



KUPAX00T37EH



**Krajský úřad
Pardubického kraje
OŽPZ - oddělení integrované prevence**

Číslo jednací: KrÚ 877/2020/OŽPZ/PP
Spisová značka: SpKrÚ 82349/2019/OŽPZ/9
Vyřizuje: Ing. Petra Pírková
Telefon: 466 026 344
E-mail: petra.pirkova@pardubickykraj.cz
Mobil:
Fax:

Dle rozdělovníku

Datum: 09.01.2020

ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Pardubického kraje (dále jen „příslušný úřad“) v přenesené působnosti podle ust. § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, jako místně příslušný správní orgán podle ust. § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a jako věcně příslušný úřad podle ust. § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vydává na základě oznámení podaného dne 12. 11. 2019 společností Dopravní podnik města Pardubice a.s., Teplého 2141, 532 20 Pardubice, IČ 63217066 (dále jen „oznamovatel“), podle ust. § 7 odst. 6 zákona ve zjišťovacím řízení rozhodnutí, že záměr

„Trolejbusová trať Dukla vozovna – Hlavní nádraží“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

Odůvodnění:

Příslušný úřad obdržel dne 12. 11. 2019 podle ust. § 6 odst. 1 zákona od oznamovatele oznámení záměru „Trolejbusová trať Dukla vozovna – Hlavní nádraží“, zpracované dle přílohy č. 3 zákona.

Oznámení záměru zpracoval Ing. Vladimír Plachý, odborně způsobilá osoba pro zpracování dokumentace a posudku na základě rozhodnutí MŽP pod čj. 182/OPV/93, rozhodnutí MŽP o prodloužení autorizace 15221/ENV/11 a rozhodnutí MŽP o prodloužení autorizace 43015/ENV/15.

Příslušný úřad po posouzení obsahu oznámení záměru zpracovaného podle přílohy č. 3 zákona dospěl k závěru, že oznámení splňuje všechny náležitosti.

Příslušný úřad vymezil dotčené územní samosprávné celky podle ust. § 3 písm. d) zákona na Městský obvod Pardubice I, Městský obvod Pardubice V a Pardubický kraj.

Příslušný úřad vymezil dotčené orgány podle ust. § 3 písm. e) zákona na Úřad městského obvodu Pardubice I, Úřad městského obvodu Pardubice V, Magistrát města Pardubic, Krajský úřad Pardubického kraje, Krajskou hygienickou stanici Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích a Českou inspekci životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové.

Příslušný úřad zaslal dne 18. 11. 2019 pod čj. KrÚ 82883/2019/OŽPZ/PP informaci o oznámení s žádostí o vyjádření dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o oznámení podle ust. § 16 zákona. Informace o oznámení byla vyvěšena na úřední desce Pardubického kraje dne 19. 11. 2019 a byl podle ust. § 6 odst. 7 zákona stanoven termín 19. 12. 2019 pro možnost veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků zaslat své písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu. Rovněž bylo oznámení záměru zveřejněno v informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (<http://www.cenia.cz>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/EIA>), kód záměru PAK854.

Příslušný úřad v souladu s § 7 zákona provedl zjišťovací řízení, jehož cílem je zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a zda bude posuzován podle zákona.

Základní údaje o záměru dle § 7 odst. 6 zákona:

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:

Záměr „Trolejbusová trať Dukla vozovna – Hlavní nádraží“ je zařazen podle přílohy č. 1 k zákonu pod bod 46 – Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí s délkou 1 km.

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je výstavba trolejbusové trati v západní části města Pardubic, na ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého. Jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná.

Základní údaje o kapacitě stavby:

Celková délka tratě:	2490 m
Proudová soustava a napětí:	2 – DC 600V/IT
Trolejový drát:	2 x Cu 100 mm ²
Výška troleje:	min. 5,5 m
Trakční stožáry:	ocelové kulaté typu C, D, celková délka 10 – 12 m
Trakční kabely:	6 kV-AYKCY 1 x 500 mm ² / 35

Umístění záměru:

Kraj Pardubický, obec Pardubice, katastrální území Pardubice.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je vybudovat trolejbusovou trať, která propojí vozovnu Dukla s velkým dopravním terminálem Hlavní nádraží, kde se nachází jeden z nejdůležitějších dopravních uzlů MHD v Pardubicích. Propojení bude začínat napojením do již existující trolejové trakce v prostoru před vozovnou Dukla, v předpolí depa dopravního podniku. Dále bude vedení pokračovat přes ulici Teplého na silnici I/37, která po přestavbě a rozšíření již počítá s výstavbou a osazením trolejové tratě (dimenze stožárů, připravenost základů, atd.). Trať bude pokračovat přes křižovatku MÚK Palackého, jejíž rozšíření je právě ve výstavbě a počítá s osazením trolejbusové trakce. Jedná se o mimoúrovňovou křižovatku silnice I/36 a I/37 v Pardubicích. Další sekci trati, před napojením do terminálu v prostoru přednádraží, je průchod ulicí Palackého, nad úsekem silnice I/36. Trať nakonec zaústí do již vybudovaného uzlu Pardubice přednádraží.

Zdroje hluku související se záměrem jsou zohledněny z hlediska kumulativních vlivů ve vyhodnocení akustické situace v zájmovém území. Hluková studie je součástí předloženého oznámení. V současné době nejsou známy jiné činnosti a záměry, které by mohly spolu s posuzovaným záměrem způsobit nežádoucí kumulaci nepříznivých vlivů na obyvatelstvo nebo životní prostředí.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Jedná se o novostavbu trolejového vedení o celkové délce 2490 m, kdy jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná. Trolejové vedení bude mít charakter prostého nenapínaného (polopružného) vedení. Závěs troleje bude proveden z přídavného lana z minorocu, obloukové svorky v provedení systému typu Kummler + Matter. Všechny nové trakční prvky budou v provedení nekoroziivním (bronzové prvky, nerez lana, umělohmotná lana, umělohmotné konzoly atd.), s dlouhou dobou životnosti. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím bude dvojitou izolací. Trakční stožáry jsou navrženy jako ocelové kulaté.

Úprava trolejového vedení (dále jen „TV“) je tvořena 4 díly:

TV – 1. díl

Tato část trolejového vedení vychází z vozovny v ulici Teplého. Trolejové vedení umožní výjezd a vjezd trolejbusových vozidel z vozovny na trať směrem do centra i směrem k Trojici a to dvoustopě. Do vedení bude vloženo několik elektrických a sjezdových výhybek (2 elektrické a 2 sjezdové) a 3 trolejbusová křížení. Nové trakční stožáry jsou označeny V1 až V25.

TV – 2. díl

Tato trasa trolejového vedení je již z hlediska stožárů i základů zrealizována v celé délce. Stožáry nebo základy mají čísla 27 - 87. Trakční stožáry společně s veřejným osvětlením jsou již postaveny (včetně základů). Ostatní stožáry – tj. sólo stožáry pro trakci zatím realizovány nejsou, ale jsou vytvořeny jejich základy, které jsou zakryty ocelovým plechem. Součástí dalších projektových stupňů trolejového vedení bude navrhnout dimenze těchto zbývajících stožárů.

TV – 3. díl

Začátek úpravy umístění trakčních stožárů navazuje na již zrealizované stožáry z 2. dílu TV. Součástí je návrh stožárů od č. T1 až T68, z nichž některé jsou společné s veřejným osvětlením. Trakční stožáry v obloucích nebo v rovině jsou navrženy v jednostranné, párové nebo vystřídané soustavě. V místě okružní křižovatky bude umístěn do středu stožárů společně se stožáry umístěnými vně.

TV – 4. díl

Trolejové vedení se částečně prolíná do 3. dílu a na druhé straně se ukončí vjezdem do Terminálu „A“, kde se napojí na již vybudované trolejové vedení. Zásah do 3. dílu (MÚK) spočívá v osazení 2 stožárů – TR1 a TR2 a vytvoření kontinuální trolejbusové stopy v okružní křižovatce před obchodem Lidl. Polohy dalších trakčních stožárů TR4, TR6, TR8, TR10, TR12, TR14 jsou převzaty z návrhu stavby Terminálu „B“, které byly navrženy pro veřejné osvětlení. Podélná rozteč stožárů bude vyhovující i pro společnou podpěru trakce a veřejného osvětlení. Navržené protější trakční stožáry TR3, TR5, TR7, TR9, TR11, TR13 a TR15 mohou být společné pro trakci i veřejné osvětlení.

Napájení nové trolejbusové tratě je navrženo dle energetického výpočtu ze dvou měřiren: z měřírny Trojice MR 6 a Vozovna MR 7.

Měřírna Trojice MR 6: Měřírna bude umístěna kousek za okružní křižovatkou u obchodu Lidl a bude to nová měřírna. V měřírně se napojí 8 trakčních kabelů a ukončí se na dvou napaječích:

- Napaječ NB 61 (stožár T19), 2x+ a 2x-
- Napaječ NB 62 (stožár T1), 2x+ a 2x-

Měřírna Vozovna MR 7: Je to stávající měřírna ve vozovně DP, která se musí zrekonstruovat. Z této měřírny se napojí 4 trakční kabely k napaječi NB 73. Vzhledem k budoucí výstavbě úpravy křižovatky Pražská – Teplého je napájecí bod uvažován ve dvou etapách:

- 1. etapa v současně uvažované výstavbě
- 2. etapa jako výhledová spolu s trolejovým vedením k Terminálu jih.

Vypořádání obdržených vyjádření:

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích (dále jen KHS), ze dne 16. 12. 2019 pod čj. KHSPA 21628/2019/HOK-Pce:

KHS nemá k předloženému oznámení záměru námitky a považuje rozsah oznámení za dostatečný.

Hodnocení příslušného úřadu – Bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové (dále jen ČIŽP), ze dne 6. 12. 2019 pod č. j. ČIŽP/45/2019/11065:

Oddělení ochrany ovzduší, vod, odpadového hospodářství a ochrany přírody nemají k předloženému oznámení připomínky.

Hodnocení příslušného úřadu – Bez komentáře.

Oddělení ochrany lesa konstatuje, že podle oznámení má být záměrem dotčen pouze lesní pozemek parc. č. 2168/3 v k. ú. Pardubice. Podle zákresu koordinační situace může být při realizaci záměru obdobně dotčen také lesní pozemek parc. č. 2034/34 v k. ú. Pardubice, případně jeho ochranné pásmo. Dokumentaci je nutné doplnit o informaci zásahu do všech dotčených lesních pozemků.

Hodnocení příslušného úřadu – Pozemek parc. č. 2034/34, k. ú. Pardubice, záměrem přímo dotčen nebude. V této lokalitě budou dle projektu a zákresu v koordinační mapě trakční stožáry umístěny na pozemku parc. č. 4914/6, k. ú. Pardubice (druh pozemku: ostatní plocha). Mezi tímto pozemkem a pozemkem parc. č. 2034/34, k. ú. Pardubice, se nachází ještě dva další pozemky – pozemek parc. č. 4914/13 a parc. č. 4914/12, oba k. ú. Pardubice (oba pozemky vedeny jako ostatní plocha).

V případě pozemku parc. č. 2034/34, k. ú. Pardubice, bude tedy dotčeno pouze ochranné pásmo lesa (ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa).

V dalších stupních projektové dokumentace bude v případě lesních pozemků dotčených realizací záměru požádáno podle ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, o souhlas se stavbou v ochranném pásmu lesa, resp. na lesním pozemku.

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 17. 12. 2019, pod čj. KrÚ 84241/2019/OŽPZ/PP:

Orgán ochrany přírody nemá k předloženému oznámení připomínky.

Hodnocení příslušného úřadu – Bez komentáře.

Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí, ze dne 29. 11. 2019, pod čj. OŽP/119351/19/LO:

Oddělení odpadů a ovzduší, oddělení vodního hospodářství nemají k oznámení záměru připomínky.

Oddělení ochrany přírody nemá z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a z hlediska ochrany ZPF k záměru připomínky.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění, je stavba možná. Stavba se však nachází v ochranném pásmu lesa, které činí 50 m od okraje lesního pozemku. K jakékoli realizaci stavby v tomto ochranném pásmu lesa je nutno zažádat o souhlas se stavbou v ochranném pásmu lesa dle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí. Toto stanovisko je podkladem pro následné územní nebo stavební řízení vedené podle zvláštních předpisů.

Hodnocení příslušného úřadu – Bude řešeno v následném územním nebo stavebním řízení, vedeném podle zvláštních předpisů.

Příslušný úřad ve stanovené lhůtě neobdržel žádná vyjádření veřejnosti a dotčené veřejnosti a dotčených územních samosprávných celků.

Příslušný úřad v průběhu zjišťovacího řízení vlivů záměru na životní prostředí přezkoumal podklady poskytnuté oznamovatelem v oznámení záměru, zpracovaném v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu a zvažil, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo.

Použil přitom kritéria, která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, tj. kritéria dle přílohy č. 2 k zákonu.

I. Charakteristika záměru

Záměrem je výstavba trolejbusové trati o celkové délce 2 490 m v západní části města Pardubic, na ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého. Jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná. Záměr se nachází na stávajících veřejných komunikacích.

Během výstavby záměru lze očekávat nárazové zvýšení intenzity dopravy (nákladní a osobní vozidla) na příjezdových komunikacích. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců, v závislosti na klimatických podmínkách. S ohledem na charakter a dobu trvání výstavby se bude jednat o krátkodobé a minimální navýšení dopravy.

Se samotným provozem záměru jsou v dotčeném území spojeny následující změny v dopravě:

V úseku Dukla Vozovna a Hlavní nádraží dojde k navýšení o 100 jednosměrných resp. 200 obousměrných pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci a ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – ul. 17. listopadu dojde k navýšení o 18 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 1 trolejbus v noci a ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – Polabiny dojde k navýšení o 28 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 2 trolejbusy v noci.

V úseku Hlavní nádraží – Lexova a dále po trase autobusu MHD č. 10 dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení ze stávajících liniových zdrojů znečištění ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin. Předpokládaná změna technologie dopravy v lokalitě bude mít obecně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

V rámci zjišťovacího řízení byla věnována pozornost kumulativním vlivům záměru jak s již existujícími záměry, tak s plánovanými záměry. Protože se nepředpokládá kumulace záměru s jinými známými záměry, příslušný úřad zhodnotil kumulativní vliv záměru jako nevýznamný.

Realizace záměru bude probíhat na pozemcích, které nejsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Jedná se o pozemky, které jsou kategorizovány jako ostatní plocha. Vzhledem k současnému využití i předchozí činnosti není na pozemcích významnější půdní pokryv. Jeden z dotčených pozemků je určen k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku parc. č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

Při výstavbě posuzovaného záměru není předpokládána významná produkce odpadních vod z prováděných stavebních činností. Po doby výstavby budou mít pracovníci k dispozici odpovídající sanitární zařízení (např. mobilní hygienicko-sanitární zařízení). Množství produkovaných splaškových vod bude záviset na počtu zaměstnanců využívajících sociální zařízení během směny. Záměr nebude produkovat splaškové odpadní vody, ani nebude novým producentem srážkových odpadních vod.

S veškerým vznikajícím odpadem bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Odpady budou odděleně

shromažďovány ve shromažďovacích prostředcích (nádobách a kontejnerech určených k tomuto účelu), které budou řádně označeny v souladu s platnými právními předpisy. Bude zajištěno předání odpadů oprávněným osobám k jejich využití nebo odstranění, prioritně bude zajištěno jejich přednostní využití. U odpadů, u kterých nelze vyloučit kontaminaci nebezpečnými látkami, bude provedeno hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a podle výsledku hodnocení bude navržen způsob nakládání s odpadem.

Součástí oznámení byla hluková studie, zpracovaná v říjnu 2019 Ing. Janou Barillovou. Ta v hlukové studii řešila tři varianty výpočtu:

Stávající stav, rok 2019 – trolejbusovou dopravu a celkovou trolejbusovou a automobilovou dopravu ve stávajícím stavu. Podkladem pro intenzity dopravy pro rok 2019 na záměrem dotčených komunikacích byly výsledky sčítání dopravy ŘSD pro rok 2016. Vzhledem k tomu, že intenzita trolejbusové dopravy byla uváděna společně s autobusy, byl podíl trolejbusů zjištěn dle platného jízdního řádu města Pardubic.

Rok 2022 bez záměru (nulová varianta) – trolejbusovou dopravu a celkovou trolejbusovou a automobilovou dopravu pro rok zprovoznění záměru, nicméně bez změny dopravy vyvolané záměrem. Intenzity dopravy byly pro rok 2022 přepočtené z výsledků sčítání ŘSD pro rok 2016 a růstových koeficientů.

Rok 2022 se záměrem (aktivní varianta) – trolejbusovou dopravu a celkovou trolejbusovou a automobilovou dopravu v nulové variantě navýšenou změnami dopravy, které vyvolá nová trolejbusová linka. Výpočet byl proveden pro denní dobu i noční dobu u jedenácti výpočtových bodů v okolí trolejbusové trati.

Výsledky výpočtů ukazují na skutečnost, že hluk z trolejbusové dopravy v dané lokalitě u hodnocené hlukově chráněné zástavby nepřekračuje stanovené hygienické limity v denní a noční době. Vzhledem k tomu, že projektovaná stavba (trolejbusová trať) je vedená po komunikacích I. a II. třídy, popř. po MÚK I. třídy, jsou pro hodnocení vlivu hluku u hodnocené hlukově chráněné zástavby stanoveny hygienické limity z provozu trolejbusové dopravy $L_{Aeq, 16 h} = 60$ dB v denní době (6:00 – 22:00) a $L_{Aeq, 8 h} = 50$ dB v noční době (22:00 – 6:00) v chráněném venkovním prostoru staveb.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že provoz posuzovaného záměru (nové trolejbusové trati, která jednak zapříčiní mírný nárůst intenzity trolejbusové dopravy na navazujících úsecích nové trati, ale i pokles autobusové dopravy MHD v novém úseku trolejbusové trati i úsecích navazujících) vyvolá v zájmové lokalitě změny $L_{Aeq, T max}$ v řádech desetin decibelu (0,1 – 0,5 dB). Tyto změny jsou zcela minimální, pouze teoretické a měřením objektivně neprokazatelné. Především je nutné upozornit, že to není navýšení nad limitní hodnoty a tedy vliv záměru z hlediska hluku lze s ohledem na provoz záměru hodnotit jako nevýznamný.

II. Umístění záměru

Zájmová lokalita se nachází v prostoru dotčeném činností člověka, v zastavěném území města Pardubic. Celé území tvoří především prvky technické infrastruktury města (komunikace, sítě, železniční vlečky, stožáry osvětlení aj.). Širší území se vyznačuje poměrně velkými průmyslovými plochami (nádraží, průmyslová zóna Pražská-Hlaváčova, areál Paramo), které se také negativně projevují na krajinném rázu a na využití krajiny.

Výskyt rostlin i živočichů je omezen, odpovídá silnému antropogennímu vlivu. Stávající dřeviny v zájmovém území podél dotčených komunikací lze charakterizovat jako uměle vytvořené. Zastávají funkci "veřejné zeleně". Pouze při ulici Teplého se nachází lesopark Dukla s přirozenějším vegetačním porostem. Lesopark Dukla slouží obyvatelům sídliště Dukla a dalších městských částí především jako rekreační prostor, který byl revitalizován a mimo lesní porosty se zde nacházejí upravené trasy pro běžce a pěší, herní a sportovní prvky, multifunkční hřiště, drobná architektura, dopravní hřiště a další prvky. Na okraj lesoparku bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně, pouze souhlas se stavbou v ochranném pásmu lesa podle lesního zákona, který bude řešen v následném řízení.

Dle vyjádření Magistrátu města Pardubic, odbor hlavního architekta, čj. MmP 111139/2019 ze dne 25. 10. 2019, je záměr v souladu s územním plánem v plochách systému silniční dopravy.

Dle stanoviska Krajského úřadu, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody, pod čj. KrÚ 72092/2019/OŽPZ/Le ze dne 14. 10. 2019 záměr nemůže mít významný vliv na předměty ochrany ani celistvost žádné vymezené evropsky významné lokality ani žádné ptačí oblasti.

Na zájmových pozemcích se nenachází prvky územního systému ekologické stability, a to na lokální, ani na regionální nebo nadregionální úrovni.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.

Dotčené území není součástí přírodního parku.

Řešené území není součástí ani nezasahuje do velkoplošných chráněných území (národní park nebo chráněná krajinná oblast) ani do maloplošného zvláště chráněného území (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka nebo přírodní památka).

Krajinné dominanty přírodního nebo historického charakteru nejsou v blízkosti patrné. Vzhledem k místu na okraji městské aglomerace, jsou tyto prvky odstíněny mnohem výraznějšími prvky tj. výstavbou lidských sídel a technické infrastruktury lidských sídel.

Do území nebo jeho bezprostřední blízkosti nezasahují žádné známé památkové zóny ani krajinné kompozice.

Územím záměru neprotéká žádný trvalý ani občasný povrchový tok a nenachází se na něm ani žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje podle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů. V dané lokalitě ani v blízkém okolí se nevyskytují zdroje minerálních stolních a léčivých vod. Řešený záměr se nenachází v chráněné oblasti akumulace vod (CHOPAV) ani v záplavovém území. Zájmová lokalita se nachází mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo záplavové území Q₁₀₀. Negativní ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod se nepředpokládá.

Realizací záměru nebudou zasaženy jiné přírodní zdroje. Posuzovaná trasa nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území, zdroje surovin, poddolovaného území, plochy sesuvů a svahových deformací. Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako nulové.

Vlivy na půdy a horninového prostředí lze celkově hodnotit jako nevýznamné.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Krajina v dotčené lokalitě a širším území je kompletně přeměněna lidskou činností (městská zástavba, objekty bydlení a občanské vybavenosti, dopravní infrastruktura, inženýrské sítě, nádraží se železničními vlečkami, průmyslově využívané plochy atd.) a nevyskytují se v ní žádné zvláště ceněné přírodní biotopy. Realizace záměru nepředstavuje zásah, který by významně měnil krajinný ráz a estetické parametry území.

Z pohledu širší populace bude záměr pozitivně ovlivňován faktor pohody zejména zkvalitněním veřejné dopravy, zkrácením dopravních časů, zajištěním efektivní služby MHD ekologickým způsobem.

Z vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí vyplývá, že se nejedná o záměr, který by svými vlivy přesahoval státní hranice.

Na základě výše uvedeného komplexního shrnutí lze konstatovat, že identifikované nepříznivé vlivy posuzovaného záměru nepřekračují ekologickou únosnost území, nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a neznamenaají ohrožení životního prostředí.

Po zvážení všech vlivů záměru ve vztahu k výše uvedeným kritériím, zejména s ohledem na rozsah vlivů (zasažené území a populaci), povahu vlivů vzhledem k jejich přesahu státních hranic, velikosti a komplexnosti vlivů, pravděpodobnosti vlivů, dobu trvání, četnosti a vratnosti vlivů, a po shromáždění všech vyjádření k záměru ve zjišťovacím řízení, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr „Trolejbusová

trať Dukla vozovna – Hlavní nádraží“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části.

Příslušný úřad doručuje rozhodnutí veřejnou vyhláškou podle ust. § 25 správního řádu ve spojení s ust. § 7 odst. 6 zákona vyvěšením na své úřední desce.

Poučení o odvolání:

Podle ust. § 83 odst. 1 správního řádu činí odvolací lhůta 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, odvolání se podává podle ust. § 86 odst. 1 správního řádu u příslušného úřadu.

Podle ust. § 7 odst. 6 zákona má právo podat odvolání oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v ust. § 3 písm. i) bodě 2 zákona. Splnění podmínek podle ust. § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Otisk úředního razítka

Ing. Martin Vlasák
vedoucí odboru
v z. **Ing. Jana Hroudová**
vedoucí oddělení vodního hospodářství

Příslušný úřad žádá Městský obvod Pardubice I, Městský obvod Pardubice V a Pardubický kraj o zveřejnění tohoto rozhodnutí podle ust. § 16 odst. 4 zákona na svých úředních deskách po dobu nejméně 15 dnů. Příslušný úřad dále žádá dotčené územní samosprávné celky o zaslání vyrozumění o dni vyvěšení.

Vyvěšeno příslušným úřadem dne 10. 1. 2020

Obdrží:

podle ust. § 7 odst. 4 zákona:

Oznamovatel:

1. Dopravní podnik města Pardubice a.s.

Dotčené územní samosprávné celky:

2. Pardubický kraj

3. Městský obvod Pardubice I

4. Městský obvod Pardubice V

Dotčené orgány:

5. Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

6. Úřad městského obvodu Pardubice I

7. Úřad městského obvodu Pardubice V

8. Magistrát města Pardubic

9. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové

10. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, územní pracoviště Pardubice