

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 : SILNICE I/36 LÁZNĚ BOHDANEČ – OBCHVAT
Číslo zakázky : 21010
Objednatel : Pardubický kraj

POSUDEK

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ ZÁMĚRU

SILNICE I/36 LÁZNĚ BOHDANEČ – 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, únor 2011

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	3
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	5
1. Úplnost dokumentace	5
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení	7
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....	19
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH K DOKUMENTACI.....	21
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	25
VII. NÁVRH STANOVISKA	27
I. Identifikační údaje.....	27
II. Průběh posuzování.....	29
III. Hodnocení záměru.....	31

I. Základní údaje

1. Název záměru

Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat

2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o novostavbu silnice I. třídy o celkové délce 6,691 km ve variantě A, resp. 6,832 ve variantě B.

Šířka navržené silnice bude následující:

Kategorie S 11,5/80		
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
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>2 x 0,50</u>	<u>...1,00 m</u>
volná šířka		11,50 m

Kategorie MS 2c 13/9,25/70		
jízdní pruhy	2 x 3,50	...7,00 m
vodící proužky	2 x 0,25	...0,50 m
zpevněná krajnice	0,25 + 0,50	...0,75 m
nezpevněná krajnice	1 x 0,50	...0,50 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>1 x 0,50</u>	<u>...0,50 m</u>
hlavní dopravní prostor		9,25 m
zelený pás	1 x 0,50	...0,50 m
pruh pro chodce a cyklisty	1 x 3,0	...3,00 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>1 x 0,25</u>	<u>...0,25 m</u>
prostor místní komunikace		13,00 m

Vybudovány budou následující **křižovatky**:

- Styková křižovatka se stávající silnicí I/36 - km 0,343
- Průsečná křižovatka přeložky I/36 se silnicí III/0361
- Průsečná křižovatka přeložky I/36 a II/333
- Styková křižovatka přeložky I/36 s III/32225
- Průsečná křižovatka ve vjezdu do Rybitví
- Styková křižovatka s místní komunikací z Rybitví
- Okružní křižovatka na konci úseku

Úpravy budou provedeny dále **na těchto silnicích**:

- Místní komunikace (MK) k obytným domům „Na Sádkách“ – příjezdová komunikace k rodinným domkům šířky 2,5 - 3,0 m bude přeložkou I/36 přerušena a na III/0361 napojena novým mostem přes Opatovický kanál.

- MK Dědek - II/333 – ve vazbě na změnu napojení III/322 25 na II/333 se provede nové připojení MK šířky cca 3,0 m na II/333 (do nové průsečné křižovatky na II/333).
- MK Lázně Bohdaneč - Černá u Bohdanče – výstavbou přeložky I/36 bude stávající MK s asfaltovým povrchem šířky cca 3,0 m přerušena a využívána pro přístup k zahrádkám a na okolní pozemky buď od Lázní Bohdaneč, nebo od Černé u Bohdanče.
- MK v Rybitví – stávající místní a účelové komunikace zajišťující připojení okolní zástavby (obytné i průmyslové) na III/32225.

Součástí záměru jsou **mostní objekty**:

V obou variantách trasy přeložky silnice I/36 jsou navrženy následující mosty přes Opatovický kanál, Černskou strouhou, Rajskou strouhu a ostatní menší vodoteče, případně meliorační příkopy v území:

most	varianta – staničení (km)	
	A	B
jednopolový most přes výpusť Bohdanečského rybníka o rozpětí 8,0 m	1,162	1,147
jednopolový most přes Opatovický kanál o rozpětí 15,0 m	1,200	1,186
jednopolový most přes Brožovku o rozpětí 6,0 m	2,536	2,617
jednopolový most přes Rajskou strouhu o rozpětí 10,0 m	3,194	3,227
jednopolový most přes rameno Rajské strouhy o rozpětí 4,0 m	3,254	3,274
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 4,0 m	4,289	4,342
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 6,0 m	4,795	4,937
počet mostů (ks)	7	7
celkové rozpětí mostů (m)	53	53

Mimo trasu obchvatu I/36 je navržen most přes Opatovický kanál, který umožní napojení přerušené místní komunikace ze silnice III/0361 Lázně Bohdaneč – Neratov k rodinným domkům Rybářství šířky 3,0 m. Šířka mostu o rozpětí 15,0 m mezi obrubníky bude 4,0 m, mezi zábradlím 6,0 m.

Dalším mostem mimo I/36 je most na přeložce III/322 25 přes Brožovku před jejím zaústěním do Černské strouhy u bývalého zemědělského areálu. Šířkové uspořádání jednopolového mostu o rozpětí 6,0 m bude odpovídat převáděné komunikaci kategorie S 7,5/60.

Související objekty:

- zastávky MHD pro linku č. 18 Pardubice - Semtín - Černá u Bohdanče v Rybitví
- sdružený pruh pro pěší a cyklisty v souběhu s trasou průjezdního úseku přeložky silnice I/36 Rybitvím na straně k obytné zástavbě (vlevo ve směru staničení). Na konci řešeného úseku se napojí na stávající cyklostezku Lázně Bohdaneč - Semtín - Pardubice, přechod přes I/36 ve směru na Černou u Bohdanče je uvažován v průsečné křižovatce přeložky I/36 s III/322 25 (připojení Černé u Bohdanče) a nové místní komunikace do průmyslové zóny Lázní Bohdaneč na jižním okraji města.

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

Kraj:	Pardubický
ORP:	Pardubice
Obec:	Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví
Katastrální území:	Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

474 55 292

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 56
140 00 Praha 4

II. Posouzení dokumentace

Posuzovanou dokumentací se rozumí následující dokumenty:

- TRANSCONSULT s.r.o., dokumentace záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat“, únor 2010
- TRANSCONSULT s.r.o., dokumentace záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat“, Doplnění, říjen 2010

Zpracovatelem dokumentace a jejího doplnění je Ing. Mojmír Novotný, Wolkerova 935, 500 02 Hradec Králové, osvědčení MŽP ČR č.j. 10133/1180/OPVŽP/94

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.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu neobsahovala dostatečné informace o zátěži okolních komunikací v období výstavby hlukem a emisemi do ovzduší. Původně chybějící údaje jsou zpracovány do doplnění dokumentace z října 2010.

V kapitole B.III.3 Odpady, Odpady produkované ve fázi výstavby, nejsou uvedeny všechny druhy odpadů, které lze při výstavbě očekávat. Podrobněji viz kapitola 2.3 posudku.

Naopak stať „PODMÍNKY PRO NAKLÁDÁNÍ S ODPADY“ obsahuje nadbytečné rozsáhlé citace obecných legislativních požadavků. Také návrh opatření je duplicitní (opakuje se v kapitole D.IV dokumentace).

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 doprovodné grafiky, které umožňuje snadnou orientaci v textu.

Kapitola C.III – Stručně a výstižně jsou zde shrnuty hlavní charakteristiky přírodních podmínek v řešeném území. Z hlediska úplnosti bez připomínek.

Část D – Dokumentace po doplnění (říjen 2010) po formální stránce vyhovuje.

Rozptylová ani hluková studie se v původní dokumentaci vůbec nezabývaly etapou výstavby záměru, chybělo hodnocení imisních příspěvků při dopravních špičkách, nebyla zohledněna resuspendovaná prašnost z dopravy, ve výpočtech nebyl zahrnut vliv provozu osobních vozidel s diesellovým motorem.

Nová rozptylová a hluková studie zpracované v rámci doplnění dokumentace (říjen 2010) tyto nedostatky plně odstranily.

Nadbytečný je popis navržených opatření v jednotlivých kapitolách části D.I. Ty se následně prakticky doslovně opakují v návrhu opatření v kapitole D.IV. Tato duplicita zbytečně zatěžuje dokumentaci.

Ke kapitolám D.III a D.IV není z hlediska úplnosti zásadních připomínek, v případě kapitoly D.IV. navrhuje její drobnou úpravu (doplnění dle kapitoly IV. posudku).

V kapitole D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace, není uvedeno číselné vyjádření míry nejistoty provedených výpočtů (zdravotní rizika, ovzduší, hluk). Text týkající se vody a půdy patří spíše do kapitoly D.V. (jedná se o popis použitých podkladů).

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 zasuté 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 trasy B. Z hlediska úplnosti lze kapitolu bez výhrad akceptovat.

Část G – obsahuje souhrn technického řešení a závěry provedeného hodnocení vlivů. Jako neúměrně obsáhlé se v této souhrnné kapitole jeví výčty navržených opatření u jednotlivých hodnocených složek ŽP (opatření jsou uvedena v podkapitolách části D.I., následně se opakují v části D.IV., zde jsou prakticky v plném rozsahu popsána již potřetí). Pro lepší orientaci čtenáře, který nemá k dispozici kompletní text dokumentace, by bylo vhodné do této části zařadit mapu se zakreslením hodnocených variant záměru a nejvýznamnějších problémů v území z hlediska vlivů na ŽP. Rozsah 12 stran se jeví pro všeobecnou informaci o záměru jako příliš velký.

Část H – Po doplnění dokumentace je tato část 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.2 Kapacita (rozsah) záměru:

Soulad s územním plánem je dokládán přílohou č.1 dokumentace, vyjádřením Městského úřadu Lázně Bohdaneč, odboru stavebního k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Z něj vyplývá soulad záměru s ÚP pouze v případě varianty A. Soulad trasy B, která se mírně odchyľuje, není v dokumentaci doložen. Doporučujeme doplnění nového vyjádření stavebního úřadu.

B.II.2 Technologická voda:

Ve shrnutí se tvrdí, že „Nároky na množství vody ve fázi výstavby i provozu nejsou významné a nelze předpokládat, že by způsobily jakýkoli deficit v potřebě vody.“

Předpokládán je přitom odběr z místních vodních toků. Odběry mohou být nárazové (betonáže, oplachy vozidel), nelze proto vyloučit pokles pod minimální zůstatkový průtok ve vodoteči. Souhlasíme s dokumentací, že je nutno maximální povolené čerpané množství dohodnout se správcem toku (průměrné i maximální množství).

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

Při snímání ornice z pozemků ZPF a pokládání konstrukčních vrstev vozovky a podloží (aktivní zóny a nízkých násypů) bude dle dokumentace pro dopravu stavebních hmot přednostně využívána trasa v ose budoucího obchvatu.

Slovo "přednostně" neposkytuje dostatečnou informaci pro posouzení o zátěži okolních komunikací v období výstavby hlukem a emisemi do ovzduší. V doplnění dokumentace z října 2010 je obsažena informace o tom, že denní zátěž komunikací bude v nejhorším případě 60 nákladních vozidel denně. Tato intenzita dopravy je z hlediska zátěže okolních komunikací plně akceptovatelná.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

V původní dokumentaci záměru (únor 2010), nebyly k dispozici některé údaje potřebné pro zodpovědné posouzení všech potenciálně významných vlivů na ovzduší. Jednalo se o tyto informace:

- Nebylo zohledněno zastoupení diesellových motorů v osobních vozidlech.
- Rozptylová studie v dokumentaci se zabývala pouze etapou provozu. Na základě poskytnutých informací proto nebylo možno naplnit legislativní požadavek, aby byly v procesu EIA vyhodnoceny vlivy záměru ve fázi jeho výstavby.
- Ve výpočtu emisí nebyla zohledněna resuspendovaná (znovuzvířená) prašnost u povrchu vozovky.

Uvedené nedostatky byly odstraněny vypracováním doplnění dokumentace, včetně přepracování rozptylové studie (říjen 2010).

B.III.2 Odpadní vody

V dokumentaci jsou řešeny splaškové, technologické a srážkové vody, a to jak v období výstavby, tak i provozu. De shrnutí v dokumentaci nebude vznikat velké množství odpadních vod. Nakládání s nimi bude v souladu s v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění a souvisejícími předpisy. S textem kapitoly lze souhlasit.

B.III.3 Odpady

Odpady produkované ve fázi výstavby

V návaznosti na předpokládaný záchyt oplachových vod a na zatím nejasný způsob nakládání s nimi nelze vyloučit vznik druhů odpadů, které nejsou v dokumentaci uvedeny. Jedná se o:

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
-----------	---	---

Při údržbě zařízení a v rámci zajištění OOPP vzniknou pravděpodobně také:

15 02 02*	N	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami
15 02 03	-	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02

V rámci doplnění dokumentace byly poskytnuty chybějící informace o nakládání s odpady. Jedná se o druhy, které budou produkovány ve významných množstvích (z pohledu nutnosti

přepravy či úpravy). Vyčíslena bylo množství materiálu odstraněného ze stávající vozovky (asfalt, dlažební kostky, šterk) a kubatura zeminy, kterou bude nutno přivést pro vybudování násypů (50-60 tis. m³). Dle zpracovatele budou tyto materiály využity v rámci stavby, nebudou odpadem. Nakládání s odpady využívanými na povrchu terénu se při realizaci záměru nepředpokládá. Dokumentace v návaznosti na tuto skutečnost konstatuje, že množství odpadu budou s vysokou pravděpodobností malá, bez nutnosti každodenního odvozu. Na základě doplněných informací lze s tímto tvrzením souhlasit.

Odstraňování a případná úprava odpadů budou dle doplněné dokumentace prováděny mimo staveniště, v místě působení oprávněných osob pro nakládání s příslušnými druhy odpadů.

Do dokumentace byla doplněna informace, že staveniště nebude zasahovat do žádné z ploch starých ekologických zátěží podél trasy obchvatu. Lze proto vyloučit, že by záměr mohl působit komplikace při případném řešení jejich nápravy. Ze stejného důvodu není očekáván vznik odpadů v podobě kontaminovaných zemín.

Doporučujeme prověřit uvedený seznam odpadů a případně doplnit jejich výčet.

B.III.4. Ostatní

Hluk

Fáze výstavby

Hluková studie v původní dokumentaci řešila pouze etapu provozu. Výpočet zátěže v období výstavby byl v nové hlukové studii (říjen 2010) dopracován za předpokladu, že maximální možné přitížení stávající komunikace s nejvyšší intenzitou dopravy (okružní křižovatka Masarykovo náměstí – Rybitví) vlivem výstavby záměru bude činit cca 60 jízd nákladních vozidel, tj. cca 3% stávající zátěže. Toto přitížení způsobí dle modelových výpočtů nárůst ekvivalentní hladiny akustického tlaku o 0,2 dB v denní době (nárůst ze 70,6 na 70,8 dB), v nočních hodinách nebude výstavba povolena.

2.2 Hodnocení správnosti údajů části C

Tato část dokumentace je zpracována kvalitně, dobře vystihuje poměry v hodnoceném území. Lze uvést pouze několik málo připomínek, které nejsou z hlediska hodnocení vlivů zásadní.

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

Z hlediska správnosti nemáme k této kapitole připomínky. Hodnocení je provedeno dostatečně podrobně, stávající hluková zátěž podél navržené trasy byla ověřena měřením, takže výsledky zhodnocení současného stavu mají vysokou spolehlivost.

Doplnění dokumentace a přepracovaná rozptylová studie nově obsahují i hodnoty 36. maxima nejvyšších denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀, které v původní dokumentaci chyběly, a které jsou nezbytné pro posouzení plnění příslušného imisního limitu. Z těchto údajů vyplývá, že imisní limity žádné z hodnocených látek v okolí obchvatu nejsou překračovány. Požadavek posudkáře na prověření, zda není možno pro upřesnění pozadí benzo(a)pyrenu využít další měření (imisní koncentrace se pohybují těsně pod hodnotou cílového imisního limitu) byl zpracovatelem dokumentace rovněž vypořádán. Z doplnění

dokumentace vyplývá, že benzo(a)pyren je měřen pouze na jediném místě Pardubického kraje, vyšší nejistota stanovení pozadí této znečišťující látky je proto nutno akceptovat.

S ohledem na velikost dotčené oblasti a hustotu měřicích sítí mohou být odvozené hodnoty imisního pozadí v různých místech zájmové oblasti diskutabilní, jedná se ale o obvyklé nejistoty, které nelze bez dalších měření významně snížit. S vyhodnocením imisního pozadí v dokumentaci lze souhlasit.

2.3 Hodnocení správnosti údajů části D

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

Úvodem považuji za vhodné uvést komentář k výběru referenčního roku pro hodnocení cílového stavu. Jako časový horizont reprezentující cílový stav byl zvolen rok 2030. Jak je odůvodněno v doporučení vrácení dokumentace (viz příloha Doplnění dokumentace) tento časový horizont považuji za nepřiměřeně vzdálený. V doplnění dokumentace se její zpracovatel prakticky shoduje s argumenty zpracovatele posudku:

- imisní limity se velmi pravděpodobně změní, mění se obvykle v kratším intervalu
- emisní faktory budou odlišné, těžko však definovat jakým způsobem
- prognóza imisního pozadí v tak vzdáleném horizontu může být pouze velmi nepřesná.

K intenzitě nárůstu dopravy zpracovatel dokumentace uvádí, že vychází z „Výhledových koeficientů růstu dopravy pro období 2005 – 2040“. Jedná se o relevantní podklad, o nejistotách těchto odhadů v roce 2030 či dokonce 2040 si ale nelze dělat iluze.

Výše uvedené nejistoty byly specifikovány v souvislosti s hodnocením vlivů na ovzduší, obdobné nejistoty lze očekávat také při hodnocení hluku a posouzení zdravotních rizik.

V doplnění dokumentace je uveden odhad termínu zprovoznění obchvatu na rok 2020. Zpracovatel posudku trvá na názoru, že je zcela zbytečné zvyšovat míru nejistoty všech předmětných hodnocení minimálně o desítky % tím, že jako referenční bude vybrán o 10 let vzdálenější časový horizont.

Lze souhlasit se zpracovatelem dokumentace, že lze očekávat postupné snižování imisních limitů, velikosti imisního pozadí i hodnot emisních faktorů a modelován byl tudíž nejhorší možný scénář. Z tohoto důvodu považuji provedená posouzení v dokumentaci i při volbě cílového roku 2030 za akceptovatelná.

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

V podkapitole dokumentace řešící vztah očekávané hlukové situace k platným hygienickým limitům je v dokumentaci vysloven závěr, že obě navrhované varianty přinesou významné snížení počtu nadlimitně exponovaných osob, a to v denní i noční době.

Hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví přiložené k dokumentaci bylo vypracováno Ing. Danou Potužníkovou. Závěrem posouzení je, že realizace záměru zmírní negativní účinky z hlediska kardiovaskulárních onemocnění, přičemž není významný rozdíl mezi variantami A a B s navrženými protihlukovými stěnami. Z hlediska pravděpodobného obtěžování a rušení spánku není mezi posuzovanými variantami, včetně nulové, významný rozdíl.

V návaznosti na připomínky KHS a zpracovatele posudku bylo v rámci doplnění dokumentace (říjen 2010) přepracováno hodnocení zdravotních rizik expozice chemickým látkám. Hlavní závěry aktualizovaného hodnocení lze shrnout následovně:

- Riziko chronické respirační nemoci u dětí vlivem expozice oxidu dusičitému bude po realizaci záměru prakticky stejné jako v současnosti (rozdíly mezi hodnocenými variantami činí dle hodnocení rizik 1 den s příznaky na 100 exponovaných dětí). Zdravotní riziko akutních astmatických příznaků u dětí způsobené oxidem dusičitým oproti nulové variantě mírně poklesne (pokles chronických respiračních symptomů o 5 dnů v roce na 100 exponovaných dětí v případě varianty A, v případě varianty B se jedná o 3 dny v roce na 100 exponovaných dětí).
- V případě oxidu uhelnatého jsou imisní koncentrace pod $5000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ z hlediska zdravotních rizik bezproblémové, očekávané koncentrace jsou podstatně nižší. Provoz záměru proto není z hlediska zdravotních rizik významný.
- V případě benzenu nepředstavují imisní příspěvky záměru neakceptovatelné zdravotní riziko, a to u žádné z hodnocených variant (ve všech případech je pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorových onemocnění vyjádřená koeficientem $\text{ILCR} < 1 \cdot 10^{-6}$). Hodnoty nejvyšších příspěvků variant jsou z hlediska zdravotních rizik způsobených benzenem srovnatelné.
- Obdobné závěry byly vyvozeny v případě polycyklických aromatických uhlovodíků, potažmo benzo(a)pyrenu (záměr nepředstavuje neakceptovatelné riziko, vypočtené hodnoty ILCR se pohybují v řádu $1 \cdot 10^{-8}$ až $1 \cdot 10^{-7}$). Hodnoty nejvyšších příspěvků rizika variant jsou srovnatelné.
- V případě suspendovaných částic PM_{10} bylo v souladu s požadavkem KHS provedeno posouzení na základě vztahů expozice a účinku pro úmrtnost a nemocnost populace odvozených z výsledků epidemiologických studií. Závěrem je hodnocení, že oproti nulové variantě dojde k poklesu celkové úmrtnosti o cca 0,45 % v případě varianty A a cca 0,3 % v případě varianty B. Úroveň rizik příspěvků variant A a B jsou srovnatelné, nulová varianta je poněkud méně příznivá. Na základě hodnocení chronické nemoci je zřejmé, že varianty A a B jsou z hlediska těchto rizik vzájemně srovnatelné, varianta nulová se vyznačuje mírně vyšším rizikem.

Se způsobem a závěry posouzení zdravotních rizik v doplněné dokumentaci souhlasíme.

D.I.2 Vlivy na kvalitu ovzduší

Celkové imisní koncentrace jsou v přepracované rozptylové studii a doplněné dokumentaci vyčísleny jako součet imisního pozadí odvozeného z výsledků imisních měření a imisního příspěvku vypočteného v rámci rozptylové studie. Jak je správně uvedeno v posouzení zdravotních rizik, tato interpretace je problematická, protože stávající imisní příspěvek je ve skutečnosti zahrnut v imisním pozadí. V návaznosti na velikost vypočtených imisních příspěvků posuzovaného záměru vůči imisnímu pozadí a na nejistoty stanovení imisního pozadí lze tuto nepřesnost akceptovat, na hodnocení vlivů nemá podstatný vliv.

V případě krátkodobých imisních charakteristik (hodinové až denní imisní příspěvky) předpokládá původní i přepracovaná rozptylová studie, že krátkodobé imisní příspěvky vypočtené modelem SYMOS'97 lze sčítat s odhadovaným imisním pozadím. Maximální hodinové až denní imisní koncentrace nastávají obvykle při inverzích. Jedná se tedy o situace, kdy nelze imisní koncentrace predikovat matematickým aparátem, na kterém je založen

model SYMOS'97 (podrobně viz ČHMÚ, metodika SYMOS'97). Pole vypočtených krátkodobých imisních příspěvků při použití modelu SYMOS'97 závisí pouze na reliéfu terénu, nikoliv na reálných klimatických podmínkách, což je zřejmé např. z plošné distribuce vypočtených krátkodobých příspěvků. Sčítat krátkodobé imisní příspěvky vypočtené metodikou SYMOS'97, které nezohledňují reálné klimatické podmínky, s odvozenými pozad'ovými koncentracemi, považují za interpretačně nesprávné. Dále je vhodné si uvědomit, že 8-mi hodinové a denní koncentrace jsou použitým modelem počítány pouze násobením empirickými konstantami z hodinových hodnot (opět bez vlivu klimatických podmínek), čímž vzniká další významné zkreslení. Krátkodobé charakteristiky vypočtené modelem SYMOS'97 proto doporučuji hodnotit pouze jako příspěvky, reálné imisní koncentrace touto metodikou nelze predikovat.

Uvedená omezení použitého modelu nebrání vzájemnému relativnímu porovnání variant, takže pro hlavní účel procesu EIA výsledky postačují. S ohledem na nízkou vypovídací hodnotu modelových výpočtů krátkodobých imisních příspěvků metodikou SYMOS'97 mají rozhodující význam pro hodnocení vlivu záměru na ovzduší vypočtené průměrné roční koncentrace.

Období výstavby v původní dokumentaci nebylo vyhodnoceno. Doplnění dokumentace obsahuje informaci, že maximální denní intenzita nákladní automobilové dopravy při výstavbě bude 60 vozidel/den, což i při vedení trasy po stávajícím nejfrekventovanějším úseku (okružní křižovatka Masarykovo náměstí – Rybitví) způsobí dopravní přetížení o cca 3 %. Souhlasíme se zpracovatelem dokumentace, že tato intenzita dopravy je z hlediska vlivů na ovzduší málo významná a nemůže významně ovlivnit plnění imisních limitů, což je doloženo modelovými výpočty v Doplnění dokumentace.

Zařízení k úpravě odpadů drcením ani tříděním, která by mohla mít na kvalitu ovzduší významný vliv, nebudou dle Doplnění dokumentace na staveništi provozována.

Vyhodnocení v Doplnění dokumentace lze shrnout následovně:

- Příspěvek znečištění z dopravy bude oproti stávajícímu pozadí malý, stejně jako rozdíly mezi jednotlivými variantami nebo jejich kombinacemi.
- V období provozu nebudou vlivem záměru překračovány v současnosti platné imisní limity. Výjimkou je pouze překročení 24-hodinové koncentrace PM_{10} v těsné blízkosti komunikace indikované rozptylovou studií při zohlednění vlivu resuspendované prašnosti z povrchu vozovky. V případě realizace obchvatu bude i nadále limit překročen, dojde však ke snížení imisní koncentrace.

S uvedeným hodnocením a navrženými opatřeními ke zmírnění negativních vlivů souhlasíme. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze považovat za akceptovatelný, pozitivní, málo významný.

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

Hodnocení hlukové zátěže v období výstavby bylo dopracováno v Doplnění dokumentace (říjen 2010). I při nejnepříznivějším scénáři bude maximální přetížení způsobené výstavbou obchvatu činit 60 nákladních vozidel/den, tj. cca 3% stávající intenzity dopravy. Odpovídající nárůst hlukové zátěže vypočtený v přepracované hlukové studii o cca 0,2 dB je nevýznamný.

Vlivy ve fázi provozu jsou v dokumentaci hodnoceny následovně:

V nulové variantě lze podél stávající silnice I/36 oproti současnému stavu očekávat 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 a navržených protihlukových stěn lze u obou aktivních variant záměru očekávat v chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél stávající silnice I/36 oproti nulové variantě pokles ekvivalentní hladiny hluku o cca 6 – 7 dB v denní i noční době. Tím bude s dostatečnou rezervou dosaženo podlimitních hodnot pro „starou hlukovou zátěž“.

V nejbližších chráněných venkovních prostorech nebo chráněných venkovních prostorech staveb podél navržených tras obou aktivních variant záměru se ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní i noční době zvýší, nedosáhne však v denní ani noční době úrovní platných hygienických limitů hluku.

Se závěry posouzení vlivů na hlukovou situaci a s navrženými opatřeními lze souhlasit.

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

Podkapitola „Vliv na množství vod, tlakové poměry a jakost vod“ obsahuje následující text:

– Uvedená okolnost vysoké hladiny podzemní vody v konfrontaci s generelním směrem jejího proudění od severovýchodu k jihozápadu může vést i k situaci, kdy by silniční těleso mohlo lokálně vzdouvat hladinu mělké podzemní vody až do blízkosti povrchu s možným negativním vlivem na vodní režim půdní vrstvy a vegetační pokryv především na severovýchodní návodní straně komunikace. I tuto okolnost je třeba v další etapě průzkumu posoudit a v rizikových místech tomu přizpůsobit konstrukční řešení stavby;

Jedná se o potenciálně významný vliv záměru. Za účelem předcházení možným škodám na pozemcích (zamokření) a degradaci půd doporučujeme v souladu s dokumentací v dalších povolovacích řízeních zpracovat hydrogeologické posouzení možných změn úrovně hladiny podzemní vody v kvartérních zvodních po vybudování silničního tělesa (na základě výsledků geologického průzkumu vyhodnotit vztah hloubky založení silničního tělesa, jeho propustnosti, stávající hladiny podzemní vody a báze kvartérní zvodně). V případě, že by silniční těleso mohlo představovat překážku proudění podzemní vody, navrhuje doplnit projektovou dokumentaci o hydraulický model umožňující kvantifikovat očekávané změny hladiny a tím i dopady na pozemky a případně navrhnout opatření, která zajistí dostatečnou propustnost tělesa.

V podkapitole „Odvodnění obchvatu“ je uvedeno:

CHSK_{Cr} i BSK₅ jako ukazatele míry organického znečištění vody jsou ve všech případech, mimo meliorační kanál, pod limitními hodnotami. V případě melioračního kanálu je na vině nadlimitních hodnot CHSK a BSK minimální průtok vody (červen 2008) hraničící s vyschnutím koryta. Přivedení dešťové vody z obchvatu nemůže tuto situaci zhoršit, ale naopak lze očekávat zlepšení.

Minimální průtoky v uvedených vodotečích nastávají ve srážkově chudých obdobích, kdy je nutno předpokládat také nulové přítoky srážkových vod z odvodnění obchvatu. Zlepšení tedy nenastane.

S ostatním textem kapitoly D.I.4 i s navrženými opatřeními lze souhlasit. Opatření patří formálně do kapitoly D.IV.

D.I.5. Vlivy na půdu

Trvalý zábor zemědělské půdy v území bude činit (dle jednotlivých variant) cca 10 až 13 ha. Rozdíl mezi variantami je z pohledu BPEJ a třídy ochrany zanedbatelný. Záměrem budou zabrány málo kvalitní půdy IV. a V. třídy ochrany. Vlivem záměru se nepředpokládá významné narušení zemědělského hospodaření v zájmovém území. Realizace záměru změní uspořádání pozemků a přístupnost některých z nich. Stavba významnějším způsobem neovlivní stabilitu a erozi půdy v území. Nedojde k nadlimitní kontaminaci zemědělské půdy.

S vyhodnocením a navrženými opatřeními lze souhlasit. Opatření patří formálně do kapitoly D.IV.

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

V místech vedení navrženého obchvatu I/36 se nenalézá žádné využívané či reálně využitelné ložisko nerostných surovin, chráněné ložiskové území, dobývací prostor, poddolované či sesuvné území.

Lokality s výskytem štěrkopísků - nebilancované ložisko Bohdaneč-Černá a území neschválené prognózy Bohdaneč - se nacházejí uvnitř ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů II. stupně, do budoucna nelze počítat s jejich překlasifikováním a využitím.

Navržená stavba se nachází v rovinatém území, nelze proto předpokládat významné zásahy do horninového prostředí (násypy, zářezy) ani ovlivnění stability svahů. Založení mostů a konfigurace svahů budou navrženy na základě geotechnického průzkumu.

S textem kapitoly lze souhlasit. Opatření patří formálně do kapitoly D.IV.

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

Fauna

Území dotčené projektovanou stavbou bylo za účelem výzkumu živočichů navštíveno v průběhu pozdně jarního, letního a časně podzimního období roku 2008 celkem 8 x (29.5., 6.6., 29.6., 10.7., 20.7., 28.7., 14. a 16.9.2008) a následně 3x v roce 2009 (1.4., 30.5. a 13.8.).

V území dotčeném záměrem „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat“ bylo v průběhu jarního, letního a podzimního období roku 2008 a jarního a letního období roku 2009 zaznamenáno celkem 29 zvláště chráněných druhů živočichů (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění), další 1 zvláště chráněný druh je uváděn literaturou z nedávné minulosti.

Po dobu výstavby komunikace dojde velmi pravděpodobně u několika druhů živočichů k dočasnému snížení početnosti (až vymizení) především v důsledku rušení stavební činností (do 100 m od trasy). K trvalému vymizení žádného druhu z území nedojde.

Za účelem určení míst, která musí při křížení s navrhovanou silnicí zůstat průchodná pro živočichy, byla vypracována rámcová migrační studie. Navržené prostupy pod komunikací pokrývají všechna místa, která lze z hlediska migrace živočichů označit za problematická.

S návrhem výsadby, navrženým provedením zábran a s omezeními pro etapu výstavby lze souhlasit. Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska vlivu na faunu nevýznamné.

Po věcné stránce lze s hodnocením souhlasit, opatření patří formálně do kapitoly D.IV.

Flóra

V dotčeném území nebyl nalezen žádný taxon cévnatých rostlin chráněných podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Druhů ohrožených dle Červeného seznamu flóry ČR bylo na studovaných lokalitách nalezeno celkem devět, z toho jeden silně ohrožený, jeden ohrožený a 7 vyžadujících pozornost. K vymizení žádného druhu podél trasy nedojde, populace budou omezeny zejména v době výstavby.

Obezřetně je nutno postupovat při stavebních pracích v místě křížení trasy s lužními porosty lemující Opatovický kanál a Rajskou strouhu a v místě lesního komplexu SV od Černé u Bohdanče.

Z botanického pohledu na ochranu přírody není mezi posuzovanými variantami významného rozdílu.

Navržená opatření spočívají v:

- náhradní výsadbě dřevin,
- časovém, technickém a prostorovém omezení stavebních prací.

S hodnocením a opatřeními lze souhlasit, formálně ale opatření patří do kapitoly D.IV.

Ekosystémy

Záměr se dotýká jihozápadní hranice území národní přírodní rezervace, evropsky významné lokality, ptačí oblasti a nadregionálního biocentra Bohdanečského rybníka a rybníka Matka. Na tyto ekosystémy nebude mít záměr znatelný vliv, vliv na soustavu NATURA byl v průběhu procesu EIA Krajským úřadem vyloučen.

Navržená trasa koliduje křížením s VKP Alej k Neratovu, v délce cca 50 m dojde k jejímu nevratnému poškození. Celková délka aleje je 1200 m. Varianta B je s ohledem na hlubší zásah do aleje méně přijatelná než varianta A.

Varianta A prochází jedním lokálním biocentrem v délce cca 240 m a kříží 2 lokální biokoridory. Varianta B kříží 3 lokální biokoridory. Negativní vlivy budou minimalizovány vybudováním prostupů pro živočichy. Dotčení LBC variantou A je významným vlivem, v tomto úseku lze proto doporučit realizaci varianty B (přetnutí biokoridoru lze lépe kompenzovat).

S hodnocením a opatřeními lze souhlasit, formálně patří opatření do kapitoly D.IV.

Les

Realizace záměru si vynutí trvalé zábory lesní půdy. Budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa o rozloze cca 2.630 m² (varianta A), resp. cca 4.210 m² (varianta B).

Negativní vliv na les je celkově co do rozsahu a významu v obou variantách málo významný až nevýznamný. Varianta A je z pohledu ochrany lesa přijatelnější, rozdíl mezi aktivními variantami je však málo významný.

S hodnocením v dokumentaci lze souhlasit.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Realizace aktivních variant bude mít negativní vliv zejména na přírodní charakteristiky krajinného rázu – doprovodnou vegetaci a chráněná území přírody. Nejcitlivějším místem tak bude křížení chráněné Aleje k Neratovu podél Opatovického kanálu. Vzhledem k místu křížení (okrajová část) a výškovým poměrům v území (silnice bude kanál překračovat v úrovni stávající silnice III/0361) nelze posuzovanému záměru přisuzovat kritický rušivý vliv. Protnutím stávající zahrádkářské kolonie pod sv. Jiřím bude esteticky negativně narušeno rekreační zázemí Lázní Bohdaneč. Vizuálně problematické úseky stavby silnice I/36 je možné vhodně doplnit vegetačními úpravami, a snížit tak negativní vliv na krajinný ráz.

Záměr je z pohledu ochrany krajinného rázu únosný. S hodnocením lze souhlasit.

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

Realizací stavby dojde v případě variant A i B k demolicím několika chat v zahrádkářské kolonii mezi Lázněmi Bohdaneč a Černou u Bohdanče. Dotčené inženýrské sítě budou přeloženy jako vyvolané investice. Stavba překlenuje v obou variantách mostní konstrukcí technickou kulturní památku Opatovický kanál. Žádné další nemovité kulturní památky nebudou záměrem dotčeny.

K hodnocení nemáme výhrady, u daného druhu stavby lze uvedené vlivy na hmotný majetek a kulturní památky považovat za přijatelné.

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

Při zohlednění výsledků nově provedeného hodnocení vlivů na hlukovou situaci, ovzduší a obyvatelstvo v rámci Doplnění dokumentace (říjen 2010) s celkovým hodnocením vlivů záměru za životní prostředí souhlasíme.

Záměr nebude mít významně negativní vliv na žádnou z hodnocených složek životního prostředí. Z hlediska hluku, kvality ovzduší a souvisejících vlivů na obyvatelstvo budou vlivy záměru pozitivní.

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

Kapitola je zpracována standardně, s výčtem rizik souhlasíme. Navrhujeme pouze dílčí doplnění stanoviska k dokonalejší ochraně povrchových vod.

V podkapitole „Voda“ se v dokumentaci uvádí:

Potenciálně kritickými pro povrchové vody jsou místa přemostění vodních toků a přiblížení k vodním plochám, kde může při autonehodě dojít k úniku škodlivých látek přímo do povrchových vod. Z tohoto pohledu je nejproblematictější především počáteční úsek silnice I/36, který prochází v sevření vodních ploch rybníků a následně v blízkosti křižovatky se silnicí III/0361 překračuje ve směrovém oblouku o malém poloměru ($R=300$ m ve variantě A, $R=375$ m ve variantě B) Opatovický kanál. Z tohoto důvodu je v km 0,500-1,500 doporučena instalace svodidel, aby v případě havárie nedošlo k vyjetí vozidla mimo silnici.

S hodnocením souhlasíme, návrh opatření k minimalizaci rizika v podobě osazení komunikace svodidly se jeví jako diskutabilní. V případě havárie těžkých nákladních vozidel lze hypoteticky předpokládat možnost proražení svodidel a následnou závažnou kontaminaci povrchových vod (např. při přepravě nebezpečných věcí dle Dohody ADR). Toto riziko je významné zejména z důvodu možnosti zasažení citlivých ekosystémů (Opatovický kanál - NRBK, v krátkém úseku Bohdanečský rybník - NRBC a NPR). Důležitost podrobnějšího vyhodnocení rizika autohavárií podtrhuje přítomnost křižovatek v tomto úseku obchvatu, které zvyšují pravděpodobnost kolizních situací. V dalším stupni přípravy záměru doporučujeme podrobně vyhodnotit míru rizika a navrhnout adekvátní opatření.

Ke zbývajícimu textu kapitoly D.III nejsou připomínky.

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

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

Autor posudku doporučuje návrh rozšířit o opatření uvedená v kapitole IV. posudku.

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

Dokumentace obsahuje stručný popis metodiky, 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.

Text týkající se vody a půdy patří spíše do kapitoly D.V. (jedná se o popis použitých podkladů).

2.4 Hodnocení správnosti údajů částí E

V doporučení vrácení dokumentace k doplnění autor posudku uvádí, že z dokumentace není zřejmá větší výhodnost vedení varianty A v km 4,30– 4,51 (bod 9) přílohy Doplnění dokumentace). Tato připomínka byla v Doplnění dokumentace vypořádána. Údajně došlo k nepochopení textu dokumentace, připojeno je vysvětlení. Souhlasíme se zpracovatelem dokumentace.

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 - nejvýhodnější je z hlediska vlivů na životní prostředí kombinace aktivních variant A a B definovaná v dokumentaci.

Je ale nutno upozornit na skutečnost, že při posouzení aktivních variant jsou rozdíly mezi nimi málo významné. Jednoznačný závěr, kterou aktivní variantu upřednostnit, je proto spíše

otázka subjektivního postoje hodnotitele (výběr je silně ovlivněn váhou, kterou hodnotitel subjektivně přikládá hodnoceným faktorům). Autor posudku hodnotí obě aktivní varianty z hlediska velikosti a významnosti vlivu na životní prostředí za prakticky rovnocenné.

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 stávající nevyhovující situaci z hlediska hluku (překračování limitů). Po realizaci záměru budou hlukové limity plněny.

Preferována je aktivní varianta záměru.

S uvedenými závěry souhlasíme.

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

2.6 Hodnocení správnosti údajů částí G

Dílní výhrady ke správnosti této kapitoly v původní dokumentaci jsou vázány na nedostatky, zjištěné v předchozích kapitolách dokumentace, a které se tudíž promítají i do tohoto souhrnného textu. Komentář zpracovatele posudku k těmto částem jsou uvedeny výše v posudku, většina problematických pasáží byla upravena v Doplnění dokumentace.

Jako neúměrně obsáhlé se v této souhrnné kapitole jeví výčty navržených opatření u jednotlivých hodnocených složek ŽP.

Pro lepší orientaci by bylo vhodné do této části zařadit mapu se zakreslením hodnocených variant záměru a nejvýznamnějších problémů v území z hlediska vlivů na ŽP.

Celkové shrnutí je přehledné, výstižné a lze s ním souhlasit.

2.7 Hodnocení správnosti údajů částí H

Dílní výhrady posudkáře k přiložené rozptylové studii a hodnocení zdravotních rizik imisí, které platily pro původní dokumentaci, byly odstraněny v Doplnění dokumentace.

V této fázi procesu EIA není ze strany zpracovatele posudku dalších připomínek.

1. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Pořadí vhodnosti jednotlivých posuzovaných variant záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat“ z hlediska vlivů na životní prostředí je dle dokumentace následující:

1. varianta A (červená),
2. varianta B (zelená),
3. varianta nulová (zachování stávajícího stavu).

Vzájemné pořadí varianty A a B považujeme za diskutabilní, rozdíly mezi nimi jsou nevýznamné a jejich pořadí je proto silně ovlivněno subjektivním postojem hodnotitele. Obě

varianty lze z hlediska vlivů na životní prostředí chápat spíše za rovnocenné (viz komentář k části E v kapitole 2.4 posudku) a příznivější než realizace nulové varianty.

Doporučení v podobě kombinace variant A a B, které je navrženo v dokumentaci, lze akceptovat. Text tohoto doporučení je následující:

Nejvhodnější je vedení obchvatu Lázní Bohdaneč ve variantě A v úseku cca km 0–1,700, ve variantě B v úseku cca km 1,700–3,800 a ve variantě A v úseku cca km 3,800–6,691, s úpravou trasy cca v km 4,300–4,510.

2. 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 vlivů na životní prostředí v období výstavby nejsou v dokumentaci dostatečné informace. S ohledem na standardní provedení stavby ale nelze žádné excesy ve smyslu zvýšeného znečišťování ŽP předpokládat.

Vlivy v době provozu budou záviset zásadně na složení vozového parku a způsobu údržby komunikace. Budou obdobné jako v případě jiných obdobných 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.

OBYVATELSTVO

Z pohledu socioekonomických vlivů, potažmo rekreačního vyžití obyvatel, je nutno zajistit bezpečný souběh a křížení trasy obchvatu s cyklostezkami:

- na str. 14 dokumentace je pro průsečnou křižovatku přeložky I/36 a II/333 uvedeno, že při celkovém řešení křižovatky musí být respektována cyklostezka Lázně Bohdaneč - Živanice vedená vlevo podél II/333 (cyklostezka byla dokončena v r. 2006),

další křížení byla při zpracování posudku zjištěna z internetových zdrojů:

- cyklostezka 4039 v km cca 1,25 (podél Opatovického kanálu)
- cyklostezka 4041 v km cca 1,25 (u zahrádkářské kolonie, spojuje Černou u Bohdanče a Lázně Bohdaneč)
- cyklostezka 4193 (napojení na stávající silnici I/36 v místě kruhového objezdu)

- doporučujeme dodržet maximální objem nákladní automobilové dopravy přes obytné zóny ve výši 60 vozidel/den uvedený v doplněné dokumentaci.

Je nutno dořešit také křížení se zelenou turistickou trasou v místě Opatovického kanálu.

Doporučujeme k řešení v projektové dokumentaci pro územní řízení.

OVZDUŠÍ

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

- Navrhujeme doplnění opatření o skrápění na vybraných silnicích procházejících obytnou zástavbou s pojezdem nákladních vozidel stavby, zejména v místech, kde lze očekávat zvýšené znečištění vozovky zeminou.

HLUK

- Doporučujeme dodržet maximální objem nákladní automobilové dopravy přes obytné zóny ve výši 60 vozidel/den uvedený a posouzený v doplněné dokumentaci.

VODA

- V případě, že hydrogeologický průzkum odhalí možný bariérový efekt stavby pro proudění podzemní vody, doporučujeme v dalších etapách přípravy záměru průzkum doplnit o hydraulický model za účelem predikce změny úrovně hladiny kvartérní zvodně a lokálních směrů proudění.
- Pokud nebude možno vyloučit vliv stavby na hydraulické poměry ve zvodni, bude nezbytné v rámci dalších etap přípravy záměru zhodnotit potenciální vliv stavby na mobilitu znečištění vázaného ve starých ekologických zátěžích podél trasy (je nutno vyloučit riziko rozvlékání kontaminace) a případně navrhnout odpovídající opatření.

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.

V. Vypořádání všech vyjádření obdržených 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/IPPP/0905272.002/10/KDR	14.6.2010
2.	Krajská hygienická stanice Pardubického kraje	2619/10/HRA-Pce/2.5	23.6.2010
3.	Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ	Kr-U 44565/2010/OŽPZ/MV	11.6.2010
4.	Obec Černá u Bohdaneč	23/2010	25.6.2010
5.	Město Lázně Bohdaneč	03421/10/SO/PKu	23.6.2010
6.	Obec Rybitví	204/2010	1.6.2010
7.	Ministerstvo životního prostředí ČR, OOHP	1630/660/10	2.6.2010
8.	Ministerstvo zdravotnictví ČR	ČIL-31.5.2010/32470-Ho	1.6.2010

Zpracovateli posudku byla výše uvedená vyjádření zaslána spolu s dokumentací. Žádné vyjádření není nesouhlasné, všechna obsahují podmínky pro realizaci záměru, popř. preferují některou z aktivních variant záměru.

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

Záměr nespadá do působnosti zákona o IPPC.

Oddělení ochrany ovzduší

Ze předpokladu minimalizace prašnosti při výstavbě není připomínek.

Oddělení ochrany vod

Připomínky vznesené k ochraně vod jsou v dokumentaci řešeny. Obě varianty lze považovat za rovnocenné. Trasa je podmíněně možná. Dílčí kolize budou řešeny na základě podrobného hydrogeologického průzkumu. Není zmíněna existence staré ekologické zátěže (SEZ) mezi areály Expolosa a.s. a Synthesia a.s. Je požadováno vyhodnocení vlivu SEZ na podzemní vodu v prostoru stavby, zejména v místě okružní křižovatky.

Před realizací obchvatu bude proveden podrobný hydrogeologický průzkum (navrženo jako opatření v dokumentaci). Dle názoru zpracovatele posudku by měl být HG-průzkum pro vyhodnocení vlivu SEZ na podzemní vodu řešen v rámci zákona č.167/2008 Sb., o předcházení ekologické újmy a o její nápravě a o změně některých zákonů, v platném znění, popř. v rámci dříve rozběhnutých procesů nápravy starých ekologických zátěží. Neměl by být spojován se stavbou obchvatu a za jeho provedení by neměl být zodpovědný oznamovatel. Stavba nebude dle dokumentace zahájena před rokem 2015, existuje zde tedy dostatečný časový prostor pro řešení tohoto průzkumu právním nástupcem organizace, která SEZ způsobila (nabývatelem SEZ, resp. provozovatelem nebo jeho nástupcem ve smyslu zákona o ekologické újmě). ČIŽP by proto měla uložit požadavek na provedení průzkumu pro vyhodnocení vlivu SEZ na podzemní vodu těmito subjekty.

Je požadováno vyhodnocení vlivu stavby obchvatu v blízkosti bývalé skládky Liškovský na povrchové a podzemní vody, případně realizovat monitoring s cílem posoudit kontaminaci podzemních vod v prostoru stavby.

Při respektování výše uvedených doporučení v následných fázích přípravy záměru nemá ČIŽP, oddělení ochrany vod, k předložené dokumentaci dalších připomínek a považuje realizaci záměru za možnou.

V dokumentaci je před zahájením výstavby navržen podrobný HG průzkum s cílem posoudit hydraulický vliv stavby. V kapitole 2.4 posudku je doporučeno, aby v případě, že nebude tímto průzkumem vyloučen bariérový efekt stavby pro proudění podzemní vody, byla posouzena mobilita znečištění vázaného ve starých ekologických zátěžích podél trasy. To se týká i okolí bývalé skládky Liškovský. V tomto případě souhlasíme s požadavkem ČIŽP. Pokud doporučený HG-průzkum prokáže, že navržená stavba nemá vliv na hydraulické poměry ve zvodni, lze negativní vliv na podzemní vodu vyloučit a další průzkumné práce zaměřené na znečištění podzemní vody považujeme za neúčelné.

Oddělení odpadového hospodářství

V dokumentaci je nesprávně uveden požadavek na ohlašování nakládání s odpady nad 50 kg odpadů kategorie N a 50 t kategorie O za kalendářní rok. Tyto limity mají být 100 kg/rok, resp. 100 t/rok.

Souhlasíme s připomínkou.

Oddělení ochrany přírody

Požadavky ČIŽP k oznámení byly zpracovatelem dokumentace respektovány. Trvá se na striktním dodržení opatření k vyloučení, minimalizaci, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v kapitole D.IV dokumentace. Souhlasí s doporučením vedení obchvatu doporučeným v kapitole F. Závěr dokumentace.

Souhlasíme.

Oddělení ochrany lesa

Z hlediska ochrany lesa se jeví jako nejvhodnější varianta A. Nelze souhlasit s tvrzením v dokumentaci, že na ploše odnětí PUPFL převažují dubové bory s průměrnou a podprůměrnou bonitou s neexistencí skutečně lesního prostředí, kdy dřevinná skladba je více či méně vzdálena přirozenému stavu. Většina PUPFL je zařazena do kategorie lesů zvláštního určení, a to jak z hlediska rekreačního, tak i půdoochranného. V případě stanovení dočasného odnětí požaduje zpracovat návrh rekultivace pozemků. Ohled by měl být brán na zamezení eroze po výstavbě záměru.

S požadavkem na případné zpracování návrhu rekultivace souhlasíme. Větrnou erozi s ohledem na předpoklad minimální rozlohy plochy, která zůstane dočasně bez vegetace nepokládáme za významnou. Vodní eroze bude s ohledem na rovinatý terén nevýznamná.

V závěru vyjádření ČIŽP souhlasí se závěry v dokumentaci.

2. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje

S dokumentací souhlasí s tím, že v rámci posudku bude předložena dopracovaná hluková studie a hodnocení zdravotních rizik. K hodnocení má KHS následující připomínky:

- V případě hodnocení ILCR pro benzo(a)pyren je v hodnocení řádová chyba
- Nesouhlasí s hodnocením rizika PM₁₀ na základě směrnicových hodnot WHO 2005 pro výpočet koeficientu HQ, protože bezpečná podprahová úroveň chronické expozice PM₁₀ neexistuje. Totéž platí pro NO₂. Doporučuje, aby byly použity vztahy expozice a účinku pro úmrtnost a nemocnost odvozené z epidemiologických studií.
- Kombinovaná varianta doporučená v dokumentaci není v hlukové studii prezentována, není proto jasné provedení protihlukových stěn u této varianty.

Uvedené nedostatky byly odstraněny přepracováním rozptylové a hlukové studie v rámci Doplnění dokumentace (říjen 2010).

3. Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ

K předložené dokumentaci není připomínek za podmínky dodržení technických a časových opatření na snížení negativních vlivů navržených v dokumentaci.

4. Obec Černá u Bohdanče

Po vyloučení varianty D, která byla pro obec nepřijatelná, považují za nejvhodnější variantu A.

Lze předpokládat, že navržená kombinace varianty A a B preference obce plně uspokojí, protože v přílehlém úseku bude obchvat veden ve stopě A. Navržená úprava trasy A v km 4,30 – 1,51 je z hlediska dotčení obce nevýznamná.

5. Město Lázně Bohdaneč

Principiálně dokumentace respektuje požadavky obce.

- 1) Není uvedena denní nebo hodinová průjezdná kapacita obchvatu.
- 2) Za mírně výhodnější považuje obec variantu B.
- 3) V km 1,00 doporučuje vybudovat okružní křižovatku, aby nedocházelo ke kolizím. Požadují zachovat přístup k zahrádkám v km 3,75. Je potřeba dořešit napojení průmyslové zóny a sídliště Na Lužci, dosavadní stav je neúnosný. Napojení by mělo být řešeno okružní křižovatkou v km 4,00 nebo 4,50, současně s připojením Černé u Bohdanče.
- 4) Průchod po hranici EVL Bohdanečský rybník je horší variantou než varianta „modrá“ z oznámení, nesmí dojít k odlesnění mezi obchvatem a EVL.

- 5) Zásadně nesouhlasí s využitím šterkopísků z oblasti severně od města a doporučuje využít ložisko Čertoříšský u silnice III/322 25. Doprava přes město by byla neúnosnou zátěží.
- 6) V hlukové a rozptylové studii jsou výrazně odlišné intenzity dopravy na východní a západní části obchvatu, vztaženo k rozdělení silnicí II/333. Dojde k významné změně provozu v ul. Dr. Tyrše s návaznými hlukovými, emisními a bezpečnostními vlivy, což není v dokumentaci dostatečně vyhodnoceno.

Záměr jako celek je užitečný a prospěšný životnímu prostředí. Doporučují jej k dalšímu rozpracování a co nejrychlejší realizaci.

ad 1) V přepracované rozptylové studii (říjen 2010) jsou vyčísleny a zohledněny špičkové (nejvyšší hodinové) intenzity dopravy. Posouzení maximální průjezdní kapacity je spíše dopravně-bezpečnostní otázkou, na hodnocení vlivů na životní prostředí proto nemá podstatný vliv. Nejedná se o nedostatek dokumentace.

ad 2) V podstatném úseku podél města je navrženo vedení ve stopě varianty B, návrh trasy doporučené v dokumentaci tedy odpovídá vznesenému požadavku.

ad 3) Zachovat křížení se stávajícími komunikacemi lze doporučit. V kapitole IV. posudku jsou uvedena doporučení ke křížení s cyklostezkami a turistickými trasami. Technické provedení nemá významný vliv na hodnocení vlivů na životní prostředí a nemělo by být předmětem hodnocení v rámci EIA. Tyto požadavky doporučujeme dořešit v územním řízení.

ad 4) Požadavek na maximální možné snížení plochy kácení je samozřejmý.

ad 5) V Doplnění dokumentace je uveden maximální objem nákladní automobilové dopravy přes obytné zóny spojený s výstavbou záměru na 60 vozidel/den. Tato intenzita významně neovlivní ovzduší či hlukovou situaci ani v případě vedení dopravy městem Lázně Bohdaneč.

ad 6) Na tomto křížení je očekávána v dokumentaci změna celkové intenzity dopravy na obchvatu okolo 8300 vozidel/24 hodin. Tento rozdíl se bude dělit ve směru na Přelouč a ve směru do centra Lázní Bohdaneč po Tyršově ulici. Stávající intenzitu na ulici Dr. Tyrše lze odhadnout na necelých 6000 vozidel. Po realizaci obchvatu nelze vyloučit na této komunikaci intenzity okolo 10 tis. vozidel/den. Tato intenzita bude stále výrazně nižší než stávající provoz na komunikaci I/36 v úseku od Rybitví po Masarykovo náměstí, vlivy na imisní a hlukovou situaci budou proto také nižší. Navýšení dopravy tedy pravděpodobně bude významné, celkově ale záměr z hlediska dopravní zátěže ve městě Lázně Bohdaneč představuje zlepšení, jak je vyhodnoceno v dokumentaci. Otázky bezpečnosti silničního provozu nejsou předmětem EIA, budou řešeny v navazujících stupních přípravy záměru.

6. Obec Rybitví

V minulosti se obec vyjadřovala k navrženým trasám s tím, že preferuje variantu zelenou a fialovou. Na tomto výběru obec trvá.

Bylo by vhodné začít jednat se společností Synthesia a.s. o možnosti napojení obchvatu přes Labe směrem na přemostění železničního koridoru.

Souhlasíme s názorem zpracovatele dokumentace, že při celkovém pohledu je z hlediska vlivů na životní prostředí nejvýhodnější vedení v trase A.

V rámci posudku je možno se vyjadřovat pouze k předloženým variantám záměru. Napojení obchvatu přes Labe směrem na přemostění železničního koridoru mezi nimi není.

7. Ministerstvo životního prostředí ČR, OOHP

Nemá k uvedenému záměru žádné věcné připomínky.

8. Ministerstvo zdravotnictví ČR

Nemá k uvedenému záměru připomínky.

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

Po prostudování dokumentace a jejich 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 souhrnně charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Obě navrhované varianty přinesou významné snížení počtu osob exponovaných nadlimitní hlukové zátěží, a to v denní i noční době. Realizace záměru zmírní riziko výskytu kardiovaskulárních onemocnění. Z hlediska pravděpodobného obtěžování a rušení spánku nejsou mezi posuzovanými variantami, včetně nulové, významné rozdíly. Zdravotní rizika způsobená expozicí chemickým látkám budou po realizaci záměru oproti nulové variantě mírně nižší, rozhodující vliv na zdraví má a i po realizaci záměru bude mít znečištění ovzduší, které nesouvisí s realizací obchvatu. Vliv záměru na obyvatelstvo bude akceptovatelný, pozitivní, málo významný.

Vlivy na kvalitu ovzduší

Příspěvek znečištění z dopravy bude oproti stávajícímu pozadí malý, stejně jako rozdíly mezi jednotlivými variantami nebo jejich kombinacemi. V období provozu nebudou vlivem záměru překračovány v současnosti platné imisní limity. Výjimkou je pouze pravděpodobné překročení 24-hodinové koncentrace PM₁₀ v těsné blízkosti komunikace, ke kterému dochází již v současnosti. V případě realizace obchvatu dojde oproti nulové variantě ke snížení imisních koncentrací. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze považovat za akceptovatelný, pozitivní, málo významný.

Vlivy na hlukovou situaci

V nulové variantě lze podél stávající silnice I/36 oproti současnému stavu očekávat zvyšování ekvivalentní hladiny hluku a lze předpokládat překračování platných limitů. Po realizaci obchvatu a navržených protihlukových stěn lze od obou aktivních variant záměru očekávat celkově zlepšení situace a s dostatečnou rezervou bude dosaženo podlimitních hodnot pro „starou hlukovou zátěž“. Vliv záměru na hlukovou situaci lze považovat za akceptovatelný, pozitivní, významný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr nebude mít významné negativní vlivy na vody. Budou-li realizována opatření navržená k eliminaci a omezení potenciálních negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, bude vliv záměru na tyto složky životního prostředí nevýznamný až nulový.

Vlivy na půdu

Zábor půdy v souvislosti s výstavbou obchvatu nebude významný. Rozdíl mezi variantami jsou z hlediska půdního fondu zanedbatelné. Stavba významnějším způsobem neovlivní stabilitu a erozi půdy v území, nedojde k nadlimitní kontaminaci zemědělské půdy. Vliv záměru na půdu lze považovat za akceptovatelný, mírně negativní a málo významný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska těchto vlivů nevýznamné. Celkově budou vlivy záměru na tyto složky spíše negativní, avšak málo významné a tudíž akceptovatelné, zejména v návaznosti na řadu opatření k omezení možných negativních vlivů, která jsou navržena v dokumentaci.

Vlivy záměru na **ostatní složky životního prostředí** považujeme za nevýznamné.

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

Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – 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 Pardubického 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: Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat

I.2. Kapacita záměru

Jedná se o novostavbu silnice I. třídy o celkové délce 6,691 km ve variantě A, resp. 6,832 ve variantě B. **Šířka** navržené silnice bude následující:

Kategorie S 11,5/80

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
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>2 x 0,50</u>	<u>...1,00 m</u>
volná šířka		11,50 m

Kategorie MS 2c 13/9,25/70

jízdní pruhy	2 x 3,50	...7,00 m
vodící proužky	2 x 0,25	...0,50 m
zpevněná krajnice	0,25 + 0,50	...0,75 m
nezpevněná krajnice	1 x 0,50	...0,50 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>1 x 0,50</u>	<u>...0,50 m</u>
hlavní dopravní prostor		9,25 m
zelený pás	1 x 0,50	...0,50 m
pruh pro chodce a cyklisty	1 x 3,0	...3,00 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>1 x 0,25</u>	<u>...0,25 m</u>
prostor místní komunikace		13,00 m

Vybudovány budou následující **křižovatky**:

- Styková křižovatka se stávající silnicí I/36 - km 0,343
- Průsečná křižovatka přeložky I/36 se silnicí III/0361
- Průsečná křižovatka přeložky I/36 a II/333
- Styková křižovatka přeložky I/36 s III/32225
- Průsečná křižovatka ve vjezdu do Rybitví
- Styková křižovatka s místní komunikací z Rybitví
- Okružní křižovatka na konci úseku

Úpravy budou provedeny dále **na těchto silnicích**:

- Místní komunikace (MK) k obytným domům „Na Sádkách“ – příjezdová komunikace k rodinným domkům šířky 2,5 - 3,0 m bude přeložkou I/36 přerušena a na III/0361 napojena novým mostem přes Opatovický kanál.
- MK Dědek - II/333 – ve vazbě na změnu napojení III/322 25 na II/333 se provede nové připojení MK šířky cca 3,0 m na II/333 (do nové průsečné křižovatky na II/333).
- MK Lázně Bohdaneč - Černá u Bohdaneče – výstavbou přeložky I/36 bude stávající MK s asfaltovým povrchem šířky cca 3,0 m přerušena a využívána pro přístup k zahrádkám a na okolní pozemky buď od Lázní Bohdaneč, nebo od Černé u Bohdaneče.
- MK v Rybitví – stávající místní a účelové komunikace zajišťující připojení okolní zástavby (obytné i průmyslové) na III/32225.

Součástí záměru jsou **mostní objekty**:

V obou variantách trasy přeložky silnice I/36 jsou navrženy následující mosty přes Opatovický kanál, Černskou strouhou, Rajskou strouhu a ostatní menší vodoteče, případně meliorační příkopy v území:

most	varianta – staničení (km)	
	A	B
jednopolový most přes výpust Bohdanečského rybníka o rozpětí 8,0 m	1,162	1,147
jednopolový most přes Opatovický kanál o rozpětí 15,0 m	1,200	1,186
jednopolový most přes Brožovku o rozpětí 6,0 m	2,536	2,617
jednopolový most přes Rajskou strouhu o rozpětí 10,0 m	3,194	3,227
jednopolový most přes rameno Rajské strouhy o rozpětí 4,0 m	3,254	3,274
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 4,0 m	4,289	4,342
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 6,0 m	4,795	4,937
počet mostů (ks)	7	7
celkové rozpětí mostů (m)	53	53

I.3. Umístění záměru:

Kraj: Pardubický
ORP: Pardubice
Obec: Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví
Katastrální území: Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví

I.4. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele:

474 55 292

I.6. Sídlo oznamovatele:

Na Pankráci 56
140 00 Praha 4

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: dokumentace 18.5.2010, doplnění dokumentace 1.2.2011

II.2. Posudek

Zpracovatel: Ing. Vladimír Rimmel,
Havlíčková 818, 742 83 Klimkovice, tel.: 603 112 170,
autorizovaná osoba dle zákona č. 100/2001 Sb.,
(osvědčení odborné způsobilosti 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 bylo příslušnému úřadu doručeno 6 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
- Obec Černá u Bohdanče
- Město Lázně Bohdaneč
- Obec Rybitví
- Ministerstvo životního prostředí ČR, OOHP
- Ministerstvo zdravotnictví ČR- Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

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

„Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – 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/0905272.002/10/KDR	14.6.2010
2.	Krajská hygienická stanice Pardubického kraje	2619/10/HRA-Pce/2.5	23.6.2010
3.	Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ	Kr-U 44565/2010/OŽPZ/MV	11.6.2010
4.	Obec Černá u Bohdanče	23/2010	25.6.2010
5.	Město Lázně Bohdaneč	03421/10/SO/PKu	23.6.2010
6.	Obec Rybitví	204/2010	1.6.2010
7.	Ministerstvo životního prostředí ČR, OOHP	1630/660/10	2.6.2010
8.	Ministerstvo zdravotnictví ČR	ČIL-31.5.2010/32470-Ho	1.6.2010

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 " Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat " na životní prostředí charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Obě navrhované varianty přinesou významné snížení počtu osob exponovaných nadlimitní hlukové zátěži, a to v denní i noční době. Realizace záměru zmírní riziko výskytu kardiovaskulárních onemocnění. Z hlediska pravděpodobného obtěžování a rušení spánku nejsou mezi posuzovanými variantami, včetně nulové, významné rozdíly. Zdravotní rizika způsobená expozicí chemickým látkám budou po realizaci záměru oproti nulové variantě mírně nižší, rozhodující vliv na zdraví má a i po realizaci záměru bude mít znečištění ovzduší, které nesouvisí s realizací obchvatu. Vliv záměru na obyvatelstvo bude akceptovatelný, pozitivní, málo významný.

Vlivy na kvalitu ovzduší

Příspěvek znečištění z dopravy bude oproti stávajícímu pozadí malý, stejně jako rozdíly mezi jednotlivými variantami nebo jejich kombinacemi. V období provozu nebudou vlivem záměru překračovány v současnosti platné imisní limity. Výjimkou je pouze pravděpodobné překročení 24-hodinové koncentrace PM₁₀ v těsné blízkosti komunikace, ke kterému dochází již v současnosti. V případě realizace obchvatu dojde oproti nulové variantě ke snížení imisních koncentrací. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze považovat za akceptovatelný, pozitivní, málo významný.

Vlivy na hlukovou situaci

V nulové variantě lze podél stávající silnice I/36 oproti současnému stavu očekávat zvyšování ekvivalentní hladiny hluku a lze předpokládat překračování platných limitů. Po realizaci obchvatu a navržených protihlukových stěn lze o obou aktivních variant záměru očekávat celkově zlepšení situace a s dostatečnou rezervou bude dosaženo podlimitních hodnot pro „starou hlukovou zátěž“. Vliv záměru na hlukovou situaci lze považovat za akceptovatelný, pozitivní, významný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr nebude mít významné negativní vlivy na vody. Budou-li realizována opatření navržená k eliminaci a omezení potenciálních negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, bude vliv záměru na tyto složky životního prostředí nevýznamný až nulový.

Vlivy na půdu

Zábor půdy v souvislosti s výstavbou obchvatu nebude významný. Rozdíl mezi variantami jsou z hlediska půdního fondu zanedbatelné. Stavba významnějším způsobem neovlivní stabilitu a erozi půdy v území, nedojde k nadlimitní kontaminaci zemědělské půdy. Vliv záměru na půdu lze považovat za akceptovatelný, mírně negativní a málo významný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska těchto vlivů nevýznamné. Celkově budou vlivy záměru na tyto složky spíše negativní, avšak málo významné a tudíž akceptovatelné, zejména v návaznosti na řadu opatření k omezení možných negativních vlivů, která jsou navržena v dokumentaci.

Vlivy záměru na **ostatní složky životního prostředí** považujeme za nevýznamné.

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. 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

Posuzovaná dokumentace je předložena v jedné variantě.

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 8 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 Pardubického 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 „**Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – 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:

OBYVATELSTVO

- v technickém návrhu okružní křižovatky v Rybitví je nutné zajistit bezpečný pohyb chodců (přechody, ochranné ostrůvky apod.) i ve vazbě na stávající zastávky MHD.
- v projektové dokumentaci pro územní řízení dořešit bezkolizní křížení obchvatu s:
 - cyklostezkou 4039 v km cca 1,25 (podél Opatovického kanálu),
 - cyklostezkou 4041 v km cca 1,25 (u zahrádkářské kolonie, spojuje Černou u Bohdaneč a Lázně Bohdaneč),
 - cyklostezkou 4193 (napojení na stávající silnici I/36 v místě kruhového objezdu),
 - zelenou turistickou trasou v místě Opatovického kanálu.
- při výstavbě dodržet maximální objem nákladní automobilové dopravy přes obytné zóny ve výši 60 vozidel/den, v noci nebude doprava realizována.

OVZDUŠÍ

- zařízení staveniště a deponie umístit mimo obytnou zástavbu sídel,
- pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose navržené silnice,
- v případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) snižovat při stavebních pracech 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,
- vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti,

- v suchém počasí zajistit skrápění vybraných silnic procházejících obytnou zástavbou s vozem nákladních vozidel stavby, zejména v místech, kde lze očekávat zvýšené znečištění vozovky zeminou.

HLUK

- 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,
- během výstavby omezit činnost stavebních mechanismů a stavební dopravy na nejnutnější možnou dobu, stavební práce provádět pouze v denní době,
- 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.

VODA

- v celé délce vybrané varianty provést podrobný hydrogeologický průzkum,
- v případě výskytu ropných látek, polyaromatických a chlorovaných uhlovodíků nebo těžkých kovů v čerpané podzemní vodě upravit nakládání s touto vodou během výstavby v souladu s platnou legislativou,
- na základě hydrogeologického průzkumu stanovit opatření na ochranu povrchových a podzemních vod především s ohledem na ochranné pásmo II. stupně přírodních léčivých zdrojů peloidů a vod,
- zařízení staveniště umístit mimo obytnou zástavbu,
- zabezpečit zařízení staveniště proti úniku vodě a půdě nebezpečných látek,
- vybavit prostor staveniště dostatečným množstvím sanačních prostředků,
- případný odběr povrchové či podzemní vody řádně projednat s příslušným vodoprávním úřadem a správcem konkrétního toku nebo vodního zdroje,
- v rámci přípravy stavby zkontrolovat mimo staveniště v prostorách k tomu určených technický stav všech dopravních a mechanizačních prostředků, zejména z hlediska úkapů ropných látek a možnosti případné poruchy na palivové soustavě těchto prostředků,
- vypracovat „Plán opatření pro případ havárie“ pro dobu výstavby a předložit jej ke schválení věcně a místně příslušnému vodoprávnímu úřadu, zhotovitel díla je povinen prokazatelně seznámit s tímto havarijním plánem všechny pracovníky, kteří se budou na výstavbě podílet,
- v průběhu výstavby udržovat všechny mechanismy a dopravní prostředky pohybující se na stavbě v dobrém technickém stavu a pravidelně provádět kontrolu zejména z hlediska případných úkapů ropných látek,
- 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,
- čistit stavební mechanismy a nákladní automobily jen na místě k tomu určeném, vybaveném bezodtokou jímkou s odlučovači pevných a ropných látek,

- při stavebních pracích zamezit kontaminaci vodotečí,
- doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby,
- monitorovat stav vody ve stavbě blízkých domovních studní, v případě významného poklesu či ztráty vody provést ekvivalentní náhradu tohoto vodního zdroje,
- v místě zaústění silničních příkopů do recipientů zajistit zachycování pevných a ropných látek,
- doložit České inspekci životního prostředí stanovisko příslušného vodoprávního úřadu k vypouštění přečištěných srážkových vod do recipientů,
- instalovat v km 0,500-1,500 svodidla, případně důkladnější bariéru proti vyjetí vozidel mimo silnici,
- zpracovat havarijní 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.

PŮDA

- na celé ploše trvalých a dočasných 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/36 zajistit přístup na zemědělské pozemky.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

- v trase obchvatu a v místech založení mostů provést podrobný geotechnický průzkum a jeho výsledky a doporučení respektovat při návrhu stavby.

FAUNA

- zajistit migrační prostupnost obchvatu:
 - v místě křížení obou variant s Černskou strouhou a výpustí Bohdanečského rybníka (km 0,600-0,680 varianty A i B) u obou vodotečí vybudovat prostupy pro obojživelníky s podmostím bez vydláždění a suchou částí o šíři alespoň 0,5 m po obou

stranách vodoteče, realizovat zábrany k vniknutí na silnici (z obou stran) cca v km 0,500-0,950 obou variant a také naváděcí hliněné náspy nebo nižší zděné zídky s výškou alespoň 30 cm, které přivedou živočichy do podmostí,

- v místě křížení s polní meliorační vodotečí v km 1,860 varianty A i B vybudovat migrační prostup s podmostím bez vydláždění a suchou částí o šíři alespoň 0,5 m po obou stranách vodoteče a s naváděcími pásy keřové zeleně z obou stran,
- v místě křížení s tokem Rajské strouhy včetně pásu břehové vegetace v km 3,200 varianty A, resp. km 3,230 varianty B ponechat podmostí bez vydláždění a suché v šíři alespoň 1,5 m na obě strany od potoka, neodstraňovat keřovou a stromovou vegetaci a podle technických možností zpevnit břeh jen v nezbytně nutném rozsahu; dále realizovat naváděcí pásy zeleně tvořené dřevinami běžnými v okolí, naváděcí hliněné náspy nebo nižší zděné zídky o výšce alespoň 30 cm, které živočichy přivedou k průchodu pod silnicí, a podél silnice také zábrany proti vniknutí živočichů na silnici (cca v km 3,040-3,330 varianty A, resp. km 3,000-3,370 varianty B), přičemž k tomuto účelu lze využít navržené protihlukové stěny,
- v místě křížení s okrajem pole a navazujícího lesa v km 4,300 varianty A, resp. km 4,340 varianty B vybudovat suchý prostup o půdorysu 4x2 m (šxv), podmostí ponechat bez vydláždění a realizovat naváděcí pásy zeleně tvořené běžnými okolními dřevinami,
- v místě křížení s polní vodotečí v km 4,800 varianty A, resp. km 4,930 varianty B ponechat podmostí bez vydláždění, suchou část podmostí realizovat o šíři minimálně 1,5 m po obou březích a vytvořit naváděcí pásy zeleně tvořené běžnými místními dřevinami,
- mimo rámec výše uvedených významných migračních prostupů realizovat také přemostění Opatovického kanálu (cca km 1,200 obou variant), melioračního kanálu v km 2,180 varianty B a Brožovky (cca km 2,550 varianty A, km 2,640 varianty B) s rozměrovými parametry dle TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, včetně realizace podmostí bez vydláždění a s ponecháním suchých břehů (v prvním případě o šíři minimálně 1,5 m, jinak alespoň 0,5 m na obě strany), zpevnění břehů jen v nezbytně nutném rozsahu a vytvoření naváděcích pásů zeleně,
- zábrany pro zamezení střetu migrujících obojživelníků s vozidly realizovat ve formě ochranného plotu nebo zídky o výšce 0,5 m zapuštěné do země, eventuálně s průměrem ok maximálně 1,5 cm,
- z důvodu zabránění nechtěnému nárazu migrujícího drobného ptactva použít u instalovaných protihlukových bariér neprůhledný nebo jen průsvitný materiál,
- realizovat náhradní výsadbu dřevin (podrobněji v části věnující se flóře),
- 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 průchodnost pro zvířata a zajistit výkopy proti pádu drobných živočichů,
- 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,

- vzhledem k prokazatelnému výskytu zvláště chráněných druhů živočichů bude nezbytné v dalších fázích projektové přípravy stavby 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.

FLÓRA

- 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 - *Quercus robur*, bříza - *Betula pendula*, na vlhčích místech pak dub - *Quercus robur*, jasan - *Fraxinus excelsior*, olše - *Alnus glutinosa*) především v místech, kde dojde provedenou stavbou k odstranění původního vegetačního stromového krytu, popř. dřevin podél komunikací,
 - následovat musí péče o nově vysázené keře a stromy.
- kácení dřevin (stromů i keřů) provádět v období vegetačního klidu, nejlépe v měsících říjen až únor,
- minimalizovat vliv stavby na cennější porosty vedením obchvatu v prostoru Opatovického kanálu a aleje k Neratovu ve variantě A a v případě volby varianty A úpravou její trasy tak, aby mezi km 4,300 a 4,510 nezasahovala do cennějšího porostu lesního charakteru (vedením po enklávě zemědělské půdy).

EKOSYSTÉMY

- minimalizovat zásah do dotčených lesních porostů,
- v počátečním úseku obou variant (km 0,100 až 0,350) nezasáhnout do lesního porostu mezi stávajícími silnicemi III/3238 a I/36.

KRAJINA

- v dalších stupních přípravy záměru je nutno, pro snížení negativních vlivů stavby na krajinný ráz, realizovat vhodné vegetační úpravy stavby tak, aby silnice v krajině působila co nejméně rušivým dojmem.

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.

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 a únikem;
- v rámci kolaudačního řízení doložit příslušnému orgánu státní správy specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby včetně způsobu jejich odstranění,

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 Pardubicích, dne2011

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 „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat“. Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí byla zpracována je Ing. Mojmírem Novotným, Wolkerova 935, 500 02 Hradec Králové, 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:

21.2. 2011

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku:

Ing. Vladimír Rimmel
Havlíčková 818
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: