



KUPAX00YN083



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

Číslo jednací: KrÚ 66504/2021/OŽPZ/UD
Spisová značka: SpKrÚ 52414/2020/OŽPZ/52
Vyřizuje: Ing. Aneta Udržalová
Telefon: 466026417
E-mail: aneta.udrzalova@pardubickykraj.cz
Datum: 15.09.2021

dle rozdělovníku

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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 (dále jen „správní řád“), a jako věcně příslušný správní orgán 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 o posuzování vlivů na životní prostředí“), podle ust. § 9a odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle ust. § 149 odst. 1 správního řádu vydává **souhlasné závazné stanovisko** k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“) oznamovateli Správa a údržba silnic Pardubického kraje, p. o., Doubravice 98, 533 53 Pardubice, IČ 000 85 031, k záměru

„Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“ – „Modrá varianta“.

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ

2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o novostavbu silnice II. třídy v extravilánu. Začátek stavby je v budoucí okružní křižovatce silnice I/35 a přivaděče dálnice D35 od MÚK Vysoké Mýto – západ. Konec stavby je na stávající silnici II/312 mezi obcemi Hemže a Mostek.

Přeložka silnice II/312 je navržena v kategorii S9,5/90 dle ČSN 736101. Délka přeložky II/312 v doporučené variantě „Modrá“ je 12,73 km. Částečně je využíván modernizovaný úsek silnice II/357 mezi Vysokým Mýtem a Chocní v dl. 1,36 km.

Záměr byl hodnocen ve dvou aktivních variantách („Červená“ a „Modrá“). Varianty se liší pouze v lesním úseku o délce cca 2,5 km.

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Kategorie II, bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od

stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1000 voz/24 hod.“

4. Umístění záměru

kraj: Pardubický
obec: Vysoké Mýto, Slatina, Choceň, Sruby, Mostek
katastrální území: Vysoké Mýto, Slatina u Vysokého Mýta, Choceň, Dvořisko, Sruby, Hemže, Mostek nad Orlicí

5. Obchodní firma oznamovatele

Správa a údržba silnic Pardubického kraje, p. o.

6. IČ oznamovatele

000 85 031

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Doubravice 98, 533 53 Pardubice

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

A. Podmínky pro fázi přípravy

1. pro zmírnění zásahů do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a významných krajinných prvků a minimalizaci vlivů na PHO II. stupně Vysoké Mýto Choceň vrt CH-1 a celkového dopravního řešení změnit v rámci dokumentace pro územní řízení navržené technické řešení následovně:
 - mostní opěru mostu SO 201 v km 0,49 umístit tak, aby násypem a opěrou nebylo zasaženo do porostu dřevin u řeky Loučná (biocentrum Šnakov)
 - v km 4,20 – 4,35 řešit odpojení trasy záměru od stávající silnice II/357 způsobem, který vyloučí zásah do cenné vlhké louky mezi zahrádkami Pod Babkou a lesem, který se silnicí sousedí
 - přeložku silnice č. II/312 posunout v km 4,50 – 5,10 o cca 100 m východně tak, aby nebyla zasažena zatravněná mez s remízou. Úpravu projektu provést v souladu s řešením prověřeným v Technické pomoci pro EIA (MDS Projekt, 04/2020)
 - přeložku silnice č. II/312 posunout v km 5,50 – 7,00 o cca 45 m východně tak, aby se vyhnula v maximální míře Srubským mokřinám a zároveň nezasahovala do ochranného pásma PP Vstavačová louka; násypy mostních objektů SO 202 a 203 na nejcennějších podmáčených plochách nahradit estakádou, a to v délce cca 340 m; úpravu projektu provést v souladu s řešením prověřeným v Technické pomoci pro EIA (MDS Projekt, 04/2020); v rámci další projektové přípravy zamezit odvádění dešťové vody kanalizací z estakády či jiných částí záměru do prostoru Srubských mokřin
 - v trase varianty „Modré“ v lesním celku v cca km 1,50 zachovat rozměry mostu SO 204 přes údolí v délce přemostění minimálně 60 m; migrační potenciál mostního objektu musí dosahovat hodnoty minimálně 0,8; lesní potok podél lesní cesty pod trasou „Modré“ varianty záměru v km 1,50 – 1,80 nesmí být stavbou zasažen; tomu je nutné přizpůsobit řešení trasy ve svahu nad potokem realizací opěrné zdi místo násypu
 - křížení Tiché Orlice řešit navrženou estakádou SO 242 (varianta „Modrá“), které přemostí jedním mostním objektem železniční trať č. 020, nivu i tok Tiché Orlice, čímž dojde k vyloučení jakéhokoliv zásahu do říční nivy; při přemostění Tiché Orlice respektovat

dokument „Upřesnění technického řešení přechodu silnice II/312 přes Tichou Orlici“ (MDS Projekt, 04/2020)

- v km 10,50 – 12,50 v oblasti strže a louky Hemže přeložku silnice II/312 trasovat severně od strží tak, aby došlo k minimalizaci zásahu do travních porostů, pramenišť a strží v trase; v případě nutnosti křížení některé ze strží musí být toto křížení realizováno kapacitním mostním objektem, který umožní zachování kontinuity vodní linie a její napojení na podzemní vody; trasování realizovat v souladu s řešením prověřeným v Technické pomoci pro EIA (MDS Projekt, 04/2020)
 - prověřit nahrazení stykové křižovatky s ulicí Újezdská kruhovým objezdem na základě projednání s dotčenými orgány dopravy a Policií ČR
2. v rámci dokumentace pro stavební povolení budou na základě podrobného geotechnického průzkumu ověřeny přesné geologické poměry doporučené varianty silnice II/312 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích); na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem
3. součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:
- zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, kde vlivem distribuce dopravy dojde k jejímu navýšení a kde dojde k překročení hygienických limitů
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - u všech objektů, kde nelze navrhnout protihlukovou stěnu, bude navržena kombinace protihlukových opatření ve formě nového povrchu komunikací se sníženou hlučností (zejména podél obytné zástavby na komunikaci Újezdská v Chocni, silnici III/3058 v Běstovicích a silnici III/31610 ul. Na Křepčích), případně budou navržena individuální protihluková opatření na všech objektech, u kterých je předpokládáno překročení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a kde nelze realizovat jiná opatření
 - veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení
4. v rámci dokumentace pro územní řízení bude napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ v doporučené „Modré“ variantě preferováno v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou; tam kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2
5. součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:
- bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování DÚR pro doporučenou „Modrou“ variantu
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území

6. v rámci dokumentace pro územní řízení doložit, že křížení veškerých vodotečí je realizováno dostatečně kapacitními mostními objekty, které umožní zachování kontinuity vodní linie a její napojení na podzemní vody; povrch v podmostí veškerých mostů ponechat v maximální míře nezpevněný, pokrytý pouze nahrubo urovnanou zeminou; v případě nutnosti dláždění zejména v okolí pilířů překrýt i toto zeminou; v rámci přemostění koryt řek Loučné a Tiché Orlice koryto řeky neopevňovat a ponechat v přirozeném stavu
7. v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, která:
 - bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav
 - bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách
 - bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů
8. v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracována studie odtokových poměrů, která posoudí technické řešení záměru v záplavových územích Loučné a Tiché Orlice
9. v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice II/312, výsledků geotechnického a geologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:
 - ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky, zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod; ochrana povrchových vod proti možnému smísení se závadnými látkami bude řešena mechanickým předčištěním kalovou jímkou s normou stěnou pro zadržení lehkých kapalin
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdňení umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
 - soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu

- před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma
10. v rámci dokumentace pro stavební povolení řešit odvodnění stavebního objektu SO 206 – most přes Tichou Orlici – z důvodů blízkosti lokality NATURA svedením dešťových vod pod most do retenční nádrže, která bude dimenzována na zachycení 100% dešťových srážek; případný odhadovaný nadlimitní odtok do Tiché Orlice bude v rozpětí 0,0 až 3,0 l/s; na přepadu bude osazen odlučovač ropných látek
11. v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat aktualizovaný výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z komunikace na recipientní vodoteče dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované – chemické rozmrazovací látky na vozovce; aktualizovaný výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015; koncepci odvodnění do vodních toků projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků
12. součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu vodních toků dotčených odváděním srážkových vod; rozsah monitoringu (který musí být zahájen již před počátkem výstavby) z hlediska četnosti odběrů a sledovaných parametrů projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků a příslušnými rybářskými svazy
13. součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství
14. v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku
15. v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou „Modrou“ variantu silnice, který:
- bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště a zdroje pitné vody (včetně případných individuálních zdrojů) v rámci doporučené trasy a bude navrhovat opatření (včetně případné úpravy navržené nivelety), která by eliminovala negativní ovlivnění pramenišť a zdrojů pitné vody
 - bude podrobněji vyhodnocovat trasu doporučené „Modré“ varianty v km 1.100 – 1.650 ve vztahu k riziku ovlivnění podzemních vod a stanoví technické požadavky vedení trasy silnice pro vyloučení kvantitativního ovlivnění podzemních vod
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod nebo vystrojených vrtů
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba prochází ochranným pásmem vodního zdroje

- posoudit režim vod PP Vstavačová louka a jejího okolí a stanovit postup výstavby tak, aby zde vodní režim nebyl narušen
16. na úseku komunikace procházející případně ochranným pásmem vodního zdroje vybudovat automatický signalizační systém pro hlášení nestandardních situací v provozu na komunikaci odpovědným osobám určeným v havarijním plánu (PČR, HZS, ŘSD, správce vodního zdroje)
17. v rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů doporučené „Modré“ varianty silnice II/312 přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích
18. dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu doporučené „Modré“ varianty silnice II/312 bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské a lesnické techniky; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků
19. součástí dokumentace pro stavební povolení bude chiropterologický průzkum pro detailní vyhodnocení míst s vysokou letovou aktivitou netopýrů a s návrhem případných bariér proti kolizím s netopýry; tento průzkum bude znovu aktualizován v roce uvažované výstavby
20. v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou „Modrou“ variantu II/312, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Kunderová, 2020); výstupem studie budou úpravy a zpřesnění dosud navržených migračních objektů a budou zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně bude řešena i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány následující požadavky:
- budou prověřeny případně upraveny dosud navržené migrační objekty:
 - most přes účelovou komunikaci a cyklostezku v km 2,35 rozšířit na 2 pole, aby mohl plnit i migrační funkci s hodnotou MPT pro kategorii B min 0,5
 - v km cca 4,50 řádně přemostit drobnou vodoteč prostřednictvím rámového propustku, který umožní migraci středních a drobných živočichů (MTP alespoň 0,5)
 - přes místní komunikaci v km cca 5,07 umístit mostní objekt s jedním polem, který umožní migraci středních a drobných živočichů (MTP alespoň 0,5)
 - v km cca 0,30 „Modré“ varianty doplnit drobný migrační objekt (tubosider nebo rámový propustek) pro migraci středních a drobných živočichů
 - v km cca 0,60 „Modré“ varianty realizovat v zářezu přesýpaný most nad hlavní trasou, po kterém bude převedena lesní cesta a zároveň vznikne ekodukt
 - při křížení lesní cesty Formanka (km 1,35 „Modré“ varianty) realizovat přesýpaný most nad hlavní trasou, po kterém bude převedena lesní cesta a zároveň bude využit jako ekodukt
 - v návaznosti na realizaci migračních objektů v lesním celku západně od Chocně (biotop velkých savců, nadregionální biokoridor) trasu silnice v lesním porostu oplotit, aby se zamezilo srážkám zvěře s dopravou; oplocení realizovat tak, aby navádělo zvěř k migračním objektům
 - v místě křížení potoka za km 10,50 umístit propust o rozměrech přibližně 2x2 m

- v km cca 3,55 (na křížení stávajícího úseku silnice II/357 s vodním tokem) provést výměnu stávajícího trubního propustku za rámový tak, aby podél toku v propustku vznikla také suchá cesta s min. šířkou 1,0 m z důvodů minimalizace vlivů na střety s vydrou říční
 - budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů
- křížení s drobnými vodními toky realizovat tak, aby na obou březích zůstala suchá cesta o šířce min 1 m; povrch cesty ponechat hlinitý; koryta a břehy toků neopevňovat, ponechat v přirozeném stavu; pouze v odůvodněných případech je v prostoru pod mostem přípustné opevnění volně loženými kameny, příp. kameny do hlíny
 - detailní migrační studie bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody
21. v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován takový harmonogram stavby, aby realizace komunikace zejména v úsecích s migračními objekty byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím)
22. nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení provést pro doporučenou „Modrou“ variantu silnice II/312 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítím terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem
23. součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro doporučenou variantu silnice II/312 včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); u vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
24. v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice II/312 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
- bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
 - pozornost bude věnována především vybraným místům komunikace z hlediska nutnosti odclonění vizuálního rušení mezi obytnou zástavbou obcí a silnicí – zejména v km 2,0 až 2,6 u části Lipová, v km 8,6 až 9,7 severně od Chocně (plocha Z97 v ÚP města) a u obce Vrchovina při odklonu trasy mezi km 10,5 až 12,0; v těchto úsecích by pásy vegetace měly být minimální šíře 20 m
 - bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně, jakož i travní pásy s roztroušenými křovinami pro vytvoření biotopu pro křepelky a koroptve

- z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny a bude mít návaznost na navržené migrační objekty
 - náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF
 - navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením)
 - bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP
 - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpurnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)
 - preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných
25. v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou „Modrou“ variantu silnice II/312 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území bude maximální mírou respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu, zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability); racionalizací nákladů pěstební činnosti bude upřednostňována přirozená obnova, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů
26. před zahájením stavby „Nápojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto“ bude KHS Pardubického kraje doložen aktuální stav přípravy stavby „Obchvat Běstovic“, protože realizace této stavby může ovlivnit i rozsah navrhovaných protihlukových opatření na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť
27. v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle ust. § 9a odstavce 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž příslušnému úřadu doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

28. v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů pro doporučenou variantu silnice II/312; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou

B. Podmínky pro fázi výstavby

1. investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
2. investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření
3. pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo
 - po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch
 - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí

- umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
4. pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku a vibrací v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
- při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností
 - staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území
 - působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)
5. po výběru zhotovitele stavby bude pro stavbu přeložky vypracována akustická studie pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby
6. před zahájením stavby bude provedeno změření technické seismicity u vybraných stávajících objektů obytné zástavby v okolí mostu přes komunikaci II/317 v km 9,8 a následně po realizaci záměru v rámci kolaudačního řízení; při prokazatelné změně, která by mohla mít negativní vliv na stávající objekty, budou případná opatření realizována na náklady investora záměru
7. pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:
- při provádění prací je nezbytné maximum úkonů provádět ze břehu – bez pojezdu mechanismů v korytě toku; firma realizující práce v korytě musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku PHM a stavebních hmot do vodního prostředí; standardní podmínkou je trvalá přítomnost funkční záchytné stěny pod úsekem stavby
 - v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu
 - pro stavbu bude zpracován a předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby

- bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
 - na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob PHM pro stavební mechanizmy; nebudou zde odstavovány žádné stavební mechanizmy
 - během realizace stavby na každém křížení s vodotečí vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze stavenišť; tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod zřídít usazovací nádrže pro záchyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV
 - důsledně zajistit ochranu toku před úniky zásaditých stavebních látek a sypkých stavebních hmot; omezit na minimum kalní toků; v období jarního rozmnožování ryb (březen až květen) bude kalení toků zcela vyloučeno
 - vyloučit jakékoli skladování takových hmot v blízkosti břehové hrany toku; práce při řešení stabilizačních či jiných technických prvků komunikace, vyžadujících betonáž v dosahu břehové hrany toku, řešit s vyloučením úniku stavebních látek a hmot do toku
 - veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v blízkosti vodních toků odváženy
 - objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí
 - všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
 - v náplních hydraulických systémů použitých zařízení budou biologicky rozložitelné oleje
 - v rámci stavby používat dostatečné množství chemických WC
8. před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny
9. skrývku zeminy a stržení drnu v travních a dřevinných porostech mezi km 6,70 a 8,70 od rybníku Aviák po Tichou Orlici bude prováděno pouze v rozmezí 1. září – 31. října, tedy mimo období rozmnožování a přezimování obojživelníků, plazů a hmyzu v půdě; bezprostředně před zahájením zemních prací je nutné projít dotčené území stanovenou odborně způsobilou osobou (ekodozor) a zajistit případné transfery nalezených obojživelníků a plazů; skrývku zeminy na zbytku stavby je možné provést mimo období hnízdění polních druhů ptáků, tj. v rozmezí 1. září – 31. března do fáze výstavby
10. kácení stromů a odstranění keřů bude nutno provádět mimo období hnízdění ptáků tj. v rozmezí 1. září – 31. března; na základě chiropterologického průzkumu budou určeny případné další podmínky ohledně kácení stromů, ve kterých mohou být letní nebo zimní úkryty netopýrů
11. dočasný zábor severně (Srubske mokřiny, PP Vstavačová louka) a jižně (louka a lužní les) od železnice Choceň – Sruby mezi km 6.00 – 6,70 omezit na nutné minimum a po dobu stavebních prací provést jeho dočasné oplocení, zamezující pohybu techniky a pracovníků v přilehlých lučních, mokřadních a dřevinných porostech

12. během výstavby udržovat stav staveniště v takovém stavu, aby se zamezilo vzniku kaluží a jiných dočasných vodních ploch, které by představovaly atraktivní sekundární biotopy pro obojživelníky
13. vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou dle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměla by být příliš vzdálená od místa odchytu; současně bude navržena plocha pro vytvoření náhradního potravního biotopu pro čápa černého, kuňky obecné a dalších obojživelníků a ptáků ve formě mokřadu s mělkými tůněmi; na lučních plochách zasažených stavební činností v km 5,70 – 7,00 provést dosev krvavce totenu pro podporu místních populací modráska bahenního a modráska očkovaného v minimální dávce výsevu minimálně 0,2 g na m²
14. investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)
15. v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice II/312 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby
16. práce zasahující do horninového podloží v rámci lesního celku západně od Chocně realizovat pod dohledem paleontologa, který určí další postup v případě objevu paleontologických nálezů a případně nařídí záchranný paleontologický průzkum

C. Podmínky pro fázi provozu

1. v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě silnice II/312; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb (případně v chráněném vnitřním prostoru staveb) bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví
2. k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu
3. v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání

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

Po uvedení stavby do provozu bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci. Výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh

aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Příslušný úřad vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- a) dokumentace pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“ zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), společností HBH Projekt spol. s r. o. v dubnu 2021. Přílohami dokumentace mimo dokladů a mapových podkladů jsou: vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z dubna 2021 zpracovaná Mgr. Robertem Polákem; rozptylová studie z března 2021 zpracovaná Mgr. Martinem Vránou a Mgr. Davidem Kouřilem; hluková studie z března 2021 zpracovaná Ing. Vladimírem Krylem a Mgr. Davidem Kouřilem; hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb. ze září 2020 zpracované společností HBH Projekt spol. s r.o.; prognóza intenzit dopravy ze září 2020 zpracovaná společností Valbek s. r. o.; studie vyhodnocení vlivů na klima z května 2020 zpracovaná společností EKOTOXA s. r. o.; hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. z května 2020 zpracované společností Ekopontis, s.r.o.; migrační studie z června 2020 zpracovaná společností HBH Projekt spol. s r.o.; studie ovlivnění vodních útvarů z června 2020 zpracovaná společností HBH Projekt spol. s r.o.; botanický průzkum s prvky dendrologického průzkumu z dubna 2021 zpracovaná společností HBH Projekt spol. s r.o.
- b) vyjádření k dokumentaci záměru „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“
 - vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj.: MUVM/030354/2021 Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí
 - vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj.: KHSPA 07532/2021/HOK-UO Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích
 - vyjádření ze dne 18. 5. 2021 čj.: ČIŽP/45/2020/2648 Česká inspekce životního prostředí oblastní inspektorát Hradec Králové
 - vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj.: MUVM/039456/2021 Město Vysoké Mýto
 - vyjádření ze dne 5. 4. 2021 Zemědělsko-obchodní družstvo Zálší
 - vyjádření ze dne 27. 5. 2021 Spolek pro krajinu povodí Loučné
- c) posudek zpracovaný na základě dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (dále také „posudek“) vypracoval RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906, ve spolupráci s RNDr. Milanem Macháčkem (držitelem osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí čj. 6333/246/OPV/93, autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. 90668/ENV/16, autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, rozhodnutí o autorizaci čj. 2396/630/06 ze dne 30. 1. 2007; autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP čj. 2882/ENV/17 154/630/17 ze dne 17. 1. 2017, autorizovaná osoba k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 45i

zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění ve smyslu § 67 tohoto zákona; rozhodnutí MŽP o udělení autorizace čj. MZP/2018/610/3550 ze dne 14. 12. 2018) a Ing. Janou Bajarovou

Příslušný úřad obdržel dne 13. 7. 2020 podle ust. § 6 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí dokumentaci vlivů záměru „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“ na životní prostředí zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), oznamovatele, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, p. o., Doubravice 98, 533 53 Pardubice, IČ 000 85 031 (dále jen „oznamovatel“).

Dne 14. 7. 2020 č. j. KrÚ 52744/2020/OŽPZ/UD příslušný úřad zaslal informaci o dokumentaci s žádostí o vyjádření dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o dokumentaci podle ust. § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Informace o zveřejnění dokumentace byla vyvěšena na úřední desce Pardubického kraje dne 15. 7. 2020 a byl podle ust. § 6 odst. 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoven termín 14. 8. 2020 pro možnost veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených správních orgánů a dotčených územních samosprávných celků zaslat své písemné vyjádření k dokumentaci příslušnému úřadu. Dokumentace byla zveřejněna 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 PAK874.

Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc. Dokumentace byla zpracovateli posudku doručena dne 22. 7. 2020, čj. KrÚ 53691/2020/OŽPZ/UD.

Dne 19. 8. 2020 obdržel příslušný úřad návrh zpracovatele posudku na přepracování dokumentace s tím, že dokumentaci je třeba doplnit a přepracovat na základě veškerých relevantních připomínek a požadavků obsažených ve vyjádřeních k dokumentaci a připomínek zpracovatele posudku.

Na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu posuzování a doporučení zpracovatele posudku příslušný úřad podle ust. § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vrátil dne 21. 8. 2020 č. j. KrÚ 60546/2020 dokumentaci záměru „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“ k přepracování.

Dne 23. 4. 2021 obdržel příslušný úřad přepracovanou dokumentaci. Dne 29. 4. 2021 č. j. KrÚ 34606/2021/OŽPZ/PP příslušný úřad zaslal informaci o přepracované dokumentaci s žádostí o vyjádření dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o přepracované dokumentaci podle ust. § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Informace o zveřejnění přepracované dokumentace byla vyvěšena na úřední desce Pardubického kraje dne 30. 4. 2021 a byl podle ust. § 6 odst. 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoven termín 31. 5. 2021 pro možnost veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených správních orgánů a dotčených územních samosprávných celků zaslat své písemné vyjádření k přepracované dokumentaci příslušnému úřadu. Dokumentace byla zveřejněna 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 PAK874.

V souladu s ust. § 17 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí příslušný úřad nenařídil veřejné projednání záměru, protože neobdržel odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci.

Dne 28. 7. 2021 požádal zpracovatel posudku vzhledem k rozsahu dokumentace podle ust. § 9 odst. 3) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí o prodloužení termínu k vypracování posudku, čemuž OŽPZ KÚ Pardubického kraje dopisem čj. KrÚ 60110/2021 ze dne 2. 8. 2021 vyhověl.

Posudek byl příslušnému úřadu předložen dne 26. 8. 2021. Posudek zpracoval RNDr. Tomáš Bajer, CSc. Přípomínky doručené k dokumentaci byly zpracovatelem posudku komentovány, případně zapracovány do podmínek tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy s tím, že z provedeného vyhodnocení z hlediska významnosti jednotlivých vlivů je záměr realizovatelný ve variantě „Modrá“ a při dodržování podmínek navržených v dokumentaci a posudku nebude znamenat významné ovlivnění hodnocených složek životního prostředí. Zpracovatel posudku po celkovém posouzení navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko k tomuto záměru s podmínkami.

Na základě výše uvedeného, výsledků studií zpracovaných autorizovanými osobami předložených spolu s dokumentací, vyjádření k ní uplatněných a závěrů hodnocení posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru ve variantě „Modrá“ nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a bylo možné vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

A. Podmínky pro fázi přípravy

1. Podmínka shrnuje názory zpracovatelského týmu dokumentace na úpravy doporučené varianty, prezentované tabulkou č. 53 dokumentace. Z textu dokumentace vyplývá, že jde o technicky reálná opatření. Navržené dílčí úpravy technického řešení jsou relevantní a zcela jednoznačně přispívají k prevenci a minimalizaci nežádoucích vlivů v dotčených lokalitách.
2. Podmínka vychází z doporučení dokumentace a směřuje k ověření geologických poměrů doporučené trasy ve vztahu k minimalizaci vlivů na podzemní vody a případné sesuvy.
3. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z vyjádření KHS Pardubického kraje. Podmínka směřuje k ověření vstupních podkladů z modelu dopravy pro aktuální rok zprovoznění záměru.
4. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů na faunu z hlediska světelného znečištění.
5. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z požadavku na upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru.
6. Podmínka vychází z návrhu autorského týmu dokumentace a preventivně řeší dopad na ekologicko-stabilizační funkci křížených vodotečí (a niv) jako VKP ze zákona, na které jsou často vázány i skladebné prvky ÚSES.
7. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku; je reakcí na obdržené vyjádření, částečně vychází i z textu dokumentace a je dále upřesněna; podmínka směřuje k reálnému vyhodnocení zvolené varianty na krajinný ráz.
8. Podmínka je převzata z dokumentace za účelem prověření skutečnosti, že posuzovaný záměr neovlivní odtokové poměry v řešeném území.
9. Podmínka vyplývá z dokumentace EIA; je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k detailnějšímu řešení odvádění vod z komunikace; je stanovena za účelem minimalizace kvantitativních a kvalitativních vlivů záměru na vody a maximálního zachování vod v území.
10. Podmínka je navržena autory dokumentace, řeší ochranu kvality vody v toku Tiché Orlice. Přínosem podmínky je současně prevence případného nepříznivého vlivu předmětů ochrany v blízkosti EVL Orlice a Labe, vázaných na tok Tiché Orlice. Zpracovatel posudku pokládá vzhledem k předmětu ochrany EVL tuto podmínku za relevantní.

11. Podmínka vyplývá z dokumentace EIA; je modifikována zpracovatelem posudku za účelem potvrzení, že realizací záměru nedojde ke kvalitativnímu ovlivnění toků v souvislosti s řešením odvádění dešťových vod z tělesa komunikace.
12. – 14. Podmínky vyplývají z dokumentace, jsou modifikovány zpracovatelem posudku za účelem minimalizace vlivů na povrchové vody.
- 15., 16. Podmínky vyplývají z dokumentace, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují ke snížení negativních vlivů na podzemní vody a k ochraně zdrojů podzemních vod.
17. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace potenciálních škod na pozemcích ZPF.
18. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena pro maximální zachování přístupnosti zemědělských a lesních pozemků.
19. Podmínka vyplývá ze skutečnosti, že chiropterologický průzkum, jako součást přílohy Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle §67 ZOPK, přinesl doklady o vysoké letové aktivitě několika druhů netopýrů v rámci řešeného koridoru. Podmínka jednoznačně přispívá k ochraně této skupiny zvláště chráněných druhů obratlovců, zejména s důrazem na tok a nivu Tiché Orlice. Tím budou zajištěna konkrétní adekvátní opatření proti srážkám jedinců této skupiny s vozidly. Podmínka reaguje i na skutečnost, že od doby průzkumů pro stupeň EIA do doby realizace stavby může uplynout dlouhé období, takže je nutno aktualizovat příslušné údaje za účelem upřesnění podmínek pro provedení stavby.
20. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka řeší obvyklý postup z hlediska konkretizace podmínek pro zajištění migrace všech skupin živočichů v území, které je migračně významné a kde nová stavba bude představovat fragmentaci tohoto území formou migrační bariéry. Detailní migrační studie musí vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.
21. Podmínka vychází z dokumentace a směřuje k zajištění funkčnosti navrhovaných migračních objektů.
22. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výskyt a upřesnit požadavky na vlastní realizaci. Je účelné vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.
23. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby. V řešeném případě zatím ani dokumentace nestanovila přesněji počty a druhy kácených dřevin, takže je nezbytné maximálně přípustný rozsah kácení stanovit na základě podrobné technické dokumentace, která již bude obsahovat reálné parametry posuzované stavby. A to z důvodu, aby nedocházelo k nadbytečnému neodůvodnitelnému kácení v území s pestrou krajinnou mozaikou. Je účelné vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.
24. Podmínka vychází z identifikace vlivů na porosty dřevin v dokumentaci je navrhovaná zpracovatelem posudku s cílem zajistit reálné předpoklady pro provedení sadových úprav a zalesnění v území s pestrou krajinnou mozaikou, které je stavbou nepříznivě dotčeno. Podmínka upřesňuje požadavky navrhované dokumentací.
25. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a souvisí s vyjádřením ČIŽP. Podmínka reaguje na potřebu minimalizovat dotčení lesních porostů a VKP ve fázi, kdy již je podrobněji známo technické řešení záměru.

26. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z konzultace s KHS Pardubického kraje ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví.
27. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem umožnění důsledné kontroly plnění podmínek tohoto stanoviska ve všech navazujících řízeních.
28. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku. Podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výskyt ochranných významných druhů a upřesnit požadavky na vlastní realizaci podle aktuální situace v dotčeném území. Pro tyto výstupy je účelné vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.

B. Podmínky pro fázi výstavby záměru

1. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených obcí v etapě výstavby a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací. Podmínku je třeba převzít do výrokové části stavebního povolení.
2. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.
3. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na ovzduší v etapě výstavby.
4. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena pro minimalizaci vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby.
5. Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby.
6. Podmínka vychází z dokumentace a je formulována zpracovatelem posudku. Podmínka je určena k ověření vibrací v řešeném úseku komunikace.
7. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena kvůli minimalizaci vlivů záměru na povrchové a podzemní vody v etapě výstavby.
8. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku. Jedná se o standardní podmínku specifikující konkrétní požadavky k ochraně dřevin během fáze výstavby.
9. Podmínka vychází z dokumentace a směřuje k prevenci nežádoucích vlivů na faunu v nekritičtějším období roku.
10. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku. Jedná se o podmínku k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.
11. Podmínka je převzatá z dokumentace a účelně řeší ochranu dvou nejhodnotnějších segmentů v celé trase posuzovaného záměru i ve vazbě na dokumentací navrhované úpravy technického řešení (viz podmínka č. 1 pro fázi přípravy).
12. Podmínka vyplývá z dokumentace a směřuje k prevenci zvýšené mortality obojživelníků během fáze výstavby.
- 13., 14. Podmínky vyplývají z dokumentace a směřují k minimalizaci vlivů na faunu v etapě výstavby vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o území s hodnotnou krajinnou strukturou.
15. Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a reaguje na vyjádření ČIŽP ve vztahu k minimalizaci negativních vlivů na PUPFL.

16. Podmínka vyplývá z dokumentace a směřuje k zachování významných paleontologických nálezů v řešeném úseku trasy.

C. Podmínky pro fázi provozu záměru

- 1., 2. Podmínky vyplývají z dokumentace a z vyjádření KHS Pardubického kraje a směřují k ověření navrhovaných protihlukových opatření.
3. Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem snížení kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů.

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

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

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat – lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsané v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo významné. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid uhelnatý a benzo(a)pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti již v nulovém stavu zvýšené riziko z expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. U benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika a u oxidu dusičitého a oxidu uhelnatého nebylo zaznamenáno překračování směrných hodnot.

Vlivem záměru dojde u všech hodnocených charakteristik k celkovému snížení míry zdravotního rizika. Ani v nárůstem nejvíce ovlivněné části obytné zástavby není třeba očekávat překročení směrné hodnoty u akutních ani chronických účinků NO₂, ani u akutních účinků CO. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejvíce dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu miliontin nového případu v dotčené populaci a v řádu desetitisícin až tisícín nového případu úmrtnosti u dospělých. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace, které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo(a)pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

V části zástavby při trase přeložky, kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže, není dle dokumentace třeba očekávat vlivem posuzované změny nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví a také změny v míře obtěžování jsou mírné a v praxi málo významné. Přičemž stále platí závěr, že z celkového pohledu v celé výpočtové oblasti lze očekávat pokles míry zdravotního rizika z expozice hlukové zátěži.

Z porovnání variant vyplývá, že obě hodnocené varianty jsou prakticky rovnocenné, rozdíly jsou zcela zanedbatelné. Významnější pozitivní vliv na celkovou míru zdravotního rizika lze očekávat v případě uplatnění navržených protihlukových stěn, kdy dojde ke snížení míry rizika.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Z dokumentace vyplývá, že porovnání variant nulové a variant aktivních ukazuje pozitivní vliv v intravilánech Vysokého Mýta a Chocně, i když rozdíly nejsou velké. Mírné zhoršení imisních koncentrací se projeví v návaznosti na reorganizaci dopravy v severní části Chocně, v ulicích Újezdská a na Křepčích.

Z porovnání varianty aktivní – „Červené“ a varianty aktivní – „Modré“ vyplývají zcela nepatrné rozdíly, na hranicích nepřesnosti výpočtového modelu, při severozápadním okraji Chocně. Dokumentace uvádí, že z tohoto důvodu nebyly hodnoty varianty aktivní – „Modré“ přidány do tabelárního přehledu, neboť jsou prakticky totožné s hodnotami varianty aktivní – „Červené“.

Dokumentace uzavírá, že na základě výše uvedených zjištěných skutečností lze konstatovat, že z hlediska vlivů na ovzduší je záměr přijatelný a realizace kterékoliv aktivní varianty přinese mírné zlepšení kvality ovzduší oproti variantě nulové.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby formulovaných v podmínkách závazného stanoviska pro doporučenou „Modrou“ variantu silnice II/312.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Předmětem akustického posouzení je výstavba přeložky silnice II/312, respektive prodloužení této silnice k nadřazené silniční síti. Přeložka silnice II/312 zajistí napojení Chocně a přilehlého regionu na dálnici D35 prostřednictvím MÚK Vysoké Mýto – západ. Zároveň bude komunikace sloužit jako severní obchvat Vysokého Mýta a severní obchvat Chocně. Začátek přeložky je v MÚK Vysoké Mýto – západ, konec přeložky je na stávající silnici II/312 mezi obcemi Hemže a Mostek. Délka přeložky II/312 je 12.560 km, s částečným využitím modernizovaného úseku silnice II/357 mezi Vysokým Mýtem a Chocní v délce 1.36 km.

Z výsledků posouzení je patrné, že realizace záměru na straně jedné bude znamenat na velké části dotčeného území zlepšení akustické situace. Ve vztahu k hodnocené trase jsou navrženy 4 protihlukové stěny, jejichž konečné řešení bude upřesněno v rámci další projektové přípravy záměru. Dále je však patrný nárůst hlukového zatížení na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť.

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska, které vyplývají z rozboru akustické situace v příslušné kapitole posudku a z obdržených vyjádření k záměru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody včetně vodních útvarů, bylo provedeno úměrně podrobnosti technického řešení projektu (studie proveditelnosti). Jako zdroj informací pro rámcové prognózování a pro doporučení opatření na minimalizaci předpokládaných vlivů byly použity údaje od Povodí Labe, s. p. (Plán dílčího povodí Horního a středního Labe; údaje o koncentracích Cl v tocích v zájmové oblasti a blízkém okolí).

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody je komentována problematika odvodnění komunikace a vlivů na hydrologické charakteristiky. Je uvedeno, že pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek. Z hlediska vlivů na hydrologické charakteristiky dokumentace konstatuje, že vliv komunikace na průtok povrchového toku je dán způsobem jejího odvodnění – pokud jsou srážkové vody z vozovky odváděny odvodňovacím systémem komunikace přímo do vodotečí, dochází v případě přívalových srážek ke skokovému zvýšení průtoku v příslušné vodoteči. Z hlediska vlivů na podzemní vody dokumentace konstatuje, že výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení (zářezy, násypy). K ovlivnění režimu podzemních vod může obecně dojít především v oblasti budování hlubších zářezů (narušení proudění a odtokového režimu podzemní vody v zářezích, umělé vytvoření infiltračních zón) a v místech, kde byly provedeny velkoplošné meliorace. Další možností ovlivnění je obecně v oblastech, kde budovaná komunikace jde po náspech vybudovaných v místech mělké přípovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko pod terén, kde se může projevit vytvoření překážky pro proudění přitížením terénu násypem, což může mít za následek zvýšení hladiny podzemní vody na návodní straně. Zde je rovněž třeba zdůraznit zvýšenou možnost průsaků či vzlínání vody do tělesa násypu. Dokumentace uzavírá, že podrobnější hodnocení bude možné provést až po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších částech projektové dokumentace.

Z hlediska ovlivnění jakosti podzemních vod dokumentace uvádí, že mělké podzemní vody mohou být dotčeny výstavbou komunikace pouze v tom případě, že nebudou dodržena ochranná opatření před úniky nebezpečných látek a to zejména při výstavbě v oblastech, kde je zvýšená hladina podzemní vody. Kromě toho je potřeba, aby nová komunikace byla v podloží dostatečně těsněna a nestala se tak drenážním prvkem, který by sváděl mělké vody a tím snižoval hladinu v okolí silničního tělesa. Zdrojem možného znečištění jsou jednak motorová vozidla (úkapky paliva a maziv, výfukové zplodiny, otěr pneumatik a drobné úniky dopravovaných látek), jednak zimní údržba komunikace.

Z hlediska vlivů na vodní zdroje je v dokumentaci konstatováno, že podle předběžného hodnocení nemá žádná z variant zásadní negativní dopady na ochranu vod.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu splnění podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody pro doporučenou variantu silnice II/312.

Vlivy na půdu

Dokumentace uvádí, že ve variantě „Červená“ činí celkový trvalý zábor ZPF 31,1284 ha. Dočasný zábor ZPF činí cca 20,3363 ha.

Dokumentace uvádí, že ve variantě „Červená“ činí celkový trvalý zábor PUPFL 5,4525 ha. Dočasný zábor PUPFL činí cca 3,6245 ha.

Dokumentace uvádí, že ve variantě „Modrá“ činí celkový trvalý zábor ZPF 30,4340 ha. Dočasný zábor ZPF činí cca 20,6244 ha.

Ve variantě „Modrá“ činí celkový trvalý zábor PUPFL 5,6825 ha. Dočasný zábor PUPFL činí cca 1,8798 ha.

Z dokumentace dále vyplývá, že realizace záměru bude mít v dlouhodobém časovém horizontu z hlediska eroze přijatelný až mírně pozitivní vliv, technické řešení v podobě vegetačních úprav

a systém odvodnění jako protierozní opatření bude přispívat ke snížení půdního smyvu v krajině i odnosu ornice větrem.

Dále je uvedeno, že obslužnost pozemků bude zajištěna v rámci stávajících polních cest a jejich přeložek. V rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí je nutné všechny úpravy projednat s uživateli pozemků.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu.

Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace konstatuje, že v dotčeném území se podle Surovinového informačního systému České geologické služby nenachází žádný dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko a prognózní zdroj ani žádné průzkumné území. Vliv tedy nenastává.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, evropsky významné lokality)

Dokumentace uvádí podrobný rozbor vlivů na faunu. U bezobratlých vyhodnocuje vlivy jako mírně negativní, avšak při dodržení ochranných opatření únosné.

Vlivy na faunu vodních toků, zejména při křížení řek Loučné a Tiché Orlice, dokumentace vyhodnocuje jako mírně negativní, avšak únosný. Nutností je dodržet navržená ochranná opatření.

Z hlediska vlivů na obojživelníky dokumentace kromě jiného konstatuje, že nejproblematictější je zasažení Srubských mokřin, kde se nachází významné rozmnožiště kuňky obecné a čolka velkého a biotop dalších druhů obojživelníků a plazů. Dalším druhem, kterému je potřeba věnovat pozornost, je mlok skvrnitý, jehož prokázaný biotop (včetně rozmnožiště) se nachází v lesním celku západně od Chocně. Vliv záměru na obojživelníky a plazy dokumentace celkově shrnuje jako mírně negativní, avšak při dodržení navržených ochranných opatření za únosný.

Z hlediska vlivů na ptáky tyto vlivy zahrnují zejména zásah do potravního a v některých případech i do hnízdního biotopu. Pro ptačí populace budou vlivy mírně negativní, avšak při dodržení postupů a opatření, týkající se minimalizace zásahu do biotopů, uvedených v kap. D.IV, únosný. Zásahy do mokřadních biotopů dokumentace navrhuje kompenzovat realizací nového mokřadu na vhodném místě či revitalizací části toku.

Vliv záměru na volně žijící ptáky, včetně zvláště chráněných druhů, dokumentace shrnuje jako mírně negativní, avšak únosné.

Z hodnocení nálezových dat v zájmovém území je patrné, že výstavba a provoz záměru může mít významný vliv na stav místních nebo migrujících populací minimálně u 7 druhů netopýrů.

Z hlediska vlivů na velké savce se jedná zejména o snížení migrační prostupnosti území, rizika srážek s projíždějícími vozidly a rušení hlukem a světlem ze silniční dopravy. K zachování základní migrační prostupnosti je dokumentací navržena řada migračních objektů, zejména v lesním celku, kde je vymezen nadregionální biokoridor a biotop velkých savců. Vlivy záměru na ostatní savce lze celkově dle dokumentace shrnout jako mírně negativní, avšak únosné

Dokumentace konstatuje, že během projekčních prací je klíčovým úkolem vést trasu záměru mimo nejcennější území v koridoru. Dále je nutné minimalizovat rozsah záboru biotopů, jimž se nelze vyhnout a navrhnout vhodné technické řešení v místech křížení trasy s těmito biotopy (např. dostatečně kapacitní mostní objekty, prostupnost území). Záměrem zasažené cenné biotopy je nutné v rámci kompenzačních opatření v přiměřené míře nahradit.

Na základě výše uvedeného konstatování je v tabulce č. 53 dokumentace uveden přehled navržených opatření pro minimalizaci vlivů na ekosystémy. Je uvedeno, že pokud budou návrhy

uvedených opatření, která již byla prověřena z hlediska realizovatelnosti projektantem, při další projektové přípravě respektovány, budou vlivy záměru na ekosystémy dostatečně zmírněny. Ekosystémová stabilita některých segmentů místních ekosystémů bude sice částečně narušena (nejvýrazněji v křížení lesního komplexu a při přechodu podél Srubských mokřin), celkově se však, díky vhodnému technickému řešení (např. minimalizace záboru lesa, prodloužení a odsunu mostního objektu u mokřadu) dostane na únosnou míru. Zásahy do některých ekosystémů se podaří eliminovat zcela nebo z větší části (luční stráň v km 4,5, strže u Hemže).

Posuzovaný záměr se dle dokumentace nachází na migračně významném území, kde se trvale vyskytují živočišné všech kategorií.

Dokumentace uzavírá, že migrační prostupnost území v současné podobě technického řešení není vyhovující u žádné z variant. Záměr je dle dokumentace nutné zprůchodnit navrženými opatřeními – pokud budou tato opatření realizována, bude stav únosný.

Obě aktivní varianty kříží řadu prvků ÚSES ve všech kategoriích. Střety se skladebnými prvky ÚSES jsou v rámci obou variant dle dokumentace poměrně zásadní, přitom nejsou vzhledem k podrobnosti technického podkladu ve stupni studie proveditelnosti většinou vůbec řešeny. Celkově lze zásahy do prvků ÚSES na nadregionální, regionální i lokální úrovni hodnotit jako středně silné až významné, a to zejména v případě křížení NRBK K93, RBC Choceň, LBC Srubské mokřiny a LBK MK1. Proto byl kladen důraz na nalezení nejlepšího možného řešení ve spolupráci s projektantem, což se dle dokumentace ve všech případech podařilo. Úprava projektu a návrh jednotlivých křížení prvků ÚSES jsou v dokumentaci uvedeny.

Ve vztahu k vlivům na flóru dokumentace uvádí, že během botanického průzkumu bylo nalezeno množství poměrně vzácných rostlinných druhů zařazených do červeného seznamu ČR. Dle dokumentace realizací záměru nebude ohrožena existence žádné lokální populace rostlin. Žádný z druhů se v rámci dotčeného území nevyskytuje výlučně na plochách v záboru stavby.

Z hlediska kácení prvků dřevin rostoucích mimo les lze konstatovat, že na úrovni dosud dostupných podkladů nejsou v posuzované dokumentaci relevantní podklady z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů.

Záměr se v obou variantách při průchodu dotčeným územím dostává do střetu s registrovaným významným krajinným prvkem Srubské mokřiny. Dále jsou ovlivněny významné krajinné prvky tzv. „ze zákona“, které jsou popsány a vyhodnoceny; jsou navržena i doporučení pro minimalizaci vlivů na tyto VKP.

Vliv na lokality soustavy NATURA 2000 byly vyloučeny.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska upřesněných v rámci zpracovaného posudku, které vedou k minimalizaci vlivů na faunu, floru, prvky ÚSES, ekosystémy a zajištění migračních tras.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Dle dokumentace krajina, ve které je záměr navržen, se vyznačuje výskytem (často pouze částečným) některých standardizovaných indikátorů pozitivních hodnot krajinného rázu. Krajina jako celek nepostrádá, i přes zastoupení antropogenně značně formovaných struktur, vizuální atraktivitu a estetickou působivost. Ve smyslu ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb. jsou v této krajině přítomny estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy. Některé z těchto hodnot mohou být záměrem dotčeny, a to převážně až středně silně. Při tomto hodnocení je uplatněn princip předběžné opatrnosti, neboť při aplikaci přísnějšího principu nebyla opomenuta ani pozornost bodům nereferenčního či omezeně referenčního vnímání krajiny.

Z hlediska vlivů na krajinný ráz jsou v dokumentaci formulovány následující závěry:

- Záměr v „Červené“ variantě není navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a není proto vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle zákona. Velmi problematický je zásah vyhlídkového místa v rámci lesního komplexu vyvýšené krajiny západně od Chocně, a v rámci tohoto lesního komplexu také kulturní nemovité památky Hradiště Zítkov.
- Záměr v „Modré“ variantě je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a je proto vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle zákona. Ovlivněny budou především dílčí scenérie.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při zohlednění všech aspektů hodnocených vlivů na krajinný ráz a při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku pro doporučenou variantu „Modrá“.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V případě realizace varianty „Červené“ dojde k likvidaci nemovité kulturní památky Zítkov. Záměr prochází přes hradiště v plošně významném zářezu. Realizace této varianty by v této souvislosti vyžadovala i značné časové a finanční náklady. Vzhledem k tomu, že jde o zapsanou nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 27264/6-4416), je v této souvislosti nutné vyžádat si závazné stanovisko Národního památkového ústavu. K dalším zásahům do zapsaného kulturního dědictví v případě této varianty nedojde.

Varianta „Modrá“ neznámá zásah do zapsaného kulturního dědictví, všem památkám se vyhýbá v dostatečné vzdálenosti.

Celé předmětné území je územím s archeologickými nálezy. V případě stavební či jiné činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů).

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Hodnocený záměr „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ“, byl hodnocen ve dvou aktivních variantách („Červená“ a „Modrá“), které byly předloženy investorem. Varianty se liší pouze v lesním úseku o délce cca 2,5 km. Lze shrnout, že v aspektech týkajících se ochrany obyvatelstva převažují jednoznačně vlivy pozitivního charakteru srovnatelného rozsahu u obou aktivních variant.

U varianty „Červené“ však byly identifikovány významné negativní vlivy v dalších oblastech –

z hlediska krajinného rázu, likvidace kulturní památky Zítkov a vlivů na přírodní park Orlice. Významný je také zásah do paleontologického naleziště a ekologických funkcí krajiny. Proto dokumentace Červenou variantu nedoporučuje k realizaci.

Varianta „Modrá“ je k realizaci vhodná, avšak v dalším stupni projektové dokumentace je nutné zpracovat a následně realizovat opatření (mimo jiné zejména dílčí úpravy trasy, které byly prověřeny s projektantem, jako reálné) na ochranu ekosystémů. Bez nich by nastaly významné negativní vlivy na biotu, ÚSES, VKP a přírodní park Orlice.

S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožňuje.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě doručeno příslušnému úřadu celkem 6 vyjádření (1 vyjádření dotčeného územně samosprávného celku, 3 vyjádření dotčených správních orgánů, vyjádření Spolku pro krajinu povodí Loučné a Zemědělského obchodního družstva Zálší).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PAK874. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

Městský úřad Vysoké Mýto odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj. MUVM/030354/2021

Z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a ochrany ZPF bez připomínek.

Z hlediska státní správy lesa do závazného stanoviska EIA požadujeme zpracovat podmínky, které vycházejí z navrhovaných opatření (kapitola D. IV - textové části přepracované dokumentace EIA). Z pohledu zachování a ochrany lesa se týká zejména bodů D. IV. 1 opatření pro fázi přípravy – 15b), 16b), 21, 30, 31.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou v modifikované podobě zpracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Z hlediska myslivosti do závazného stanoviska EIA požadujeme zpracovat podmínky, které vycházejí z navrhovaných opatření (kapitola D. IV - textové části přepracované dokumentace EIA). Z pohledu zachování všech druhů zvěře vyskytujících se v dotčeném území a snížení dopadů fragmentace jejich přirozených domovských okrsků se týká zejména bodů D.IV.1 opatření pro fázi přípravy – 15 a), 15 d), 16 b), 16 d), 17, 19, 25, 28. Do bodu 16 b) doplnit, že u mostního objektu (S0 204 v km 1,46-1,54 - varianta „Modrá“) musí jeho migrační technický potenciál dosahovat hodnot minimálně 0,8. Do bodů 17 d), e) doplnit, že drobné migrační objekty budou vycházet z parametrů navržených v migrační studii. V případě „Červené“ varianty doplnit, že v km 0,2 je nutné zachovat umístění turbosideru pro zajištění migrace drobné polní zvěře (vyplývá z migrační studie).

Stanovisko zpracovatele posudku:

„Červená“ varianta není posudkem v návrhu závazného stanoviska doporučena k další přípravě z hlediska významných negativních vlivů na životní prostředí. Další požadované podmínky včetně jejich úprav jsou akceptovány a v modifikované podobě zpracovány do návrhu závazného stanoviska.

Orgán ochrany přírody souhlasí se zpracováním v dokumentaci navržených opatření ke zmírnění, eliminaci nebo kompenzaci negativních vlivů stavby do dalších stupňů projektové dokumentace (kapitola D. IV - textové části přepracované dokumentace EIA podmínky týkající se ochrany

biologické rozmanitosti). Pokud budou navržena opatření zohledněna v navazujících projektových dokumentacích a následně realizována, umístění nového technicistního prvku do krajiny bude představovat únosnou míru zatížení zasaženého území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Odpovídající podmínky z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů jsou dle názoru zpracovatele posudku zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj. KHSPA 07532/2021/HOK-UO

S dokumentací vlivů záměru „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“, na životní prostředí souhlasí a požaduje:

V dalším stupni projektové přípravy bude prověřeno možné rozšíření protihlukové stěny PHS 2 v km 2.250 v okolí okružní křižovatky a dále podél stávající komunikace II/357 a realizace plotu s protihlukovou v ul. Na Křepčích u okružní křižovatky.

K projektové dokumentaci pro navazující stupeň projektové přípravy bude doložena aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu vedení trasy komunikace II/312 a pro konkrétní protihluková opatření – konečné parametry protihlukových stěn a individuální protihluková opatření na všech objektech, u kterých je dle hlukové studie předpokládáno překročení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a kde nelze realizovat jiné opatření.

Realizace uvedené stavby bude podmíněna vybudováním obchvatu Běstovic. Stavba obchvatu Běstovic, jako jedno z účinných protihlukových opatření, bude zahájena před započítáním stavby „Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto – západ“.

Do hlukové studie bude zahrnuto i opatření výměny povrchu místních komunikací ul. Újezdská, silnice III/3058 v Běstovicích a silnice III/31610 ul. Na Křepčích za povrch se sníženou hlučností.

Navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení.

Ve zkušebním provozu bude po realizaci stavby provedeno měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb – nejvíce hlukově exponovaných obytných objektů. Měřící místa budou konzultována s KHS. Měření bude provedeno akreditovanou nebo autorizovanou laboratoří v době denní i noční.

Hodnocení rizika expozice hluku ze silniční dopravy je provedeno v ukazatelích významného obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika ischemické choroby srdeční s použitím vztahů expozice a účinku z hlukové směrnice WHO z roku 2018. Zahnuje cca 1000 obyvatel v okolí výpočtových bodů hlukové studie. Podle výsledků se celkově sníží počet obyvatel v pásmech nejvyšší hlukové zátěže. Vypočtené navýšení rizika u zástavby v blízkosti trasy obchvatu nedosahuje významné úrovně. Významnější pozitivní vliv na celkovou míru zdravotního rizika lze podle vyhodnocení očekávat v případě uplatnění navržených PHS. Provedené vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví respektuje metodické požadavky platných autorizačních návodů SZÚ k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku a expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší. KHS nemá k této části dokumentace podstatné připomínky.

Po porovnání obou aktivních variant se jako vhodnější z hlediska hlukové zátěže jeví varianta „Modrá“, která se nachází ve větší vzdálenosti od západního okraje zástavby města Choceň.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou v modifikované podobě zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. V rámci akustického posouzení byla taktéž dokladována situace v zájmovém území

v případě realizace obchvatu Běstovic. Z vyhodnocení této varianty je patrné, že její realizací dojde k dalšímu významnému snížení hlukové zátěže v zájmovém území na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi. Z hlediska projektové přípravy však tato stavba není dosud projektově připravována. Dle názoru zpracovatele posudku nelze podmiňovat posuzovaný záměr realizací jiné stavby. Na stranu druhou je však patrné, že případná realizace obchvatu Běstovic by znamenala další zlepšení akustické situace v části zájmového území. Proto zpracovatel posudku zastává názor, že by oznamovatel předkládaného záměru měl spolu s obcí Běstovice urychleně zahájit potřebné práce na přípravě této stavby. Po konzultaci s orgánem ochrany veřejného zdraví je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka 26.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové, vyjádření ze dne 18. 5. 2021 čj.: ČIŽP/45/2020/2648

ČIŽP, oddělení odpadového hospodářství, upozorňuje, že se vzniklou odpadní zeminou v rámci výstavby je nutno nakládat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech. Dále konstatuje, že při dovozu výkopové zeminy z jiných staveb, je nutno splnit veškeré body uvedené v ustanovení § 8 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech.

ČIŽP, z hlediska ochrany přírody, bez připomínek.

ČIŽP, z hlediska ochrany lesa, sděluje, že předložený záměr na stavbu silnice z hlediska zásahu do pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), bude představovat silný zásah do podstatných charakteristik a hodnot PUPFL. Realizací záměru dojde k zrušení a rozdělení části PUPFL (lesního celku) v dané lokalitě. Z pohledu dlouhodobé únosnosti, resp. udržitelnosti lesa a pozemků určených k plnění funkce lesa je záměr na hranici akceptovatelnosti (zábor PUPFL činí přes 7 ha). Vzhledem ke skutečnosti, že při realizaci záměru dojde k zatížení lesních pozemků negativními vlivy z vlastního záboru i později provozované dopravy, ČIŽP, oddělení ochrany lesa, požaduje provést optimalizaci trasy z pohledu zásahu do lesních porostů a PUPFL tak, aby byla respektována jejich územní ochrana, včetně jejich ochranných pásem. Jednotlivé stavební objekty umísťovat mimo PUPFL, a to tak, aby použití pozemků určených k plnění funkce lesa, co nejméně omezovalo nebo narušovalo hospodaření v lesích a zejména, aby neomezovalo plnění funkcí lesa dle zákona o lesích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou v modifikované podobě zpracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. V návrhu závazného stanoviska jsou zpracovatelem posudku formulovány podmínky 25, 43.

Město Vysoké Mýto, starosta, vyjádření ze dne 31. 5. 2021 čj.: MUVVM/039456/2021

Realizací zásahu dojde k ovlivnění krajinného obrazu předmětného území, a to jak z hlediska vizuálního (pohledy směrem od města a okolních obcí, tak i panoramatické pohledy směrem na město), tak k částečnému ovlivnění dalších aspektů v území (hluk, prašnost/emise apod.). Požadujeme zpracovat studii krajinářských úprav, zaměřenou na maximálně možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu za využití krajinářských, vegetačních, případně dalších úprav, opatření a zásahů (pásky izolační zeleně, stromořadí, rozptýlená zeleň v krajině, případná práce s okolním terénem apod.).

Cílem studie je ukázat možnosti:

- 1) maximálně možného začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu
- 2) eliminace negativních vlivů stavby na okolí (hluk, prašnost / emise apod.)

Studie by měla být prezentována formou minimálně:

- 1) vizualizací a zákresů do panoramatických fotografií (vizualizací) předmětné stavby v různých lokalitách. (tj. nejen ve směru od města a okolních obcí, ale i pohledy na město - např. pohled z lokality „Bučkův kopec“).
- 2) Koordinační situace předmětných úprav
- 3) Ideové řezy

Studie by měla tvořit podklad pro navazující PD předmětných úprav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou v modifikované podobě zpracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. V návrhu závazného stanoviska je zpracovatelem posudku formulována podmínka 7.

Zemědělsko - obchodní družstvo Zálší, vyjádření ze dne 5. 4. 2021

Zemědělsko – obchodní družstvo Zálší upozorňuje na nedostatky dokumentace:

Hluková studie: Expertní příloha 3 byla na základě našeho dopisu – nesouhlasného stanoviska ze dne 4. 8. 2020 doplněna o výpočtový bod 12, dopad hluku a vibrací na naši nemovitost na adrese U Dvořiska 1733, 565 01 Choceň (p. č. 3452 - Administrativní budova a p. č. 3725 – Výrobní objekt vč. kanceláří před kolaudací, obě v kat. území Choceň).

Dle nulové varianty hlukové studie je v současné době naše nemovitost zasažena hlukem 38.5 a 34.7 dB. V obou navrhovaných variantách „Červené“ i „Modré“ je nemovitost zasažena hlukem 54.7 a 49.9 dB(A). Stejně je tomu i u „Červené“ varianty s PHS, hodnoty zasažení hlukem jsou hraniční a nejsou prozatím plánována žádná PHS. Jsme toho názoru, že výsledný hluk bude po realizaci stavby vyšší.

Požadujeme, a již jsme žádali v minulém vyjádření o doplnění bodu 5.3 – Tabulka 5: Navrhované měřicí body – doplnit bod č. 12, pro monitoring hluku po zprovoznění stavby, pro zjištění skutečných dopadů a následně případnou realizaci PHS. V souladu s bodem 5.4 – Opatření pro další přípravu – požadujeme v rámci zkušebního provozu povinnost provést kontrolní měření hluku konkrétně pro bod. č.12, pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. V případě překročení hygienických limitů provést dodatečná zvuková opatření.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům jsme přesvědčeni, že není možné k záměru „Napojení silnice II/312 na D 35 MÚK Vysoké Mýto – západ“ vydat souhlasné stanovisko.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený objekt je veden jako administrativní budova, to znamená, že nemá chráněné prostory v souladu s platnou legislativou. Proto ze strany zpracovatele posudku dále bez komentáře.

Spolek pro krajinu povodí Loučné, vyjádření ze dne 27. 5. 2021

Jako Spolek pro krajinu povodí Loučné se na Vás obracíme s připomínkami k dokumentaci k záměru:

a) Obchvat Choceň – Vysoké Mýto (VM) přes Bučkův kopec okolo osady Lipová a zahrádkářských kolonií je špatně trasován a to z důvodu, že zde dochází ke spojení dvou dopravních systémů. První je meziměstská doprava Vysoké Mýto – Choceň. V případě spojení s obchvatem VM – Choceň je třeba vytvořit dva kruhové objezdy cca za 100 mil. Dochází zde ke snížení časové průjezdnosti a základnímu smyslu obou dopravních systémů. Obchvat slouží jako tranzit. Tyto dopravní systémy nelze spojovat. V zimním období na „Vlaštovce a Babce“ před kruhovým objezdem musí kamiony zpomalit nebo zastavit a budou se špatně rozjíždět s množstvím výfukových plynů. Kamiony před kopcem musí mít rozjezdovou rychlost min. 50 km/hod. Obráceně z Dvořiska do VM jedeme 90km/hod a za horizontem je prudké klesání a kruhový objezd pod kopcem „Babkou“. Tento objezd z bezpečnostních důvodů nelze postavit. Obchvat má několik ideálních variant Choceň – VM. Zejména co nejbližší k železnici má několik výhod. Nenaruší se

příroda, vodní zdroje, hlučnost bude soustředěna na jedno místo a nenaruší se obytné zóny. V případě havárie na železnici mohou sanitky, hasiči i policie efektivněji pomoci.

b) Navrhovaný obchvat bude mít negativní vliv pro obyvatele místní části Lipová (kolem posledního domu Lipová čp. 148 povede přivaděč cca 100 m za zahradou, což způsobí obtížné větrání a hlučnost z další frekventované silnice), zejména v ulicích Na Stráni a Slatinská (cca kolem 40 domů). Vedením silnice po Bučkově kopci 300m od řadových domů v úrovni oken jejich horních pater (domy mají na tuto stranu orientovány obytné místnosti – ložnice a obývací pokoje), dojde k výraznému zhoršení životního prostředí pro obyvatele těchto domů - nárůstu hluku, exhalaci, světelnému znečištění od světlometů projíždějících aut a znemožnění větrání během horkých letních nocí. V dokumentaci není toto dostatečně a objektivně změřeno. Všechny domy mají navíc tímto směrem orientovány zahrady a výstavbou silnice dojde k podstatnému narušení jejich rekreační funkce. Dále pak 3 zahrádkářské kolonie, z toho trasa přivaděče vede v těsné blízkosti kolem kolonie směrem na Slatinu a to těsně.

c) V územním plánu města Vysoké Mýto je s úpatím Bučkova kopce počítáno pro výstavbu rodinných domů.

d) Vyskytuje se zde v hojném počtu rosnička zelená na podmáčených loukách a zahradách obyvatel u jižního úbočí Bučkova kopce. Každoročně sem přilétá cca 30 čápů, kteří zde hledají potravu. Útočiště tu mají srnky. Začal se zde vyskytovat i rorýs obecný, vyskytují se zde dále např. žluna zelená a dudek. Nehledě na vzácnou flóru (chráněná rostlina vstavač nachový, prvosenka jarní, ocúny jesenní, okrotice bílá).

e) Na Bučkově kopci je vodojem pitné vody. Bučkův kopec je velmi využíván obyvateli celého města jak v zimním období (sáňkování), tak v letním období jako rekreační oddychová zóna.

f) Potok, který teče údolím, máme zájem zmeandrovat a provést výsadbu stromů pro rozčlenění krajiny. A pro zvýšení biodiversity a zadrž vody v krajině. Kolem strouhy, která tam teče, bychom rádi vysázeli stromy a tím by vznikla určitá oáza.

g) Souhlasíme s vyjádřením redaktora Orlického deníku ze dne 14. 5. 2021, že výstavba silnice je předražena (1,885 miliard). Domníváme se, že celý přivaděč je neopodstatněný, protože další připojení na dálnici je v jihovýchodní části Vysokého Mýta Voštice (cca 5 km od plánovaného přivaděče), což je plně dostačující. Množství navržených sjezdů z D35 není adekvátní situaci v tomto území, protože vzhledem k množství populace a rozložení průmyslu je jejich množství naddimenzované. Dva dálniční sjezdy u Vysokého Mýta neodpovídají potřebě a zbytečně snižují bezpečnost dálnice.

Požadujeme aktualizovat zelenou trasu přivaděče podél železniční tratě po vrstevnici (nebude stoupání – sníží se emise, sníží se náklady) nebo celý přivaděč II/312 zrušit jako nepotřebný a předraženo – řidiči se budou moci připojit na dálnici v dalších možných místech za případného levnějšího přizpůsobení dopravní situace.

Stanovisko zpracovatele_posudku:

Zpracovateli posudku nepřísluší komentovat jiné varianty záměru než ty, které byly přeloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí, což je tímto posudkem splněno. V rámci předložených variant byly v dokumentaci vyhodnoceny vlivy na ovzduší a hlukovou situaci, které při navržených opatřeních, které jsou promítnuty do podmínek závazného stanoviska, umožňují doporučit zvolenou variantu k realizaci.

Na základě výsledků hlukové studie je možné konstatovat, že při srovnání hlukového zatížení obou nemovitostí v roce 2046 ve variantě nulové a ve variantě aktivní (realizace záměru s navrženou protihlukovou stěnou), dojde v bodě č. 6 – Na Stráni 498 ke zhoršení v případě realizace záměru obchvatu o cca 1 dB ve dne a 2 dB v noci. Tyto hodnoty jsou relativně nízké, výsledné hodnoty

zůstávají pod hygienickými limity. Obdobnou situaci bude možné předpokládat i u sousedních domů v ulici. Domy na ulici Slatinská na tom budou lépe, neboť již nyní jsou kryty za zemědělským areálem č. p. 89. V případě realizace obchvatu tedy nebudou u těchto nemovitostí překročeny zákonné limity pro hlukové zatížení.

V případě výpočtového bodu č. 7 – Lipová 148 je situace bez realizace obchvatu výrazně horší, než pokud by byl realizován (rozdíl cca 4 dB v noci i ve dne). Pokud nebude obchvat realizován, dojde v roce 2046 k překročení limitní hodnoty pro hlukové zatížení v noci o 4,5 dB.

S realizací obchvatu je hlukové zatížení území drženo v limitních hodnotách. Důvodem je (kromě realizace PHS na obchvatu) výrazné snížení hlukového zatížení podél ulice Lipová (o 3,9 – 4,3 dB) odvedením dopravy, v případě realizace obchvatu, do nezastavěných částí území.

V rámci územního plánu jsou navrženy obytné plochy Z.8a a Z.8.b přiléhající těsně k ulici Slatinská a dále o plochu Z.7, která je umístěna severně od záměru směrem k vodojemu. Dále je patrné, že územní plán obsahuje i koridor pro posuzovaný záměr a plochy pro bydlení nejsou v kolizi. Dále v rámci přípravy záměru bude postupováno v souladu s ust. § 77 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.

V návrhu závazného stanoviska je formulován soubor podmínek k prevenci, minimalizaci a eliminaci vlivů na faunu. Lze tedy predikovat, že uvedená připomínka d) je respektována při akceptaci podmínek uvedených v návrhu závazného stanoviska.

Vodojem na Bučkově kopci je technickou stavbou, s jejímž provozem je v rámci projektu počítáno. Negativní vlivy na toto technické dílo nebyly v rámci dokumentace EIA identifikovány.

Z dosud doložených podkladů lze vyvodit, že renaturace Loučné, jakož i zmiňované strouhy, není realizací záměru ohrožena.

Obsahem posudku v souladu s přílohou č. 5 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je posouzení dokumentace z hlediska vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit ani ekonomickou náročnost stavby, ani jiné varianty než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Pardubický

Obce: Vysoké Mýto, Slatina, Choceň, Sruby, Mostek, Běstovice

Z pohledu akceptovatelnosti dopadů záměru na životní prostředí bylo konstatováno, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyl zjištěn natolik významný faktor, který by byl důvodem k vydání nesouhlasného stanoviska.

Na základě vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých významných vlivů provedení záměru na životní prostředí, předložené dokumentace o hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je možné vyloučit významné negativní vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Závazné stanovisko bylo vydáno po přeúčtování nákladů na zpracování posudku oznamovateli.

Podle ust. § 9a odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je toto závazné stanovisko podkladem pro vydání rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů a oznamovatel jej předkládá v žádosti jako jeden z podkladů pro navazující řízení podle těchto předpisů.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ust. § 9a odst. 4 zákona.

Datum vydání závazného stanoviska je den předání stejnopisu písemného vyhotovení tohoto závazného stanoviska k doručení, případně jiný úkon k jeho doručení, provádí-li je správní orgán sám, a to ve smyslu ust. § 154 správního řádu za přiměřeného použití ust. § 71 odst. 2 písm. a) správního řádu, které je potřebné z důvodu absence speciální právní úpravy.

Datum vyvěšení informace o oznámení na úřední desce Pardubického kraje je **17. 9. 2021**, viz internetové stránky Pardubického kraje (www.pardubickykraj.cz).

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu ust. § 16 odst. 3 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto **ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (aneta.udrzalova@pardubickykraj.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru PAK874.

Poučení:

Závazné stanovisko lze přezkoumat v odvolacím řízení proti rozhodnutí, které bude tímto závazným stanoviskem podmíněno. Jestliže odvolání směřuje proti obsahu závazného stanoviska, vyžádá si podle ust. § 149 odst. 4 správního řádu odvolací orgán potvrzení nebo změnu závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného správnímu orgánu příslušnému k vydání závazného stanoviska. V předmětné věci je nadřízeným správním orgánem krajského úřadu Ministerstvo životního prostředí.

otisk úředního razítka

Ing. Martin Vlasák
vedoucí odboru

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Rozdělovník:**Oznamovatel:**

1. Správa a údržba silnic Pardubického kraje, p. o.

Dotčené územní samosprávné celky:

2. Město Vysoké Mýto

3. Město Choceň

4. Obec Slatina

5. Obec Běstovice

6. Obec Sruby

7. Obec Mostek

8. Pardubický kraj

Dotčené správní úřady:

9. Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí

10. Městský úřad Choceň, odbor životního prostředí

11. Obecní úřad Slatina

12. Obecní úřad Sruby

13. Obecní úřad Mostek

14. Obecní úřad Běstovice

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

16. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, územní pracoviště Ústí nad Orlicí

17. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové

18. Ministerstvo životního prostředí