

Praha: 21. 2. 2020
Číslo jednací: 157495/2019/KUSK
Spisová značka: SZ_157495/2019/KUSK
Vyřizuje: Ing. Jan Šefl l. 859
Značka: OŽP/ŠJ

Dle rozdělovníku

ROZHODNUTÍ – ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný správní orgán podle § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon“) a vykonávající přenesenou působnost podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), na základě provedeného zjišťovacího řízení

rozhodl

podle § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka“

nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

Identifikační údaje

Název záměru: „I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka“

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona: *kategorie II bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích 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 (1 000 voz./24hod.).“.*

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

IČO oznamovatele: 65993390

Zpracovatel oznámení: EKOLA group, spol. s r.o. - Ing. L. Ládyš (držitel autorizace dle § 19 zákona).

Kapacita (rozsah) záměru: Nová liniová stavba o kategorie I třídy o celkové délce fyzické úpravy 10,158 km. Je navrženo 11 mostních objektů, z toho 5 na hlavní trase a 6 na křižujících komunikacích, 3 mimoúrovňové křižovatky – Ohrada (jižní), Velim (střední) a Oseček (severní). Navrženo uspořádání 2 + 1 v úsecích D11 – km 5,000, resp. km 11,000 – 13,058 v základním šířkovém uspořádání S 13,5/80 a v kompletní délce úseku km cca 5,000 – 11,000 (při osazení oboustranného středového betonového svodidla) v základním šířkovém uspořádání S 15,25/110. Po zprovoznění jsou předpokládány intenzity dopravy na nové přeložce mezi 14800 a 15600 voz./den v r. 2030 a mezi 17200 a 18200 voz./den v r. 2050.

Umístění záměru: kraj: Středočeský
obec: Poděbrady, Oseček, Pňov-Předhradí, Nová Ves I, Velim, Křečhoř, Kolín
k. ú.: Kluk, Oseček, Předhradí, Pňov, Klipec, Nová Ves I, Velim, Kutlíře, Kolín

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry: Záměrem je nová trasa silnice I/38 v úseku Oseček – Kolín, která zajistí kvalitní silniční spojení mezi Prahou a Kolínem při využití dálnice D11 a zároveň odstraní průjezdy obcemi (Oseček, Pňov–Předhradí, Nová Ves I i Ohrada) tak, aby došlo ke zvýšení komfortu a bezpečnosti provozu. Dále je předpokládáno, že by i značná část dopravní zátěže ze stávající I/12 přešla na nově realizovanou I/38. Vlastní fyzické úpravy I/38 jsou umístěny až za vykřížením stávající I/38 s D11, v km 2,900. Trasa komunikace je vedena jednak po trase stávající komunikace I/38 (km 2,900 – 4,000 a km 12,800 – 13,058), tak v trase nové (km 4,000 – 12,800).

Na přeložku se přesune většina dopravní zátěže z původní trasy I/38 (veškeré tranzitní vztahy) a na stávající komunikaci I/38 tak zůstává pouze místní obsluha přilehlých obcí. Kumulace s jinými záměry není očekávána. Zahájení výstavby se předpokládá v roce 2028 a uvedení do provozu v roce 2030.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Počátek trasovaného staničení (km 0,000) je umístěn na stávající I/38 východně od obce Kluk u stávající okružní křižovatky I/38 a II/611, vlastní fyzické úpravy na I/38 jsou však umístěny až za vykřížením stávající I/38 s D11, tzn. do km cca 2,900, přičemž úsek mezi km cca 2,900 – 4,000 je veden ve stávající stopě I/38, úsek mezi km cca 4,000 (ČSPH Oseček) - km cca 12,800 je veden ve stopě nové. V konci úseku (km cca 12,800 – 13,058) je trasa opět napojena na stávající I/38. Směrové řešení se skládá ze střídání směrových oblouků doplněných oboustrannými přechodnicemi.

Hlavní trasa je navržena s uspořádáním 2 + 1 v úsecích D11 – km 5,000 resp. km 11,000 – 13,058 v základním šířkovém uspořádání S 13,5/80 a v kompletní délce úseku km cca 5,000 – 11,000 (při osazení oboustranného středového betonového svodidla) v základním šířkovém uspořádání S 15,25/110.

MÚK Oseček je navržena v km cca 4,5. Jedná se o křižovatku odvozenou z křižovatky osmičkové umožňující všechny křižovatkové pohyby včetně zajištění přístupu ke stávající ČSPH Oseček. Tato je do prostorových dispozic MÚK integrována a má vazbu na předběžný souhlas vlastníka ČSPH. Připojení ČSPH PAPAoil bude zajištěno přímo z přeložky komunikace I/38 prostřednictvím odbočovacího resp. připojovacího pruhu v odpovídajících délkách. Příjezd k ČSPH bude po stavbě zajištěn pouze ve směru na Poděbrady. Ve směru na Kolín nebude přístup k ČSPH umožněn. Jednotlivé křižovatkové větve mimoúrovňové křižovatky jsou navrhovány jednosměrné jednopruhé šířky 5,50 m s rozšířením v oblouku.

MÚK Velim je navržena v km cca 7,5. Jedná se o křižovatku osmičkovitou umožňující všechny křižovatkové pohyby včetně napojení na stávající I/38. Jednotlivé křižovatkové větve mimoúrovňové křižovatky jsou navrhovány jednosměrné jednopruhé šířky 5,50 m s rozšířením v oblouku.

MÚK Ohrada je navržena v km cca 12,3. Jedná se o křižovatku deltovitou umožňující všechny křižovatkové pohyby včetně napojení na stávající I/38. Součástí této MÚK je návrh okružní křižovatky, do které je také připojena přeložka stávající účelové komunikace. Jednotlivé křižovatkové větve mimoúrovňové křižovatky jsou navrhovány jednosměrné jednopruhé šířky 5,50 m s rozšířením v oblouku. Ostatní vykřížení jsou prostá mimoúrovňová bez přímého napojení.

Součástí nové přeložky I/38 je celkem 11 mostních objektů. Z toho je 5 mostních objektů uvažováno na hlavní trase a 6 objektů na křižujících komunikacích. Na hlavní trase je navržen silniční most MÚK Oseček v km 4,526, silniční most přes Nouzovský potok v km 7,888, silniční most přes Nouzovský potok v km 8,670, silniční most přes polní cestu a trať ČD v km 9,059 a silniční most přes komunikaci III/32910 v km 9,670. Z hlediska mostů na ostatních křižujících komunikacích jde o silniční nadjezd na polní cestě v km 4,915, silniční nadjezd na komunikaci III/32912 v km 5,857, silniční nadjezd na polní cestě v km 6,680, silniční nadjezd na komunikaci III/3299 v km 7,762, silniční nadjezd na polní cestě v km 10,795 a silniční nadjezd most MÚK Ohrada v km 12,465.

Součástí navrhovaného záměru bude také realizace přeložek silnic III. třídy a polních cest, realizace nových polních cest a dále pak úprava lesní cesty. Jedná se o následující komunikace.

- nová polní cesta (v km cca 3,7 – 4,9 staničení přeložky komunikace I/38)
- přeložka polní cesty (křížení s přeložkou komunikace I/38 v km 4,9) – délka úpravy cca 1 761 m

- úprava lesní cesty (v km cca 3,1 až 4,5 přeložky komunikace I/38) – délka úpravy cca 1 605 m
- přeložka silnice III. třídy III/32912 v úseku Sokoleč – Předhradí – délka úpravy cca 532 m
- nová polní cesta (v km cca 5,8 – 6,7 staničení přeložky komunikace I/38) – délka stavby cca 1 684 m
- přeložka polní cesty (křížení s přeložkou komunikace I/38 v km 6,7) – délka úpravy cca 370 m
- přeložka silnice III. třídy III/3299 v úseku Velim – vyústění na I/38 – délka úpravy cca 426,6 m
- nová polní cesta (v km cca 7,7 přeložky komunikace I/38 – křížení s přeložkou komunikace I/38 v km 9,1) – délka stavby cca 1 957 m
- přeložka silnice III. třídy III/32910 – délka úpravy 440,6 m
- nová polní cesta (v km cca 9,5 – 13,1 staničení přeložky komunikace I/38) – délka stavby cca 3 775 m
- přeložka polní cesty (křížení s přeložkou komunikace I/38 v km cca 10,8) - délka úpravy 147 m
- přeložka silnice stávající komunikace I/38, která bude po realizaci záměru zařazena do kategorie II. třídy – délka úpravy 641 m

Stávající propojení lesních cest s komunikací I/38 bude v lesním úseku (v km cca 2,9-3,9 staničení I/38) zrušeno. Napojení lesních cest, včetně lesní cesty k objektu s č. p. 43 U Sokolče (objekt k bydlení), bude řešeno úpravou lesní cesty vedoucí severně z Osečku (v km cca 3,1 až 4,5 přeložky komunikace I/38) a přeložkou polní cesty (křížení s komunikací I/38 v km 4,9). Konkrétní rozsah předmětných úprav a technické řešení bude zpracován a projednán v dalším stupni projektové dokumentace.

Vodohospodářské řešení odpovídá stupni projektových příprav v době zpracování oznámení záměru. Návrh odvodňovacích zařízení bude nutné řešit v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou.

V rámci stavby přeložky se nepředpokládají demolice obytných objektů ani omezení výhledové zástavby (obytné i průmyslové). Komunikace, které pozbydou výstavbou nové I/38 funkčnosti, budou rekultivovány.

Při nutnosti etapizace lze předpokládat, že stavbu lze rozdělit na 3 samostatné celky: km 3,0 – 4,0; km 4,0 – 9,6; km 9,6 – 13,0. Úseky km 4,0 – 9,6 a km 9,6 – 13,0 jdou prakticky mimo stávající silniční síť a je možno je vystavět a zprovoznit nezávisle na sobě. Propojení jednoho či druhého dříve zrealizovaného úseku by bylo provedeno provizorním napojením trasy přeložky se stávající I/38 prostřednictvím silnice III/32910 u Nové Vsi I. Nakonec fáze výstavby budou provedeny vegetační úpravy a rekultivace dočasných záborů. Lze předpokládat, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.

Součástí návrhu záměru jsou již opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, s jejich plněním se ve fázi další projektové přípravy, fázi výstavby i provozu záměru přímo počítá.

- Součástí zásad organizace výstavby ve stupni projektové dokumentace (DSP), bude podrobný harmonogram výstavby vč. popisu činností v jednotlivých etapách výstavby.
- PHS mohou být navrženy v dalších stupních projektové dokumentace v případě aktualizace dopravněinženýrských podkladů nebo budou dobudovány v případě, že by na základě výsledků měření bylo zjištěno překročení hygienického limitu hluku z provozu na navrhované přeložce silnice I/38.
- V případě, že jsou územní rezervy vymezeny v blízkosti navrhovaných mostů, je třeba návrh mostu dimenzovat na případné dobudování PHS.
- Propustky budou navrženy tak, aby umožňovaly migraci obojživelníků i středně velkých savců. Prostor vstupu a výstupu migračních objektů bude navržen jako pozvolný bez výškových rozdílů a migračních bariér vůči okolnímu terénu - o rozměru min. 2 x 2 m:

- křížení toku Klípecká obslužnou komunikací a novou trasou I/38 v cca km 4,4; křížení Pňovky v km 5,2 a 5,4*; křížení Pňovky v km 5,9 (v rámci nové komunikace i obslužné komunikace); křížení

Pňovky v km 5,9 (v rámci nové komunikace i obslužné komunikace); křížení Pňovky v km 7,3; křížení meliorační strouhy v rámci LBK 3 v km cca 12,9.

* Alternativně lze navrhnout přeložení koryta a vyhnout se tak křížení, což lze z hlediska migrační propustnosti považovat za vhodnější řešení. Nové koryto navrhnout přírodně blízkým způsobem, část starého koryta, které se nachází mimo stavbu ponechat jako refugium i se stávajícími dřevinami.

- rámový propustek převádějící pravobřežní přítok Sokolečské strouhy v cca km 3,0 přes komunikaci - nejlépe rozměru 2 x 2 m, při technických limitech min. 1 x 1 m.

- V případě návrhu všech propustků je potřeba preferovat přirozený nezpevněný substrát navržené suché cesty. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. jemnějším šterkopískem, hrubší šterk a oblázky jsou nevhodné).

- U zásahů do vodních toků bude potřeba zachovat diverzitu hloubky a proudu. Nebudou budována široká mělká koryta s uniformním prouděním, naopak je vhodné navrhnout model širší bermy (i do jisté míry opevněná např. kamenným záhozem břehů) a užší přírodní kynety. Takto vzniknou v okolí vodoteče i potřebné pásy souše, využitelné pro migraci suchozemských živočichů (mimo jiné obojživelníci, savci).

- Vodní toky budou v maximální možné míře ponechány v přirozeném stavu, budou minimalizovány technické úpravy, ponechávány přirozené břehy a přirozené břehové porosty kolem toku, zároveň bude snaha o zachování plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče. Na tocích nebudou v souvislosti se stavbou navrženy nové trvalé příčné objekty jako stupně, jezy apod.

- V rámci zásahů do vodotečí a substrátů pod mostními objekty je v maximální míře doporučeno preferovat přirozený substrát dna a břehů. Nutné je věnovat pozornost okolí objektů, kde nesmí být vytvořeny nepřekonatelné překážky.

- Plochy podmostí budou navrženy tak, aby plynule navazovaly na okolní terén bez výškových překážek, a to v rámci všech (čtyř) jeho dolních okrajů.

- Doporučeno je navrhnout ve vhodných úsecích (místa křížení vodotečí, migrační profily) různé drobné úkryty, ve formě hromad kamenů, kmenů, pařezů apod. Cílem je diverzifikovat povrch a poskytnout tak drobným živočichům úkryty.

- Podobně na náspe, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků tam, kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné navrhnout umístění biotopových prvků nestavebního charakteru – hromady kamenů, mrtvé dřevo.

- Bude navrženo umístění dodatečných volných prvků, s ohledem na prostorově omezené konstrukce zejména menší balvany, menší pařezy, části kmenů, nejlépe při jedné straně vnitřní paty objektu, protilehlé, pokud je přítomna vodoteč, jinak po obou stranách paty objektu, jako úkrytů pro drobné živočichy překonávající podmostí a jako přirozených prvků zvyšující atraktivitu prostoru pro migraci. Instalace podobných prvků je nejvhodnějším doporučením na zvýšení atraktivity podmostí pro migrující živočichy. Instalaci navrhnout náhodně nepravidelně po 5–10 m.

- V úseku podél nové komunikace u rybníčku Šutrák bude na straně rybníčku navržena trvalá migrační bariéra pro obojživelníky v úseku od náspu mostu u rybníčku po křížení Pňovky.

- Bude navržena migrační bariéra pro obojživelníky v úseku nové komunikace a obslužné komunikace mezi PP Skalka u Velimi a PP Lom u Nové Vsi.

- Je navrženo realizovat oboustranné oplocení části komunikace v lesním úseku nové trasy od nájezdů na D11 po MÚK Oseček.

- V rámci výsadeb bude brán zřetel nejen na technické podmínky a technické kvalitativní podmínky (TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TP 99 dodatek 1 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“; TKP 13 „Vegetační úpravy“), ale i na estetické hledisko výsadeb.

Při výsadbě dřevin budou dodržovány následující technické normy: ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině“, ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky

a jejich zakládání“, ČSN 83 9041 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce“, ČSN 83 9051 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy“. Pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast, bude se jednat o dřeviny spíše s nižším habitatem.

- Případné navržené výsadby zeleně je doporučeno neprovádět plošně, ale pouze skupinově (druhy přirozené skladby), část plochy ponechat přirozené sukcesi a část výsadeb realizovat také v případě křovin. V zářezech výsadby neprovádět a ponechat zde rostlý terén. To platí především pro úsek komunikace v rámci obchvatu Nové Vsi I a lesního lemu v severní části území. Na sušší stanoviště je doporučeno navrhnout výběr zejména z druhů jako habr obecný *Carpinus betulus*, jeřáb ptačí *Sorbus aucuparia*, dřín jarní *Cornus mas.* Z keřů hloh jednosemenný *Crataegus monogyna*, zimolez obecný *Lonicera xylosteum*, líska obecná *Corylus avellana*, řešetlák počistivý *Rhamnus cathartica* a svída krvavá *Cornus sanguinea*. Pro oblasti tvrdého luhu, tj. na vlhčí až mokrá stanoviště, je doporučeno navrhnout např. habr obecný *Carpinus betulus*, z křovin svída krvavá *Cornus sanguinea*.
- Dotčené luční plochy je navrženo po ukončení prací uvést do původního stavu a osít výhradně luční směsí místní proveniencí, doporučeno je preferovat směsi s bohatým zastoupením autochtonních druhů bylin.
- Horninové a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy), případně podobné prvky přímo vytvářet (pásky z kamení apod.). Neprovádět záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásy a terasy z kamení nebo zídky.
- V případě realizace protihlukových stěn, případně objektů s velkými průhlednými plochami včetně autobusových zastávek, je zakázáno použití průhledných anebo lesklých ploch (viz ustanovení § 5a zákona č. 114/1992 Sb. – ochrana volně žijících ptáků). Alternativou je použití neprůhledných materiálů, případně mléčně zbarveného skla. Použití siluet dravců je nefunkční a nevhodné. Jediným efektivním řešením je dodatečné polepení nebezpečných ploch svislými pruhy hustě vedle sebe (min. 2 cm pruhy 10 cm od sebe, alternativně 1 cm pruhy po 5 cm od sebe).
- Před každým vyústěním zadržovaných srážkových vod do recipientu bude potřebné navrhnout havarijní jímku, dešťovou usazovací nádrž (DUN) s koalescenčním odlučovačem ropných látek a v případě potřeby i retenční nádrž.
- V další projektové etapě bude potřebné provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum, provést detailní pasport vodních zdrojů a polními zkouškami (čerpací testy) stanovit hydraulické parametry kolektoru v různých částech stavby.
- V další projektové etapě upřesňující technické řešení záměru (DÚR a DSP) považujeme za potřebné v rámci navazující hydrogeologické studie či přímo geotechnického průzkumu aktualizovat výpočty pro všechna místa vypouštění srážkových vod do recipientu na základě stanovených průtoků Q355d a koncentrací chloridů ověřených odběrem vzorků vody nebo podle dodaných podkladů ČHMÚ a pouze v případě potřeby navrhnout preventivní opatření (např. realizace retenčních nádrží a regulované vypouštění vod do toku).
- Obyvatelé dotčení výstavbou přeložky I/38 budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.
- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti.
- Budou používány stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a bude věnována péče jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla budou plněna ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.

- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
- V případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch.
- V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem budou omezeny stavební práce, případně bude zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí, budou průběžně sledovány 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 budou průběžně zaznamenávány ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- Bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.
- Venkovní skládky budou umístovány na závětrnou stranu a současně materiály na deponie budou umístovány tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií bude minimalizováno vyfoukání prachu větrem následujícím způsobem:
 - Bude preferována jedna velká halda namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
 - Podélné haldy budou vytvářeny rovnoběžně s převažujícím směrem větru.
 - Budou využívány i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budou budovány vlastní překážky z přenosných materiálů.
 - Při rychlosti větru překračující 5 m/s budou zakryty případně, bude-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, budou skrápěny všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s budou omezeny práce na stavbě nebo budou alespoň omezeny činnosti způsobující prašnost.
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby budou dodržovány zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. materiál bude rozmístěn tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
- Materiály, u nichž je vysoké riziko prášení, budou uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech nebo budou skladovány v krytých prostorech.
- Lešení kolem stavebních objektů bude vybaveno protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.
- Bude minimalizována spádová výška při nakládce a vykládce.
- U déle trvajících staveb nebude prováděna odkrývka celého povrchu najednou.
- Budou prováděny pravidelné kontroly technického stavu strojní techniky a podmínek na staveništi před zahájením jednotlivých etap stavebních prací. Následující doporučená opatření jsou uvažována pro plochy v blízkosti zástavby citlivé na zvýšené koncentrace prachu:
 - Odstranit usazený prach, je-li zaznamenána prašnost. Kromě jiných opatření se může uplatnit i mlžící clona umístěná na horní hraně části neprůhledného oplocení.
 - Pro zabránění roznosu materiálu do okolí bude areál oplocen. Požadavek na oplocení stanoviště stanoví vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů. Oplocení provedeno např. z plných stěn, které chrání staveništní plochy před účinky větru a zároveň ochraňuje okolí před zvrženým prachem ze staveniště.
- Při plnění zásobníků prašných materiálů dbát na to, aby nedocházelo k jejich úniku a víření do okolí.
- Při tvorbě deponií a mezideponií bude minimalizováno vyfoukání prachu větrem volbou jejich tvaru (podélná místa či kruhový tvar).
- Pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), budou umístovány co nejdále od chráněné zástavby a budou kolem nich osazeny clony z tkaniny, dále bude prováděno skrápění.

- Bude dodržována zásada čištění vozidel vyjíždějících na vozovku. Používat vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry.
- Bude vybudována zpevněná komunikace mezi zařízeními pro mytí kol nákladních vozidel a výjezdem z areálu.
- Budou používány zpevněné staveništní komunikace nebo budou trasy dočasně zpevněné pomocí betonových panelů či pryžových bloků, případně štěrku, strusky či recyklovaného asfaltu, umožňujících jejich snadnou čistitelnost.
- Bude omezena rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů. Maximální rychlost by neměla překročit 20 km.hod-1, u dopravních staveb může být vyšší. Značení omezující rychlost bude umístěno u vjezdu na staveniště.
- Při broušení a řezání vozovek, chodníků, panelů apod. bude používána pila s diamantovým řezným kotoučem a vodním čerpadlem.
- Provoz stavebních strojů a mechanizovaného nářadí zajistit především v denním období od 7:00 do 21:00 h. Případné stavební práce v době 21:00–22:00 h, 6:00–7:00 h a v noční době 22:00–6:00 h musí být prováděny tak, aby byly splněny příslušné hygienické limity hluku.
- V noční době nebude provozována obslužná doprava staveniště.
- Bude zajištěno, aby řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Při výběru stavebních strojů budou preferovány stroje s nižšími akustickými emisními parametry (výběr strojů s nižším akustickým výkonem zařízení LwA).
- V případě blízko umístěné chráněné zástavby v okolí staveniště je vhodné obyvatele z nejbližší situovaných domů seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Jsou-li občané ovlivněni hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Vhodné je i stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- Bude zajištěn biologický dozor stavby odborně způsobilou osobou určenou po dohodě s orgánem ochrany přírody – viz popis v kap. D. IV. předkládaného oznámení záměru.
- Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do vegetačního krytu) je obecně doporučeno realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.).
- Plošné kácení dřevin bude realizováno v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení. V případě jednotlivého kácení v hnízdním období lze toto realizovat pouze při zajištění odborného biologického (ekologického) dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.
- Skrývky zemin budou prováděny v místech zásadních pro výskyt obojživelníků a plazů (dle biologických průzkumů) v termínech odpovídajících životním cyklům těchto druhů. Pokud budou zasahovat do míst rozmnožování obojživelníků, budou prováděny v období 1. 8. – 31. 3. běžného roku. V místech suchozemského výskytu obojživelníků budou skrývky prováděny v období rozmnožování, kdy jsou tyto živočichové soustředěni ve vodních plochách a jejich bezprostředním okolí. Výjimkou jsou zimoviště těchto živočichů, kde by neměly práce probíhat v období 1. 10. – 31. 3. běžného roku. Pokud by bylo nezbytné provádět práce v období 1. 10. – 31. 3., musí být prostor budoucí skrývky zabezpečen dočasnými barierami a ve vnitřní ploše skrývky proveden záchranný odchyt obojživelníků a plazů a jejich následný transfer mimo území budoucí skrývky.
- Dále je nutno zohlednit výskyt křečka polního, přičemž je nutné vzít na vědomí, že zásahy v zimním období jsou vzhledem k hibernaci silně negativní. Nejvhodnější období k transferu je po první dekádě září, dle klimatických podmínek nejlépe do konce října. Alternativně začátkem jara (v průběhu března před výchovou mláďat). Při vhodné přípravě náhradní lokality lze transfery šetrně provést od března do konce října, nejlépe do živolovných pastí s následným vykopáním nory pro ověření možného výskytu dalších jedinců (mláďat dle roční doby) a zabránění případnému opětovnému obsazení.

Doporučen je tak průzkum trasy komunikace po sklizni polních plodin (úsek jižně od Nové Vsi I), před zahájením realizace záměru a následný transfer v podzemním období na předem vytipovanou lokalitu v okolí, kde budou vytvořeny umělé nory (jedna nora pro jednoho křečka) o délce cca 50 cm. Na plochu do okolí nor bude deponováno obilí, v množství cca 5 kg pro jednoho jedince. Velmi vhodnými opatřeními před realizací záměru jsou opatření, které zahrnují změnu osevních postupů (vyloučení obilovin). Alespoň jednu vegetační sezónu před zahájením stavby je možné realizovat opatření kvůli snížení atraktivity prostředí pro křečka polního tak, aby se přirozeně přesunul na jinou lokalitu. Rovněž je možné prostor plánované komunikace nechat po sklizni alespoň sezónu před zahájením výstavby bez polní plodiny (obilovin) a povrch povláčct a popř. pěstovat plodiny, které jsou jako potrava pro křečka nevhodné (řepka, brambory, kukuřice) a průběžně kontrolovat výskyt aktivních nor. V případě absence druhu pak transfery nejsou nutné a k dotčení druhu nedojde. Pouze pokud se bude křeček polní vyskytovat v místě staveniště i po omezení potravní nabídky, bude přistoupeno k řízenému přesunu na náhradní lokalitu. Přesné postupy je vhodné stanovit k žádosti o výjimky z ochranných podmínek druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Výše uvedené termíny lze v některých případech upravit, při zohlednění aktuálního vývoje počasí v daném roce. Zejména se jedná o termín zahájení stavby v souvislosti s aktuálním vývojem počasí. Při opožděném nástupu jara lze posunout i termín zahájení, ne však později než 15. 4. kalendářního roku. Při vhodném zahájení prací již není nutné stavbu termínově omezovat.

- Vzhledem k dotčení vodních toků je nutné v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS (místní organizace Českého rybářského svazu) o termínu prací. Potřeba transferu ryb se dle aktuálního zjištění na lokalitě neuvažuje. Potřebu transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře MO ČRS a osobě odborného dozoru dle aktuálního stavu vodních toků v době zásahu. Řešený úsek patří k revíru 411 054 LABE 22, kde hospodaří MO Poděbrady (Sokolečská strouha, Klipecká, Pňovka) a 411 055 LABE 23 A, kde hospodaří MO Nová Ves u Kolína (Nouzovský potok).
- Firma realizující stavební práce musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku pohonných a stavebních hmot do okolního prostředí. Všechny mechanismy na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude kontrola z hlediska možných úkapů ropných látek (záchytné vany), ve stavebních mechanismech se doporučuje přednostně používat ekologicky šetrná mazadla a oleje, zařízení staveniště musí být vybaveno dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek, v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Kácení dřevin rostoucích mimo les bude v souvislosti se stavbou provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu. Instalace dočasných migračních bariér se v konkrétní části území neuvažuje, je vhodné ji ponechat na aktuální potřebě a rozhodnutí dozoru při skutečném provádění prací.
- Ve fázi výstavby budou prováděny zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře a v maximální možné míře budou zachovány porosty zeleně vázané na koridory vodotečí.
- Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem. V případě zjištění poškození (i přes jmenovaná opatření k ochraně stromů ve fázi výstavby) budou dřeviny ošetřeny dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ a dle arboristického standardu „Řez stromů“.
- V průběhu stavby kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů, zálivka, přihnojení aj.).
- Na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního

materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. pohonné hmoty, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojižděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby.

- Dočasné zábory budou minimalizovány v lokalitách výslovně popsanych v biologických průzkumech (pro dočasné skládky, manipulační plochy atd.). To se v území týká především okraje rybníčku Šutrák a nivy vodních toků.
- Horninové a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy), případně podobné prvky přímo vytvářet (pásky z kamení apod.). Neprovádět záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásy a terasy z kamení nebo zídky.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků doporučujeme zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.
- Pro betonáž základových prvků mostních konstrukcí nebudou použity materiály a příměsi, které jsou vodám nebezpečné (i z hlediska vyluhovatelnosti), po celou dobu výstavby mostního objektu/objektů bude prováděn monitoring jímacích objektů, se zaměřením na kolísání vydatnosti. Při realizaci základů musí být betonáž základových prvků provedena bezprostředně po realizaci výkopů. Při realizaci mostních objektů doporučujeme přítomnost hydrogeologa.
- Případné napadávký a znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení staveniště, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových s podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od koryt vodních toků.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Případné přítoky podzemní vody do stavební jámy budou čerpány a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

- Budou zajištěny důkladné skrývky orníční vrstvy a podorničí a jejich uložení na mezideponii. Nakládání se skrytou ornicí bude důsledně realizováno podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.
- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v zachytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
- V rámci následné údržby travnatých ploch preferovat kosení namísto mulčování, rovněž lze využít některé přirozené biologické prvky potlačující ruderalní druhy typu třtiny křovištní, a to cílený výsev např. kokrhele menšího *Rhinanthus major*. Ten nejen snižuje náročnost kosení a objem biomasy, ale přispívá také ke zvýšení druhové diverzity lučních porostů. Vhodné je volit bohaté luční směsi s autochtonními druhy.
- Prázdňení retenčních nádrží, bude-li retence potřebná, bude, pokud možno, prováděno v jarním období (duben až květen), kdy již koncentrace chloridů v tocích nebude dosahovat maxima.
- Bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

Krajský úřad Středočeského kraje obdržel dne 4. 12. 2019 oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 zákona „I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka“, od oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4. Oznámení záměru s informací o zahájení zjišťovacího řízení bylo rozesláno k vyjádření příslušným správním orgánům a územním samosprávným celkům dne 12. 12. 2019 pod č. j. 166197/2019/KUSK.

Oznámení záměru bylo v souladu s § 16 zákona zveřejněno a informace o projednávaném oznámení záměru byla vyvěšena na úřední desce Středočeského kraje dne 13. 12. 2019. V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován v plném rozsahu podle zákona.

Předmětem navrhovaného záměru je přeložka silnice I/38 v úseku mezi dálnicí D11 a silnicí I/12. Celková délka trasové úpravy navrhovaného záměru je 13,058 km. Začátek stavby je umístěn na stávající komunikaci I/38 po jejím vykřížení s D11 směrem na Kolín a konec trasy je navržen na stávající komunikaci I/38 před již provozovaným mimoúrovňovým křížením komunikací I/12 a I/38 u Kolína. Trasa komunikace je vedena v poměrně plochem terénu, a to jednak po stávající trase komunikace I/38, tak v trase nové po převážně zemědělsky využívaných pozemcích. Trasa záměru je vedena ve stávající trase komunikace I/38 až před obec Oseček, poté v nové trase míjí po levé straně ve směru staničení obce Oseček a Pňov – Předhradí, po pravé straně obec Pňov – Předhradí (část Klipec) a Velim, následně obchází po levé straně obce Nová Ves I a Ohrada, za nimiž se napojuje zpět do trasy stávající komunikace I/38, až po své ukončení. První mimoúrovňová křižovatka MÚK Oseček je navržena v km cca 4,500. Druhou

mimoúrovňovou křižovatkou je MÚK Velim, která je navržena v km cca 7,500. Třetí a poslední mimoúrovňovou křižovatkou je MÚK Ohrada v km cca 12,300. Na hlavní trase je navržen silniční most MÚK Oseček v km 4,526, silniční most přes Nouzovský potok v km 7,888, silniční most přes Nouzovský potok v km 8,670, silniční most přes polní cestu a trať CD v km 9,059 a silniční most přes komunikaci III/32910 v km 9,670. Z hlediska mostů na ostatních křižujících komunikacích jde o silniční nadjezd na polní cestě v km 4,915, silniční nadjezd na komunikaci III/32912 v km 5,857, silniční nadjezd na polní cestě v km 6,680, silniční nadjezd na komunikaci III/3299 v km 7,762, silniční nadjezd na polní cestě v km 10,795 a silniční nadjezd most MÚK Ohrada v km 12,465. Trasa přeložky I/38 Poděbrady (D11) – Kolín je vymezena v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, jako veřejně prospěšná stavba. Vedení trasy je uvažováno v souladu s jednotlivými územními plány a respektuje vymezený koridor.

Oznámení záměru posoudilo intenzity dopravy v zájmovém území a v jeho širším okolí pro stávající a dva výhledové časové horizonty: v roce 2030 - stav krátce po zprovoznění záměru a v roce 2050 - stav se vzdálenějším časovým horizontem.

Akustické posouzení a rozptylová studie (příloha č. 2 a 3 oznámení záměru) vycházejí z dopravněinženýrských podkladů (SUDOP PRAHA a.s., duben 2018), které v daných stavech zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i plánované záměry v širším okolí zájmového území, u nichž se předpokládá zprovoznění k danému časovému horizontu.

V rámci posouzení kumulativních vlivů záměru byla v oznámení záměru věnována pozornost i železniční trati č. 501A (traťový úsek 010, 011, 230) Praha – Český Brod – Kolín, která se nachází v území dotčeném záměrem „I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka“.

Vlivy na kvalitu ovzduší posoudila rozptylová studie příloha č. 3 předkládaného oznámení záměru. Ve fázi výstavby budou zdrojem emisí stavební stroje, staveništní doprava a vlastní plocha staveniště. Ve fázi provozu záměru bude zdrojem znečištění ovzduší doprava na nově vybudované přeložce komunikace I/38 a doprava na ostatních komunikacích v řešeném území. Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je navržena řada opatření, která jsou součástí projektu, a je s nimi do navazujících projektových příprav počítáno. Z porovnání výsledků pro stav bez záměru a stav po realizaci záměru (v časových horizontech let 2030 a 2050), pro všechny řešené škodliviny vyplývá, že při realizaci záměru dojde k poklesu příspěvků k imisní zátěži u nejbližších objektů obytné zástavby podél stávající komunikace I/38 při průtahu obcemi. Není tedy předpokládán významný vliv záměru na kvalitu ovzduší.

Hodnocení vlivů záměru na klima bylo provedeno v samostatné studii Vlivy na klima, která tvoří přílohu č. 10 předkládaného oznámení záměru. V zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

Vlivy záměru z hlediska hlukové situace prověřilo akustické posouzení, příloha č. 2 předkládaného oznámení. Vzhledem k charakteru předmětného záměru lze předpokládat, že zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby. Pro výpočet hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti bylo uvažováno s 200 pohyby nákladních vozidel v době od 7 do 21 h. Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech. Pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti je navržena řada opatření k minimalizaci vlivu na hlukovou situaci v nejbližším okolí, která jsou součástí projektu, a je s nimi do navazujících projektových příprav počítáno. Akustické posouzení vyhodnotilo hlukovou situaci z provozu silniční dopravy na sledované síti pozemních komunikacích, včetně kumulativních vlivů provozu automobilové a železniční dopravy v celém hodnoceném území. V akustickém posouzení byl vyhodnocen stav v roce 2030 (stav bez záměru, stav se záměrem) a stav v roce 2050 (stav bez záměru, stav se záměrem). Z výsledků akustického posouzení vyplývá, že vlivem realizace plánované přeložky nedochází k překročení hygienického limitu hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) při provozu pouze na přeložce a MÚK. Výsledky výpočtu dále prokázaly, že po realizaci přeložky budou v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy na posuzované komunikační síti dodrženy příslušné hygienické limity a vlivem realizace přeložky dojde v případě okolí stávající I/38 k výraznému zlepšení akustické situace. V roce 2030 v denní době až o 16,9 dB a v noční době až o 17,4 dB a v roce 2050 v denní době až o 16,7 dB a v noční době až o 17,4 dB. V blízkosti plánované přeložky byly vymezeny čtyři územní rezervy pro případné dobudování protihlukových stěn.

Posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatel tvoří přílohu č. 4 oznámení záměru. V částech obcí podél stávajících komunikací dojde realizací navržené přeložky komunikace I/38 k příznivému ovlivnění zdraví obyvatel. V těchto částech obcí dojde k celkovému poklesu procent obyvatel obtěžovaných hlukem a obyvatel rušených hlukem ve spánku i ke snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku z dopravy. Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů pro jednotlivé obce v hodnoceném území je výše uvedený trend zřejmý v obcích Nová Ves I, Oseček, Přív-Předhradí a Velim. V územích nejbližší k plánovanému záměru může dojít jeho realizací k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení, i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy, a především nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisní situace, díky plynulosti dopravy, jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší pozitivní, i když nejsou významné.

Hodnocení vlivů stavby na vodní útvary tvoří přílohu č. 9 oznámení záměru. Z tohoto posouzení vyplynula opatření k ochraně povrchových a podzemních vod, která jsou součástí záměru. Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby bude v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. Vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Produkce technologických vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření jsou součástí návrhu záměru a budou součástí projektové dokumentace stavby.

Dešťové vody ze stavenišť budou zachytávány příkopy a dále by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Předčištěné dešťové vody budou odváděny do vodotečí. Během výstavby může docházet ke krátkodobým zákalům vody v dotčených vodních tocích z důvodů působení činností stavební techniky. Tato skutečnost vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání nebude příčinou změn ekologického ani chemického stavu útvarů povrchových vod - Labe od toku Cidlina po tok Mrlina (HSL_1480) v počátečním úseku stavby (km 0.0 až 4.0) a Labe od toku Polepka (Chotouchovský potok) po tok Cidlina (HSL_1340). Celkově lze hodnotit místní přírodní poměry z pohledu stavby jako bezproblémové s podmínkami pro stavbu obvyklými. Podzemní vody by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Tyto jímky je nutné dle potřeby vyvážet a s vodou nakládat dle platné legislativy. Vlivem realizace záměru tedy může dojít pouze k dočasnému a lokálnímu ovlivnění jakosti podzemních vod. Tyto vlivy odezní po ukončení výstavby záměru. Dočasné zaklesnutí hladiny vody lze očekávat pouze u těch stavebních objektů, u kterých by bylo zapotřebí odvodňovat stavební výkop po dobu stavby. Protože k záměru nejsou dosud zpracovány geotechnické pasporty stavebních objektů, jedná se pouze o hypotetický vliv. Z uvedeného důvodu je navržen provádět hydrogeologicky monitoring (po celou dobu výstavby). Ve fázi provozu záměru nebudou vznikat významné nároky na spotřebu vody (pouze pro údržbu komunikace). Během provozu samotných úseků silničních komunikací se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod. Systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn tělesem silnice. Tam kde těleso silnice vytvoří překážku, jež by mohla způsobit soustředění povrchových vod (terénní deprese s občasnými toky), budou vybudovány dostatečně kapacitní mostní objekty, příp. propustky pod silničním tělesem. Záměr nezasahuje do aktivních zón záplavového území. Výstavbou nové komunikace nedojde z kvantitativního hlediska k zásadním změnám odtokových poměrů v dotčených povodích. Před každým vyústěním kanalizace do recipientu bude navrhována havarijní jímka, dešťová usazovací nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek a v případě potřeby i retenční nádrž. Detailní návrh odvodňovacích zařízení bude řešen v následujících stupních projektových příprav v souladu s platnou legislativou. Protože kolektor podzemní vody slouží podél celé trasy záměru k individuálnímu i hromadnému zásobování obyvatel pitnou vodou a v trase se nachází ochranná pásma (vodní zdroje hromadného zásobování, lázeňské a minerální vody), byla vyhodnocena možnost zasakování srážkových vod v území jako riziková. Dle hodnocení nedojde u dotčených útvarů povrchových vod Labe od toku Cidlina po tok Mrlina a následně Labe od toku Polepka (Chotouchovský potok) po tok Cidlina ke zhoršení stavu, a to ani z pohledu

jednotlivých hodnocených složek a ukazatelů. Rovněž nelze předpokládat negativní změny stavu v navazujících útvarech povrchových vod níže po toku. Z hlediska vlivů na podzemní vody, nejsou projektovány výrazné zářezy komunikace. Trvalé odvodnění či osušení kolektoru spojené se snížením úrovně hladiny podzemní vody v důsledku realizace záměru lze vyloučit. Dočasné zaklesnutí hladiny vody lze očekávat pouze u těch stavebních objektů, u kterých by bylo zapotřebí odvodňovat stavební výkop po dobu stavby. Projekt dále počítá s mírnými násypy. Pro minimalizaci jejich vlivu je doporučováno první, resp. i druhou podkladní vrstvu násypového tělesa realizovat z propustného šterkovitého materiálu.

Dotčené pozemky jsou vedeny především jako orná půda, dále ostatní plocha, lesní pozemek, trvalý travní porost a vodní plocha. Trasa přeložky silnice I/38 je vedena v nezastavěném území, převážně na zemědělsky obdělávaných plochách. Pouze v dílčích částech se přibližuje k zástavbě. Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu, v menší míře i k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Trvalý zábor zemědělského půdního fondu bude představovat v celkovém rozsahu přibližně 48,984 ha, trvalý zábor PUPFL přibližně 1,701 ha. Přesný rozsah včetně vynětí ze ZPF a PUPFL bude součástí dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení na základě záborového elaborátu. V řešeném území se nacházejí půdy třídy ochrany ZPF I., II. a IV. Trvalý zábor bonitně nejcecnější půdy (I. třídy ochrany) bude cca 19 ha. Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za akceptovatelný a odpovídající parametrům, charakteru i významnosti liniové stavby silnice I. třídy. V rámci navazujících stupňů projektových příprav budou navrženy sadové úpravy, které lze považovat i za opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů v souvislosti se záboru PUPFL. Celková kubatura výkopů je předpokládána v objemu 286 220 m³. Kubatura násypů je předpokládána v rozsahu 1 046 000 m³. Nedostatek zeminy v objemu 759 780 m³ bude na stavbu dovezen. Plánovanou stavbou vznikne nový liniový útvar v území. S ohledem na rovinatý charakter území, dojde výstavbou komunikace pouze k určitým lokálním změnám topografie v souvislosti s budováním násypů a zářezů komunikace. Výstavba předmětného záměru bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s realizací mostních objektů dle jejich způsobů založení. Záměrem nebude dotčeno žádné chráněné ložiskové území, poddolované území ani dobývací prostor. V okolí obce Oseček směrem na západ je evidováno předpokládané ložisko (schválený prognózní zdroj) nevyhrazeného nerostu (šterkopísek) označené ID 9370011. Trasa předmětného záměru prochází územím v km cca 4,5 - 5,5. V tomto kontextu je nutné konstatovat, že trasa přeložky je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, na jejímž území je výše uvedená lokalita vymezena. V těsné blízkosti záměru v km cca 3,4 – 3,9 se vyskytuje nebilancovaný zdroj (vyhrazené i nevyhrazené nerosty). V zájmovém území se nevyskytují svahové pohyby, sesuvy a další nestability, žádné aktivní ani potenciální sesuvná území.

Ovlivnění realizací záměru se týká pouze malé části cennějších biotopů a krajiny v území s tím, že nejcecnější stanoviště v území nejsou výrazněji dotčena a je navržena řada opatření, která zajistí jejich minimální ovlivnění. Dále se zásah týká malé části populace dotčených druhů a jejich biotopů, zásah však nemůže mít vliv na populaci některého z druhů v území. Záměr se nedotýká zvláště chráněných druhů rostlin. Dotčení druhů Červeného seznamu rostlin je zcela zanedbatelné, nikde nedojde k významnějšímu ovlivnění populace některého z druhů. V rámci záměru dojde ke kácení dřevin v rámci trvalého záboru na plochách s PUPFL. Dotčeny budou pouze okrajové části lesních porostů, převážně v rámci rozšíření stávající komunikace bez výraznějších vlivů na navazující porosty jako celky. Záměr si vyžádá kácení mimolesní zeleně, současně však záměr navrhuje také sadové úpravy. V rámci území a jeho okolí bylo zjištěno několik zvláště chráněných druhů živočichů, s trvalými sídelními vazbami na dotčené území. K umožnění škodlivých zásahů (včetně transferů) ve vztahu k jejich biotopu i samotným jedincům je třeba udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hodnocení provedeného v rámci samostatné Rámcové migrační studie (příloha č. 6 oznámení záměru) je možné konstatovat, že řešení splňuje, při zohlednění charakteru území, navazujících biotopů a liniových prvků v území, požadavky na zajištění konektivity v území.

V zájmovém území stavby se nachází několik prvků ÚSES, které budou v souvislosti se záměrem dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou vždy řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována. Výstavba ani provoz posuzovaného záměru nebude představovat významné riziko pro vymezené prvky ÚSES v daném území. Navrhovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP. V místě křížení toků jsou navrženy vhodné silniční mosty či propustky. Jsou dotčeny pouze okrajové části lesních porostů, převážně v rámci rozšíření stávající komunikace bez výraznějších vlivů na navazující porosty jako celky. Významný negativní vliv stavby předmětného záměru

na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se tak nepředpokládá. Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je předmětný záměr akceptovatelný. Záměrem nebudou dotčena žádná zvláště chráněná území. Posuzovaná stavba nezasahuje ani do ochranného pásma zvláště chráněných území. V nejbližším okolí záměru se vyskytuje přírodní památka Lom u Nové Vsi. Přírodní památka je vzdálena přibližně 50 m západně od okraje dotčeného území (obslužná komunikace). Ochranné pásmo území činí 50 m ze zákona, záměr (obslužná komunikace při hlavní silnici) je projektován těsně při hranici ochranného pásma. Přes velkou blízkost je území PP skryto v terénní depresi (lom) a současně komunikace je navržena v zářezu, rušení lokality je v tomto ohledu krajně nepravděpodobné. Potenciální dotčení migrujících živočichů je eliminováno navrženým biologickým dozorem. Lze tak konstatovat, že toto území nebude vlivem navrhovaného záměru negativně ovlivněno. V okolí záměru se dále nachází přírodní památka Skalka u Velimi, která leží 130 m západně od okraje dotčeného území (80 m od ochranného pásma PP). Většina území je kryta v zahloubené ploše lomu a doprovodným porostem dřevin, případné rušení plochy lokality je krajně nepravděpodobné, i z důvodu lokalizace za stávající silnicí. Potenciální dotčení migrujících živočichů je eliminováno navrženým biologickým dozorem ve fázi výstavby, ve fázi provozu pak vhodně navrženými propustky. Přírodní památka nebude vlivem navrhovaného záměru negativně ovlivněna. Z pohledu migrace obojživelníků i bezobratlých a žádoucího propojení PP Skalka u Velimi a PP Lom u Nové Vsi, je zde počítáno s realizací lokálního biokoridoru (travnatý pás s dřevinami). Současně je doporučena realizace migrační bariéry pro obojživelníky podél stávající a nové doprovodné komunikace mezi oběma PP. Ve vzdálenosti 240 m severovýchodně od lokality (190 m od ochranného pásma PP) se nachází přírodní památka Písečný přesyp u Osečka. Lokalita je situována za lesním porostem, její dotčení proto není uvažováno. Nepředpokládá se ani rušení s ohledem na výskyt především bezobratlých a drobných obratlovců. Vzhledem k vzdálenosti záměru od této přírodní památky lze konstatovat, že nedojde k jejímu negativnímu ovlivnění. Předmětný záměr nezasahuje do přírodních parků. Nedojde ani k dotčení památného stromu. Stavba je lokalizována mimo lokality soustavy Natura 2000.

Předmětný záměr si vyžádá zásah do stávající komunikace I/38, která je předmětem tohoto oznámení. Dále dojde k zásahu do komunikací III. třídy (III/32912, III/3299, III/32910, III/32911), polních a lesních cest. Taktéž lze předpokládat, že si předmětný záměr vyžádá zásah do ochranného pásma železniční trati ČD Praha – Kolín (traťový úsek č. 011). Zásah lze předpokládat v souvislosti s mimoúrovňovým křížením železniční trati s trasou přeložky komunikace I/38 v km cca 9,08. Součástí posuzovaného záměru je dále také celá řada přeložek inženýrských sítí. Navrhovaný záměr se přímo nedotkne žádné kulturní památky, památkové rezervace či zóny. Žádná z nemovitých kulturních památek se nenachází ani v bezprostřední blízkosti záměru. Co se týká architektonických aspektů nelze zájmové území považovat za významné.

V území záměru nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

Celý záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládaným záměrem nenastávají.

S ohledem na výše uvedené, povahu záměru, lokalitu a charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a s ohledem na doručená vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků a jejich vypořádání, rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výrokové části. Další posuzování bylo požadováno od obce Oseček a Velim a ze strany České inspekce životního prostředí, tyto vyjádření jsou vypořádána v další kapitole. Vyjádření obce Oseček i obce Velim v zásadě požadují jinou variantu návrhu mimoúrovňových křížovatek dle jejich názoru lépe vyhovujících potřebám obce, navržená a posuzovaná varianta záměru, však byla vyhodnocena jako akceptovatelná z pohledu životního prostředí a zdravý obyvatel. Vyjádření ČIŽP pak požaduje posouzení podrobnosti přípravy záměru téměř pro fázi stavebního povolení, takováto podrobnost, dle příslušného orgánu však nepatří do procesu posuzování vlivů, jelikož by se mělo jednat o předprojektovou fázi přípravy záměru. Kácení konkrétních dřevin, či přesné parametry odvodňovacích objektů, ve vztahu k charakteru záměru „liniová stavba“, budou řešeny v navazujících fázích přípravy a povolování záměru v souladu s legislativou a pod dozorem příslušných správních orgánů. Veřejnost ani dotčená veřejnost se zjišťovacího řízení neúčastnila.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

Středočeský kraj – ze dne 6. 1. 2020 pod č.j. 001945/2020/KUSK.

Město Kolín – ze dne 7. 1. 2020 pod č.j. MUKOLIN/OZPZ 123773/19-Ch.

Obec Oseček – ze dne 8. 1. 2020 pod č.j. DK 2/2020.

Obec Velim, zastoupena Advokátní kancelář Těmín, s.r.o. – ze dne 9. 1. 2020.

Obec Křečhoř – ze dne 12. 1. 2020 pod č.j. 3/2020.

Krajský úřad Středočeského kraje – součástí závěru zjišťovacího řízení, nevydáno samostatně.

Česká inspekce životního prostředí – ze dne 7. 1. 2020 pod č.j. ČIŽP/41/2019/16421.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze – ze dne 9. 1. 2020 pod č.j. KHSSC 65463/2019.

Městský úřad Kolín – odbor životního prostředí a zemědělství – ze dne 7. 1. 2020 pod č.j. MUKOLIN/OZPZ 124283/19-Ch.

Městský úřad Poděbrady – odbor životního prostředí – ze dne 7. 1. 2020 pod č.j. MEUPDY/0070314/ZP/2019/Ero.

Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší – ze dne 16. 12. 2019 pod č.j. ENV/2019/780/2729.

Ministerstvo životního prostředí – odbor výkonu státní správy I – ze dne 2. 1. 2020 pod č.j. MZP/2019/500/2694.

Ze strany veřejnosti nebylo obdrženo žádné vyjádření.

Obdržených vyjádření v plném znění jsou k nahlédnutí ve spisu, dále pouze uváděna podstata vyjádření.

3. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Středočeský kraj – souhlasí se záměrem „I/38 Poděbrady (D11) – Kolín, přeložka“ a nepožaduje další posuzování dle zákona.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.*

Město Kolín – oznámení považuje za dostatečné a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.*

Obec Oseček – požaduje další posuzování záměru dle zákona, se zaměřením na následující aspekty.

1) požaduje předložení a posouzení variant pro zachování prostupnosti přes novou silnici I/38 v oblasti Boru pro osoby, případně i lesní techniku a zvěř. Navrhované oplocení by bez náhrady přerušilo existující značenou turistickou trasu, která nyní prochází po obou stranách I/38 v místě autobusové zastávky „Oseček – V lese“. Obec doporučuje řešit prostupnost formou širokého přechodu pro migrující zvěř tak, jak bývá na dálnicích. Tento přechod by řešil prostupnost i pro turisty a lesní techniku. Nová silnice by byla vedena v hlubokém zářezu.

Vypořádání: *Konzultací s oznamovatelem záměru bylo sděleno, že v dalším stupni projektových příprav je možné řešit prostupnost pro pěší přes novou silnici I/38 formou podchodu v místě stávající zastávky autobusu. Oznámení uvádí v kap. B.I.6., že konkrétní rozsah předmětných úprav a technické řešení napojení lesních cest bude zpracován a projednán v dalším stupni projektové dokumentace. Přístup jednotlivých vlastníků na lesní pozemky bude řešen v souladu s platnou legislativou ve shodě se stanoviskem místně příslušného orgánu státní správy lesů, aby nebyla podstatně omezena možnost obhospodařování lesních pozemků.*

Problematicke vlivu záměru na migraci v území se podrobně věnuje příloha č. 6 oznámení záměru. Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migraci velkých savců je sice lokalita součástí území kategorie II. – území zvýšeného významu. Lze však zhodnotit, že toto rozložení se týká především blízkosti Labe a navazujících lesních prvků, do kterých záměr nad rámec současné fragmentace území nezasahuje. Migračně významné území (280 m) a dálkový migrační koridor (540 m) je nejbližše vymezen severně od řešené

lokality. Dle podkladu AOPK ČR (který je výstupem projektu VaV-SP/2d4/36/08, dostupné na <http://www.ochranaprirody.cz/druhova-ochrana/migracni-koridory/>) k migračně významným územím, dálkovým migračním koridorům a místům omezení v územním plánování, navíc není lokalita součástí území zvýšené hodnoty pro trvalý výskyt nebo pro migraci druhů větších savců lesního ekosystému. Současně platí, že lokalita nezasahuje do oblasti nefragmentovaných celků. Území je již nyní součástí širšího území, které je silně odlesněno a fragmentováno dopravou a pro dálkovou migraci je nevhodné. Tato situace je dána přítomností nivy řeky Labe, která je významným migračním koridorem v severojižním směru v území. Tento přírodní prvek je pak obklopen zemědělskou krajinou, která je naopak výrazně fragmentována, přičemž osa stávající i nové komunikace se nachází na pomezí těchto dvou prvků. Jak je uvedeno v Rámcové migrační studii (příloha č. 6 oznámení záměru) jedná se zde o rovinaté území, kde nelze realizovat větší migrační objekty vyjma prostorově menších objektů pro podporu migrace živočichů kategorie C. S ohledem na omezující prvky migrace (sídelní zástavba a Labe východně) zde ani není potřeba migračního zprůchodnění pro větší živočichy, kteří v širším území migrují především v ose sever-jih, tj. v ose dopravního řešení. Pro severní lesní část rovněž platí, že realizace propustku zde není s ohledem na rovinaté území technicky možná ani účelná (nejsou zde vymezeny migrační koridory ani migrační prvky). Současně je doporučeno zamezit kolizím živočichů s vozidly realizací migrační bariéry (oplocení) v úseku od nájezdů na D11 po MÚK Oseček. Jedná se o doporučení, které může být dle prověření v dalším stupni projektové přípravy variantě řešeno rovněž dopravním značením upozorňující na výskyt zvěře na pozemní komunikaci. Pro živočichy kategorie B je dostatečným migračním propojením silniční most přes polní cestu a trať ČD a silniční most v km 9,670, které umožní propojení prostoru po obou stranách komunikace. Jedná se i o vhodné klidovější území s navazujícími liniovými prvky, v jiných částech území nejsou vhodné podmínky pro migrační objekty ani z pohledu okolního prostoru (otevřené polní monokultury) ani z pohledu možného technického řešení (minimální převýšení). Z výše uvedeného je zřejmé, že přechod vytvořený nad terénem nebude zvěří využíván a varianta vedení silnice v daném úseku v hlubokém zářezu, by mohla vyvolat nové vlivy na podzemní vody oproti stávajícímu řešení.

2) požaduje před realizací záměru vybudovat zpevněnou komunikaci – cyklostezku pro pěší a cyklisty mezi Osečkem a Poděbrady Stávající silnice I/38 je nyní jedinou zpevněnou komunikací umožňující pohyb cyklistů a chodců mezi Osečkem a spádovým městem Poděbrady.

Vypořádání: Záměr přeložky silnice nikterak nemění z pohledu zákona přístup cyklistů na silnici I. třídy. Tedy záměr nevyvolává přímo nutnost vybudování „přeložky“ cyklostezky, jelikož se v daném stávajícím území taková stezka nenachází.

3) v oznámení na str. 23 v odstavci „Výškové řešení“ se uvádí, že trasa nové I/38 je vedena v niveletě stávající trasy I/38. Ovšem v místě MÚK Oseček je nová komunikace výrazně nad niveletou stávající trasy I/38 (zhruba 6 metrů nad přirozeným terénem). Uvádí, že vedení trasy v takovéto výšce nad terénem není vhodné jak z pohledu vlivu na krajinu, tak z pohledu hlukové zátěže zastavěného území i budoucí výstavby obce Oseček, požaduje zpracování a posouzení alternativní varianty, ve které trasa nové I/38 bude vedena v úrovni blízké přirozenému terénu a ve které by automobily napojující se na novou I/38 ve směru Kolín (resp. sjíždějící ze směru Poděbrady) tuto komunikaci nadjížděly, nikoliv podjížděly, jak je tomu ve stávajícím návrhu.

Vypořádání: Odstavec „Výškové řešení“, který je ovšem na str. 21 oznámení záměru, popisuje výškové řešení záměru adekvátně. „Podélné vedení trasy je ve svém počátku umístěno na stávající I/38 a ve svém prvním úseku (km 2,9 – 4,0) je vedeno po niveletě stávající I/38. Ve svém pokračování za km cca 4,0 – 13,058 (v km 12,8 – 13,058 je opět vedeno v niveletě stávající trasy I/38) je přizpůsobeno jednak konfiguraci terénu, jednak nutnosti vykřížení se stávajícími komunikacemi – ať už v rámci nově navrhovaných MÚK či prostým vykřížením se stávajícími komunikacemi, vodotečemi či tratí ČD.“

Vlivy záměru na krajinu a krajinný ráz jsou uvedeny v příloze č. 8 oznámení záměru a je konstatováno, že nelze předpokládat významnější narušení krajinného rázu předmětného území, s tímto hodnocením se krajská úřad ztotožňuje.

Vliv vedení trasy silnice I/38 včetně výškového řešení souvisejících MÚK na hlukovou situaci v území byl vyhodnocen v rámci akustického posouzení (příloha č. 2 oznámení). Cílem této stavby je vymístění stávající dopravy na silnici I/38 na novou přeložku, která se nachází západně od obce Oseček. Novou stavbou dojde k výraznému snížení intenzit dopravy na stávající trase silnice I/38. Z provedených výpočtů je zřejmé, že vlivem realizace záměru dojde k výraznému snížení hluku v obci Oseček. Vlivem

realizace přeložky nedochází k překročení hygienického limitu 60/50 dB (den/noc) v obou posuzovaných výhledových stavech. Dále byla v okolí silnice I/38 u obce vymezena územní rezerva pro případné dobudování PHS. Dle výše uvedených závěrů akustického posouzení nevyplývá z hlediska hlukové zátěže nutnost alternativní varianty MÚK Oseček. Navržené řešení bylo tedy shledáno z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelné a pro dané území únosné, je takto vyhodnoceno i dotčenými orgány státní správy, krajský úřad tedy nepokládá za účelné navrhovat zpracování jiných variant záměru.

4) Obec Oseček namítá, že přesun zátěže ze silnice I/12 na přeložku I/38 není v oznámení záměru ani jeho přílohách kvantifikován. Záměr také dle vyjádření není uveden do časové souvislosti se záměry týkající se staveb na silnici I/12, hlavně se stavbou přeložky I/12 mezi Běchovicemi a Úvaly. Obec se domnívá, že přeložka silnice I/38 by měla sloužit jako náhrada za chybějící přeložku silnice I/12 na okraji Prahy.

Vypořádání: *V oznámení záměru je v rámci vyhodnocení kumulace záměru s jinými záměry uveden konkrétní rozvoj okolní silniční infrastruktury, se kterým bylo v dopravněinženýrských podkladech (příloha č. 1 oznámení záměru) počítáno, včetně staveb I/12 Běchovice – Úvaly a I/12 Úvaly – Kolín. Stavba přebudování I/12 Úvaly - Kolín uvažuje uspořádání 2+1. S uvedením do provozu se u stavby I/12 Úvaly - Kolín počítá v roce 2027 a u stavby I/12 mezi Běchovicemi a Úvaly v roce 2025, tedy před plánovaným uvedením do provozu obchvatu I/38. Tato skutečnost by měla zajistit zachování rozložení intenzit.*

5) Obec Oseček nepovažuje navržené protihlukové opatření na území obce v podobě územní rezervy pro možnou realizaci PHS mezi km 4,6 a 5,15 za dostatečnou. Požaduje, aby výstavba PHS mezi km 4,2 a 5,15 byla integrální součástí projektu. Je připomínkováno, že akustická studie hodnotí dopad přeložky I/38 na objekty v bezprostřední blízkosti existující I/38 (čp. 73 a čp. 50), avšak nehodnotí dopad výrazného zvýšení nivelety nové komunikace nad přirozený terén a akustický dopad mostního objektu v rámci MÚK Oseček. Požaduje se posoudit hlukovou zátěž na celou zástavbu obce se zohledněním dopadů plánovaného zvýšení nivelety nové I/38 a dopadů řešení MÚK Oseček. Obec požaduje, aby přeložka I/38 v úseku od stávající stanic PHM až po místo kde „opouští“ katastr obce byla vybavena souvislými PHS.

Vypořádání: *Výpočty prezentované v akustickém posouzení (příloha č. 2 oznámení) vyplývají z podrobného 3D výpočtového matematického modelu, který zohledňuje nově navrhovanou niveletu komunikace, plánované vedení nivelety MÚK, mostní objekt atd. Zohledněn je i okolní terén, který je tvořen jednotlivými vrstevnicemi na základě podkladu ČÚZK.*

Akustická situace v obci Oseček byla hodnocena, kromě kontrolních výpočtových bodů V12 a V14 umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb čp. 73 a čp. 50, také pomocí hlukových map, které zobrazují plošné zatížení území obce Oseček. Hlukové mapy jsou přílohou akustického posouzení. Z provedených výpočtů a hlukových map vyplynulo, že nedochází k překročení hygienického limitu 60/50 dB (den/noc). Nicméně byla v okolí silnice I/38 vymezena územní rezerva pro případné dobudování PHS, a to v případě aktualizace dopravněinženýrských podkladů nebo pro případ, že by na základě výsledků měření bylo zjištěno překročení hygienického limitu hluku z provozu na navrhované přeložce silnice I/38.

6) Obec požaduje, aby byl záměr doplněn podélným pásem zeleně a aby došlo k navržení zóny zeleně v okolí MÚK Oseček, která by eliminovala vliv tohoto objektu v bezprostřední blízkosti obce na krajinu. Podélné pásy zeleně jsou požadovány zejména podél přeložky I/38 v blízkosti zástavby obce.

Vypořádání: *Navrhovaná opatření uvedená v kap. 8 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (příloha č. 8 oznámení záměru) jsou navržena adekvátně vzhledem k míře vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu. S ohledem k identifikovaným vlivům na znaky a hodnoty předmětné lokality, totiž nelze předpokládat významnější narušení krajinného rázu předmětného území, s tímto závěrem se příslušný orgán ztotožňuje.*

Sadové úpravy budou navrženy v maximální možné míře, což bude odpovídat kromě již uvedeného charakteru záměru, místním podmínkám, záborům stavby a legislativním požadavkům viz příloha č. 5 oznámení záměru.

7) Obec Oseček žádá upřesnění míst, kde mají být umístěny dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže a kde mají být vypouštěny srážkové vody do recipientů, a to z důvodu možné kontaminace podzemních vod v blízkosti intravilánu obce. Obec doporučuje odpadní vody z přeložky odvést daleko a bezpečně do oblastí, které zaručují bezpečnou přirozenou filtraci, a to i v případě náhlých nehod.

Vypořádání: Požadavek na umístění havarijní jímky, dešťové usazovací nádrže s koalescenčním odlučovačem ropných látek a v případě potřeby i retenční nádrže je zapracován, jako opatření na ochranu podzemních a povrchových vod a je součástí návrhu záměru. S jeho plněním se počítá ve fázi další projektové přípravy. V dalších stupních projektové dokumentace, zejména v části vodohospodářského řešení, je nezbytné stanovit nejvhodnější místa pro vypouštění povrchových vod do recipientů zohledňující běžné provozní i havarijní situace spojené s možným únikem závadných látek. Proces EIA probíhá v předprojektové fázi, kde ještě nemusí být známi přesná umístění technických zařízení. Pro úplnost je nutno zdůraznit, že rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení není meritorním rozhodnutím, neboť se nerozhoduje o právech a právech chráněných zájmech jmenovitě určených osob, nýbrž jde o rozhodnutí procesní, zda se záměr bude či nebude dále posuzovat dle zákona. Z toho mj. vyplývá, že i když záměr není podroben dalšímu posuzování dle zákona, není a nemůže tím být rezignováno na zohlednění požadavků minimalizace dopadů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí. Povolující orgán i dotčené orgány státní správy mají v tomto směru povinnost zákonem chráněné zájmy hájit. Navržená zařízení tak musí být navržena a postavena v souladu s platnou legislativou.

8) Obslužná komunikace vedená západně podél nové I/38 není propojena se sítí lesních cest v oblasti Boru prostřednictvím již existující obecní cesty na parcele č. 799 v k.ú. Oseček, která se nachází bezprostředně u MÚK Oseček a namísto toho je navrhováno propojení, které si vynucuje dodatečný zábor zemědělské i lesní půdy. Obec Oseček navrhuje co nejvíce propojit stávající síť cest plánovanou obslužnou komunikací.

Vypořádání: Jak je uvedeno v oznámení záměru, bude konkrétní rozsah předmětných úprav a technické řešení napojení lesních cest zpracován a projednán v dalším stupni projektové dokumentace. Obdobně viz vypořádání k bodu č. 1 vyjádření obce Oseček.

9) Žádáme zachovat přístup na stanici PHM po stávající komunikaci tak, aby bylo možné se opět vrátit zpět do obcí bez nájezdu na přeložku I/38.

Vypořádání: Dle sdělení oznamovatele, lze požadavek obce řešit v dalším stupni projektových příprav, a to další obousměrnou pozemní komunikací vedenou ve stávající stopě I/38 a napojenou přímo na ČSPHM. Bod č. 9 se netýká vlivů na životní prostředí, proto dále bez připomínek.

Obec Velim, zastoupena Advokátní kancelář Těmín, s.r.o. – požaduje další posuzování záměru dle zákona, z následujících důvodů.

1) Nesouhlasí s návrhem MÚK Velim – nezohledňuje reálné dopady na zdravotní rizika a hlukovou a zejména rozptylovou zátěž v dotčených obcích Velim a Nová Ves I. (nebyly relevantně vyhodnoceny vlivy nárůstu a překročení hygienických limitů hluku a prachu, vč. dopadů na veřejného zdraví) – velmi reálná je totiž dle vyjádření obce skutečnost, že motoristé nesjedou v místě MÚK Velim a to z důvodu dlouhého prostroje u železničního přejezdu se závorou na okraji Velimi. Motoristé z Velimi budou pokračovat směrem na Novou Ves I a odtud zpět přes celou obec Nová Ves do Velimi po stávající silnici. Obec Velim požaduje výše uvedené zpracovat ve specializované dopravní studii.

Obec požaduje přehodnotit MÚK Velim s novými doporučeními či návrhem, a to v místě mostního objektu mezi Velimí a Novou Vsí I (místo křížení v km 9,670 se silnicí I/38) umožňující jiný, daleko méně konfliktní sjezd (MÚK) směrem na Velim, popř. Novou Ves I pro eliminaci synergických a kumulativních vlivů na životní prostředí v těchto obcích.

Vypořádání: Umístění MÚK Velim je navrženo v souladu s křížením stávajících komunikací. Uvedená možnost sjezdu na Novou Ves I a pokračování zpět do Velimi ulicí Velimská si vyžádá absolvovat cestu dlouhou cca 8,7 km, kdežto pomocí MÚK Velim přes železniční přejezd je trasa dlouhá cca 1,6 km. Vzhledem k nepoměru vzdáleností tras s využitím objízdny a s využitím MÚK Velim, se krajský úřad domnívá, že počet řidičů, kteří by této alternativní trasy využili, bude zanedbatelný. Dle sdělení oznamovatele byla poloha jednotlivých MÚK řešena předcházející dopravní studií (2011). Z této studie vycházela technicko-ekonomická studie (SUDOP PRAHA a.s., duben 2018) v souladu s pokyny ŘSD a na základě projednání s jednotlivými obcemi.

Akustické posouzení, rozptylová studie i hodnocení zdravotních rizik vychází z dopravněinženýrských podkladů, které jsou přílohou č. 1 oznámení záměru. Nástrojem pro přepravní prognózu byl dopravní model zpracovaný firmou SUDOP PRAHA a.s., jehož základem byl silniční model zahrnující celé území

ČR s přesahem do okolních států střední Evropy. Dopravní model zahrnuje jak regionální, tak dálkové relace, které se ve zkoumaném prostoru odehrávají. Tzv. jádrové území modelu, které je zastoupeno širším okolím řešené stavby, je v dopravním modelu zadáno s největší podrobností. Dopravní model, stejně jako jiné matematické modely, představuje určitý obraz reálného světa. Cílem zjišťovacího řízení je dle § 7 odst. 2 zákona posouzení, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí. Zákon v ustanovení § 7 odst. 8 dává příslušnému úřadu možnost navrhnout zpracování variant řešení záměru. V tomto konkrétním případě je však navržené řešení shledáno z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelné a pro dané území únosné, je takto vyhodnoceno i dotčenými orgány státní správy a podporováno samosprávami dotčených obcí, krajský úřad tedy nepokládá za účelné navrhovat zpracování jiných variant záměru. Dále ohledně nové varianty umístění MÚK Velim obdobně viz vypořádání vyjádření obce Oseček bod č. 3.

2) Ve svém vyjádření obec uvádí, že je evidentní, že projektovaným záměrem dojde k ovlivnění (ke snížení) hladiny podzemních vod a zejména kvality podzemních vod, zejména v domovních studních.

Dále obec uvádí, že je zcela evidentní, že plánovaná stavba bude mít velmi zásadní dopady na hydrogeologické struktury uvedené v textu vyjádření a změny v režimu a v kvalitě jak podzemních, tak i povrchových vod, včetně ovlivnění režimu průtoků stávajících vodních toků.

Trasou dle obce dojde k významné fragmentaci krajiny Polabské tabule. Velkým rozsahem výkopových a zemních prací při realizaci silničního tělesa (i přeložek silnic a polních cest, realizaci mostních objektů a polních cest apod.) dojde ke značnému zásahu do horninového prostředí, což způsobí rizikové zasakování srážkových vod v území a tím k ovlivnění jakosti a kvality povrchových a podzemních vod v předmětném území.

Ve vyjádření se dále zmiňuje dost výrazné přiblížení trasy záměru k PP Lom u Nové Vsi a Skalka u Velimi.

Vypořádání: V příloze č. 9 oznámení záměru jsou kvantitativní vlivy na podzemní vody vyhodnoceny jako málo významné. Zmenšení infiltrační plochy útvaru podzemních vod ID 11520 (v řádech prvních desetin %) a u ostatních dotčených útvarů (v řádech setin %) je možno považovat za málo významné. Výrazné zářezy komunikace nejsou projektovány. Trvalé odvodnění či osušení kolektoru spojené se snížením úrovně hladiny podzemní vody v důsledku realizace záměru lze vyloučit. Dočasné zaklesnutí hladiny vody lze očekávat pouze u těch stavebních objektů, u kterých by bylo zapotřebí odvodňovat stavební výkop po dobu stavby. Protože k předmětnému záměru nejsou dosud zpracovány geotechnické pasporty stavebních objektů, byl stanoven dosah dočasné hydraulické deprese na přibližně 125 m. Do této vzdálenosti od obytné zástavby v několika místech trasa záměru zasahuje, proto bude zapotřebí v dalším stupni projektové přípravy tento hypotetický vliv dočasného ovlivnění vydatnosti mělkých studní dále prověřit a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření. Úroveň hladiny podzemní vody se dle terénní rekonoskace v trase záměru nachází převážně mělce pod úrovní terénu (okolo 2 až 3 m). Ve vrtaných studnách se vzájemně izolovanými kolektory může být voda ustálena i ve větších hloubkách. U hlubších studní vrtaných do předkvartérního podloží (studny v tlakovém režimu s izolátorskou vrstvou mezi kolektorem a kvartérními uloženinami) se nepředpokládá vznik rizika dočasného odvodnění. Z výše uvedeného důvodu bylo v oznámení navrženo provádět hydrogeologický monitoring (stanovit monitorovací síť hydrogeologických objektů (převážně kopaných a vrtaných studní), který bude reprezentativně a s dostatečnou vypovídající hodnotou mapovat zachování odtokových poměrů). V rámci monitoringu podzemních vod je mj. stanoveno pro úvodní monitoring do doby provedení podrobných hydrogeologických průzkumů v pololetním režimu sledovat a vyhodnocovat odborně způsobilou osobou s osvědčením v oboru hydrogeologie úroveň hladiny podzemní vody ve vybraných domovních studních. Intenzivní měření hladin podzemní vody je doporučeno zahájit optimálně jeden rok před zahájením stavebních prací. Vlastní monitoring bude probíhat po celou dobu výstavby a jeden rok po jejím ukončení, aby bylo možno spolehlivě posoudit případné ovlivnění vodního režimu. Jelikož se jedná o preventivní opatření, vzhledem k pouze hypotetickému výlevu, příslušný orgán hodnotí vliv na dotčené zdroje vody jako málo významné a spíše nepravděpodobné.

Násypová tělesa ovlivňují hydrogeologický režim minimálně. Pro minimalizaci jejich vlivu je doporučováno první, resp. i druhou podkladní vrstvu násypového tělesa realizovat z propustného šterkovitého materiálu. Založení mostních konstrukcí převážně na patkách či pilotách opřeny o únosné šterky terasy Labe či na povrchu metamorfovaných hornin v jižní části lokality nevytvoří bariéru

dosavadnímu proudění podzemní vody, proto je možno vliv na odtokové poměry a na útvary podzemních vod z tohoto hlediska vyloučit.

Z hlediska vyloučení kvalitativních vlivů záměru na podzemní vody je podstatné uvést, že se v oznámení záměru nedoporučuje utrácet akumulované srážkové vody ze zpevněných ploch komunikací zasakováním do horninového prostředí a toto doporučení bude převzato jako nezbytná podmínka do následující projektové dokumentace. Kvalitativní stav podzemních vod může být negativně ovlivněn vznikem zákalu (znečištění vody uvedením jemnozrnných částic do vznosu) a případnou kolmatací okolního prostředí pouze dočasně při realizaci stavby a pouze lokálně při hlouběji zakládáných stavbách (v okolí mostních konstrukcí). Při ostatních činnostech může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin. Jedná se tedy o obvyklá rizika znečištění prostředí jako při kterékoliv jiné stavební činnosti, která budou preventivně řešena v havarijním plánu. Z hlediska kvalitativních parametrů se navrhuje v rámci úvodního systematického monitoringu podzemních vod sledovat: in-situ pH, teplotu a konduktivitu, laboratorně chloridy, sírany, dusitany, dusičnany a amonné ionty, olovo, kadmium, ropné uhlovodíky stanovené jako C10-C40, polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) a chlorované etheny (zejména PCE a TCE). Intenzivní měření sledu chemismu podzemní vody je doporučeno zahájit optimálně jeden rok před zahájením stavebních prací. Vlastní monitoring bude probíhat po celou dobu výstavby a jeden rok po jejím ukončení.

Tvrzení obce „evidentního ovlivnění“ vzhledem k údajům z oznámení záměru nelze považovat za opodstatněné. Hodnocení vlivů stavby na vodní útvary (příloha č. 9 oznámení záměru) popisuje reálná rizika spíše jako hypotetická, a ve prospěch bezpečnosti záměru. Jako prevence před negativními dopady stavby je navržena realizace dostatečně konkrétních opatření. Přičemž tato navrhovaná opatření budou zapracována do projektové dokumentace. Hodnocení dále vyhodnotilo dopady záměru na hydrogeologické struktury a vodní režim jako málo významné, proto považujeme připomínku obce zdůrazňující možné vlivy s „velmi zásadními dopady“ jako neopodstatněnou.

Hodnocení vlivů na povrchové vody je popsáno podrobně v příloze č. 9 oznámení záměru. Protože v důsledku ochrany kvality podzemních vod vyžadují dané podmínky v území povrchové vody ze zpevněných ploch záměru neutrácet vsakem do horninového prostředí, dojde výstavbou silničních těles (zpevněné plochy a hrázový efekt) ke zvýšení povrchových povodňových odtoků z území svedených kompletně do vodního útvaru s ID 1340. Toto zvýšení činí přibližně 0,35 % plochy povodí dotčeného útvaru povrchových vod, takže není zásadního charakteru a významně negativní. Bude mu ovšem zapotřebí v dalších projektových etapách věnovat pozornost s případným návrhem vhodných opatření a jejich dostatečným dimenzováním (dosazovací nádrže, retenční nádrže apod.). V trase záměru se jedná převážně o rovinnatý až mírně zvlněný terén, kde se neočekává významné zrychlení povrchového odtoku při zvýšených srážkách, vyvolaný vlivem nové komunikace. Místní povrchové vody mají dle oznámení dostatečně dimenzovaná koryta i podzemní zatrubnění pro odvod dešťových vod i při vysokých srážkových úhrnech. Ke kvantitativním vlivům na útvary povrchových vod hodnocení konstatuje, že výstavbou nové komunikace v rámci předmětného záměru nedojde k zásadním změnám odtokových poměrů v dotčených povodích. Zrychlený odtok vod z povodí vlivem nárůstu zpevněných ploch není s ohledem na zastížení recipientů v dolních partiích toku, v těsné blízkosti zaústění do Labe, limitující. Změny v povrchovém odtoku tedy nebudou mít zásadní dopad na hydrologickou situaci oblasti a koncové recipienty, jejichž kapacita se jeví jako dostačující. Kapacitu povrchových toků a jejich průtočnosti v kritických místech s omezeným průtokem (propustky, mostky atp.) bude zapotřebí ověřit v dalším stupni projektové dokumentace.

Z hlediska kvalitativních rizik pro povrchové toky považuje zpracovatel hydrogeologického hodnocení největší rizikový faktor vliv zimní údržby (infiltrace chloridových solí do povrchových vod). Dle provedených výpočtů ale budou roční průměrné koncentrace chloridů vypouštěných do povrchových vod splňovat přípustný legislativní limit s dostatečnou rezervou. Navržení speciálních opatření pro eliminaci koncentrací chloridů tak pravděpodobně nebude nutné. V další projektové etapě upřesňující technické řešení záměru (DÚR a DSP) budou v rámci navazující hydrogeologické studie či přímo geotechnického průzkumu pro stavbu záměru aktualizovány výpočty pro všechna místa vypouštění srážkových vod do recipientu. Z hlediska ochrany před znečištěním ostatními možnými polutanty je doporučeno v hydrogeologickém hodnocení před každým vyústěním zadržovaných srážkových vod do recipientu umístit havarijní jímku, dešťovou usazovací nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek a v případě

potřeby i retenční nádrž. Provedenými návrhy budou ochráněny vodní toky před znečištěním vlivem provozu záměru.

Vlivy záměru na kvantitu a kvalitu povrchových a podzemních vod jsou včetně navržených preventivních opatření shrnuty výše. Vhodné je zejména upozornit na to, že k zasakování srážkových vod kumulovaných na povrchu komunikací nebude docházet, jelikož to bylo vyhodnoceno jako nežádoucí. Návrh preventivních opatření popsanych v Hodnocení vlivů stavby na vodní útvary lze považovat za dostatečný pro daný stupeň projektových příprav, aby bylo vyloučeno riziko pro lidské zdraví i ekosystémy. Uvedené připomínky proto příslušný orgán považuje za neopodstatněné, respektive navržená opatření uvedené připomínky již řeší.

Ovlivnění PP Skalka u Velimi a PP Lom u Nové Vsi se nepředpokládá vzhledem k výše uvedeným vypořádáním ohledně vlivů záměru na povrchové i podzemní vody. Záměr nezasahuje do PP ani jejich ochranných pásem. Pro ochranu obojživelníků, je počítáno s návrhem migrační bariéry.

3) Obec Velim považuje za velmi zásadní zásah do ZPF, realizací stavby dojde k trvalému záboru bonitně nejceňnější produkční půdy (I. třídy ochrany, cca 19 ha).

Vypořádání: Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za odpovídající parametrům a charakteru předmětného záměru i významnosti liniových staveb. Předmětný záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje jako stavba D049 a vymezen i v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí. Jak je uvedeno v oznámení záměru i ve vyjádření úseku ochrany zemědělského půdního fondu, odboru výkonu státní správy I MŽP k oznámení záměru (č.j. MZP/2019/500/2694 ze dne 2. 1. 2020) přípustnost trvalého a dočasného odnětí zemědělské půdy ze ZPF je samostatně řešena postupem dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

4) Ve vyjádření obce Velim se dále zmiňuje, že trasa navrhovaného záměru protíná významné předpokládané ložisko (registrovaný prognózní zdroj) nevyhrazeného nerostu (šterkopísek) pod názvem Oseček, které je v evidenci ČGS a MŽP

Vypořádání: Viz vypořádání předešlého bodu, záměr je v souladu s územně plánovacími dokumentacemi, jedná se o veřejně prospěšnou stavbu a nevyhradní ložiska nepojímají žádné formy veřejné ochrany.

Obec Křečhoř – nemá připomínky k záměru a nepožaduje další posuzování dle zákona.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Krajský úřad Středočeského kraje – dle jednotlivých složkových zákonů:

- Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění: Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem a měla by po svém dokončení přispět ke zlepšení kvality ovzduší v obcích Oseček, Přív–Předhradí, Nová Ves I a Ohrada, kde v současné době z hlediska kvality ovzduší dochází k překračování jednoho imisního limitu a to u benzo(a)pyrenu.

Takto rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou nových silnic, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti

povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

- Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, v platném znění: Ke kapitole B.III. 3. Odpady:
 - nakládání s upotřebenými nefunkčními autobateriemi nebo akumulátory upravuje ustanovení § 31h zákona o odpadech, nikoliv ustanovení § 31g zákona o odpadech,
 - v případě, že vytěžená přebytečná zemina není využita přímo na místě stavby, je odpadem ve smyslu zákona o odpadech a může být předána pouze osobám oprávněným k převzetí tohoto odpadu,
 - pro odpady, které budou vznikat při výstavbě přeložky dopravní komunikace, není možné využít systému nakládání s odpady obce dle § 17 zákona o odpadech; tento systém nakládání s odpady bude možné případně využít pro odpady, které budou vznikat při jejím provozu,
 - veškeré odpady, které budou vznikat realizací výše uvedeného záměru, musí být předávány oprávněné osobě k jejich převzetí dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech; nikoliv „osobě, která má oprávnění k nakládání s odpady dle § 4 a 12 zákona o odpadech“.

Výše uvedené připomínky požadujeme zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace.

Proti vlastnímu záměru nemáme z hlediska nakládání s odpady námítky.

Nakládání s odpady, které budou vznikat během výstavby i provozem výše uvedeného záměru, bude řešeno dle platné legislativy, tj. zákona o odpadech.

Nepožadujeme další hodnocení předložené dokumentace ve smyslu zákona.

- Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek, požadavky vycházejí z jednotlivých zákonů a bude nutné je v následných povolujících řízeních dodržet.*

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha – ČIŽP OI Praha má k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky oddělení ochrany vod a oddělení ochrany přírody. Inspekce požaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona a zohlednění připomínek v dokumentaci.

Oddělení ochrany vod: Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, máme k předloženému oznámení následující připomínky: předložené oznámení záměru nelze považovat za dostatečné pro vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody. Oznámení je zpracováno obecně s velkým množstvím doporučení a odkazů na budoucí projektovou dokumentaci.

Vypořádání: *Proces EIA probíhá v předprojektové fázi, kde ještě nemusí být známa přesná umístění technických zařízení. Ve fázi současné projektové přípravy jsou dostupné podklady v podrobnosti technicko-ekonomické studie, ze které nejsou a ani nemohou být zřejmé detaily záměru. Je tedy logické postupovat v posuzování rizik etapovitě v návaznosti na další projekční stupně řešící detaily stavby na základě právě stanovených opatření. Předkládané Hodnocení vlivů stavby na vodní útvary vymezilo v této fázi projektové přípravy zásadní body případných střetů, kterým je nezbytné již v této fázi věnovat zvýšenou pozornost a navrhlo řadu konkrétních doporučení, které tyto střety konstruktivně řeší. Jedná se např. o vyloučení zasakování srážkových vod z komunikací do horninového prostředí, technická opatření pro jakost odpadních vod, provedení kontrolních propočtů vlivů zimní údržby (infiltrace chloridů do vodního prostředí) v dalších projekčních etapách v místech jednotlivých výpusť do recipientu, provedení podrobného hydrogeologického a geotechnického průzkumu v trase stavby, provádění hydrogeologického monitoringu na definovaných vodních zdrojích apod. Na základě uvedeného postupu i zjištění současného stavu vč. terénní rekonoskace*

bylo možné provést vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody. Oddělení ochrany vod nevymezuje ve svém vyjádření konkrétní body pro hodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, které považuje dále za potřebné vyřešit v této fázi projektové přípravy.

Pro úplnost je nutno zdůraznit, že rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení není meritorním rozhodnutím, neboť se nerozhoduje o právech a právech chráněných zájmech jmenovitě určených osob, nýbrž jde o rozhodnutí procesní, zda se záměr bude či nebude dále posuzovat dle zákona. Z toho mj. vyplývá, že i když záměr není podroben dalšímu posuzování dle zákona, není a nemůže tím být rezignováno na zohlednění požadavků minimalizace dopadů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí. Povolující orgán i dotčené orgány státní správy mají v tomto směru povinnost zákonem chráněné zájmy hájit. Navržená zařízení tak musí být navržena a postavena v souladu s platnou legislativou.

Oddělení ochrany přírody: Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, máme k předloženému oznámení následující připomínky: Předložené oznámení záměru, včetně příložených úzeji zaměřených podkladových studií, je zpracováno obecně, s velkým množstvím doporučených opatření, dosud zatím nedostatečně propracovaných, odsunutých do dalších fází projektové dokumentace / navazujících řízení (včetně technického řešení záměru, přeložek atd., monitoringu podzemních vod, hydrogeologické studie, geotechnického průzkumu, dočasných záborů, odvodňovacích objektů atd.), a nelze jej považovat za dostatečné pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Např. dendrologický průzkum území obsahuje obecné zhodnocení dřevin a jejich porostů, jenž mohou být v souvislosti se záměrem dotčeny, avšak neřeší konkrétní střet se stavbou a nutnost kácení. Sadové úpravy jsou taktéž pouze obecnější povahy a jejich konkrétní návrh je odsunut do dalších fází projektové dokumentace. Není tak dána žádná relevantní informace, kde, jaké a jak velké plochy pro následné sadové úpravy budou k dispozici. Na důležitost vhodné doprovodné výsadby pro zastínění, lepší retenční schopnost krajiny či stabilizaci a snížení rizika eroze se přitom odkazuje v příloženém podkladu Vlivy na klima. Návrh výsadby a konkrétní rozsah kácení je dle ČÍZP dále nezbytný zejména s ohledem na znění § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., dle kterého je ke kácení dřevin pro účely stavebního záměru nezbytné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Toto závazné stanovisko vydává orgán ochrany přírody příslušný k povolení kácení dřevin. Povolení kácení dřevin, včetně uložení přiměřené náhradní výsadby, je-li v závazném stanovisku orgánu ochrany přírody stanovena, vydává stavební úřad a je součástí výrokové části rozhodnutí. Je dále nutné více přihlídnout ke skutečnosti, že záměr bude jak ve fázi výstavby tak následně neustálým zdrojem disturbancí – znečištění (výfukové plyny, silniční prach, sůl atd.), hluku a vibrací, osvětlení a vizuálního rušení. Záměr je umístěn do území zvýšeného významu pro migraci (kategorie II.) a zároveň zóně zvýšené péče o krajinu. Eliminační opatření v migrační studii jsou ovšem navržena zbytečně elementárně, počítá s průchodností spíše pro živočichy v kategorii C, avšak pro kategorii B nejsou návrhy dostatečně propracované. Záměr dále připouští alternativu přeložení koryta toku Klipecká a vyhnutí se tak křížení, není však vůbec jasné, jaká je realizovatelnost takové alternativy.

Vypořádání: Proces EIA probíhá v předprojektové fázi, kde ještě nemusí být známi přesná umístění technických zařízení, viz obdobně jako předešlé vypořádání. Jsou navržena konkrétní doporučení k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se ve fázi další projektové přípravy, fázi výstavby i provozu záměru počítá. Jedná se tedy nikoli o „odsunutí opatření do dalších fází projektové dokumentace“ ale o posloupnost projektové přípravy, přičemž se projekt v navazujících stupních v odpovídajícím detailu řídí z hlediska vlivů na životní prostředí dosti konkrétními požadavky stanovenými oznámením záměru a platnou legislativou. V oznámení záměru se počítá s žádostí o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb., které vydává Odbor životního prostředí a zemědělství Městského úřadu Kolín, obec Nová Ves I, obec Křečhoř, obec Pňov-Předhradí, obec Oseček a Odbor životního prostředí Městského úřadu Poděbrady. Přesné vymezení záborů (trvalé a dočasné) stavby pro stanovení konkrétních střetů se stavbou vyžadující kácení dřevin je předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Nicméně již nyní byl vypracován pro účely oznámení záměru dendrologický průzkum, díky kterému je možné identifikovat závažnost vlivů záměru na přírodu a krajinu - mimolesní zeleň, která může být v souvislosti s navrženou přeložkou dotčena. Pro hodnocení byla provedena charakteristika sledovaných lokalit (vč. krajinotvorného a ekologického významu), souhrnné zhodnocení dendrometrických veličin (počet kusů, obvod/pokryvnost, výška) a kvality (sadovnická hodnota) jednotlivých druhů dřevin i porostů. Pro návrh sadových úprav v adekvátním stupni projektových příprav byl oznámením záměru stanoven především přístup z hlediska ekologických nároků (jako např. skupinová autochtonní výsadba s doporučením konkrétních druhů rostlin; oblasti přirozené sukcese, rostlého terénu či křovin). Sadové úpravy budou navrženy v maximální

možné míře, což bude odpovídat kromě již uvedeného charakteru záměru, místním podmínkám, záborům stavby a legislativním požadavkům. Uvedené vlivy záměru na okolí jsou předmětem oznámení záměru, resp. jeho příloh - odborných studií, ve kterých jsou vlivy záměru zpracovatelé kvantifikovány a zhodnoceny. U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby. Pozitivně lze v souvislosti s realizací záměru hodnotit zejména zlepšení akustické situace (v roce 2030 v denní době až o 16,9 dB a v noční době až o 17,4 dB a v roce 2050 v denní době až o 16,7 dB a v noční době až o 17,4 dB) i kvality ovzduší vlivem poklesu silniční dopravy na stávající komunikaci I/38. Na základě uvedených skutečností je patrné, že realizaci záměru lze považovat za přínosnou i z hlediska vlivů na veřejné zdraví.

Problematicke migrace je věnována pozornost v rámci procesu EIA v požadované podrobnosti Rámcové migrační studie. Dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců je sice lokalita součástí území kategorie II. – území zvýšeného významu. Lze však zhodnotit, že toto rozložení se týká především blízkosti Labe a navazujících lesních prvků, do kterých záměr nad rámec současné fragmentace území nezasahuje. Migračně významné území (280 m) a dálkový migrační koridor (540 m) je nejbližší vymezen severně od řešené lokality. Otázka migrace živočichů je řešena ve vypořádání obce Oseček v bodě č. 1. Závěry migrační studie jsou jasné a pro tento stupeň projektové přípravy dostačující. Trasa splňuje požadavky pro migraci živočichů kategorie B ve vzdálenostech i rozměrových parametrech migračních objektů.

Uvedená připomínka se nejspíše vztahuje k opatření stanovenému v rámci Hodnocení zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny pro křížení Pňovky v km 5,2 a 5,4, kde se doporučuje realizace rámového propustku o rozměru min. 2 x 2 m, alternativně lze přeložit koryto a vyhnout se křížení, což lze z hlediska migrační propustnosti považovat za vhodnější řešení. Nové koryto je zde doporučeno realizovat přírodě blízkým způsobem, část starého koryta, které se nachází mimo stavbu ponechat jako refugium i se stávajícími dřevinami. Uvedené alternativy řešení křížení Pňovky z hlediska migrační propustnosti budou v dalším stupni projektové přípravy zváženy a detailně rozpracovány. Úpravy toků musí být v rámci dalších projektových etap projednány s jejich správcem a s vodohospodářským orgánem.

Z hlediska dalších složkových zákonů nemá ČIŽP OI Praha k záměru připomínek.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.*

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje – S předloženou dokumentací záměru „I/38 Poděbrady (D11)- Kolín, přeložka“ v k.ú. Kluk, Oseček, Předhradí, Pňov, Klipec, Nová Ves I, Velim, Kutlíře a Kolín“ se souhlasí, dle KHS není nutné záměr dále posoudit podle zákona.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.*

Městský úřad Kolín – odbor životního prostředí a zemědělství – dle jednotlivých složkových zákonů, nejsou uplatněny žádné připomínky, za splnění navržených opatření v oznámení z kapitoly B.I.6, není požadováno další posuzování podle zákona.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.*

Městský úřad Poděbrady – odbor životního prostředí – dle jednotlivých složkových zákonů:

- Z hlediska státní správy lesů – záměrem dojde k dotčení lesních pozemků v rámci lesního komplexu „Bor“. Záměr je navržen ve stávající trase komunikace, která však bude rozšířena. Dle předložené projektové dokumentace, bude zábor lesních pozemků „relativně“ malý a lze konstatovat, že jde o plochy nutné pro realizaci záměru, kdy nevzniknou lesní plochy svým tvarem a velikostí neobhospodařovatelné. Vzhledem k výše uvedenému nemáme k záměru výhrady.

V rámci dalších stupňů povolování stavby (územní a stavební povolení) bude třeba požádat orgán státní správy lesů o souhlas dle § 14 odst. 2 lesního zákona – souhlas s realizací záměru na lesních pozemcích a v ochranném pásmu lesa a následně i o odnětí dotčených částí lesních pozemků z pozemků lesního fondu

dle § 13 lesního zákona (jak pro vlastní stavbu, tak případný prostor staveniště). Současně upozorňujeme i na znění § 14 odst. 1 a 3 lesního zákona.

V kontextu s výše uvedeným, kdy realizace záměru, změni možnost hospodaření s lesními pozemky, ve smyslu přístupu na lesní pozemky (dle informace od projektanta budou stávající sjezdy do lesa zrušeny), je nutné vyřešit přístup jednotlivých vlastníků na jednotlivé lesní pozemky, tak aby nebyla podstatně omezena možnost hospodaření a obhospodařování lesních pozemků.

Nově navrhované přístupové trasy musí být uzpůsobené pro pohyb běžné lesnické techniky (harvestor, vyvážecí souprava apod.) a to svým stavem (únosnost podloží), šíří komunikace (a výhyben), podjezdnou výškou atd. tak i napojením na stávající lesní cesty a linky.

Současně musí být vybudovány sjezdy na stávající polní cesty vedoucí k lesním pozemkům.

K realizaci přístupu musí být využity přednostně komunikace stávající a plochy tuto funkcí dnes plnící.

- Z hlediska vodního hospodářství - s navrhovaným záměrem souhlasíme. Veškeré zásahy do vodního režimu na území ORP Poděbrady, budou projednány se zdejším vodoprávním úřadem. V případě vzniku nových vodních děl a úprav odtokových poměrů a dalších možných zásahů do vodního režimu, bude tento záměr vodoprávně projednáno se zdejším úřadem.
- Jakékoliv změny v projektové dokumentaci v průběhu řízení vedeném příslušným stavebním úřadem, jakožto i změny podléhající změně vydaného správního aktu vydávaného příslušným stavebním úřadem (např. změna stavby před dokončením apod.), případně jiným správním úřadem, požadujeme projednat s MěÚ Poděbrady, odborem životního prostředí.
- Z hlediska dalších složkových zákonů není Městský úřad Poděbrady dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek, požadavky vycházejí z jednotlivých zákonů a bude nutné je v následných povolujících řízeních dodržet.*

Ministerstvo životního prostředí – Odbor ochrany ovzduší –

Rozptylová studie byla zpracována pro částice PM₁₀, PM_{2,5}, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren. Pro výpočet emisí z automobilové dopravy byly použity emisní faktory pro motorová vozidla dle metodiky MEFA13.

V dotčeném území nejsou dle map pětiletých průměrných koncentrací za roky 2013 – 2017, resp. 2014 - 2018 překračovány imisní limity pro roční ani denní koncentrace sledovaných znečišťujících látek kromě benzo(a)pyrenu. Jeho hodnoty dosahují 1 až 1,7 ng.m⁻³ (IL 1 ng.m⁻³).

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky vyvolané realizací záměru k průměrným ročním koncentracím sledovaných znečišťujících látek jsou velmi nízké a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví. V případě průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5} a PM₁₀ se bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby pohybovat v řádu desetin μg.m⁻³. Příspěvky k roční koncentraci NO₂ byly vypočteny v řádu desetin μg.m⁻³. Příspěvky benzo(a)pyrenu byly vypočteny u nejbližší obytné zástavby v řádu setin ng.m⁻³. Příspěvky benzenu a oxidu uhelnatého jsou zcela zanedbatelné. Maximální vypočítané denní imisní příspěvky částic PM₁₀ dosahují za nejnepříznivějších rozptylových podmínek u nejbližší obytné zástavby hodnot do 6 μg.m⁻³.

Pro dotčené území byl vydán Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02, v rámci kterého je v opatření AB2 (prioritní výstavba obchvatů měst a obcí) jako doporučující akce k realizaci uvedena přeložka silnice I/38.

Dle přílohy č. 4 opatření obecné povahy, kterým byl výše uvedený program vydán, je nutné při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými imisními limity realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření (např. izolační zeleň, protihlukové stěny apod.), která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. S ohledem na skutečnost, že v zájmové lokalitě je překračován imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu, je v rámci dokumentace nezbytné navrhnout taková opatření pro fázi provozu záměru, která výše uvedenou podmínku zohlední.

V kapitole 5. rozptylové studie jsou uvedena opatření k minimalizaci vlivů na kvalitu ovzduší v období výstavby záměru. Za předpokladu dodržování opatření v období realizace i vlastního provozu záměru bude předmětný záměr z hlediska ochrany ovzduší akceptovatelný.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek. Opatření pro ochranu ovzduší jsou již součástí navrženého záměru a mohou být v následných řízeních dále doplněna.*

Ministerstvo životního prostředí – Odbor výkonu státní správy I – Ministerstvo na úseku ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) k oznámení sděluje, že předkládaný (invariantní) záměr veřejné dopravní infrastruktury investora ŘSD je zčásti trasován přes zemědělský půdní fond, čímž vyžaduje poměrně značné plošné nároky na zábor zemědělské půdy, a to jak pokud jde o trvalý zábor ZPF (část úseku nově budované komunikace až po zpětné napojení na stávající trasu I/38), tak i dočasný zábor ZPF (v souvislosti s projektem investor počítá s vybudováním provizorních komunikací, které budou následně odstraněny).

Přípustnost trvalého a dočasného odnětí zemědělské půdy ze ZPF je samostatně řešena postupem dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů resp. samostatným závazným stanoviskem dle ust. §9 cit. zákona.

Vypořádání: *Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek. Vyjmutí zemědělské půdy pro záměr bude řešeno samostatným řízením, bez jehož souhlasu není záměr realizovatelný.*

4. Podklady pro rozhodnutí

Podkladem pro rozhodnutí bylo oznámení záměru, jeho přílohová část a došlá vyjádření k záměru uvedená v bodě 3 a jejich vypořádání.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona odvolání podle § 81 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u zdejšího odboru životního prostředí a zemědělství. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po datu vyvěšení na Krajském úřadu Středočeského kraje.

Otisk úředního razítka

oprávněná úřední osoba
Ing. Jan Šefl
odborný referent
na úseku životního prostředí

Středočeský kraj a obce Poděbrady, Oseček, Pňov-Předhradí, Nová Ves I, Velim, Křečhoř a Kolín (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** tohoto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je dle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá obce Poděbrady, Oseček, Pňov-Předhradí, Nová Ves I, Velim, Křečhoř a Kolín o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu. Rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje www.kr-stredocesky.cz a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2270 pod kódem STC2270.**

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

Rozdělovník k č. j.: 157495/2019/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce):

1. Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. Město Poděbrady, Jiřího nám. 20/1, 290 31 Poděbrady
3. Obec Oseček, Oseček 37, 289 41 Pňov
4. Obec Pňov-Předhradí, Pňov 37, 289 41 Pňov
5. Obec Nová Ves I, Václavské nám. 22, 280 02 Nová Ves I
6. Obec Velim, nám. Obránců míru 120, 281 01 Velim
7. Obec Křečhoř, Křečhoř 1, 280 02 Kolín 2
8. Město Kolín, Karlovo nám. 78, 280 02 Kolín

Dotčené orgány:

9. KHS Stč. Kraje se sídlem v Praze – ÚP Nymburk, Palackého třída 1484/52, 288 02 Nymburk
10. KHS Stč. Kraje se sídlem v Praze – ÚP Kolín, Karlovo náměstí 44, 280 02 Kolín
11. Městský úřad Poděbrady, Odbor životního prostředí, nám. T.G. Masaryka 1130, 290 31 Poděbrady
12. Městský úřad Kolín, Odbor životního prostředí a zemědělství, Sokolská 545, 280 02 Kolín
13. ČIŽP OI Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
14. Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové
15. MŽP, z hlediska ZPF, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
16. MŽP, z hlediska ovzduší, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
17. Ministerstvo zdravotnictví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2
18. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Oznamovatel:

19. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Na vědomí:

20. EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10