Lze souhlasit také s uvedeným doporučením nejvhodnější varianty – vedením trasy kombinací varianty A a F.

2.5 Hodnocení správnosti údajů částí F

Dokumentace hodnotí aktivní varianty záměru z hlediska vlivu na hodnocené složky ŽP pozitivně, za předpokladu realizace navržených opatření ke zmírnění nepříznivých vlivů.

Upozorňuje na očekávané snížení stávajících negativních vlivů na obyvatelstvo (snížení hlukové zátěže, imisí z dopravy a vysokého rizika dopravních nehod a úrazů).

Dále kapitola obsahuje pořadí vhodnosti variant, které je komentováno v kapitole 3 posudku.

S uvedenými závěry souhlasíme.

2.6 Hodnocení správnosti údajů částí G

Dílní výhrady ke správnosti této kapitoly vyplývají z nedostatků, které byly zjištěny v dílčích částech dokumentace, a které se promítají i do této souhrnné kapitoly. Jsou komentovány v předchozím textu předkládaného posudku.

Celkové shrnutí je výstižné a lze s ním souhlasit, relativně velký rozsah této části jí však ubírá na přehlednosti.

2.7 Hodnocení správnosti údajů částí H

Dílní výhrady posudkáře k přiložené rozptylové studii a hodnocení zdravotních rizik jsou uvedeny v předchozím textu posudku, který se týká vlivů na ovzduší a obyvatelstvo.

K ostatním přílohám není připomínek.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Pořadí vhodnosti jednotlivých posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na životní prostředí je dle dokumentace následující:

1. varianta F (modrá),
2. varianta A (fialová),
3. podvarianta varianty A (žlutá).

Souhlasíme s uvedeným pořadím, rozdíly mezi aktivními variantami jsou však poměrně malé. Ve výčtu chybí nulová varianta, ta je však spolu s aktivními variantami adekvátně hodnocena na jiných místech dokumentace.

Jednoznačně lze souhlasit s tvrzením, že při komplexním hodnocení je nejméně příznivá nulová varianta záměru.

S doporučením v podobě kombinace varianty A a F, souhlasíme. Zpracovatelé dokumentace navrhnou následující vedení trasy:

Obchvat je veden ve variantě F v úseku cca km 0,000–1,800, odkud pokračuje ve stopě varianty A a v cca v km 2,600 ji opouští a přechází opět do varianty F. Ve variantě F pokračuje až do cca km 3,600, kde ji opouští a v cca km 4,500 opět přechází do vedení varianty A, kterou zase opouští cca v km 5,800. Od tohoto km do konce obchvatu v místě napojení na MÚK Dražkovice je nejvhodnější vedení opět v trase varianty F.

Ve svém doporučení se přidáváme k názoru zpracovatelů dokumentace. Přesto, že trasa F je ze všech posuzovaných variant správně vyhodnocena jako nejvhodnější, po navržené úpravě budou očekávané negativní vlivy záměru na ŽP ještě nižší.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

S ohledem na vzdálenost od nejbližší státní hranice nebude mít záměr přeshraniční vliv.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Provedení navržené stavby odpovídá platným standardům pro silnice I. třídy. Pro posouzení záměru z hlediska znečišťování životního prostředí v období výstavby nejsou v dokumentaci dostatečné informace (tato fáze záměru je v dokumentaci zpracována okrajově, není k dispozici plán organizace výstavby, není známa prováděcí organizace). S ohledem na navržené standardní technické provedení stavby ale nelze při dodržení platné legislativy žádné excesy ve smyslu neobvykle vysokého znečišťování ŽP předpokládat.

Vlivy v době provozu budou záviset zásadně na složení vozového parku a způsobu údržby komunikace (emise do ovzduší). Budou obdobné jako v případě srovnatelných liniových staveb v ČR.

IV. Posouzení opatření navržených k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Opatření uvedená v kap. D.IV. dokumentace je možno považovat za dostatečná a přiměřená charakteru a rozsahu záměru a očekávaných vlivů na životní prostředí. Některá z navržených lze považovat za nadbytečná. Doporučujeme navržená opatření rozšířit, zejména za účelem odstranění nejistot posouzení provedeného v dokumentaci (jsou komentovány výše v příslušných podkapitolách posudku).

OBYVATELSTVO

Z pohledu socioekonomických vlivů, potažmo rekreačního vyžití obyvatel, doporučujeme:

- zajistit bezpečný souběh a křížení trasy obchvatu s cyklostezkami č. 4182 a 4178 (doporučujeme k řešení v projektové dokumentaci pro územní řízení)
- nelze vyloučit, že na rozvojových plochách určených k obytné zástavbě v severní části Starých Jesenčan může docházet k obtěžování světly projíždějících vozidel. V klesání z nadjezdu ze směru od Dražkovic doporučujeme světla aut odstínit, lze využít neprůsvitné provedení protihlukové stěny (nutno posoudit výšku stěny). Ze směru od Starého Mateřova je nutno dořešit zatáčku před Starými Jesenčany. Navrhujeme zpracovat do dokumentace pro územní řízení.

OVZDUŠÍ

Rozptylová studie se hodnocením prašnosti ve fázi výstavby vůbec nezabývala. Pokud bude probíhat nákladní doprava zemin a stavebních materiálů přes obytnou zástavbu nebo v její blízkosti a pokud nelze vyloučit znečištění pojezdových povrchů staveništní zeminou, může doprava vyvolat významný dočasný negativní vliv na imisní situaci a obyvatelstvo.

- Ve fázi územního řízení doporučujeme vymežit možné přepravní trasy stavebních materiálů a zemin a prokázat na základě rozptylové studie dodržení imisních limitů v jejich okolí.
- Ve fázi územního řízení navrhujeme doplnění opatření o skrápění na vybraných silnicích procházejících obytnou zástavbou.

HLUK

Obdobně jako v případě ovzduší není hodnocena hluková zátěž v obytné zástavbě v období výstavby.

- V územním řízení doporučujeme vymežit možné přepravní trasy a doplnit hlukovou studii o hodnocení zátěže v obytné zástavbě v jejich blízkosti.

VODA

S ohledem na vedení trasy svrchní částí tělesa uzavřené skládky odpadů doporučujeme:

- v dalším stupni přípravy detailizovat postupy rychlého a spolehlivého opětovného zatěsnění skládky (specifikovat délku prací v prostoru skládky, spádování okolního terénu a způsob odvádění srážkových vod po dobu výstavby, druh a mocnost těsnění);
- realizovat podrobný geotechnický průzkum na ploše tělesa skládky, následně navrhnout technické řešení založení vozovky, které zajistí přijatelnou velikost deformací z hlediska dlouhodobé spolehlivosti svrchního horizontálního těsnění skládky;

- před výstavbou, v jejím průběhu a 3 roky po realizaci obchvatu zajistit v okolí skládky kvartální hydrogeologický monitoring hladiny podzemní vody a pololetní sled vybraných kontaminantů v podzemní vodě (výběr kontaminantů a monitorovacích vrtů na základě posouzení hydrogeologa – zajištění návaznosti na časové řady předchozích let), roční zprávy z monitoringu předkládat vodoprávnímu úřadu – platí pouze, pokud nebude obdobný monitoring zajišťován v návaznosti na předchozí rozhodnutí vodoprávního úřadu.

S ohledem na přítomnost vodních zdrojů v okolí trasy obchvatu (především domovní studny) a plánované odběry vod při výstavbě doporučujeme:

- v územním řízení doložit vyčíslení odebíraného množství, povolení k odběru vody, v případě využití nových zdrojů podzemní vody také povolení ke stavbě vodního díla, včetně nezbytného hydrogeologického posudku řešícího možné ovlivnění okolních vodních zdrojů.

ODPADY

Kapitola obsahuje zbytečné citace obecných legislativních požadavků, konkrétní opatření vztahující se k předmětné stavbě zde nejsou uvedena.

Ohlašovací povinnost se vztahuje na původce v případě, že nakládal s více jak 100 kg nebezpečných odpadů za kalendářní rok nebo s více jak 100 tunami ostatních odpadů za kalendářní rok. V dokumentaci jsou chybně uvedeny hodnoty 50 kg, resp. 50 t.

Z dokumentace není zřejmé, s jakou nejistotou bude zařazena výkopová zemina ve smyslu plnění limitních hodnot znečištění pro vynětí z působnosti zákona o odpadech. Kubatury a hmotnosti výkopových zemin, které budou považovány za odpad, nejsou vyčísleny. Není určen ani objem zemin odvážených mimo lokalitu k odstranění, resp. druhotnému využití.

Případná nedostatečná frekvence vzorkování zemin a odpadů může vést k nesprávnému zařazení a s tím spojenému zbytečnému odvozu poměrně velkých objemů zemin k biodegradaci, popř. ke skládkování, což může představovat zbytečnou zátěž hlukem a znečištění ovzduší.

V dokumentaci pro územní řízení v návaznosti na výše uvedené skutečnosti doporučujeme:

- vyčíslit množství zemin, které budou vyňaty z působnosti zákona o odpadech,
- vyčíslit množství zemin, které budou využity na povrchu terénu při stavbě obchvatu v souladu s vyhl. č.294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- vyčíslit množství odpadů k odvozu na jednotlivé druhy skládek, včetně části výkopových zemin, které z působnosti zákona o odpadech nebudou vyňaty,
- specifikovat četnost vzorkování výkopových zemin za účelem prokázání plnění limitních hodnot (počet vzorků vztažený na plochu nebo kubaturu v jednotlivých lokalitách podél navrženého obchvatu),
- specifikovat četnost vzorkování odpadů vytěžených z tělesa skládky, resp. definovat způsob jejich zařazení, a rozsah laboratorních rozborů (počet vzorků vztažený na plochu nebo kubaturu tělesa skládky).

V případě, že v rámci stavby bude nakládáno se zeminami v režimu odpadů nebo s jinými odpady využívanými na povrchu terénu (recyklát) v množství nad 1000 t (není v dokumentaci řešeno), upozorňujeme na povinnost:

- vypracovat provozní řád zařízení,
- vypracovat hodnocení rizika.

V. Vypořádání všech vyjádření obdržných k dokumentaci

K posuzované **dokumentaci** vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu doručeno 9 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, jejichž přehled tvoří následující tabulku.

| č. | Autor vyjádření | Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci | Ze dne |
|-----|---|-----------------------------------|-----------|
| 1. | ČIŽP, OI Hradec Králové | ČIŽP/45/IPP/0821795.002/10/KDR | 9.9.2010 |
| 2. | Krajská hygienická stanice Pardubického kraje | 4041/10/HOK-Pce/2.5 | 17.9.2010 |
| 3. | Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ | KrÚ 68588/2010/OŽPZ/JI | 17.9.2010 |
| 4. | Statutární město Pardubice, MO Pardubice VI | STAR/04972/10/ZL | 15.9.2010 |
| 5. | Obec Třebosice | - | 19.9.2010 |
| 6. | Obec Staré Jesenčany | - | 14.9.2010 |
| 7. | Obec Staré Jesenčany – dodatek k vyjádření | - | 22.9.2010 |
| 8. | Obecní úřad Starý Mateřov | - | 6.9.2010 |
| 9. | Bc. Alena Dvořáčková | - | 10.9.2010 |
| 10. | Ing. Martin Laco | - | 13.9.2010 |

Zpracovateli posudku byla výše uvedená vyjádření zaslána elektronicky. Žádné vyjádření není nesouhlasné, s výjimkou jednoho však všechna obsahují požadavky na doplnění dokumentace, popř. navrhuje pro realizaci záměru podmínky.

Následující text shrnuje obsah doručených připomínek k dokumentaci. Komentář zpracovatele posudku je uveden v zarámovaném textu.

1. ČIŽP, OI Hradec Králové

Ve stanovisku se mj. uvádí:

Oddělení integrace:

Předložený záměr nespadá pod působnost zákona č. 76/2002 Sb.

Oddělení ochrany ovzduší:

Za předpokladu minimalizace sekundární prašnosti během výstavby bez připomínek.

Oddělení ochrany vod:

Podmínky navržené v dokumentaci musí být respektovány, jinak bez připomínek.

Oddělení odpadového hospodářství:

Nedoporučuje zásah do tělesa skládky, a tudíž nedoporučuje varianty F a G.

Na straně č. 36 je uvedeno, že původce je povinen ohlašovat odpady, pokud nakládá s více jak 50 kg odpadu kategorie nebezpečný (NO) odpad nebo s více jak 50 tun odpadu kategorie ostatní odpad za rok. Ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“) stanoví ohlašovací povinnost při produkci nebo nakládání s více než 100 kg NO nebo více než 100 t odpadu kategorie ostatní odpad za kalendářní rok.

Upozorňuje, že zákon o odpadech se na zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavebních činností nevztahuje dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. i) zákona o odpadech v případě, že budou využity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich využití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí a lidské zdraví. Využití odpadních výkopových zemín se řídí

podmínkami stanovenými vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podmínkách nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.

Oddělení ochrany přírody:

K navržené variantě (kombinace var. A a F) nemají připomínky za předpokladu dodržení opatření navržených v dokumentaci. Upozorňují na povinnost zažádat o výjimku z ochrany druhů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Oddělení ochrany lesa:

ČIŽP doporučuje realizaci varianty A s ohledem na nižší trvalý zábor PUPFL, případně kombinaci obou uvedených variant (A, F) navržených v závěru dokumentace tak, aby byl minimalizován zásah do dotčených lesních porostů. Pro realizaci záměru je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů.

Závěr:

ČIŽP souhlasí s předloženým záměrem a upřednostňuje vedení obchvatu v navržené podvariantě A, a to z důvodu nižších nároků na zábory PUPFL a z důvodu vedení trasy obchvatu mimo těleso skládky TKO, případně v navržené kombinaci variant A a F, která prochází tělesem skládky, za předpokladu dodržení podmínek uvedených v dokumentaci a doporučení ČIŽP spočívající v sanaci celého tělesa skládky TKO.

Komentář zpracovatele posudku:

S připomínkami souhlasíme. Na základě komplexního posouzení vlivů je z navržených variant nejvhodnější vedení trasy kombinací varianty A a F, která je za předpokladu dodržení podmínek uvedených v dokumentaci akceptovatelná i pro ČIŽP.

2. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky v oblasti ochrany veřejného zdraví KHS s dokumentací souhlasí s tím, že v rámci posudku k dokumentaci bude KHS předložena dopracovaná hluková studie dle odůvodnění.

Komentář zpracovatele posudku:

S požadavkem na zpracování hlukové studie v rámci posudku nelze souhlasit. Jednalo by se ze strany posudkáře o porušení platného znění zákona č. 100/2001 Sb. Zpracovatel posudku není oprávněn dopracovávat dokumentaci. Souhlasíme s názorem, že hluková studie by měla být doplněna o hodnocení varianty, která byla v dokumentaci vyhodnocena jako nejvhodnější (kombinace tras A a F).

Dodržení platných hygienických norem a přípustné míry obtěžování obyvatel, včetně případného návrhu protihlukových opatření, musí být doloženo hlukovou studií nejpozději v rámci řízení o umístění stavby. Ve zkušebním provozu, příp. během předčasného užívání stavby, doporučujeme ověřit výsledky hlukové studie měřeními v bodech stanovených KHS.

3. Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ

Orgán odpadového hospodářství a prevence závažných havárií – bez připomínek

Orgán ochrany přírody - proti umístění stavby není námitek za podmínky realizace opatření, uvedených v kapitole 7 předloženého biologického hodnocení (zpracováno červen 2010).

Orgán ochrany ZPF - Kompetentní k vyjádření pro všechny varianty je Ministerstvo životního prostředí.

Orgán státní správy lesů – Kromě opatření navržených v dokumentaci doporučují provést rekultivaci nevyužitého úseku stávající silnice mezi začátkem obchvatu a napojením na původní silnici do Starého Mateřova, aby tento úsek mohl být využit k plnění funkce lesa.

Orgán státní správy myslivosti – navržené způsoby zamezení střetů vozidel se zvěří jsou zcela nedostatečné. Migrační trasy nebyly vyhodnoceny držitelem a uživatelem honitby. Navrhuje využít optických zradidel (např. odrazky SWARAFLEX). Poukazuje na úspěšné využití těchto opatření v okolí silnice Býšť - Holice a Žamberk – Šedivec.

Komentář zpracovatele posudku:

Z připomínky orgánu státní správy lesů není zpracovateli posudku zřejmé, o jaký „úsek stávající silnice mezi začátkem obchvatu a napojením na původní silnici do Starého Mateřova“ se jedná. Doporučujeme upřesnit požadavek na veřejném projednání.

Liniové stavby s ohledem na jejich tvar téměř vždy přetínají migrační trasy a zhoršují tak prostupnost krajiny pro živočichy. S ohledem na rovinný terén považujeme navržené provedení a počet migračních prostupů za logické a dostatečné. Budování prostupů mimo místa s vhodnou konfigurací terénu by pravděpodobně bylo v návaznosti na porovnání ekonomické náročnosti a očekávaného přínosu neúčelné (větší zásahy do krajiny, převýšení silnice vede ke zhoršení hlukové situace).

Využití optických zradidel se jeví jako vhodné doplnění opatření navržených v dokumentaci, doporučujeme v součinnosti s orgánem státní správy myslivosti navrhnout konkrétní opatření a zakomponovat je do dokumentace pro územní řízení stavby.

4. Statutární město Pardubice, MO Pardubice VI

Na základě usnesení zastupitelstva ze dne 13.9.2010 souhlasí s předloženou dokumentací dle varianty uvedené v závěru na straně 168.

Komentář zpracovatele posudku:

Jedná se o následující variantu: „Nejvhodnější je vedení JZ obchvatu Pardubic v úseku cca km 0–1,800 ve variantě F, v úseku km 1,800–2,600 ve variantě A, v úseku km 2,600–3,600 opět ve variantě F, v úseku 3,600-4,500 s přechodem z varianty F do varianty A, v úseku 4,500-5,800 ve stopě varianty A a v úseku 5,800 až na konec obchvatu opět ve variantě F.“

5. Obec Třebosice

Obec preferovala variantu E z oznámení z roku 2008, která vede severněji od obce. Varianty posuzované v dokumentaci jsou z hlediska ovlivnění obce rovnocenné. Vlivy na ŽP jsou v dokumentaci posuzovány ve vztahu ke stávající obytné zóně, vlivy jsou na hranici norem. Koeficient pro hlavní komunikace považují za použitelný u stávajících silnic, nikoliv u nové

výstavby. Nejsou zohledněny požadavky pro rozvoj obce. Požadují protihluková opatření, která by umožnila rozvoj obce severním směrem (v souladu s požadavky vlastníků pozemků).

Komentář zpracovatele posudku:

Rozvojové plochy jednotlivých obcí byly při hodnocení v dokumentaci zohledněny, včetně výpočtů v hlukové studii. Hladiny akustického tlaku byly vypočteny i na hranici rozvojových ploch nacházejících se nejbližší navržené trase obchvatu. V dokumentaci jsou navržena taková protihluková opatření, která udrží hlukovou zátěž pod hranicí hygienických limitů.

K problematice rozvojových ploch pro bydlení v obcích podél trasy obchvatu je nutno uvést, že prostor pro vedení trasy obchvatu je vymezen v platných Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje. Přibližné vedení trasy obchvatu je tedy dlouhodobě známo. Obě posuzované trasy obchvatu jsou plně v souladu s tímto dokumentem. Jednotlivé obce jsou povinny své územní plány přizpůsobit ZÚR Pardubického kraje, opačný přístup nelze akceptovat. V případě, že by stávající rozvojové plochy byly navrženy do takové blízkosti obchvatu, která neumožňuje dosáhnout u budoucí zástavby akceptovatelných hlukových poměrů, je nutno obecní územní plány přepracovat. Na základě provedeného posouzení však bude hluková i imisní zátěž z dopravy akceptovatelná, což potvrzuje i stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS Pardubického kraje) k předložené dokumentaci.

6. Obec Staré Jesenčany

Ve vyjádření obce je uvedeno, že dokumentace obsahuje závažné nedostatky:

Zásadně nesouhlasí se způsobem redukce počtu variant (preferují vedení severněji od obce).

Jednoznačně byl upřednostněn zájem Ministerstva obrany ČR (dále MO ČR) a ochrana půdy před zájmy obyvatel. Požadavek na přímé propojení letiště a radarové stanice lze naplnit i u vyloučených variant B a E.

Dokumentace blíže nevysvětluje, proč není trasa vedena v severní části skládky, neřeší křížení s cyklostezkou mezi Pardubicemi a Starými Jesenčany.

Výrazné narušení krajinného rázu bude mít negativní dopady na obyvatelstvo. Není řešen přístup techniky na zemědělsky obhospodařované pozemky.

Hluková studie nezohledňuje stávající hlukovou zátěž (letiště, silnice I/37 a železniční trať). Velmi minimalisticky je zohledněna nová a plánovaná zástavba v obci. Hlukem bude obtěžováno více osob než v současnosti, což vzbuzuje pochybnosti o smysluplnosti akce.

Dojde ke zhoršení kvality ovzduší v obci (vyšší koncentrace PM₁₀ a benzo(a)pyrenu), není respektována zásada opatrnosti při stanovení předpokladů.

Nejsou navržena opatření proti světelnému smogu.

Potřebný je nezávislý průzkum a posudek k hodnocení fauny a flóry, není zmíněn výskyt chráněných druhů ptactva zaznamenaný občany obce.

Dojde ke změně odtokových poměrů, která není v dokumentaci vyhodnocena. Požadují zajištění dostatečné kapacity vodotečí, koryt, propustí a mostů v případě prudkých či vytrvalých dešťů.

Varianta A a podvarianta varianty A zasahují do pozemků, na kterých je plánována výstavba kořenové čistírny odpadních vod. V současnosti je zpracovávána studie proveditelnosti pro tuto stavbu, která bude podkladem pro úpravu územního plánu obce.

Preferují variantu E hodnocenou v oznámení. Požadavek na zachování přímého propojení letiště a radarové stanice navrhuje řešit zahloubením navržené komunikace popř. přemostěním.

V případě realizace varianty F je nutná realizace zmírňujících opatření – hliněné valy s ozeleněním, probíhající v celé délce podél stávající i plánované zástavby (od přemostění železnice po zatáčku jižně u radarové stanice u varianty F), které omezí hluk a emise do ovzduší. Navržené protihlukové stěny jsou nedostatečné a nepřijatelné.

V návaznosti na výše uvedené skutečnosti žádají o:

- 1) zahrnutí variant B a E do hodnocení
- 2) zvážení vedení trasy v severní části skládky
- 3) doplnění o přemostění cyklostezky a opatření pro zajištění faktoru pohody (zachování relaxační zóny)
- 4) doplnění přístupových cest pro zemědělskou techniku
- 5) vyhodnocení změny odtokových poměrů
- 6) vyhodnocení vlivu na kvalitu podzemní vody v místě nové a předpokládané zástavby
- 7) doplnění hlukové studie
- 8) dodržení zásady opatrnosti při stanovení emisí hluku a emisí do ovzduší
- 9) doplnění nezávislého posudku či hodnocení ohledně ochrany chráněných živočichů a flóry
- 10) zohlednění nové a plánované zástavby
- 11) zohlednění záměru kořenové čističky
- 12) zohlednění požadavků na opatření proti hluku, znečištění ovzduší a světelnému smogu

Příloha k vyjádření obsahuje následující připomínky:

- V okolí probíhají cvičné lety vrtulníků, přiložené tabulky dokumentují emise hluku letounů JAS 39 Gripen. Měření hluku je potřeba provést na více místech v obci. Není vyhodnocena nejistota informací o emisi hluku z dopravy.
- Chybně uvedena vzdálenost od zástavby obce – 200 m, správně má být 30 – 40 m.
- Nejsou dostatečně řešeny odtokové poměry, kapacita propustí.
- Je předpokládáno, že v roce 2030 bude vozový park sestávat i z hybridních automobilů a elektromobilů – podle zásady předběžné opatrnosti by nemělo být hodnoceno.
- Všechna vozidla budou v roce 2030 splňovat EURO 4 – ve skutečnosti budou jezdit i starší.
- Studie nebere v úvahu zdroje vody u nové zástavby v západní části obce.
- Po realizaci bude obtěžováno hlukem více osob než v současnosti, zátěž bude těsně pod limitními hodnotami.
- Benzo(a)pyren znamená zvýšené riziko karcinogenity pro obyvatelstvo.

Komentář zpracovatele posudku k jednotlivým požadavkům:

ad 1) Je zřejmé, že severní varianta by z hlediska vlivu na obyvatelstvo byla příznivější než vedení trasy blíže obcí Staré Jesenčany, Třebosice a Starý Mateřov. Proto je nutno doložit důvody vyloučení tras mezi radarovou stanicí a letištěm. V opačném případě nelze vyvrátit tvrzení uvedené v připomínce, že byl upřednostněn zájem MO ČR před zájmy obyvatel. Protože dokumentace příslušné vyjádření MO ČR neobsahuje, doporučujeme tuto připomínku vypořádat na veřejném projednání. V případě, že platná legislativa příslušné ustanovení neobsahuje, nelze s provedenou redukcí variant souhlasit a dokumentaci je v takovém případě nutno přepracovat, tak, aby byl požadavek na přímé propojení letiště a radarové stanice zajištěn i v případě vedení trasy severně od zařízení.

ad 2) Posuzovaná trasa F prochází skládkou nejseverněji ze všech variant hodnocených v oznámení. Posuzovaný záměr navazuje na MÚK u Dražkovic, severněji již proto v prostoru skládky trasa vést nemůže. Vedení trasy v severní části skládky bylo v dokumentaci posouzeno dostatečně.

ad 3) Relevantní připomínka, křížení s cyklostezkou je nutno dořešit, (posudek, kapitola IV.)

ad 4) Tuto problematiku předložená dokumentace neřeší, jedná se ale o technický problém, který nemůže ovlivnit závěr hodnocení vlivů na životní prostředí. Požadavky na přístup na pozemky mohou dotčené subjekty uplatnit standardními postupy v rámci územního řízení.

ad 5) Okolní terén je rovinatý, podél trasy obchvatu budou umístěny propusti umožňující povrchový odtok a migraci zvěře. Dle dokumentace stavba prochází záplavovým územím řeky Bylanky a aktivní zónou Podolského potoka (zóna stoleté vody). Tomu musí odpovídat dimenzování mostních konstrukcí v souladu s platnými technickými normami. Navržený způsob nakládání se srážkovými vodami ze silničního tělesa je standardní, řídí se příslušnými závaznými technickými normami a při jejich dodržení k problémům s odvedením srážkových vod nedochází. Významnou změnu odtokových poměrů nelze předpokládat.

ad 6) Vliv na kvalitu podzemní vody je v dokumentaci vyhodnocen zodpovědně, v dostatečné podrobnosti a lze s ním souhlasit. S ohledem na směr proudění podzemní vody (viz příloha G. dokumentace) se případné, málo významné znečištění, převážně spojené s haváriemi, může projevit pouze severně od komunikace, tedy mimo Staré Jesenčany.

ad 7) Doplnění hlukové studie považujeme za neúčelné. Stávající hluková zátěž byla zohledněna s využitím měření provedených Zdravotním ústavem v Hradci Králové (viz příloha hlukové studie).

ad 8) Emise do ovzduší byly vyčísleny s určitými nejistotami, výhrady zpracovatele posudku jsou uvedeny v kapitole 2.3, v komentáři ke kapitole D.I.2 dokumentace. Nedostatečně je v dokumentaci řešena zejména situace v průběhu výstavby obchvatu, hlavně úlet prachu ze stavby a související dopravy. Doplnění těchto informací považujeme za nezbytné, navrhuje, aby byly předloženy nejpozději v rámci územního řízení.

ad 9) Hodnocení vlivů na faunu a flóru je v dokumentaci provedeno dostatečně. Bylo zpracováno odborníky s příslušným oprávněním a autoři posudku s provedeným hodnocením souhlasí. Požadavek na nezávislý posudek považujeme za neopodstatněný.

ad 10) Dokumentace zohledňuje stávající výstavbu i rozvojové plochy pro bydlení na okrajích obce podél obchvatu. Na základě výsledků vyhodnocení jsou podél příslušných ploch navržena odpovídající opatření, tak, aby hlukové limity nebyly překračovány. Podrobněji se posudek věnuje výše v komentáři obdobné připomínce obce Třebosice.

ad 11) Umístění záměru kořenové čističky musí být přizpůsobeno schválené územně plánovací dokumentaci, tzn. nejen územnímu plánu obce, ale i Zásadám územního rozvoje Pardubického kraje, ve kterých je koridor pro vedení obchvatu vymezen. Pokud je územní plán obce v konfliktu se ZÚR, je obec povinna uvést svůj územní plán do souladu s tímto nadřazeným dokumentem. Přípomínku proto považujeme za irelevantní.

ad 12) Při realizaci opatření navržených v dokumentaci nebude vlivem provozu obchvatu docházet k překračování platných hlukových ani imisních limitů. Navržená opatření proto považujeme za dostatečná. Je však samozřejmé, že další vhodná opatření (např. stromová výsadba oddělující stavbu od intravilánu) mohou zlepšit faktor pohody a dále sníží negativní vliv hluku a imisí z navržené stavby na obyvatelstvo. Lze je tedy doporučit, jsou však nevyhmatelná a závisí na případné dohodě s investorem. Požadované vybudování hliněných valů v případě posuzovaného záměru nedoporučujeme s ohledem na vyšší zátěž prachem při výstavbě, finanční nákladnost a celkově malé předpokládané zlepšení imisní a hlukové situace oproti opatřením navrženým v dokumentaci. K obtěžování světly aut může docházet. V klesání z nadjezdu ze směru od Dražkovic doporučujeme světla aut odstínit. Ze směru od Starého Mateřova je nutno dořešit zatáčku před Starými Jesenčany. Z obou směrů může docházet k obtěžování světlem hlavně v oblasti rozvojových zón na západním okraji obce.

K příloze vyjádření:

- Hlukové pozadí je v dokumentaci zohledněno, měření lze považovat za reprezentativní, orgán ochrany veřejného zdraví s hlukovou studií souhlasí. Požadavek na další měřicí místa považujeme za neopodstatněný.
- Vzdálenost od zástavby obce 200 m platí pro stávající stav, uvedených 30-40 m bude platit až po případném zastavění rozvojových zón (uvažujeme-li nejbližší hranici rozvojových zón). Nejedná se o chybu dokumentace.
- Kapacity propustí budou odpovídat platné legislativě a technickým normám, nelze předpokládat negativní vliv na odtokové poměry.
- Zásada předběžné opatrnosti byla v dokumentaci dodržena, neboť výpočty imisních koncentrací provedené v rozptylové studii s používáním hybridních pohonů ani elektromobilů nepočítají. Jak je popsáno v rozptylové studii, výsledky jsou na straně vyšší bezpečnosti.
- Emisní norma EURO 4 platí od roku 2005, resp. 2006. Nelze předpokládat, že by v roce 2030 byl provozován významný podíl vozidel starších 24 let. S provedeným hodnocením v dokumentaci souhlasíme.
- Na vodní zdroje jižně od obchvatu nebude mít stavba s ohledem na místní hydrogeologické podmínky vliv (směr proudění podzemní vody je generálně k severu - podrobněji viz příslušné části posudku a dokumentace).
- Oproti současnosti se zvýší počet hlukem slabě obtěžovaných osob, avšak sníží se počet osob silně exponovaných. Záměr bude z hlediska zdravotních vlivů hluku představovat zlepšení, souhlasíme s hodnocením v dokumentaci. Orgán ochrany veřejného zdraví s realizací záměru souhlasí.
- Pro zátěž benzo(a)pyrenem platí obdobný závěr jako v případě hluku. Počet exponovaných osob se oproti současnosti sice zvýší (v případě výstavby nové komunikace není možné, aby tomu bylo jinak), ale zdravotní rizika celkově poklesnou, neboť se bude jednat o podstatně menší koncentrace než v okolí stávajících komunikací. Orgán ochrany veřejného zdraví s realizací záměru souhlasí.

7. Obec Staré Jesenčany – dodatek k vyjádření

Citace dodatku k vyjádření:

„Synergické efekty hlukové zátěže, součet hlukové zátěže, odvolávat se na noční hlučnost. Migrační bariéra v krajině.

Neprověřili všechny varianty, může to být mezi radarem a letovou dráhou. V Hradci to taky je, (při dodržení pásem).

Pro využití půdy má smysl co největší lán, to že je bonitní půda je hezké, ale tím, že se komunikací rozsekne na dvě bude znehodnocená, smysl má ucelený lán.

Fabrika po větru, je další synergence – kumuluje se tím negativní dopad (Triton). Působit na hygienika, kvůli hluku.

Lpějí na variantách z jiných podkladů, neprověřili změnu společenské situace, letiště už není úplně vojenský, ale je tam i civilní provoz. Jeho územní integrita není tak významná jako v minulosti. V blízkosti letiště lze bez problémů s hlukovými bariérami protáhnout silnici. Nebyly prověřeny územní možnosti tak, aby bylo dostatečně ochráněno obyvatelstvo. Podél letiště to lze postavit s mnohem menšími negativními vlivy na obyvatelstvo.

Zpracovatel EIA má volit preventivně tahy, které mají nejmenší možnou zátěž pro obyvatele. je tu varianta, která nebyla uvažována a přitom má nejmenší dopad na nás a na naše děti. Obchvat chceme, ale chceme aby to mělo co nejmenší dopady na životní prostředí a zdraví člověka a otázka prevence zde nebyla naplněna.“

Komentář zpracovatele posudku:

Synergické efekty hlukové zátěže a součet hlukové zátěže byly v dokumentaci zohledněny na základě provedeného měření pozadového hluku. Noční hlučnost bude dle dokumentace při realizaci navržených opatření splňovat hygienické limity. Orgán ochrany veřejného zdraví s dokumentací souhlasí.

Vliv na zhoršení migračních možností pro živočichy byl v dokumentaci vyhodnocen. Negativní vliv nebude významný, je zmírněn dostatečným množstvím prostupů. K hodnocení nemáme připomínku.

Zamítavý postoj Ministerstva obrany ČR k vedení trasy mezi radarovou stanicí a letištem doporučujeme prověřit. Podrobněji viz vyjádření zpracovatele posudku k připomínce obce Staré Jesenčany a v textu posudku (hodnocení kapitoly B.I.5 dokumentace).

Jakékoliv vedení obchvatu má za následek změnu hranic pozemků. Všechny posuzované varianty i varianty původně navržené v oznámení jsou z hlediska vlivu na celistvost pozemků srovnatelné.

S velkou převahou je v zájmovém území nejčtenější západní proudění. Autor připomínky má pravděpodobně na mysli Tritón Pardubice, spol. s r.o. vyrábějící datové rozvaděče (montáž plastových skříní, moderní robotizovaná výroba). Vzdálenost závodu od Starých Jesenčan je cca 1,8 km. Vliv této výroby na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci je neměřitelně malý, neodlišitelný od pozadí. Ke kumulaci negativních vlivů se záměrem tedy v žádném případě nedojde. „Působit na hygienika“ kvůli hlučnosti považujeme proto za neúčelné.

Vyloučení vedení trasy mezi radarovou stanicí a letištěm se opírá údajně o jednání s MO ČR. Jedná se o potenciálně významný problém, doporučujeme průběh jednání a odůvodnění blíže objasnit. Přesto hodnotíme negativní vlivy navržené varianty za předpokladu realizace navržených opatření jako akceptovatelné. Přemístěním trasy mezi radarovou stanicí a letištěm by však mohly být dále sníženy. Problematika redukce variant z oznámení je podrobněji řešena v prvním bodě vyjádření k připomínce obce Staré Jesenčany a v předchozím textu posudku (hodnocení kapitoly B.I.5 dokumentace).

8. Obecní úřad Starý Mateřov

Uvedeny jsou následující připomínky:

Plánovanou komunikaci posunout severněji, tak, aby ani její ochranné pásmo nezasahovalo do k.ú. obce.

Komunikaci umístit pod zem, např. do tunelu, aby okolí nebylo zatěžováno hlukem a exhalacemi.

V případě neumístění pod zem zajistit ochranu staveb osazením hlukově izolačních oken, zvukovou izolaci obvodových stěn a střech objektů určených k bydlení, dostatečně dimenzovaným protihlukovým valem se zelení.

Zajistit likvidaci a záchyt suspendovaných částic PM_{10} z ovzduší v okolí plánované komunikace.

Celá obec je hlukem a spadem od motorů letadel obtěžována již v současnosti. Obchvat by měl být vybudován ve větší vzdálenosti od Pardubic.

Komentář zpracovatele posudku:

Posuzovány jsou 2 varianty vedení trasy, v úseku podél Starého Mateřova je navrženo vedení ve stopě trasy F, což je severní, z hlediska vlivu na obyvatele obce výrazně příznivější varianta. Obě varianty trasy leží v koridoru, který je pro obchvat vymezen v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje. Požadavek na vedení mimo k.ú. není opodstatněný.

Platné hygienické limity budou po realizaci obchvatu plněny. Požadovaná extrémní opatření ve smyslu vedení trasy v tunelu, budování valů, instalace protihlukových opatření na budovách či zachycování suspendovaných částic PM_{10} jsou proto nadbytečná a neúčelná.

Stávající hluková a imisní zátěž byla při hodnocení v dokumentaci dostatečně zohledněna. V rámci posudku lze hodnotit pouze navržené varianty, varianta obchvatu vybudovaného ve větší vzdálenosti od Pardubic není posuzována.

9. Bc. Alena Dvořáčková

Jako vlastníka parc.č. 856 v k.ú. Starý Mateřov uvádí následující připomínky:

- 1) Komunikaci posunout severněji od pozemku, tak aby hluk ani ochranné pásmo komunikace nezasahovaly na pozemek, protože by došlo k jeho znehodnocení.
- 2) V dokumentaci je nutno započítat stávající zdroje hluku, aby byla zajištěna ochrana zdraví obyvatel.

- 3) Dojde ke znehodnocení půdy zhoršením kvality ovzduší, půdu nebude možno využívat k zemědělským účelům.
- 4) Stavba neřeší migraci zvířat a cyklistů, kteří využívají stávající komunikaci Starý Mateřov – Svítkov.

Komentář zpracovatele posudku:

ad 1) Vedení trasy ve variantě F přes zmíněný pozemek vyplývá z komplexního hodnocení vlivů na ŽP. Z posuzovaných 2 variant má jednoznačně menší negativní vlivy na obyvatelstvo než varianta vedená ve stopě varianty A. Jiné varianty nejsou posuzovány a posudek se jimi tudíž nemůže zabývat. Je také nutno dodržet koridor pro vedení obchvatu vymezený v ZÚR Pardubického kraje.

ad 2) Stávající hluková zátěž byla v dokumentaci dostatečně zohledněna měřeními (ve Starém Mateřově se jednalo o měření ve 4 referenčních bodech na okraji stávající a plánované zástavby podél obchvatu). Dle hlukové studie nedojde k překračování hygienických limitů hluku ani k nadměrnému obtěžování obyvatelstva. Orgán ochrany veřejného zdraví s provedeným měřením a hlukovou studií souhlasí.

ad 3) Emise z moderních vozidel klesají a spad kontaminantů v okolí frekventovaných komunikací je výrazně nižší než v době před několika lety. Moderní rychlostní komunikace jsou vybaveny drenážním systémem, který odvádí splachy a případné průsaky z tělesa komunikace, takže k ovlivnění okolních pozemků touto cestou nedochází. Laboratorní rozbor vzorků půd podél obdobně frekventovaných komunikací v ČR prokázaly, že jejich vliv na kvalitu půdy je velmi malý a nemůže zhoršit její zemědělské využití.

ad 4) Náhradní přístup na pozemky, které zůstanou v případě realizace záměru severně od trasy obchvatu doporučujeme dořešit (dojde k přerušení stávajících polních cest). Jedná se o přístup z obcí Starý Mateřov, Třebosice a Steré Jesenčany. Tato problematika by neměla mít vliv na proces posuzování vlivů na ŽP, bude řešena ve fázi řízení o umístění stavby.

10. Ing. Martin Laco

Jako majitel pozemku parc. č. 518/4 v k.ú. Staré Jesenčany vznesl následující připomínky:

- 1) Obchvat není zanesen v územním plánu, v době koupě pozemku nebylo možno informace o znehodnocení pozemku výstavbou silnice I. třídy získat. Požaduje zrušení variant, které mají dopad na současnou a plánovanou zástavbu Starých Jesenčan.
- 2) Vzdálenost osy komunikace od hranice jeho pozemku je cca 40 m. Umístění protihlukové stěny je pouze cca 30 m. Vzdálenost nejbližšího pozemku určeného k zástavbě je cca 18 m, což je neakceptovatelné. Obchvat v místě Starých Jesenčan lze vést severně nad variantou E, v místě radarové stanice by přešla trasa do posuzovaných variant.
- 3) Poukazuje na riziko rušivých světél, protihluková stěna výšky 3 m není s ohledem na přítomnost železničního nadjezdu dostatečná.
- 4) Je posuzován dopad ve vztahu k Popkovicím, ve Starých Jesenčanech se v současnosti žádné obdobné negativní vlivy nevyskytují, jakékoliv zatížení této lokality bude mít výrazný vliv na životní standard obyvatel. Hluk byl měřen u objektu, který není nejbližší posuzované dokumentaci. Měřicí místo se nachází cca 190 m od navržené komunikace. Posouzení vlivu na obyvatele není proto empiricky podloženo.

- 5) Není zohledněn vliv rozšíření letiště, které by hlukovou zátěží zhoršovalo.
- 6) V dokumentaci postrádá vliv provádění stavby na územní požadavky potřebné pro zhotovení komunikace. Není možné určit, jaké území pro zhotovení tělesa komunikace bude potřebné. Je možné, že práce budou zasahovat do blízkého okolí pozemku nebo dokonce za jeho hranice. Ochranné pásmo pro komunikace I. a II. třídy činí 50 m, což může znemožnit výstavbu v důsledku stavební uzávěry. Došlo by tak k porušení územního plánu Starých Jesenčan a k újmě na majetku.
- 7) Žádá o přepracování dokumentace a zapracování jeho připomínek. Žádá o zapracování jiné varianty protihlukové zábrany, např. vedení v zářezu nebo ochranný val.
- 8) Žádá o nová měření hluku na hranici pozemku a posouzení celé lokality určené pro výstavbu. Žádá o přeměření intenzity automobilového provozu v lokalitě Popkovic s ohledem na otevření dálnice D11, která v Popkovicích odlehčila dopravu.

Přílohou je ortofotomapa lokality s vyznačením variant umístění navržené komunikace s podloženou katastrální mapou.

Komentář zpracovatele posudku:

ad 1) Oblast plánované zástavby obce musí být v souladu se ZÚR Pardubického kraje, ve kterých je koridor pro vedení trasy vymezen. Tomuto koridoru jsou povinny obce přizpůsobit své územní plány. V rámci vymezeného koridoru je možno vedení trasy optimalizovat.

ad 2) Stěžejním problémem je nutnost vedení jižně od radarové stanice. Vzhledem k předpokládaným významně nižším negativním vlivům na obyvatelstvo v případě vedení obchvatu severně od radaru, požadujeme doložit písemné zdůvodnění, že vedení severně od radarové stanice je neproveditelné (je komentováno již výše v posudku).

Předpokládáme, že navržený přechod z varianty E hodnocené v oznámení do posuzovaných variant je neproveditelný z důvodu nedodržení normovaných poloměrů zakřivení komunikace. Na základě informací poskytnutých v dokumentaci souhlasíme s názorem, že hygienické limity nebudou překračovány a míra obtěžování obyvatel bude akceptovatelná, a to i podél Starých Jesenčan. Nelze však vyloučit, že trasy posuzovaných variant bylo možno ve vztahu k rozvojovým plochám Starých Jesenčan vést šetrněji i při dodržení nezbytných normovaných parametrů (odklon k severu). Doporučujeme k diskusi na veřejném projednání.

ad 3) Otázka nežádoucího osvětlení je řešena v připomínce vznesené obcí Staré Jesenčany, odpovídající opatření navrhuje v kapitole IV.

ad 4) Při posuzování vlivu hluku na obytnou zástavbu se vychází z nejpodrobnějšího mapového podkladu v dokumentaci, kterým jsou přílohy hlukové studie. Tam je nejbližším místem navržené komunikaci měřicí bod RB25 (hranice rozvojových ploch pro bydlení, roh parcely č. 518/3, cca 30 m od navržené protihlukové stěny). Vzdálenosti uvedené v připomínce neodpovídají navrženému stavu, což je asi způsobeno nepřesností podložení rastrového podkladu pod katastrální mapu, resp. nevhodným měřítkem podkladové mapy.

Nelze souhlasit s tvrzením, že je v dokumentaci z hlediska vlivu na obyvatelstvo posuzována pouze situace v Popkovicích. Z hodnocení v dokumentaci a přiložených odborných studiích je zřejmé, že k překračování limitních hodnot nebude docházet. Souhlasíme s autory dokumentace, že míra obtěžování obyvatelstva bude akceptovatelná. Tento názor sdílí i orgán ochrany veřejného zdraví (KHS Pardubického kraje), který požaduje ověřovací měření hluku v rámci zkušebního provozu stavby.

ad 5) O záměru rozšíření letiště nemá zpracovatel posudku po prostudování dokumentace a souvisejících podkladů informace. V případě, že se jedná o záměr, u kterého nelze vyloučit významnější negativní vlivy na životní prostředí, bude podléhat procesu posuzování EIA a případné kumulativní působení bude zohledněno. V opačném případě nebude vliv údajného záměru rozšíření letiště na životní prostředí (včetně vlivu obyvatelstvo) významný. V informačním systému EIA je zaevidován pouze záměr „Letiště Pardubice - sklad LPH“, u kterého lze s jistotou vyloučit jakékoliv kumulativní působení s posuzovaným záměrem. Neuvedení tohoto záměru v dokumentaci proto není na závadu provedeného posouzení.

ad 6) K možnému zásahu do pozemku autora připomínky při stavebních pracích lze uvést, že nelze předpokládat protiprávní stav. Do zásahu do pozemku může dojít pouze v případě souhlasu majitele. Majetkoprávní vztahy však nejsou předmětem EIA procesu. V otázce územního plánu obce Staré Jesenčany doporučujeme prověřit jeho možnou kolizi se ZÚR Pardubického kraje. V případě kolize je nutno upravit územní plán Starých Jesenčan.

ad 7) V případě, že byly vlivy na životní prostředí, včetně hlukové zátěže, vyhodnoceny při navržených opatřeních jako akceptovatelné a splňující legislativní požadavky, není realizace dalších opatření ke zmírnění negativních vlivů stavby na ŽP vynutitelná, závisí na vstřícnosti investora.

ad 8) Další měření hluku budou na základě požadavku KHS provedena ve zkušebním provozu stavby. Přeměření intenzity automobilového provozu s ohledem na otevření dálnice D11 není účelné, neboť by nemohlo být důvodem pro upuštění od realizace jihozápadního obchvatu Pardubic. Na posouzení vlivů na životní prostředí by nové údaje neměly podstatný vliv. Požadavek však bude vyřešen v rámci pravidelného sčítání dopravy.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Po prostudování dokumentace a jejích odborných příloh, doručených vyjádření dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů a místních obyvatel, konzultací s příslušnými odborníky a opakovaném terénním šetření, lze vlivy záměru na životní prostředí charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Ve vztahu k hygienickým limitům hlukové zátěže lze oproti nulové variantě očekávat snížení počtu nadlimitně exponovaných osob přibližně o 1/3. Všechny navrhované varianty přinesou významné snížení počtu nadlimitně exponovaných osob oproti stávajícímu stavu, a to jak v denní, tak noční době. Z hlediska rušení spánku a obtěžování dojde u aktivních variant v denní době k významnému nárůstu počtu lehce exponovaných osob, vysoce obtěžovaných obyvatel bude přibližně stejně. V noci dojde naopak ke zlepšení stávající situace, přičemž ubude osob s lehce i vysoce rušeným spánkem. Z hlediska možného výskytu onemocnění kardiovaskulárními chorobami není mezi aktivními variantami podstatný rozdíl, oproti nulové variantě budou všechny představovat zlepšení.

Koeficienty míry nekarcinogenního rizika ani přírůstek celoživotního karcinogenního rizika způsobené související imisní zátěží nepřesáhnou akceptovatelnou úroveň.

Realizace záměru nepředstavuje riziko pro lidské zdraví. To platí jak pro stávající rozložení obytné zástavby, tak i situaci v rozvojových zónách určených pro obytnou zástavbu (rozmístění těchto zón je zohledněno v mapové příloze k dokumentaci i v hlukové studii).

Celkově bude mít záměr na obyvatelstvo pozitivní vliv.

Vlivy na ovzduší a klima

Ovlivnění klimatických poměrů bude u všech variant nevýznamné. Pro hodnocení vlivu záměru na ovzduší v období výstavby záměru neobsahuje dokumentace dostatek informací. Fáze výstavby je v dokumentaci hodnocena pouze slovně, imisní vliv není kvantifikován. Doporučujeme doplnění ve fázi územního řízení.

Období provozu je hodnoceno podstatně podrobněji, stěžejním podkladem byla rozptylová studie. Zprovozněním obchvatu dojde ke snížení stávající imisní zátěže z dopravy. S ohledem na rovinný reliéf zájmového území a velmi obdobné vedení trasy všech aktivních variant není mezi variantou A, podvar.A a variantou F z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší podstatných rozdílů, nejméně vhodná je nulová varianta.

Vliv na kvalitu ovzduší bude celkově pozitivní, méně významný negativní vliv se může projevit pouze krátkodobě v období výstavby v blízkosti navržené trasy (navrhujeme vliv kvantifikovat v rámci územního řízení).

Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Hodnocení týkající se období výstavby doporučujeme doplnit v rámci územního řízení (podrobněji viz příslušné kapitoly posudku).

V nulové variantě lze ve výhledovém roce 2030 očekávat (v chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb) podél silnice I/2, oproti současnému stavu, zvyšování ekvivalentní hladiny hluku. Lze předpokládat překročení limitní hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve venkovním prostoru pro „starou hlukovou zátěž“ v denní i noční době (70 a 60 dB).

Po realizaci obchvatu (včetně navržených protihlukových stěn) lze očekávat v chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél silnice I/2 v roce 2030 oproti nulové variantě významný pokles ekvivalentní hladiny hluku (o cca 3,4 – 6,0 dB v denní a o cca 4,1 – 6,4 dB noční době). Tím bude dosaženo podlimitních hodnot pro „starou hlukovou zátěž“. V nejbližších chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél navržené trasy obchvatu se sice ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní i noční době zvýší, toto zvýšení však nedosáhne v denní ani noční době úrovní hygienických limitů hluku ve venkovním prostoru (60, resp. 50 dB).

Celkově bude vliv na hlukovou situaci pozitivní, vlivy v období výstavby navrhujeme upřesnit ve fázi řízení o umístění stavby.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významný vliv na odtokové poměry a povrchové vody lze při standardních postupech odvádění srážkových vod z povrchu vozovky vyloučit. Rizika pro podzemní vodu lze eliminovat technickými opatřeními, navrženými na základě podrobného hydrogeologického průzkumu v další etapě přípravy záměru.

Při zodpovědné realizaci technických opatření, které zamezí znečištění jímacích objektů splachovými vodami a infiltraci povrchových vod do skládkového tělesa lze vlivy záměru na vodu považovat za nevýznamné.

Možné vlivy na povrchové a podzemní vody lze označit za mírně negativní až nulové, akceptovatelné.

Vlivy na půdu

Stavba nebude mít negativní dopad na stabilitu půdy a nelze očekávat zvýšení eroze půdy v území.

Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska celkového záboru ZPF a PUPFL malé, velikost záboru je minimalizována návrhem vedení posuzovaných variant. Celkově lze zábor z pohledu obdobných staveb považovat za malý.

Vliv na půdu lze hodnotit jako málo významný a akceptovatelný.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Ložiska nerostných surovin nebudou dotčena. Vliv na geologické a hydrogeologické poměry bude malý, omezen bude technickým provedením stavby, které bude upřesněno na základě výsledků inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu (důraz bude kladen na průzkum tělesa uzavřené skládky TKO u Starých Jesenčan). Z hlediska vlivů na horninové prostředí není mezi posuzovanými variantami vzhledem k jejich směrovému a výškovému vedení zásadnějšího rozdílu.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje bude celkově akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

V lokalitě zasažené posuzovaným záměrem bylo zaznamenáno 23 zvl. chráněných druhů živočichů. Při výstavbě bude zničeno místo výskytu a rozmnožování obojživelníků. V posuzované lokalitě nebyly zaznamenány žádné zvláště chráněné druhy rostlin.

Po dobu výstavby dojde velmi pravděpodobně u několika druhů živočichů v blízkosti stavby k dočasnému snížení početnosti (až vymizení) především v důsledku rušení stavební činností. Po realizaci záměru je velmi pravděpodobné, že i přes realizaci navrhovaných zábran a prostupů bude občas docházet ke kolizím s živočichy. Velikost těchto negativních vlivů lze ve srovnání s obdobnými liniovými stavbami hodnotit jako standardní. Bariérový efekt obchvatu nepovažujeme vzhledem k navrženým prostupům za významný.

Přímý vliv na rostlinné druhy nebude příliš významný, narušena bude kompaktnost společenstev lužních porostů podél vodotečí a luk. Stavbou budou narušeny malé plochy lesních porostů, a to v trasách všech variant. Jedná o lesní porosty degradované nebo převážně sekundárního charakteru, nedojde proto k větším škodám na rostlinstvu.

V posuzovaném území se nenachází zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Kácení lesních porostů proběhne na relativně malé ploše, velikost záboru PUPFL je akceptovatelná.

Z pohledu fauny, flóry a ekosystémů se dle dokumentace jeví jako nejšetrnější varianta A (ve své původní trase, nikoliv v podvariantě A), nejméně vhodná je varianta F. Trasa obchvatu je ve variantě A (na rozdíl od varianty F) vedena důsledně mimo stávající vegetaci. Rozdíly mezi jednotlivými variantami z hlediska vlivu na faunu a flóru jsou však malé.

Celkově je možno hodnotit vlivy záměru na faunu a flóru jako málo významné, akceptovatelné.

Vlivy na krajinu

Na celé trase bylo zjištěno jediné místo krajinného rázu – polní krajina. Ovlivnění přírodních, kulturních a historických charakteristik krajinného rázu je vyhodnoceno jako žádné až slabé, prakticky bez rozdílů mezi aktivními variantami. V případě nulové varianty k ovlivnění krajinného rázu nedojde. Obdobně je hodnocen vliv na estetickou a přírodní hodnotu

krajinného rázu a vliv na kulturní a přírodní dominanty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině.

Záměr je ve všech variantách z pohledu ochrany krajinného rázu přijatelný, nejpříznivější je nulová varianta, která nepředstavuje žádný zásah do krajiny.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizací stavby nedojde k újmě na hmotném majetku, kulturní památky nebudou dotčeny. Vliv na hmotný majetek bude málo významný až nulový, akceptovatelný.

Celkově budou vlivy záměru na životní prostředí při realizaci opatření navržených v dokumentaci a doplněných v posudku pozitivní a akceptovatelné.

Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona a po zvážení všech výše uvedených skutečností, rizik a přínosů

doporučuji záměr

I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT

k realizaci za předpokladu přijetí navržených opatření.

VII. Návrh stanoviska

Krajský úřad Pardubického kraje
Odbor životního prostředí
Komenského náměstí 125
532 11 Pardubice

Č.j.:

SpZn:

Vyřizuje/linka

V Olomouci dne:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

vydané Krajským úřadem Olomouckého kraje jako věcně a místně příslušným správním úřadem ve smyslu ustanovení § 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) podle ustanovení § 10 tohoto zákona:

I. Identifikační údaje

I.1. Název záměru: I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT

I.2. Kapacita záměru

Jedná se o novostavbu silnice I. třídy. Záměr je posuzován ve 3 variantách vedení trasy. Celková délka činí:

7,798 km ve variantě A, 7,942 km v podvariantě varianty A, 7,708 km ve variantě F.

Šířka navržené silnice kategorie S 11,5/80 bude následující:

| | | |
|---------------------|----------|----------------|
| jízdní pruhy | 2 x 3,50 | 7,00 m |
| vodící proužky | 2 x 0,25 | 0,50 m |
| zpevněná krajnice | 2 x 1,50 | 3,00 m |
| nezpevněná krajnice | 2 x 0,50 | 1,00 m |
| volná šířka | | 11,50 m |

Vybudovány budou následující **křižovatky**:

- průsečná křižovatka km 0,380 – propojení stávající a nové silnice I/2 a připojení místní komunikace od Barchova
- průsečná křižovatka se silnicí III/322 28
- okružní křižovatka - doplnění MÚK Dražkovice – zrušení stávajícího a vybudování nového napojení překladiště TKO

- stavební úpravy MÚK Dražkovice – nový odbočovací pruh a nová vratná větev (napojení na překladiště TKO)

Dotčené komunikace (zapojené do křižovatek obchvatu):

- I/2 Přelouč – Pardubice, stávající silnice I/2 s šířkou vozovky cca 7,5 – 8,0 m v extravilánu mezi Kokešovem a Starými Čivicemi (na začátku úseku s novou průsečnou křižovatkou)
- III/322 28 Pardubice (Staré Čivice) – Čepí, silnice s šířkou vozovky 7,0 – 7,5 m v extravilánu mezi Starými Čivicemi a Starým Mateřovem
- I/37 Pardubice – Chrudim, MÚK Dražkovice silnic I/37 a II/324 s výhledovým pokračováním silnice I/2 ve směru na Černou za Bory
- MK propojující obec Barchov se stávající silnicí I/2, MK s šířkou asfaltové vozovky cca 5,5 m je zapojena do průsečné křižovatky na začátku přeložky silnice I/2 západně od Starých Čivic

Související komunikace:

- III/322 26 Barchov – Starý Mateřov – Třebosice – Staré Jesenčany – Dražkovice, Silnice propojuje obce jižně od přeložky silnice I/2 a zajišťuje jejich připojení v průsečné křižovatce přeložky I/2 se silnicí III/322 28 nebo v MÚK Dražkovice

Související železnice:

V prostoru severovýchodně od obce Staré Jesenčany kříží všechny varianty jihozápadního obchvatu železniční trať č. 238 Pardubice – Chrudim. Křížení bude řešeno mimoúrovňově, nadjezdem jihozápadního obchvatu nad železniční tratí.

Součástí záměru jsou mostní objekty:

Navrženy jsou mosty přes Podolský potok, Mateřovský potok, Dubanku, Bylanku, Jesenčanský potok a nadjezd nad železniční tratí Pardubice – Chrudim.

- Křížení s menšími bezejmennými vodotečemi bude provedeno propustky se světlostí 1,5 – 2,0 m.

I.3. Umístění záměru:

| | |
|--------------------|---|
| Kraj: | Pardubický |
| ORP: | Pardubice |
| Obec: | Pardubice, Starý Mateřov, Třebosice, Staré Jesenčany |
| Katastrální území: | Staré Čivice, Starý Mateřov, Třebosice, Staré Jesenčany, Dražkovice |

I.4. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele:

474 55 292

I.6. Sídlo oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Pardubice
Hlaváčova 902
530 02 Pardubice

II. Průběh posuzování

II.1. Dokumentace

Zpracovatel: Ing. Mojmír Novotný
Wolkerova 935
500 02 Hradec Králové
Tel.: 495 533 109
osvědčení MŽP ČR č.j. 10133/1180/OPVŽP/94

Datum předložení: 12.8.2010

II.2. Posudek

Zpracovatel: Ing. Vladimír Rimmel,
Havlíčková 818, 742 83 Klimkovice, tel.: 603 112 170,
osvědčení MŽP ČR č.j. 34063/ENV/06, prodlouženo dne
17.5.2006)

Datum předložení: bude doplněno

II.3. Veřejné projednání:

bude doplněno

II.4. Celkové zhodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Dokumentace

Datum předložení dokumentace: bude doplněno
Datum zveřejnění na internetu: bude doplněno

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí byla příslušnému úřadu doručeno 10 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

K dokumentaci se vyjádřili:

- ČIŽP, OI Hradec Králové
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje

- Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ
- Statutární město Pardubice, MO Pardubice VI
- Obec Třebosice
- Obec Staré Jesenčany
- Obec Staré Jesenčany – dodatek k vyjádření
- Obecní úřad Starý Mateřov
- Bc. Alena Dvořáčková
- Ing. Martin Laco

Posudek

Datum předložení posudku:

Závěry zpracovatele posudku:

„Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona a po zvážení všech výše uvedených skutečností, rizik a přínosů je záměr

I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT

doporučen k realizaci za předpokladu přijetí navržených opatření.

II.5. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zohledněna

| č. | Autor vyjádření | Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci | Ze dne |
|-----|---|-----------------------------------|-----------|
| 1. | ČIŽP, OI Hradec Králové | ČIŽP/45/IPPP/0821795.002/10/KDR | 9.9.2010 |
| 2. | Krajská hygienická stanice Pardubického kraje | 4041/10/HOK-Pce/2.5 | 17.9.2010 |
| 3. | Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ | KrÚ 68588/2010/OŽPZ/JI | 17.9.2010 |
| 4. | Statutární město Pardubice, MO Pardubice VI | STAR/04972/10/ZL | 15.9.2010 |
| 5. | Obec Třebosice | - | 19.9.2010 |
| 6. | Obec Staré Jesenčany | - | 14.9.2010 |
| 7. | Obec Staré Jesenčany – dodatek k vyjádření | - | 22.9.2010 |
| 8. | Obecní úřad Starý Mateřov | - | 6.9.2010 |
| 9. | Bc. Alena Dvořáčková | - | 10.9.2010 |
| 10. | Ing. Martin Laco | - | 13.9.2010 |

III. Hodnocení záměru

III.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Po prostudování dokumentace a jejich odborných příloh, doručených vyjádření dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů a místních obyvatel, po konzultacích s příslušnými odborníky a opakovaném terénním šetření, lze vlivy záměru " I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT" na životní prostředí charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Ve vztahu k hygienickým limitům hlukové zátěže lze oproti nulové variantě očekávat snížení počtu nadlimitně exponovaných osob přibližně o 1/3. Všechny navrhované varianty přinesou významné snížení počtu nadlimitně exponovaných osob oproti stávajícímu stavu, a to jak v denní, tak noční době. Z hlediska rušení spánku a obtěžování dojde u aktivních variant v denní době k významnému nárůstu počtu lehce exponovaných osob, vysoce obtěžovaných obyvatel bude přibližně stejně. V noci dojde naopak ke zlepšení stávající situace, přičemž ubude osob s lehce i vysoce rušeným spánkem. Z hlediska možného výskytu onemocnění kardiovaskulárními chorobami není mezi aktivními variantami podstatný rozdíl, oproti nulové variantě budou všechny představovat zlepšení.

Koeficienty míry nekarcinogenního rizika ani přírůstek celoživotního karcinogenního rizika způsobené související imisní zátěží nepřesáhnou akceptovatelnou úroveň.

Realizace záměru nepředstavuje riziko pro lidské zdraví. To platí jak pro stávající rozložení obytné zástavby, tak i situaci v rozvojových zónách určených pro obytnou zástavbu (rozmístění těchto zón je zohledněno v mapové příloze k dokumentaci i v hlukové studii).

Celkově bude mít záměr na obyvatelstvo pozitivní vliv.

Vlivy na ovzduší a klima

Ovlivnění klimatických poměrů bude u všech variant nevýznamné. Pro hodnocení vlivu záměru na ovzduší v období výstavby záměru neobsahuje dokumentace dostatek informací. Fáze výstavby je v dokumentaci hodnocena pouze slovně, imisní vliv není kvantifikován. Chybějící údaje budou doplněny ve fázi územního řízení.

Období provozu je hodnoceno podstatně podrobněji, stěžejním podkladem byla rozptylová studie, která tvoří přílohu dokumentace. Zprovozněním obchvatu dojde ke snížení stávající imisní zátěže z dopravy. S ohledem na rovinatý reliéf zájmového území a velmi obdobné vedení trasy všech aktivních variant není mezi variantou A, podvar.A a variantou F z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší podstatných rozdílů, nejméně vhodná je nulová varianta.

Vliv na kvalitu ovzduší bude celkově pozitivní, méně významný negativní vliv se může projevit pouze krátkodobě v období výstavby v blízkosti navržené trasy (vlivy budou kvantifikovány v rámci územního řízení).

Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Hodnocení týkající se období výstavby doporučujeme doplnit v rámci územního řízení (podrobněji viz příslušné kapitoly posudku).

V nulové variantě lze ve výhledovém roce 2030 očekávat (v chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb) podél stávající silnice I/2, oproti současnému stavu, zvyšování ekvivalentní hladiny hluku. Lze předpokládat překročení limitní hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve venkovním prostoru pro „starou hlukovou zátěž“ v denní i noční době (70 a 60 dB).

Po realizaci obchvatu (včetně výstavby navržených protihlukových stěn) lze očekávat v chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél stávající silnice I/2 v roce 2030 oproti nulové variantě významný pokles ekvivalentní hladiny hluku (o cca 3,4 – 6,0 dB v denní době a o cca 4,1 – 6,4 dB noční době). Tím bude dosaženo podlimitních hodnot pro „starou hlukovou zátěž“. V nejbližších chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél navržené trasy obchvatu se sice ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní i noční době zvýší, toto zvýšení však nedosáhne v denní ani noční době úrovní platných hygienických limitů hluku ve venkovním prostoru (60 dB v denní době a 50 dB v noční době).

Celkově bude vliv na hlukovou situaci pozitivní, vlivy v období výstavby budou kvantifikovány ve fázi řízení o umístění stavby.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významný vliv na odtokové poměry a povrchové vody lze při standardních postupech odvádění srážkových vod z povrchu vozovky vyloučit. Rizika pro podzemní vodu lze eliminovat technickými opatřeními, které však musí být navrženy na základě podrobného hydrogeologického průzkumu v další etapě přípravy záměru, tak, jak je předpokládáno v dokumentaci.

Při zodpovědné realizaci technických opatření, které zamezí znečištění jímacích objektů splachovými vodami a infiltraci povrchových vod do skládkového tělesa lze vlivy záměru na vodu považovat za nevýznamné.

Možné vlivy na povrchové a podzemní vody lze označit za mírně negativní až nulové, akceptovatelné.

Vlivy na půdu

Stavba nebude mít negativní dopad na stabilitu půdy a nelze očekávat zvýšení eroze půdy v území.

Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska celkového záboru ZPF a PUPFL malé, velikost záboru je minimalizována návrhem vedení posuzovaných variant. Celkově lze zábor z pohledu obdobných staveb považovat za malý.

Vliv na půdu lze hodnotit jako málo významný a akceptovatelný.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Ložiska nerostných surovin nebudou dotčena. Vliv na geologické a hydrogeologické poměry bude malý, omezen bude technickým provedením stavby, které bude upřesněno na základě výsledků inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu (důraz bude kladen na průzkum tělesa uzavřené skládky TKO u Starých Jesenčan). Z hlediska vlivů na horninové prostředí není mezi posuzovanými variantami vzhledem k jejich směrovému a výškovému vedení zásadnějšího rozdílu.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje bude celkově akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

V lokalitě zasažené posuzovaným záměrem bylo zaznamenáno 23 zvl. chráněných druhů živočichů. Při výstavbě bude zničeno místo výskytu a rozmnožování obojživelníků. V lokalitě zasažené posuzovaným záměrem nebyly zaznamenány žádné zvl. chráněné druhy rostlin.

Po dobu výstavby dojde velmi pravděpodobně u několika druhů živočichů v blízkosti stavby k dočasnému snížení početnosti (až vymizení) především v důsledku rušení stavební činností. Po realizaci záměru je velmi pravděpodobné, že i přes realizaci navrhovaných zábran a prostupů bude občas docházet ke kolizím s živočichy. Velikost těchto negativních vlivů lze ve srovnání s obdobnými liniovými stavbami hodnotit jako standardní. Bariérový efekt obchvatu nebude vzhledem k navrženým prostupům významný.

Přímý vliv na rostlinné druhy nebude příliš významný, narušena bude kompaktnost společenstev lužních porostů podél vodotečí a luk. Stavbou budou narušeny malé plochy lesních porostů, a to v trasách všech variant. Jedná o lesní porosty degradované nebo převážně sekundárního charakteru, nedojde proto k větším škodám na rostlinstvu.

V posuzovaném území se nenachází zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Kácení lesních porostů proběhne na relativně malé ploše, velikost záboru PUPFL je akceptovatelná.

Z pohledu fauny, flóry a ekosystémů se dle dokumentace jeví jako nejšetrnější varianta A (ve své původní trase, nikoliv v podvariantě A), nejméně vhodná je varianta F. Trasa obchvatu je ve variantě A (na rozdíl od varianty F) vedena důsledně mimo stávající vegetaci. Rozdíly mezi jednotlivými variantami z hlediska vlivu na faunu a flóru jsou však malé.

Celkově je možno hodnotit vlivy záměru na faunu a flóru jako málo významné, akceptovatelné.

Vlivy na krajinu

Na celé trase bylo zjištěno jediné místo krajinného rázu – polní krajina. Ovlivnění přírodních, kulturních a historických charakteristik krajinného rázu je vyhodnoceno jako žádné až slabé, prakticky bez rozdílu mezi aktivními variantami. V případě nulové varianty k ovlivnění krajinného rázu nedojde. Obdobně je hodnocen vliv na estetickou a přírodní hodnotu krajinného rázu a vliv na kulturní a přírodní dominanty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině.

Záměr je ve všech variantách z pohledu ochrany krajinného rázu přijatelný, nejpříznivější je nulová varianta, která nepředstavuje žádný zásah do krajiny.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizací stavby nedojde k újmě na hmotném majetku, kulturní památky nebudou dotčeny. Vliv na hmotný majetek bude málo významný až nulový, akceptovatelný.

Celkově budou vlivy záměru na životní prostředí při splnění podmínek uvedených ve stanovisku pozitivní a akceptovatelné.

III.2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické a technologické řešení a způsob provozování komunikace, jak je navrhováno oznamovatelem, bude odpovídat platné legislativě, technickým normám a obvyklému stupni ekonomicky realizovatelných technologií. Provedení navržené stavby odpovídá platným standardům pro silnice I. třídy. Vlivy v době provozu budou záviset zásadně na složení vozového parku a způsobu údržby komunikace (emise do ovzduší). Budou obdobné jako v případě srovnatelných liniových staveb v ČR.

III.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí uvedený v dokumentaci navrhuje autor posudku rozšířit o opatření uvedená v části IV. posudku.

III.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Pořadí vhodnosti jednotlivých posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na životní prostředí je následující:

1. varianta F (modrá),
2. varianta A (fialová),
3. podvarianta varianty A (žlutá).

Jako nejvhodnější a k realizaci doporučenou variantou je následující kombinace variant A a F: V úseku cca km 0,000–1,800 ve variantě F, dále ve stopě varianty A, od cca km 2,600 opět ve variantě F, od km 3,600 následuje přechod do stopy varianty A, kterou sleduje do km 5,800, poté opět přechod do varianty F, až do napojení na MÚK Dražkovice.

III.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku

III.5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu předloženo 10 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

Vypořádání, resp. komentáře ke všem požadavkům a připomínkám obsaženým v doručených vyjádřeních je zpracováno v kapitole V. posudku.

III.5.2. Vypořádání vyjádření k posudku

Bude případně provedeno po veřejném projednání.

III.6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí jako příslušný úřad vydává dle § 10, odst. (1) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů na základě dokumentace, posudku a veřejného projednání dle § 9, odst. (9) uvedeného zákona

souhlasné stanovisko

k realizaci záměru „I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT“, v rozsahu posouzeném v dokumentaci a požaduje v souladu s § 10, odst. (4) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, aby do správních řízení a do podmínek správních rozhodnutí o souhlasu se stavbou zařízení dle zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, byly zahrnuty následující požadavky k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí:

Při realizaci výše uvedeného záměru je třeba respektovat níže uvedené podmínky, které vycházejí z výsledků hodnocení vlivů záměru na životní prostředí uvedených v dokumentaci a závěrech posudku:

I. Podmínky pro fázi přípravy

HLUK, OVZDUŠÍ

- zařízení staveniště a deponie umístit mimo obytnou zástavbu sídel,
- v další fázi projektové přípravy stavby vypracovat podrobnou hlukovou studii vlivů záměru na chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb a na základě jejich výsledků navrhnout účinná protihluková opatření,
- v územním řízení vymežit možné přepravní trasy stavebních materiálů a zemin a prokázat na základě rozptylové a hlukové studie dodržení imisních a hygienických limitů v jejich okolí.
- v územním řízení doplnit případná opatření o skrápění na vybraných silnicích procházejících obytnou zástavbou (dle výsledků modelových výpočtů prašnosti).

OBYVATELSTVO

- odstínit případné rušivé osvětlení vozidel v oblasti rozvojových ploch určených k obytné zástavbě v severní části Starých Jesenčan (klesání z nadjezdu ze směru od Dražkovic a zatáčku před Starými Jesenčany ve směru od Starého Mateřova). Technické řešení zpracovat do dokumentace pro územní řízení.

VODA

- v celé délce vybrané varianty provést podrobný hydrogeologický průzkum,
- na základě hydrogeologického průzkumu stanovit opatření na ochranu povrchových a podzemních vod,
- v územním řízení doložit vyčíslení odebíraného množství, povolení k odběru vody, v případě využití nových zdrojů podzemní vody také povolení ke stavbě vodního díla, včetně nezbytného hydrogeologického posudku řešícího možné ovlivnění okolních vodních zdrojů
- vypracovat „Plán opatření pro případ havárie“ pro dobu výstavby a předložit jej ke schválení věcně a místně příslušnému vodoprávnímu úřadu,
- vypracovat pro dobu výstavby povodňový plán. V aktivní zóně záplavového území Podolského potoka a Bylanky nebude skladován žádný materiál ani zřizováno zařízení staveniště,
- v místě zaústění silničních příkopů do recipientů navrhnout zachycování pevných a ropných látek,
- v trase obchvatu a v místech založení mostů provést podrobný geotechnický průzkum a jeho výsledky a doporučení respektovat při návrhu stavby.
- realizovat podrobný geotechnický průzkum na ploše tělesa uzavřené skládky TKO, následně navrhnout technické řešení založení vozovky, které zajistí přijatelnou velikost deformací z hlediska dlouhodobé spolehlivosti svrchního horizontálního těsnění skládky.
- v projektu pro stavební povolení detailizovat postupy k co nejrychlejšímu a spolehlivému opětovnému zatěsnění skládky (specifikovat délku prací v prostoru skládky, spádování okolního terénu a způsob odvádění srážkových vod po dobu výstavby, druh a mocnost těsnění),
- před výstavbou, v jejím průběhu a 3 roky po realizaci obchvatu zajistit v okolí skládky kvartální hydrogeologický monitoring hladiny podzemní vody a pololetní sled vybraných kontaminantů v podzemní vodě (výběr kontaminantů a monitorovacích vrtů na základě posouzení hydrogeologa – zajistit návaznost na časové řady předchozích let), roční zprávy z monitoringu předkládat vodoprávnímu úřadu.

KRAJINA

- do dokumentace pro stavební povolení zapracovat návrh výsadby vzrostlých dřevin původních druhů (např. dub, habr) doplněných keři na svazích násypu v místě překročení železniční trati Pardubice – Chrudim severně od Starých Jesenčan.

HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

- záměr s dostatečným předstihem před zahájením výstavby oznámit Národnímu památkovému ústavu – územnímu odbornému pracovišti Pardubice, archeologickému oddělení, Zámek 4, 531 16 Pardubice.
- v projektu pro územní řízení navrhnout bezpečný souběh a křížení trasy obchvatu s cyklostezkami č. 4182 a 4178.

ODPADY

- vypracovat plán organizace výstavby, který bude obsahovat vyčíslení spotřeby surovin a materiálů, produkci jednotlivých druhů odpadů a přepravní trasy na a ze staveniště. Do plánu zahrnout i preventivní a kontrolní opatření proti úniku ropných látek na staveništi.
- v projektu pro územní řízení vyčíslit množství zemin, které budou vyňaty z působnosti zákona o odpadech,
- v projektu pro územní řízení vyčíslit množství zemin, které budou využity na povrchu terénu při stavbě obchvatu v souladu s vyhl. č.294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- v projektu pro územní řízení vyčíslit množství odpadů k odvozu na jednotlivé druhy skládek, včetně části výkopových zemin, které z působnosti zákona o odpadech nebudou vyňaty,
- v projektu pro územní řízení specifikovat četnost vzorkování výkopových zemin za účelem prokázání plnění limitních hodnot (počet vzorků vztažený na plochu nebo kubaturu v jednotlivých lokalitách podél navrženého obchvatu),
- v projektu pro územní řízení specifikovat četnost vzorkování odpadů vytěžených z tělesa skládky, resp. definovat způsob jejich zatřídění, a rozsah laboratorních rozborů (počet vzorků vztažený na plochu nebo kubaturu tělesa skládky).
- v případě, že v rámci stavby bude nakládáno se zeminami v režimu odpadů nebo s jinými odpady využívanými na povrchu terénu (recyklát) v množství nad 1000 t (není v dokumentaci řešeno), vypracovat provozní řád zařízení a hodnocení rizika, schválený provozní řád předložit v územním řízení.

II. Podmínky pro fázi výstavby

HLUK, OVZDUŠÍ

- pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose přeložky navržené silnice (obchvatu),
- v případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) snižovat při stavebních pracích prašnost zkráplením povrchu staveniště včetně deponií,
- řádně čistit kola a podvozky automobilů vyjíždějících z prostoru staveniště na veřejné komunikace včetně jejich čištění u výjezdu ze stavby,
- v průběhu výstavby udržovat všechny mechanismy a dopravní prostředky pohybující se na stavbě v dobrém technickém stavu,
- vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti.
- dodržovat hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro hluk ze stavební činnosti podle odst. 7 § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stavební činnosti),
- během výstavby omezit činnost stavebních mechanismů a staveništní dopravy na nejnutnější možnou dobu, stavební práce provádět pouze v denní době,

VODA

- pravidelně provádět kontrolu mechanismů z hlediska případných úkapů ropných látek,
- zabezpečit zařízení staveniště proti úniku vodě a půdě nebezpečných látek,
- vybavit prostor staveniště dostatečným množstvím sanačních prostředků,

- seznámit všechny pracovníky, kteří se budou na výstavbě podílet s „Plánem opatření pro případ havárie“ ve smyslu vodního zákona,
- běžnou údržbu dopravních prostředků a stavebních mechanismů včetně manipulace s ropnými látkami a pohonnými hmotami provádět přednostně mimo stavbu na místech k tomu určených a patřičně zabezpečených,
- dokládat příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby,
- monitorovat stav vody ve stavbě blízkých domovních studních, v případě významného poklesu či ztráty vody provést ekvivalentní náhradu tohoto vodního zdroje,
- v případě průchodu obchvatu bývalou skládkou TKO Dražkovice postupovat následujícím způsobem:
 - provést v místě průchodu obchvatu skládkou sondážní průzkum, jehož cílem bude dokumentovat charakter odpadů v podloží budoucí komunikace pro účely návrhu jejího konstrukčního řešení;
 - v místě průchodu obchvatu skládkou odtěžit uložený odpad, jeho popis a zařídění provést podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů. Je pravděpodobné, že část vytěžených odpadů bude možno materiálově využít, zbývající část odpadů redeponovat na skládku příslušné skupiny;
 - odvodnit úsek obchvatu procházejícího tělesem skládky svedením dešťových vod nepropustným liniovým prvkem do recipientu Jesenčanský potok na západním okraji bývalé skládky. Jakékoli jiné řešení odvedení dešťových vod může být realizováno jedině za podmínky, že tyto nebudou zpětně drénovány do tělesa skládky;
 - obnovit těsnicí vrstvy skládkového tělesa, a to v prostoru od liniového drenážního prvku po neporušený okraj netěsnicí vrstvy bývalého skládkového tělesa.

PŮDA

- na celé ploše trvalých záborů ZPF provést skrývku kulturní vrstvy půdy v mocnosti stanovené na základě půdoznaleckého průzkumu,
- skrytou půdu z dočasných záborů oddělit od skrývané půdy trvalých záborů, skrývku provést v mimovegetačním období,
- skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít, po projednání s orgánem ochrany ZPF a vlastníky dotčených pozemků, pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby,
- pro ohumusování ploch určených k vegetačním úpravám použít skrývanou kulturní vrstvu půdy o mocnosti maximálně 20 cm,
- v případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejího znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizením,
- celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch,
- během výstavby i provozu silnice I/2 zajistit přístup na všechny zemědělské pozemky.

FAUNA, FLÓRA, EKOSYSTÉMY

- zajistit migrační prostupnost obchvatu:
 - km 0,910 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Pás vegetace v polích, křížení výrazného liniového prvku
 - cca km 1,090 - Most nad korytem Podolského potoka (Lbk 49/3) - Ponechat podmostí bez vydláždění, neodstraňovat keřovou a stromovou vegetaci a zpevnit

břeh potoka jen v nezbytně nutném rozsahu. Podmostí by mělo zůstat suché v šíři alespoň 1,5 m na obě strany od potoka. Realizovat naváděcí pásy zeleně (dřeviny běžné v okolí), naváděcí hliněné násypy nebo nižší zděné zídky (výška alespoň 30 cm), které živočichy přivedou do podmostí (k průchodu pod silnicí).

- cca km 1,540 - Suchý migrační prostup v terénní sníženině
 - km 1,900 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Polní cesta.
 - km 2,270 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Mez, výrazný liniový prvek navazující na Lbc 67. Ve variantě F protne Lbc a ve variantě A protne tuto mez.
 - cca km 2,300 - Suchý migrační prostup v terénní sníženině
 - km 2,400 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Polní cesta spojující remíz s Lbc 67.
 - cca km 4,060 nebo 4,080 - Most nad Mateřovským potokem (Lbk). Ponechat podmostí bez vydláždění, neodstraňovat keřovou a stromovou vegetaci a zpevnit břeh potoka jen v nezbytně nutném rozsahu. Podmostí by mělo zůstat suché v šíři alespoň 1,5 m na obě strany od potoka. Realizovat naváděcí pásy zeleně (dřeviny běžné v okolí), naváděcí hliněné násypy nebo nižší zděné zídky (výška alespoň 30 cm), které živočichy přivedou do podmostí (k průchodu pod silnicí).
 - km 4,600 - Most nad Dubankou (Lbk 12a) - Ponechat podmostí bez vydláždění, neodstraňovat keřovou a stromovou vegetaci a zpevnit břeh potoka jen v nezbytně nutném rozsahu. Podmostí by mělo zůstat suché v šíři alespoň 1,5 m na obě strany od potoka. Realizovat naváděcí pásy zeleně (dřeviny běžné v okolí), naváděcí hliněné násypy nebo nižší zděné zídky (výška alespoň 30 cm), které živočichy přivedou do podmostí (k průchodu pod silnicí).
 - km 4,800 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Křížení silnice s Lbc 14 – nutno zachovat prostup pro obojživelníky.
 - km 5,000 - Most nad Bylankou (Lbk 12a) – minimální světlost mostního tělesa 10 x 3 / 13 m (šxv/d), podmostí ponechat v přirozeném stavu bez vydláždění realizovat naváděcí pásy zeleně (dřeviny běžné v okolí), přivádějící zvěř k průchodům (pouze z jižní strany) do podmostí až do vzdálenosti 10 m od úrovně okraje vozovky umístit kameny (průměr 20-30 cm v množství cca 1/m²) a keře (hloh, růže šípková, habr) z důvodu stínění migrujících obojživelníků.
 - km 6,220 - Suchý migrační prostup v terénní sníženině
 - km 6,800 - Suchý migrační prostup pro malá zvířata - Polní cesta s pásem stromů
 - km 7,100 - Most nad Jesenčanským potokem (Lbk 20b) - Ponechat podmostí bez vydláždění, neodstraňovat keřovou a stromovou vegetaci a zpevnit břeh potoka jen v nezbytně nutném rozsahu. Podmostí by mělo zůstat suché v šíři alespoň 1,5 m na obě strany od potoka. Realizovat naváděcí pásy zeleně (dřeviny běžné v okolí), naváděcí hliněné násypy nebo nižší zděné zídky (výška alespoň 30 cm), které živočichy přivedou do podmostí (k průchodu pod silnicí).
- zamezit střetu živočichů s vozidly (vybudování zábran):
- zábrany pro zamezení střetu migrujících živočichů s vozidly realizovat podél obchvatu ve formě ochranného plotu výšky 1,5 m s průměrem ok maximálně 8 cm v místech vedení obchvatu podél lesního komplexu „Křemenec“ cca v km 2,100 – 2,700,
 - zábrany pro zamezení střetu migrujících obojživelníků s vozidly realizovat v blízkosti navrhovaných tůní cca v km 4,400 – 5,200 ve formě ochranné zídky

zapuštěné do země o výšce 0,5 m nebo plotu s průměrem ok maximálně 1,5 cm; obdobné zábrany umístit i v cca km 7,000 v místě křížení obchvatu s Jesenčanským potokem,

- vchod do prostupu musí být vždy vně ochranného plotu,
 - z důvodu zabránění nechtěnému nárazu drobného ptactva do protihlukových stěn použít neprůhledný nebo průsvitný (nikoli průhledný) materiál,
- vybudovat tůně pro obojživelníky:
- v úseku km 4,8 až 5,0 vyhloubit alespoň tři tůně pro obojživelníky s následujícími parametry: průměr 5 m, hloubka cca 0,5 m vodního sloupce, břehy velmi pozvolné, mírně se svažující na úroveň dna,
 - umístit tůně do přirozených sníženin terénu a dodržet minimální vzdálenost 50 m od tělesa silnice. Napojit je na stávající vodoteče, aby bylo zajištěno nepřetržité napájení vodou,
- časově, technicky a prostorově omezit stavební práce:
- stavební práce (betonáže, zemní práce) při výstavbě mostů realizovat v co největší míře mimo období rozmnožování i migrace ptáků a obojživelníků, nejlépe v období srpen až únor; po celé období výstavby v těchto lokalitách zajistit výkopy proti pádu drobných živočichů jejich ohrazením plastovým pásem vysokým cca 50 cm,
 - kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu, tedy mimo hnízdní období ptáků, nejlépe v měsících říjen až únor,
 - skládky deponií, stavebního materiálu a technického zabezpečení situovat alespoň 50 m od zjištěného výskytu zvláště chráněných druhů živočichů,
 - požádat Krajský úřad Pardubického kraje o výjimku z ochranných podmínek ohrožených zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- realizovat náhradní výsadbu dřevin:
- původních keřových druhů (hloh jednobližný, růže šípková, slivoň trnka, svída krvavá, brslen evropský aj.) nejen jako naváděcích pásů zeleně u propustků a mostů, ale také na úpatí i svazích násypů; v optimálním případě je vhodná výsadba soliterních keřů i jejich pásů po celé délce řešeného úseku silnice mimo prostory křižovatek,
 - původních stromových druhů (na sušších a čerstvě vlhkých místech lípa – *Tilia cordata*, javory - *Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*, dub letní – *Quercus robur*, bříza - *Betula pendula*, na vlhčích místech pak dub - *Quercus robur*, jasan ztepilý - *Fraxinus excelsior*, olše lepkavá - *Alnus glutinosa*, jilmy – *Ulmus laevis*, *U. minor*) především v místech, kde dojde provedenou stavbou k odstranění původního vegetačního stromového krytu, popř. dřevin podél komunikací,
- minimalizovat zásah do dotčených lesních porostů:
- v počátečním úseku posuzovaných variant (cca km 0 - 0,330) nezasáhnout les na levé straně stávající silnice I/2 a zpevnit výsadbou vhodných lesních dřevin (dub) průsekem nově vytvořené porostní okraje lesa,
 - realizací napojení obchvatu na stávající silniční síť v km 0,380 nezasáhnout žádný lesní pozemek,

ODPADY

- předcházet vzniku odpadů, minimalizovat jejich množství; odpady, vzniklé během výstavby, předat přednostně k druhotnému využití,
- specifikovat po dobu výstavby způsob shromažďování, třídění, skladování, přepravy, využití či nezávadného odstranění odpadů; konkretizovat prostor pro shromažďování a skladování odpadů, nádoby pro jejich ukládání a prostředky pro přepravu, zabezpečit je před odcizením;
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi a produkované odpady předat do vlastnictví pouze oprávněné osobě, která je provozovatelem zařízení ke sběru a výkupu odpadů nebo k využití nebo odstranění odpadů; vedení evidence odpadů musí být prováděno tak, aby zhotovitel stavby mohl ke kolaudaci provést její vyhodnocení a nakládání s odpady dokladovat,
- zajistit manipulaci s uvedeným odpadem podle platných předpisů, zejména se jedná o odstraňování a oddělené shromažďování nebezpečných odpadů (používání nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti, označování shromažďovacích míst)
- ohlašovat odpady v případě, že jejich množství překračuje 100 kg nebezpečných odpadů za kalendářní rok nebo více jak 100 tun ostatních odpadů za kalendářní rok;
- v rámci kolaudačního řízení doložit příslušnému orgánu státní správy specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby včetně způsobu jejich odstranění,
- v případě využívání odpadů na povrchu terénu dokladovat splnění kvalitativních parametrů dle vyhlášky č.294/2005 Sb., v platném znění

III. Podmínky pro fázi provozu

- po uvedení stavby do provozu provést měření hluku ze silniční dopravy pro ověření účinnosti realizovaných protihlukových opatření a v případě, že tato opatření nebudou dostačující, provést jejich dodatečné úpravy.
- zpracovat havarijný plán pro rizikové úseky stavby se zaměřením na ochranu podzemních a povrchových vod a zpracovat jej do havarijního plánu Správy a údržby silnic Pardubického kraje.
- zajistit pravidelnou péči o nově vysázené keře a stromy.

Poznámka:

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

V Olomouci, dne2010

Razítko příslušného orgánu

Jméno, příjmení a podpis zodpovědného zástupce příslušného orgánu

ZÁVĚR

Posudek byl zpracován dle § 9 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na základě Dokumentace a vznesených připomínek ke stavbě „I/2 PARDUBICE - JIHOZÁPADNÍ OBCHVAT“. Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí byla zpracována Ing. Mojmírem Novotným, osvědčení MŽP ČR č.j. 10133/1180/OPVŽP/94.

Po vyhodnocení všech materiálů, které byly k posouzení záměru k dispozici, je výsledným závěrem posudku vyjádření, že záměr je za předpokladu splnění podmínek uvedených v návrhu stanoviska akceptovatelný.

Prohlašuji, že jsem se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace posuzovaného záměru.

Datum zpracování posudku:

7.11. 2010

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku:

Ing. Vladimír Rimmel
Náměstí 69
742 83 Klimkovice
Tel.: 603 112 170
E-mail: rimmel@rceia.cz

Autorizace ke zpracování posudku: č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993,
prodlouženo rozhodnutím MŽP, č.j: 34063/ENV/06.

Na zpracování posudku se podílel: Ing. Radim Seibert, RC EIA s.r.o., seibert@rceia.cz

Podpis zpracovatele posudku: