



KUPAX01FLUFG

**Krajský úřad
Pardubického kraje**
odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení integrované prevence

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: KUPA-7003/2024-106

Spisová značka: KUPA-7003/2024 OŽPZ OIP

Vyřizuje: Ing. Hana Murphy

Telefon: 466 026 413

E-mail: hana.murphy@pardubickykraj.cz

Dle rozdělovníku

Datum: 9. 12. 2025

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Krajský úřad Pardubického kraje (dále jen „příslušný úřad“) v přenesené působnosti podle ust. § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, jako místně příslušný správní orgán podle ust. § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a jako věcně příslušný správní orgán podle ust. § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), podle ust. § 9a odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle ust. § 149 odst. 1 správního řádu vydává **souhlasné závazné stanovisko** k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“), **s preferencí červené varianty** před variantou modrou, oznamovateli, společnosti Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 – Krč, IČO: 659 93 390, k záměru

I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat.

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je přeložka silnice I/2 navrhovaná v úseku od Starých Čivíc po MÚK Dražkovice na komunikaci I/37.

Uvažovaný záměr je novostavbou pozemní komunikace I. třídy.

Záměr je předkládán ve dvou variantách (varianta modrá a varianta červená), které se od sebe liší směrovým a výškovým vedením v blízkosti prostoru rozptylu mezi obcí Starý Mateřov a letištěm Pardubice včetně rozdílného vedení koncového úseku v okolí bývalé skládky TKO Dražkovice.

Kategorie komunikace: S 9,5/90 modrá a S 11,5/80 červená.

Délka řešeného úseku l/2: 8 000 m modrá a 7 627 m červená.

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Bod 49: „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod)“ kategorie II přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, ve smyslu ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

4. Umístění záměru

Kraj: Pardubický

Obec: Statutární město Pardubice

Katastrální území: Lány na Důlku, Staré Čivice, Dražkovice, Popkovice

Obec: Bezděkov

Katastrální území: Bezděkov

Obec: Barchov

Katastrální území: Barchov u Pardubic

Obec: Starý Mateřov

Katastrální území: Starý Mateřov

Obec: Třebosice

Katastrální území: Třebosice

Obec: Staré Jesenčany

Katastrální území: Staré Jesenčany

5. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

6. IČO oznamovatele

659 93 390

7. Sídlo oznamovatele

Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 – Krč

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

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

Trasa

1) Provéřit možnosti maximálního oddálení trasy od obytné zástavby v rámci vymezeného koridoru v souladu s koncepčními dokumenty obcí a kraje k usměrňování územního rozvoje a ochrany hodnot jejich území (ZÚR Pk a ÚP obcí). Posouzení by mělo prioritně zohlednit minimalizaci

negativních dopadů na kvalitu bydlení a veřejné zdraví. Výsledky prověření budou sloužit jako podklad pro návrh optimálního trasování s ohledem na ochranu nejbližší obytné zástavby.

Hluk

2) Pro další stupeň řízení zpracovat akustickou studii aktualizovanou o zpřesněné délky a výšky protihlukových opatření a o zakreslené výhledové plochy k bydlení v obrázcích izofon s uvedenými hodnotami hlučnosti v denní době i v noční době na hranici těchto výhledových ploch.

- Zajistit prověření potřeby protihlukových opatření směrem k obytné zástavbě, vysadit pás dřevin jako přírodní doplněk PHO zajišťující dlouhodobé tlumení a zlepšení mikroklimatu.

- Nad rámec stávajících opatření realizovat projekt sadových úprav. Vzhledem k tomu, že ne všechny stromy fungují v rostlinné bariéře stejně dobře, zajistit výsadbu ochranné zeleně minimálně o třech řadách stromů. Do první řady, tedy nejbližší k přeložce, opadavé listnaté stromy nebo stromy s měkkým voskovým povrchem listů, a do dalších dvou řad stálezelené stromy. Při volbě druhů dřevin vycházet z podmínek konkrétního stanoviště, tak aby vegetační filtr byl co nejúčinnější. Dále zajistit plošnou výsadbu (minimálně o třech řadách stromů) v trojúhelníkovém sponu, po obvodu výsadbu keřového patra a vhodnou kombinaci rychle a pomalu rostoucích dřevin.

- Zajistit účinnější protihluková opatření nad rámec požadavků legislativy (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací), která by dále snížila hlukové zatížení k nejbližšímu chráněnému venkovnímu prostoru a chráněnému venkovnímu prostoru staveb.

- V aktualizované akustické studii navrhnout variantní řešení pro max. rychlost 70 km/h, v případě prokazatelného snížení hladin hluku prověřit možnost realizace této varianty.

- Pro zajištění plnění hlukových limitů v chráněných venkovních prostorách staveb byly navrženy protihlukové clony (PHS):

Návrh protihlukových opatření (PHO) modrá varianta:

Model	Název, specifikace úseku	Předmět ochrany	Specifikace PHO
1	Staré Čívice, km 82,5 – 84,0	RD čp. 88	PHS1 v délce 150 m, výška 3,0 m
3	Starý Mateřov, km 3,3 – 5,7	RD čp. 121, 31, 29, 179, 28, 30, 27, 22, 23	PHS2 v délce 550 m, výška 3,0 m
5	Staré Jesenčany, km 5,7 – 7,9	RD č.p. 127, 148, 149, 152, 150, 165, 125	PHS3 v délce 300 m, výška 2,0 m

Délky a výšky PHS1 až PHS3 je nutné zpřesnit v dalších fázích projektové přípravy.

Návrh protihlukových opatření (PHO) červená varianta:

Model	Název, specifikace úseku	Předmět ochrany	Specifikace PHO
1	Staré Čívice, km 82,5 – 84,0	RD čp. 88	PHS1 v délce 150 m, výška 3,0 m
5	Staré Jesenčany, km 5,7 – 7,9	RD čp. 148, 149, 152, 150, 165, 125	PHS2 v délce 400 m, výška 3,0 m

Délky a výšky PHS1 a PHS2 je nutné zpřesnit v dalších fázích projektové přípravy.

Ovzduší

3) Jako podklad pro další stupeň přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii s umístěním dalších referenčních bodů ve výhledových plochách pro bydlení.

Světelné znečištění

4) Protihlukové stěny, zářezy, násypy, mosty, ozelenění vč. keřového a stromového patra a další prvky komunikace řešit mj. i se zřetelem na minimalizaci světelného ovlivnění z projíždějících vozidel. V této fázi přípravy (proces EIA) se neuvažuje s osvětlením záměru. Pokud bude záměr během výstavby nebo provozu osvětlen, pak bude muset plnit požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení, případně následující obecná opatření k zamezení výskytu světelného znečištění (Metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění čj.: MZP/2023/710/2146).

Ozelenění

5) Navrhnout ozelenění záměru a projekt sadových úprav včetně protierozních opatření. Cílem je vytvořit biokoridory, aleje a zelené pásy s důrazem na minimalizaci negativních dopadů na nejbližší obytnou zástavbu a podporu ekologických funkcí.

Krajinný ráz

6) Vypracovat studii vlivů na krajinný ráz. Studie bude obsahovat začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně sadových úprav a vizualizace předmětné stavby v exponovaných lokalitách.

Vlivy na živočichy

7) K zamezení negativního vlivu záměru na zvláště chráněné druhy živočichů zpracovat aktualizaci biologického průzkumu a aktualizaci Hodnocení závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle ust. § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, včetně návrhu podmínek pro výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů podle ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

8) Vypracovat migrační studii živočichů s důrazem na ochranu zvěře před střety s motorovými vozidly včetně návrhu na vhodné zabezpečení komunikace před srážkami vozidel a zvěře (migrační objekty, oplocení, Svaraflex odrazky a další).

Vlivy na lesní a mimolesní dřeviny

9) Kácení krajinné zeleně musí být vyhodnoceno detailním dendrologickým průzkumem a provedeno v mimovegetačním období; dokumentace bude specifikovat rovněž rozsah náhradních výsadeb. Navazující dokumentace stavby bude obsahovat i projekt na kompenzaci kácení lesních (pro potřeby stanoviska k zásahu do VKP) i mimolesních dřevin (pro potřeby povolení kácení dřevin).

10) V případě zásahu do okraje lesa zajistit postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt. Prostřednictvím vytváření přírodě blízkého lesa zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických činitelů, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Investor je povinen v dostatečném předstihu (bezprostředně po upřesnění potřebných detailních parametrů záměru) zpracovat odborný návrh pro realizaci této podmínky.

Biologický dozor

11) Zajistit spolupráci biologů na jednotlivých fázích projektové přípravy stavby (biologický dozor).

Vlivy na podzemní vody

12) Před realizací stavby provést detailní hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude zjištění kvality podzemních vod v okolí vybrané trasy záměru. Odvodnění komunikace provést tak, aby došlo k maximálnímu zadržení vody v krajině. Na základě hydrogeologického posouzení navrhnout přednostně zasakování srážkových vod ze záměru např. pomocí zasakovacích pásů nebo jiných zasakovacích objektů. V prostorech, kde nebude podle hydrogeologického posouzení zasakování možné, provést zadržení srážkových vod pomocí retenčních nádrží (např. v kombinaci s DUN). V případě ztráty vsakovacího a retenčního prostoru, kdy bude zemědělská půda nahrazena zpevněným povrchem bez náhrady, budou provedeny kompenzace ve formě např. revitalizace vodních toků, mokřadů, úpravy odvodňovacích systémů, budování zasakovacích pásů např. v nivách záměrem přemostňovaných vodních toků nebo i mimo záměr.

Vlivy na prostupnost krajiny

13) V projektu zajistit dostatečnou dostupnost území odděleného trasou obchvatu vč. převedení ostatních komunikací.

Staré ekologické zátěže

14) Zajistit zachování utěsnění skládkového tělesa rekultivované skládky komunálního odpadu Dražkovice, resp. provést utěsnění nové (v případě červené varianty).

Vlivy na záplavová území

15) V rámci další přípravy stavby je nutno brát v úvahu výskyt záplavových území toků Bylanky, Podolského potoka, Dubanky, Mateřovského a Jesenčanského potoka (i aktivní zóny). Pro realizaci stavby musí být zpracován povodňový plán a havarijní plán platný po dobu výstavby. V aktivní zóně záplavového území Bylanky nebude skladován materiál ani zřizováno zařízení staveniště.

Vlivy na významné krajinné prvky a ÚSES

16) Při zpracování projektové dokumentace respektovat a v maximální možné míře zachovat významné krajinné prvky a prvky systému ÚSES.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru

Ovzduší

17) Pro omezení sekundární prašnosti provádět v průběhu stavby pravidelný úklid příjezdových komunikací, provádění čištění a případné zkrápění manipulačních ploch.

18) Provádět očištění vozidel před nájездem na veřejné komunikace.

19) Provádět zaplachtování vozidel převážejících potenciálně prašný náklad, zejména v případě suchého a větrného počasí.

20) Minimalizovat venkovní skládky sypkých materiálů. Umísťovat venkovní skládky sypkých materiálů na závětrnou stranu nebo ohraničit skládky ze 3 stran (skladovaný materiál nebude převyšovat výšku ohrazení) a materiál také zabezpečit pro omezení prašnosti skrácením, tak aby byla na povrchu ucelená krusta.

21) Při nakládání a vykládání vozidel vypínat motory vozidel.

22) Používat nákladní automobily a mechanismy splňující nejlepší emisní úroveň (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).

23) Stavební práce budou prováděny při sedmidenním pracovním týdnu v době od 7:00 do 21:00 hod.

24) Zhotovitel stavby bude průběžně monitorovat nepřekračování hygienických limitů hluku (příp. vibrací) zejména u nejexponovanějších objektů.

25) V případě překračování hygienických limitů hluku či vibrací zhotovitel organizačně upraví nasazené mechanismy, případně dobu jejich nasazení.

26) Nebude-li možné upravit emise hluku organizačně, zhotovitel přistoupí k osazení individuálních mobilních protihlukových zástěn u dotčených hlukem chráněných objektů.

Biota

Pro zmírnění vlivu na zjištěný výskyt zvláště chráněných druhů, společenstev živočichů a rostlin, jakož i předmětů ochrany dle části druhé a páté zákona o ochraně přírody a krajiny se navrhuje pro obě varianty následující zmírňující opatření:

27) Mostní konstrukce budou dimenzovány na průchodnost středních druhů – přemostění toku Podolského potoka, kde je vymezen regionální biokoridor RBK 9905. Ostatní mostní konstrukce budou dimenzovány pro malé druhy (např. vydra). Všechny mostní konstrukce budou splňovat podmínky průchodnosti (viz Platný standard AOPK ČR).

28) Okraje mostních konstrukcí budou opatřeny naváděcími zábranami – viz schválený standard.

29) Při realizaci akce budou vytvořeny podmínky bránící šíření invazních druhů rostlin, a to v souladu s platným standardem AOPK ČR.

30) Před zahájením prací ve vodních tocích bude proveden odlov ryb a podrobný průzkum, případně transfer ohrožených druhů měkkýšů, byť jejich přítomnost nebyla při terénních průzkumech zjištěna a není ani doložena z historických pramenů, jedná se o druhy, které se mohou šířit v toku při každé větší povodni. Odlov a transfer bude proveden organizací Českého rybářského svazu, která bude informována 14 dní před zahájením prací o jeho nutnosti provedení. Odlovu bude přítomen stanovený biologický dozor. Případný transfer měkkýšů může provést i jiná osoba a o transferu bude proveden záznam do stavebního deníku.

31) Před zahájením prací budou v úseku výstavby mostů instalovány dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků do prostoru staveniště, a to v rozsahu dvojnásobné šířky toku a břehového porostu na každou stranu od středu toku a po obou stranách staveniště.

32) Odstranění dřevin bude provedeno v období vegetačního klidu (říjen až konec února), což je zároveň období, kdy v nich ještě ptáci nestaví hnízda a nehnízdí.

33) Terénní práce budou prováděny pouze v denní době, neboť projekt akce je umístěn v trasách vymezených prvků ÚSES. Migrace těmito prvky probíhají i v podvečerních, nočních a ranních hodinách.

34) Projekt bude realizován v souladu s projektovou dokumentací, která bude případně doplněna o plochy pro náhradní výsadbu. Tu přednostně umísťovat do nefunkčních prvků ÚSES a volné krajiny.

35) V průběhu realizace akce nesmí dojít ke kontaminaci vody nebo podloží cizorodými látkami, především úniky pohonných hmot a olejů z používané techniky. V případě havárie techniky a úniku cizorodých látek do prostředí budou učiněna opatření k zamezení jejich šíření ve vodním i terestrickém prostředí.

36) K znovuosetí obnažených ploch bude použita stanovištně vhodná směs travin.

37) Dřeviny, mimo dřevin odstraňovaných, budou v blízkosti dotčené plochy realizace akce chráněny před poškozením. Podmínky pro ochranu stromů při provádění stavebních prací jsou definovány v ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, nebo ve Standardem AOPK, konkrétně č. SPPK A01 002:2017.

38) Plánované prvotní půdní skrývky a zásahy do vegetace, včetně kácení dřevin, je žádoucí provádět mimo vegetační období a hnízdní období ptáků, tj. mimo 1. 4. až 31. 7. kalendářního roku.

V případě nutnosti kácení v hnízdním období lze toto realizovat v odůvodněných případech pouze v lokálním objemu při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.

39) Po vytýčení obvodu stavby v terénu přesně specifikovat stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061. Ochránit 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, obednit kmen do výšky alespoň 2 m. Korunu stromů v případě jejího ohrožení ochránit vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků vypodložit vhodným materiálem.

40) V případě zjištění poškození dřevin (i přes jmenovaná opatření k ochraně stromů ve fázi výstavby) dřeviny ošetřit dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ a dle arboristického standardu „Řez stromů“.

41) Terénní práce v blízkosti prvků ÚSES budou prováděny pouze v denní době, neboť migrace obvykle probíhají v podvečerních, nočních a ranních hodinách.

42) Po dobu výstavby, resp. provádění výkopových prací až po jejich zakrytí budou prováděny jejich otevřené části z důvodu možného pádu obratlovců do nich. Spadlí jedinci budou vyzdvíženi a přesunuti mimo tyto výkopy.

43) Před započatím prací, kdy budou zasažena koryta toků, bude proveden odlov vodních obratlovců (ryb) a proveden jejich transfer nejméně 50 m po proudu potoka.

44) V průběhu realizace akce nesmí dojít ke kontaminaci vody nebo podloží cizorodými látkami, především úniky pohonných hmot a olejů z používané techniky. V případě havárie techniky a úniku cizorodých látek do prostředí budou učiněna opatření k zamezení jejich šíření ve vodním i terestrickém prostředí.

45) Dotčené 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 zachován plynulý přechod mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče.

46) Pro dopravu na místa stavebních prací bude využita v maximální míře stávající cestní síť v území.

47) Vzhledem k zásahu do drobných vodních toků je nutné v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře MO ČRS a osobě odborného dozoru. Je nutné vzít v úvahu, že záchranné transfery nelze provádět za: a) zvýšených průtoků, které by znemožnily slovy ryb, b) při zvýšeném zákalu vody c) při teplotě vody nižší než 4 °C nebo vyšší než 20 °C, d) při částečně zamrzlé hladině (V).

48) Pro zajištění průchodnosti záměrem navržených migračních objektů a pro zmírnění vlivu záměru na migrační propustnost území dodržovat následující doporučení:

- Místo trubních propustků je vhodnější použití rámových propustků. Propustek je nutno na obou stranách komunikace plynule navázat na okolní terén.
- V rámci migračních profilů je řešit detaily, které povedou k eliminaci rušivých vlivů provozu komunikace a zvýšení faktorů pohody – zejména doplňující vegetační úpravy, přírodě blízký charakter povrchu, protihlukové stěny.
- Realizovat různé drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů, pařezů apod. v blízkosti propustků a migračních objektů. Cílem je diverzifikovat povrch a poskytnout tak drobným

živočichům úkryty, usnadnit jejich pohyb v rámci objektů. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. štěrkopískem).

- Vodní toky řešit bez migračních překážek, objekty v toku a překážky (prahy, pasy) nesmí vytvářet překážky vyšší než 10 cm.
- Případné opevnění kynety dna, opevnění břehů a celkové úpravy podélného profilu koryta vodního toku provádět tak, aby odpovídaly revitalizačním cílům, tj. podmínky v upraveném korytě přizpůsobovat přírodě blízkému stavu. Obecně se jedná o preferenci hrubých kamenných záhozů při opevnění dna místo kamenné rovinaniny, s cílem vytvoření vysoké úkrytové kapacity pro ochranu ryb před predátory; vkládání dřevěných výhonů a dnových prahů; zachování co největšího množství autochtonní doprovodné dřevinné zeleně, případně osazení nově formovaných břehů vzrostlými jedinci dřevin příslušného výškového stupně.
- U upravovaných částí vodních toků zachovat diverzitu hloubky a proudu. Nebudou budována široká mělká koryta s uniformním prouděním, naopak je vhodné realizovat 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). Podobně na násypy, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků tam, kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné, umístit biotopové prvky nestavebního charakteru – hromady kamenů, mrtvé dřevo.

49) Po celou dobu přípravy a realizace záměru smluvně zajistit nezávislý biologický dozor odborně způsobilou osobou s cílem kontroly dodržování stanovených opatření k ochraně přírody.

Ochrana okraje lesa

50) Na okraji lesního průseku km 0,000 – 0,400 v rámci ochranných opatření provést výsadbu nových stromů a keřů, která pomáhá udržovat biodiverzitu a chrání půdu před erozí a realizovat ochranná pásma z keřů a travin ke stabilizaci půdního pokryvu. Prostřednictvím vytváření přírodě blízkého lesa zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických činitelů, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability).

Ochrana půd

51) Zpevnění půdy bude provedeno použitím geotextilií nebo mulčování k omezení erozních procesů.

Ochrana ekosystémů

52) Provádět pravidelnou údržbu zeleně a podporovat vznik ekotonu, jakož i odstraňování invazních druhů během výstavby.

Organizace výstavby

53) Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření, včetně dodržování technologické kázně.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru

54) Po zahájení provozu zajistit autorizované kontrolní měření hluku z dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že výsledky měření budou poskytnuty rovněž příslušným obcím (Barchov, Bezděkov, Starý Mateřov, Staré

Jesenčany, Třebosice). Na základě výsledků měření případně navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření.

55) Provádět pravidelnou údržbu zeleně a podporovat vznik ekotonu, jakož i odstraňování invazních druhů během provozu, popř. zajistí i její obnovu tak, aby byla zachována její funkčnost.

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

56) Provádět pravidelný monitoring zeleně (min. po dobu pěti let kontrola vitality vysázených dřevin a keřů, zapojení travních porostů na svazích, funkčnost vegetačních bariér, vliv na biodiverzitu, v případě neúspěšné výsadby provést dosadbu), stavu mostů, protihlukových stěn, vodohospodářských objektů, stavu vozovky, invazních druhů apod. během provozu.

II. ODŮVODNĚNÍ

• Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Příslušný úřad vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- a) dokumentace pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ zpracovaná podle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí v květnu 2025 kolektivem autorů ze společnosti AFRY CZ s.r.o., Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4, IČO: 453 06 605 pod vedením Ing. Pavla Miteva, držitele autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí MŽP čj. 2881/414/OPVŽP/02, prodloužené rozhodnutími MŽP čj. 7752/ENV/07, čj. 1639/ENV/12, čj. 64459/ENV/16 a čj. MZP/2022/710/957.
- b) přílohami dokumentace mimo mapových podkladů jsou:
 - Rozptylová studie z ledna 2024 zpracovaná Ing. Tomášem Morávkem ze společnosti AFRY CZ s.r.o., držitelem autorizace MŽP pro zpracování rozptylových studií čj. MZP/2018/780/1321.
 - Akustická studie – provoz – z ledna 2025 zpracovaná Ing. Patrikem Holečkem ze společnosti AFRY CZ s.r.o.
 - Protokol o zkoušce č. 6888-184-23 (Měření hluku z pozemní dopravy) (měření proběhla v září 2023).
 - Akustická studie – výstavba – z dubna 2025 zpracovaná Ing. Patrikem Holečkem ze společnosti AFRY CZ s.r.o.
 - Hodnocení závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny z března 2025 zpracované RNDr. Františkem Bárto, autorizovaná osoba pro provádění biologického hodnocení udělené MŽP ČR dne 6. 5. 2010 pod č. j. 33912/ENV/10, 2291/610/10, prodloužené dne 4. 12. 2020, čj. MZP/2020/610/2818 do 28. 2. 2026.
 - Vyjádření k možnosti ovlivnění soustavy Natura 2000 z 11. ledna 2024.
 - Dopravně-inženýrské podklady – aktualizace – z listopadu 2024 zpracované kolektivem autorů společnosti AFRY CZ s.r.o.
 - Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší – z března 2025 zpracované MUDr. Bohumilem Havlem, držitelem osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítěch expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku vydaných Státním zdravotním ústavem Praha pod č.008/04

a držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR pod pořadovým číslem 2/2024.

- Dendrologický průzkum z března 2025 zpracovaný kolektivem autorů společnosti AFRY CZ s.r.o.
 - Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES, článek 4, odst. 7) z prosince 2024 zpracované Ing. Radkou Rubaninskou ze společnosti AFRY CZ s.r.o.
- c) vyjádření k dokumentaci záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“:
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, vyjádření čj. KHSPA 16402/2025/HOK-Pce ze dne 23. 7. 2025,
 - Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí, společné vyjádření čj. KUPA-7003/2024-16 ze dne 24. 7. 2025,
 - Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí, vyjádření čj. OŽP/89199/25/LO ze dne 7. 7. 2025,
 - Městský obvod Pardubice VI, vyjádření čj. MOP65/856/2025/KR ze dne 22. 7. 2025,
 - Obec Barchov, vyjádření ze dne 23. 7. 2025,
 - Obec Staré Jesenčany, vyjádření ze dne 25. 7. 2025,
 - Obec Starý Mateřov, vyjádření ze dne 21. 7. 2025,
 - Obec Třebosice, vyjádření ze dne 22. 7. 2025,
 - 44 vyjádření veřejnosti (z nich tři vyjádření doručena po zákonné lhůtě dne 27. 7. 2025 a 30. 7. 2025).
- d) zápis z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „VP“) podle ust. § 17 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí konaného dne 19. 8. 2025 v prostorách sálu Jana Kašpara v přízemí budovy C Krajského úřadu Pardubického kraje Komenského náměstí 120, 532 11 Pardubice,
- e) posudek zpracovaný na základě dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) a vyjádření k ní podaných, který vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík, držitel osvědčení odborné způsobilosti čj. 5278/850/OPV/93 ze dne 22. 2. 1994 prodloužené rozhodnutím o prodloužení autorizace čj. MZP/2021/710/5860 ze dne 7. 12. 2021.

Příslušný úřad obdržel dne 12. 6. 2025 podle ust. § 8 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí dokumentaci vlivů záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ na životní prostředí zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), oznamovatele, společnosti Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 – Krč, IČO: 659 93 390 (dále jen „oznamovatel“).

Dne 25. 6. 2025 pod čj. KUPA-7003/2024-15 příslušný úřad zaslal informaci o dokumentaci s žádostí o vyjádření dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o dokumentaci podle ust. § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Informace o zveřejnění dokumentace byla vyvěšena na úřední desce Pardubického kraje dne 26. 6. 2025 a byl podle ust. § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoven termín 26. 7. 2025 pro možnost veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených správních orgánů a dotčených územních samosprávných celků zaslat svá písemná vyjádření k dokumentaci příslušnému úřadu. Dokumentace byla zveřejněna v informačním systému EIA na internetových stránkách Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/EIA), kód záměru PAK996.

Příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku osobou k tomu oprávněnou podle ust. § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen RNDr. Vladimír Ludvík. Posudek byl zpracován na základě dokumentace a vyjádření k ní podaných a se zohledněním závěrů z veřejného projednání.

Obdržená vyjádření k dokumentaci byla zpracovateli posudku doručena dne 30. 7. 2025.

V souladu s ust. § 17 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí příslušný úřad nařídil pod čj. KUPA-7003/2024-86 ze dne 11. 8. 2025 veřejné projednání záměru, protože obdržel odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci. Veřejné projednání proběhlo dne 19. 8. 2025 od 16:00 do 19:30 hodin v prostorách sálu Jana Kašpara v přízemí budovy C Krajského úřadu Pardubického kraje Komenského náměstí 120, 532 11 Pardubice.

Zápis z VP ze dne 19. 8. 2025 je zveřejněn v informačním systému EIA společně se závazným stanoviskem.

Dne 25. 9. 2025 příslušný úřad obdržel od zpracovatele posudku žádost o prodloužení lhůty pro předložení posudku k dokumentaci vlivů záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ na životní prostředí o 20 dnů. Žádost o prodloužení lhůty byla odůvodněna velkou složitostí záměru, větším počtem vyjádření a nutností upřesnit některé podmínky navržené v dokumentaci. Na základě výše uvedeného příslušný úřad souhlasil a v souladu s ust. § 9 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí prodloužil lhůtu pro předložení posudku o 20 dní, tj. nejpozději do 18. 10. 2025.

Dne 18. 10. 2025 byl příslušnému úřadu předložen posudek. Tato verze byla následně zpracovatelem označena jako nesprávná. Precizovaná verze posudku byla příslušnému úřadu doručena dne 22. 10. 2025.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu ust. § 18 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí byla oznamovatelem uhrazena dne 5. 12. 2025.

Připomínky k dokumentaci byly zpracovatelem posudku komentovány, případně zapracovány do podmínek tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje realizovat záměr „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ ve variantě červené nebo modré s tím, že červená varianta je mírně vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě předložené dokumentace včetně příloh, uplatněných vyjádření a závěrů hodnocení posudku dospěl příslušný úřad k závěru, že vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnoceny jako přijatelné, **preferována je červená varianta**. Červená varianta byla posouzena dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jako mírně příznivější, a to především v dopadech vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, na hlukovou situaci a biologickou rozmanitost. Příslušný úřad při posouzení záměru zohlednil nesouhlas veřejnosti a dotčených územně samosprávných celků zejména s variantou modrou.

U zástavby v severní části obcí Starý Mateřov a Staré Jesenčany dojde po realizaci přeložky I/2 k relativně výrazné a subjektivně postřehnutelné změně akustické situace. I když se jedná o navýšení ze současného nízkého hlukového pozadí a vypočtená expozice této zástavby vyhovuje po realizaci navržených protihlukových stěn méně kompromisnímu hygienickému limitu pro nové komunikace, půjde z hlediska zhoršení hlukové pohody zejména u méně příznivé modré varianty o relativně významnou změnu. Podle kvantitativního odhadu lze předpokládat u 8–9% obyvatel této zástavby vysokou úroveň obtěžování a u 4% obyvatel vysoké rušení hlukem ve spánku. Ve srovnání s doporučením WHO je toto předpokládané navýšení hlukové expozice významnější v noční době, kdy se podle výpočtů akustické studie u nejvíce exponovaných domů těsně přibližuje k hodnotě hygienického limitu.

Z výsledků rozptylové studie u méně příznivé modré varianty, která se více přibližuje k obytné zástavbě, nelze vyloučit, že se imisní vliv dopravy může nepatrně projevit v ukazatelích respiračních příznaků u citlivé části obyvatel nejbližší zástavby obce Starý Mateřov i přesto, že se jedná o expozici hluboko pod úrovní imisních limitů stanovených k ochraně zdraví obyvatel a nelze ji považovat za významné zdravotní riziko.

Na základě zhodnocení v úvahu připadajícího vlivu daného záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaný stavební záměr je z hlediska platných pravidel přijatých pro ochranu ovzduší v daném prostředí únosný a lze ho v obou navržených variantách realizovat, přičemž varianta červená se ve vztahu k nejbližším plochám bydlení jeví jako výhodnější.

Trasa červené varianty se v několika úsecích vzdaluje od míst s výskytem zvláště chráněných druhů, což ji činí environmentálně příznivější.

Nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínka č. 1 vyplývá z procesu EIA, požadavků dotčených obcí a veřejnosti na další snížení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínka č. 2 vyplývá z požadavku KHS a veřejnosti na upřesnění vlivů hluku a na uvedení do souladu s hlukovou legislativou, doplněno příslušným úřadem.

Podmínka č. 3 vyplývá z požadavků obcí a veřejnosti za účelem upřesnění vlivů na ovzduší.

Podmínky č. 4 vyplývá z požadavků obcí a veřejnosti na snížení vlivů světelného znečištění ze záměru.

Podmínka č. 5 vyplývá z požadavků obcí a veřejnosti na řádné ozelenění záměru.

Podmínky č. 6–8 vyplývají z požadavků orgánu ochrany přírody a myslivosti, obcí a veřejnosti na snížení vlivů na chráněné části přírody.

Podmínky č. 9 a 10 jsou formulovány zpracovatelem posudku pro snížení vlivů na zeleň a les.

Podmínka č. 11 je formulována zpracovatelem posudku pro zajištění spolupráce s biologickým dozorem již ve fázi přípravy stavby.

Podmínka č. 12 vyplývá z požadavku orgánu ochrany vod pro zajištění ochrany podzemních vod.

Podmínka č. 13 vyplývá z požadavků dotčených obcí a veřejnosti na zajištění prostupnosti krajiny.

Podmínky č. 14–15 vyplývají z požadavků Magistrátu města Pardubic.

Podmínka č. 16 je formulována zpracovatelem posudku na zachování významných krajinných prvků a prvků systému ÚSES.

Podmínky č. 17–26 vyplývají z dokumentace EIA a směřují především k minimalizaci vlivů na ovzduší.

Podmínky č. 27–49 vyplývají z dokumentace EIA a směřují především k minimalizaci vlivů na zvláště chráněné druhy živočichů.

Podmínka č. 50 vyplývá z dokumentace EIA a z požadavku orgánu ochrany lesa a směřuje k minimalizaci vlivů hodnoceného záměru na les a PUPFL.

Podmínka č. 51 vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů hodnoceného záměru na půdy.

Podmínka č. 52 vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na ekosystémy.

Podmínka č. 53 vyplývá z požadavku příslušného úřadu k zajištění plnění souboru opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a kontrolu plnění opatření.

Podmínka č. 54 vyplývá z požadavku KHS a příslušného úřadu a vede k případnému následnému dořešení vlivů hluku a poskytnutí výsledků měření obcím.

Podmínka č. 55 vyplývá z dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na ekosystémy.

Podmínka č. 56 vyplývá z dokumentace EIA a spočívá v monitorování stavu záměru a jeho ekologicky významných částí.

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

Předmětem záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ je variantní řešení přeložky silnice I/2, která bude tvořit jihozápadní obchvat Pardubic v úseku od Starých Čivic po MÚK Dražkovice. Úsek je nově navržen jako dvoupruhový směrově nerozdělený variantně v kategorii S 9,5/90 nebo S11,5/90. Součástí stavby jsou přeložky stávajících silnic III. třídy, místních a účelových komunikací, cyklostezek, mosty, propustky/migrační objekty, okružní a mimoúrovňová křižení, odvodnění komunikací, protihlukové clony a vodorovné a svislé dopravní značení.

Obě varianty záměru jsou navrhovány v rámci koridoru, který je vymezen v ZÚR Pardubického kraje a územních plánech dotčených obcí.

Dokumentace vlivů na životní prostředí je doplněna složkovými studiemi. V těchto studiích bylo modelově predikováno výhledové dopravní zatížení okolní silniční sítě (Příloha 6), modelově vyhodnocen vliv na celkovou imisní situaci v území (Příloha 2) a akustickou situaci v reprezentativních hlukově chráněných prostorách (Příloha 3). Součástí dokumentace je Hodnocení závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle ust. § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (Příloha č. 4). Pro posouzení vlivů na obyvatelstvo bylo provedeno posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví (Příloha 7). Výsledky složkových studií jsou v přiměřené míře zpracovány a okomentovány v textu dokumentace.

Výstavba a provoz záměru jsou podmíněny realizací opatření, která jsou uvedena v kap. D.IV a přiložených složkových studiích. Tato opatření budou přispívat ke kompenzaci negativních, avšak akceptovatelných, ekologických impaktů záměru a snížení zbytkových rizik.

Na základě provedeného vyhodnocení vlivů záměru na lidské zdraví a jednotlivé složky životního prostředí lze konstatovat, že realizací a provozem záměru nebude významně ovlivněna žádná ze složek životního prostředí, ani zdravotní stav obyvatel nad míru, která by znamenala zvýšené riziko jak pro obyvatele, tak pro tyto složky životního prostředí a realizace záměru v obou variantách je akceptovatelná.

Z multikriteriální srovnávací analýzy, kde vlivům na jednotlivé složky životního prostředí a vlivům na veřejné zdraví byla přiřazena stejná váha, vyplývá, že z hlediska ekologických a zdravotních impaktů jsou obě varianty přijatelné s tím, že červená varianta je mírně vhodnější.

V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na vymezené ptačí oblasti a evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví vychází ze závěrů autorizovaného Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší (MUDr. Bohumil Havel, březen 2025), které se opírá o výsledky akustické studie (AFRY CZ s.r.o., Praha, Ing. Patrik Holeček) a rozptylové studie (AFRY CZ s.r.o., Ing. Tomáš Morávek).

Dokumentace uvádí následující informace:

Pro objektivní zhodnocení možných vlivů záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví bylo zpracováno Hodnocení vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo, které tvoří Přílohu 8 dokumentace.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno v souladu s požadavky autorizačního návodu SZÚ Praha AN 15/04 verze 5, který zohledňuje aktuální poznatky a vztahy expozice a účinku z hlukové směrnice WHO.

Na základě zkoumání impaktů posuzovaného záměru bylo hodnocení zdravotních rizik provedeno pro působení fyzikálních faktorů (hluk) a s ohledem na mobilní zdroje plyných škodlivin i pro působení chemických faktorů inhalační cestou. Jako základní podklady pro zhodnocení vlivu těchto faktorů využity rozptylová studie a aktualizovaná hluková studie.

Z hlediska zdravotních rizik hluku z dopravy v území je současná situace obyvatel nejzávažnější u zástavby situované u průtahu I/2 městskými částmi Pardubic Staré Čivice a Popkovic (ulice Přeloučská a Pražská), kde zejména noční hluk v současné době výrazně překračuje i tak velmi kompromisní hlukový limit pro staré komunikace.

Podle kvantitativní charakterizace rizika zde může být v současné době dopravním hlukem vysoce obtěžováno až 34 % obyvatel a až 11 % obyvatel vysoce rušeno hlukem ve spánku. Tato hluková zátěž se též projevuje významně zvýšeným rizikem kardiovaskulárních onemocnění. Realizací záměru přeložky komunikace se toto procento obyvatel vysoce obtěžovaných a rušených hlukem ve spánku sníží o třetinu až téměř polovinu (18–23% obyvatel obtěžovaných hlukem a 6–7% obyvatel rušených hlukem ve spánku). Zhruba o čtvrtinu klesá i nejzávažnější riziko kardiovaskulárních onemocnění.

K relativně výrazné a subjektivně postřehnutelné změně akustické situace dojde po realizaci přeložky stávající trasy I/2 u zástavby v severní části obcí Starý Mateřov a Staré Jesenčany.

I když se jedná o navýšení ze současného nízkého hlukového pozadí a vypočtená expozice této zástavby vyhovuje po realizaci navržených protihlukových stěn méně kompromisnímu hygienickému limitu pro nové komunikace, půjde z hlediska zhoršení hlukové pohody zejména u méně příznivé modré varianty o relativně významnou změnu. Podle kvantitativního odhadu lze předpokládat u 8–9% obyvatel této zástavby vysokou úroveň obtěžování a u 4 % obyvatel vysoké rušení hlukem ve spánku.

Ve srovnání s doporučením WHO je toto předpokládané navýšení hlukové expozice významnější v noční době, kdy se podle výpočtů akustické studie u nejvíce exponovaných domů těsně přibližuje k hodnotě hygienického limitu.

I když se nejedná o úroveň hlukové zátěže, která by představovala významné zdravotní riziko, navrhuje se v případě realizace modré varianty v dalším stupni projektové dokumentace zvážit možnost účinnějších protihlukových opatření nad rámec požadavků legislativy (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací), které by dále snížily hlukové zatížení nejbližších hlukově chráněných prostor.

Při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byla použita metodika a aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší. Zohledněny byly poznatky ze směrnice WHO pro kvalitu ovzduší, vydané v roce 2021 a ze souhrnných zpráv expertů WHO k polycyklickým aromatickým uhlovodíkům a benzenu ve venkovním ovzduší z roku 2021 a 2023.

Pro zdravotní riziko znečištění ovzduší pro obyvatele daného území je rozhodující imisní pozadí, tj. celková kvalita ovzduší, resp. úroveň jeho znečištění, na které se podílí mnoho místních i vzdálených zdrojů emisí.

Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemoci obyvatel dotčených obcí na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje

existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o mírně podprůměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší.

Podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy po posuzovaném úseku komunikace I/2 na celkovém imisním pozadí podle výsledků rozptylové studie není ani u obytné zástavby situované v blízkosti komunikace podstatný.

Ze srovnání dvou posuzovaných variant trasy přeložky I/2 vychází v rozptylové studii podle imisního vlivu na nejbližší zástavbu jako relativně příznivější červená varianta. Z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele však rozdíl obou variant není zásadní.

U méně příznivé modré varianty, která se více přibližuje k obytné zástavbě, nelze vyloučit, že se imisní vliv dopravy může nepatrně projevit v ukazatelích respiračních příznaků u citlivé části obyvatel nejbližší zástavby obce Starý Mateřov. Jedná se ovšem o expozici hluboko pod úrovní imisních limitů stanovených k ochraně zdraví obyvatel a nelze ji považovat za významné zdravotní riziko.

Jedná se o přímé i nepřímé negativní kumulativní vlivy, které budou působit dočasně po dobu výstavby a provozu záměru a jsou reverzibilní.

Zpracovatele posudku konstatuje, že z hlediska vlivů na ovzduší ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví lze souhlasit s tvrzením dokumentace, že příspěvky imisí z uvažovaného záměru se předpokládají z hlediska vlivů na zdraví jako nevýznamné.

Z hlediska vlivů na akustickou situaci ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu)

Pro účely zhodnocení imisní zátěže území byla zpracována rozptylová studie, která tvoří Přílohu 2 dokumentace. V rozptylové studii je výpočtově hodnocen příspěvek záměru k imisní zátěži pro oxid dusičitý NO₂, prašné frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren, jež jsou s ohledem na množství emisí produkovaných uvažovaným záměrem a s ohledem na úroveň stávající imisní zátěže rozhodnými škodlivinami, u nichž může nejdříve nastat dosažení či překročení imisního limitu.

Požadová úroveň imisní zátěže v dotčeném území byla vyhodnocena pomocí map konstruovaných ČHMÚ Praha na základě pětiletých klouzavých průměrů koncentrací hodnocených znečišťujících látek (roky 2019–2023). V těchto imisních koncentracích je zahrnuto působení stávajících zdrojů emisí. Průměrné roční koncentrace pro sledované látky v zájmové oblasti jsou plněny s dostatečnou rezervou.

Emise z dopravy pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a B(a)P byly vypočteny pomocí programu MEFA v.13. Do výpočtu byly zahrnuty i resuspendované TZL a B(a)P vypočtené pomocí programu Výpočet resuspenze z dopravy – aktualizace 2019.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší

Z rozptylové studie vyplývá, že záměr je z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší možný. Vzhledem ke skutečnosti, že mezi přípravou záměru a realizací záměru může uplynout delší doba a současně dojde k technickému upřesnění výškových a směrových parametrů záměru a zároveň zdrojů emisí, je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka na aktualizaci rozptylové studie.

Vlivy na klima

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Součástí dokumentace byla akustická studie – provoz – zpracovaná v lednu 2025 Ing. Patrikem Holečkem ze společnosti AFRY CZ s.r.o.

Provoz záměru

Pro posouzení vlivu záměru na akustickou situaci v území byla vypracována hluková studie, která tvoří Přílohu 3 dokumentace. Ve studii byl modelován vliv dopravy pro rok předpokládaného zprovoznění záměru 2033 a výhledový rok 2059. Výpočet hluku z provozu na řešených komunikacích byl proveden na základě výsledků aktualizovaného dopravního modelu.

V hlukové studii byl proveden výpočet ekvivalentní hladiny hluku v referenčních bodech reprezentujících hlukově chráněné prostory staveb, které by v budoucnu mohly být ovlivněny plánovaným provozem obchvatu (přeložky silnice č. I/2). Výpočtové body jsou umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády významné z hlediska šíření dopadajícího hluku ve výšce 2 a 5 m odpovídající úrovni nejvyšších podlaží chráněných objektů (obytných domů). Charakter terénu je zadán dle reality. Výsledky výpočtů jsou porovnány s hygienickými limity dle NV č. 272/2011 Sb.

Dle výsledků výpočtu hluku ze silničního provozu lze konstatovat, že po realizaci záměru, lze v úsecích stávajících komunikací I/2 a I/37 očekávat snížení hlukové expozice a plnění hygienického limitu hluku $L_{Aeq,T} = 68 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 58 \text{ dB(A)}$, pro 8 hodin v noční době, včetně korekce + 18 dB pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001.

Realizací navržených protihlukových opatření (dle Tab. 41 a 44 v dokumentaci) na navrhované přeložce komunikace I/2, lze zajistit, aby v obou variantách přeložky nebyly překračovány hygienické limity hluku $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienické limity hluku $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB(A)}$, pro 8 hodin v noční době.

Z hlediska hluku se jako přijatelnější jeví červená varianta.

Za účelem zhodnocení vlivu hluku po realizaci záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ v širším území byly vypočteny hlukové izofony a graficky byl znázorněn rozsah těchto vlivů ve vzdáleném výhledu v r. 2059.

Modrá varianta

Projekcí hlukových pásem do územně plánovacích podkladů bylo zjištěno, že nejbližší rozvojové plochy v obci Starý Mateřov se nacházejí v pásmech 45 – 55 dB (den) a 40 – 50 dB (noc). Nejbližší rozvojové plochy bydlení v obci Staré Jesenčany se nacházejí v pásmech 50 – 55 dB (den) a 45 – 50 dB (noc).

Hlukové působení modré varianty záměru na nejbližší rozvojové plochy bydlení lze tedy považovat za podlimitní.

Červená varianta

Projekcí hlukových pásem do územně plánovacích podkladů bylo zjištěno, že nejbližší rozvojové plochy v obci Starý Mateřov se nacházejí v pásmech <45 dB (den) a <40 dB (noc). Nejbližší rozvojové plochy bydlení v obci Staré Jesenčany se nacházejí v pásmech 50 – 55 dB (den) a 45 – 50 dB (noc).

Hlukové působení červené varianty záměru na nejbližší rozvojové plochy bydlení lze opět považovat za podlimitní.

Závěry platí při realizaci navržených protihlukových opatření. Další rozvojové plochy bydlení v dosahu vlivů navrhovaného záměru nebyly identifikovány.

Z provedených výpočtů vyplývá, že vlivem realizace posuzovaného záměru, včetně navržených protihlukových opatření, nebude v žádném výpočtovém bodě docházet k překračování hygienických limitů u žádné z variant. Tyto vlivy budou působit po dobu provozu záměru a jsou reverzibilní.

Období výstavby

V případě hluku v období výstavby záměru bude z akustického hlediska nejvýznamnější hlukové zatížení na počátku výstavby v době provádění zemních prací (v dalších fázích výstavby bude hlukové zatížení nižší).

Za účelem zhodnocení vlivu hluku ze stavební činnosti při realizaci záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ byla zpracována akustická studie, která je součástí Přílohy 3 této dokumentace. V rámci studie byly vypočteny hlukové izofony a graficky byl znázorněn rozsah těchto vlivů při provádění stavby.

Dle výsledků výpočtu hluku bylo zjištěno, že při realizaci stavby, lze při zajištění protihlukových opatření, očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$ v době provádění stavebních prací od 7:00 do 21:00 hod.

Dle výsledků výpočtu hluku bylo zjištěno, že při realizaci stavby, lze při zajištění navržených protihlukových opatření, očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$ v době provádění stavebních prací od 7:00 do 21:00 hod. Tyto vlivy budou působit po dobu výstavby záměru a jsou reverzibilní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocujícím dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy, kterou je dle názoru zpracovatele posudku v rámci další přípravy záměru nutné zohlednit.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení:

- Pro další stupeň řízení zpracovat akustickou studii aktualizovanou o zpřesněné délky a výšky protihlukových opatření a o zakreslené výhledové plochy k bydlení v obrázcích izofon s uvedenými hodnotami hlučnosti v denní době i v noční době na hranici těchto výhledových ploch.*
- Po uvedení záměru do provozu prověřit hlukové zatížení akreditovaným nebo autorizovaným měřením hluku v nejbližších prostorech, kde platí hlukové limity; v případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.*
- V této fázi přípravy (proces EIA) se neuvažuje s osvětlením záměru. Pokud bude záměr během výstavby nebo provozu osvětlen, pak bude muset plnit požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení, případně následující obecná opatření k zamezení výskytu světelného znečištění (Metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění čj.: MZP/2023/710/2146).*

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na povrchové vody

V rámci realizace či provozu záměru se neuvažuje s odběrem povrchových vod. Provozem záměru nebudou produkovány žádné splaškové nebo technologické odpadní vody. Produkce srážkových vod je běžná.

Záměr v obou řešených případech předpokládá výstavbu komunikace převážně na nezpevněných plochách (ostatní plochy, zemědělská půda, lesní pozemky). Z hlediska odtokových poměrů tedy

realizací stavby dojde ke změně poměru povrchu zpevněných a nezpevněných ploch v dotčeném území.

Aktuálně tedy dochází na většině plochy budoucí výstavby k přirozenému vsaku srážkových vod a k jejich odparu nebo spotřebě vegetací.

Koncepčně bude odvedení srážkových vod ze silničního tělesa řešeno otevřeným systémem, využívajícím příčný a podélný sklon vozovky s odváděním vod do otevřených příkopů podél komunikací. Příkopy budou následně vyústěny do retenčních příkopů a retenčních nádrží, které budou dle konkrétních prostorových poměrů navrženy jako otevřené nebo podzemní. Ve směrových obloucích, kde dochází k překlopení příčného spádu do středního dělicího pásu a dále k odvodnění mostních objektů je navrženo dešťovou kanalizací z plastových trub, na které budou standardní typové prefabrikované šachty. Dešťová kanalizace bude ukončena výustním objektem do příkopu silnice.

Po provedení detailního hydrogeologického průzkumu a vsakovacích zkoušek budou v případě prokázání možnosti vsakování v dalším stupni projektové dokumentace navrženo vyústění podélných příkopů do otevřených vsakovacích příkopů, nebo přelivných příkopů se vsakovací funkcí, případně kombinace retenčních a vsakovacích objektů. Jelikož jsou srážkové vody z vysoce frekventovaných pozemních komunikací dle ČSN 75 9010 řazeny mezi povrchové vody podmíněčně přípustné pro zasakování budou před vsakovacím zařízením srážkové vody předčištěny např. v usazovacích nádržích s nornou stěnou nebo v odlučovačích lehkých kapalin (TNV 75 9011).

Retenční a vsakovací objekty budou splňovat standardizovaná řešení dle TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací. Vzhledem k tomu, že nádrže musí být pravidelně kontrolovány a čištěny, budou k těmto objektům zřízeny příjezdové cesty pro vozidla údržby. Součástí retenčních nádrží bude sdružený objekt, ve kterém bude umístěna regulace odtoku a bezpečnostní přeliv. Srážkové vody budou pak dále odváděny potrubím nebo otevřenými příkopy do nejbližších recipientů a ukončeny výustním objektem. Konkrétní návrh dešťové kanalizace, retenčních a vsakovacích nádrží bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace.

Běžná kvalita vod z povrchu komunikace odpovídá kvalitě srážkových vod, v zanedbatelné míře (ředění, přirozená degradace) může dojít k navýšení obsahu ropných látek v důsledku splachů případných úkapů z povrchu komunikace. V zimním období bývá příčinou změny kvality vod z komunikací chemická údržba silnic (navýšení koncentrací Cl⁻). Realizací záměru dojde k mírnému zvýšení objemu transportu soli z chemické údržby z území do povrchového toku oproti stávajícímu stavu. To je ovšem průvodním jevem provozu každé silnice a musí být řešena hospodárným využitím a kvalitou posypového materiálu.

V souvislosti s požadavky Směrnice evropského parlamentu a Rady č. 2000/60 ES, týkajících se dosažení dobrého chemického i ekologického stavu vodního prostředí ve smyslu omezení vnosu znečištění do recipientů, lze konstatovat, že ohledem na navržený systém odvodnění realizace ani provoz záměru nebude mít vliv na zhoršení ekologického či chemického stavu a současně nebude překážkou pro dosažení dobrého ekologického stavu. Negativní vlivy záměru na povrchové vody jsou minimalizovány.

Koridor zasahuje do stanoveného záplavového území Q₁₀₀ a aktivní zóny Podolského potoka a Bylanky. Prostorové podmínky však neumožňují tento střet zcela eliminovat, avšak trasování modré varianty se jeví z hlediska střetu se záplavovým územím a jeho aktivní zónou jako výhodnější.

Vliv záměru na kvalitu povrchových vod lze označit za běžný a s ohledem na charakter záměru není řazen mezi limitující faktory. Lze konstatovat, že navržené řešení odvodnění navrhovaného záměru je možné, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodních útvarů a že nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu vod. Jedná se o přímé nevýznamné negativní

kumulativní vlivy, které budou působit dočasně po dobu provozu záměru a jsou reverzibilní. Z hlediska kolize s vymezenými záplavovými územími se trasování modré varianty jeví jako výhodnější.

Vliv na podzemní vody

Realizací záměru dojde k odstranění ornice a podorničí a v rámci hrubých terénních úprav na úseku vedeném v nové stopě i změnám reliéfu a zvětšení rozsahu zpevněných ploch a tím ke snížení ploch přirozeného zasakování srážek a k lokálnímu omezení infiltrace srážkových vod do půdního profilu. Část dotčených pozemků je v současné době intenzivně obdělávána a jsou na nich pěstovány zemědělské monokultury, takže vsakování srážek do půdního profilu je již do určité míry omezeno ve prospěch povrchového odtoku a odpařování.

V nevýznamném objemu tedy bude navýšen přímý odtok srážkových vod z navrhovaných komunikací do povrchových toků.

Vliv na kvalitu podzemní vody a hydrogeologické poměry lze označit jako nevýznamný, stávající hydrogeologické charakteristiky nebudou změněny.

Významnější riziko pro znečištění podzemních vod mohou představovat dopravní nehody, při nichž by mohlo dojít k úniku provozních kapalin s nebezpečnými vlastnostmi do půdního prostředí. Míra tohoto rizika však díky návrhovým parametrům silnice poklesne.

Vliv záměru na kvalitu a množství podzemních vod v lokalitě a jejím širším okolí lze pro obě řešené varianty souhrnně hodnotit jako nevýznamný a kumulace vlivů je akceptovatelná. Jedná se o přímé nevýznamné negativní kumulativní vlivy, které budou působit dočasně po dobu výstavby a provozu záměru a jsou reverzibilní pouze částečně, přičemž podmínkou je odstranění stavby a rekultivace území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace správně upřednostňuje zasakování srážkových vod. Dále podrobně řeší všechna křížení s vodními toky. Pro upřesnění tohoto požadavku je navrženo následující opatření:

- *Odvodnění komunikace provést tak, aby došlo k maximálnímu zadržení vody v krajině. Na základě hydrogeologického posouzení navrhnout přednostně zasakování srážkových vod ze záměru např. pomocí zasakovacích pásů nebo jiných zasakovacích objektů. V prostorech, kde nebude podle hydrogeologického posouzení zasakování možné, provést zadržení srážkových vod pomocí retenčních nádrží (např. v kombinaci s DUN). V případě ztráty vsakovacího a retenčního prostoru, kdy bude zemědělská půda nahrazena zpevněným povrchem bez náhrady, budou provedeny kompenzace ve formě např. revitalizace vodních toků, mokřadů, úpravy odvodňovacích systémů, budování zasakovacích pásů např. v nivách záměrem přemostňovaných vodních toků nebo i mimo záměr.*

Vlivy na půdu

Realizace záměru si vyžádá trvalý zábor půdy zařazené v zemědělském půdním fondu v rozsahu maximálně 32 ha a trvalé odnětí či omezení využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) v rozsahu max. 1 ha.

V případě pozemků v ZPF se jedná převážně o zábor půd podprůměrně produkčních.

Trvalý zábor půdy lze v kontextu území s nadprůměrnou rozlohou zemědělských ploch v rámci ČR a v kontextu skutečnosti, že dotčené plochy jsou v ÚP obcí vymezeny jako zastavitelné, považovat za akceptovatelný. Z hlediska rozsahu trvalého záboru má vzhledem k návrhovým parametrům vozovky (S9,5/90 oproti S11,5/80) nižší nároky varianta modrá.

Trasa záměru je v úseku km 0,0 až 0,400 pro obě varianty shodná a je navrhována přes lesní pozemky v rámci koridoru vymezeného v ZÚR Pardubického kraje jako veřejně prospěšná

stavba/opatření pod kódem D18 a v ÚP Bezděkova je pro ni vymezena plocha s funkčním využitím DS – plochy dopravní infrastruktury – silniční. V souvislosti s realizací stavby budou přijata veškerá preventivní opatření ve smyslu zmírnění rizika souvisejícího s ohrožením stability zbylého lesního porostu, zejména:

1. Výsadba nových stromů a keřů na okraji lesa, která pomáhá udržovat biodiverzitu a chrání půdu před erozí. Vytvoření ochranných pásem z keřů a travin ke stabilizaci půdního pokryvu.
2. Zpevnění půdy použitím geotextilií nebo mulčování k omezení erozních procesů.
3. Pravidelný monitoring obnovy a provádění údržby a podpora vzniku ekotonu, jakož i odstraňování invazních druhů.

Navržená trasa bude zasahovat do pásma 50 m od okraje lesa. K umístění stavby tedy bude třeba souhlas orgánu lesního hospodářství.

Předpokládaný zábor orné půdy v ZPF a PUPFL nemůže mít významný vliv na rozvoj udržitelného zemědělského a lesního hospodaření ve spádové oblasti pro obě řešené varianty. Jedná se o přímý nevýznamný negativní kumulativní vliv. Z hlediska délky trvání a vratnosti se jedná o dlouhodobý spíše ireverzibilní vliv nebo reverzibilní pouze částečně, přičemž podmínkou je odstranění staveb a opětná rekultivace území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje základní údaje pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. S hodnocením uvedeným v dokumentaci zpracovatel posudku souhlasí. Současně ale zpracovatel posudku konstatuje, že vlivy na půdu nepředstavuje pouze ztráta výměry, ale také např. snížení sorpční kapacity území, změna odtokových poměrů, zmenšení potravních biotopů nebo změna mikroklimatu jako sekundární vlivy záboru půdy.

Vlivy na přírodní zdroje

Horninové prostředí a přírodní zdroje

V přímo dotčeném území nejsou evidovány aktivní svahové deformace nebo svahové nestability (tj. nevyskytuje se zde ploužení, sesuvy, stékání ani řícení hornin).

Na dotčených plochách není vymezeno žádné chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nenachází se zde ani ložiska vedená v bilanci zásob ložisek nerostných surovin nebo mimo tuto bilanci. Území není poddolováno.

Lze konstatovat, že posuzovaný záměr nebude mít významný dopad na přírodní zdroje a obě varianty záměru lze v oblasti ochrany přírodních zdrojů považovat za rovnocenné

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Území, v jehož rámci je záměr výstavby navrhován, se nenachází uvnitř žádného zvláště chráněného území ani se v jeho nejbližším okolí žádné takové nevyskytuje.

Při průzkumech zájmového území provedených v souvislosti s hodnocením vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle ust. § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (viz Příloha 4 dokumentace) nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy vyšších rostlin a jejich výskyt se ani nepředpokládá.

Ze zjištěných druhů živočichů patří 10 druhů mezi zvláště chráněné:

Zlatohlávek tmavý – *Oxythyrea funesta*

Čmelák rolní – *Bombus pascuorum*

Slepýš křehký – *Anguis fragilis*

Ještěrka obecná – *Lacerta agilis*

Ledňáček říční – *Alcedo atthis*

Vlaštovka obecná – *Hirundo rustica*

Žuhák obecný – *Lanius colurio*

Slavík obecný – *Luscinia megarhynchos*

Žluva hajní – *Oriolus oriolus*

Kavka obecná – *Corvus monedula*.

Zjištěné zvláště chráněné druhy obývají zbytky přírodě blízkých biotopů – břehových porostů a mezí. Část druhů ptáků do území pouze zaletuje za potravou.

Zásah do zjištěného výskytu zvláště chráněných druhů se bude dotýkat jedinců těchto druhů. Jejich populace by neměly být významně dotčeny. Pro jejich ochranu a možnou podporu jsou navržena zmírňující opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Z hlediska narušení charakteru krajinného rázu v krajinném místě i v rozsahu krajinné oblasti a zásahu do měřítek krajiny dalších pohledů bude realizace předmětného záměru představovat místy až silný zásah do krajinného rázu hodnoceného území, převážně však jen v zóně blízkých pohledů až středních odstupů. V rámci vnímání stavby v kontextu širší krajinné scény, tj. z větších vzdáleností až dálkových pohledů, bude záměr představovat již relativně únosný zásah do krajinného rázu hodnoceného území. Vizuální působení stavby bude sníženo realizací výsadeb silniční zeleně. Tento efekt se však naplno projeví až po určitém časovém období, kdy budou porosty vzrůstné a zapojené. Z pohledu vlivu na krajinný ráz lze obě varianty považovat za rovnocenné.

S ohledem na kritéria krajinného rázu dle odst. (1) § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Je možno konstatovat, že záměr bude akceptovatelnou součástí krajiny řešeného území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje základní údaje pro hodnocení vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Realizace modré varianty záměru neklade nároky na demolici objektů v majetku či mimo majetek investora. Určitým omezením je průchod komunikace bezpečnostním pásmem VTL plynovodu, nicméně tato skutečnost neznamená apriorní nemožnost trasování komunikace tímto pásmem (je třeba dodržet podmínky provozovatele).

Varianta červená je trasována přes tzv. „rozptyl“ vojenského letiště Pardubice, významného pro obranu státu, přičemž Ministerstvo obrany ČR k tomuto trasování v průběhu předběžného projednávání ve fázi vyhledávání tras obchvatu uplatnilo negativní stanovisko.

Architektonické a historické památky

Možnost archeologického nálezu v průběhu realizace záměru není vyloučena. V případě, kdy by výkopem při realizaci přípojek byly narušeny archeologické struktury, bude nutno, ve smyslu

ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zajistit záchranný archeologický výzkum.

Záměr nebude mít negativní vliv na hmotný majetek či kulturní památky. Kumulativní vlivy v této oblasti nenastávají.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Staré ekologické zátěže

Koncový úsek červené varianty je navržen přes rekultivované těleso staré ekologické zátěže Skládky Dražkovice I.

Na lokalitě se nachází areál společnosti Služby města Pardubic a.s. Skládky byla sanována na místě, povrch skládky byl překryt minerálním těsněním, sanace byla provedena a zkolaudována. Realizace této varianty předpokládá porušení těsnosti zapouzdřeného skládkového tělesa a jeho nového utěsnění.

Z hlediska vlivu na hmotný majetek je tedy výhodnější varianta modrá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Z hlediska možnosti vzniku havárií není výstavba přeložky komunikace I/2 takovým záměrem, který by s sebou nesl významné riziko vyplývající z používání nebezpečných látek a přípravků. Při výstavbě budou použity standardní materiály, technologie a stavební postupy.

Reálným rizikem je možný únik většího množství provozních kapalin z motorových vozidel. To může být způsobeno špatným technickým stavem vozidel, či dopravní havárií spojenou s únikem těchto kapalin. Toto riziko bude eliminováno celkovým vodohospodářským řešením a odvodněním komunikace do retenčních nádrží, kde, pokud nebudou uniklé kapaliny přímo sorbovány na silničním tělese jednotkami IZS, bude kontaminace zachycena a odčerpána.

Záměr „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ v obou variantách prochází vymezeným záplavovým územím a aktivní zónou záplavových území na vodních tocích Bylanka, Podolský potok (varianta modrá pouze okrajově). V dalších stupních projektové přípravy budou na základě příslušných hydrotechnických modelů navrženo technické řešení, resp. příslušná opatření, která zajistí, aby v případě povodňových situací nedošlo k omezení průtoku povodňové vlny. (např. inundační most apod.).

Výstavba ani provoz záměru nepředstavují riziko pro zájmy ochrany kulturního dědictví. V průběhu přípravných prací proběhne standardní archeologický průzkum území tak, jak je u podobných infrastrukturních staveb běžné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodu I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Zde dokumentace konstatuje:

Záměr byl v předkládané dokumentaci posouzen ze všech zákonem požadovaných relevantních hledisek.

Na základě zkoumání impaktů posuzovaného záměru bylo provedeno hodnocení zdravotních rizik pro působení fyzikálních faktorů (hluk) a s ohledem na stacionární a mobilní zdroje plynných škodlivin i působení chemických faktorů inhalační cestou. Jako základní podklad pro zhodnocení vlivu těchto faktorů byla zpracována rozptylová studie (Příloha 2) a hluková studie (Příloha 3).

Předmětem hodnocení byly výstupy akustické a rozptylové studie, udávajících výchozí stav a předpokládané změny imisní a hlukové situace nejvíce dotčené obytné zástavby v okolí přeložky komunikace I/2.

Nejzávažnější je z hlediska zdravotních rizik hluku z dopravy situace obyvatel zástavby situované u současného průtahu I/2 městskými částmi Pardubic Staré Čivice a Popkovice (ulice Přeloučská a Pražská), kde zejména noční hluk v současné době výrazně překračuje i tak velmi kompromisní hlukový limit pro staré komunikace. Realizací záměru přeložky tohoto úseku komunikace se míra tohoto rizika, hodnocená v ukazatelích procenta obyvatel s vysokým stupněm obtěžování a narušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění, významně sníží.

K relativně výrazné změně akustické situace ve smyslu zhoršení hlukové pohody obyvatel dojde po realizaci přeložky stávající trasy I/2 u zástavby v severní části obcí Starý Mateřov a Staré Jesenčany. Ve srovnání s doporučením WHO je významnější toto navýšení hlukové expozice v noční době. I když se nejedná o úroveň hlukové zátěže, která by představovala významné zdravotní riziko, doporučujeme v případě realizace modré varianty zvážit možnost účinnějších protihlukových opatření pro další snížení již podlimitní zátěže.

Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemoci obyvatel dotčených obcí na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o mírně podprůměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší.

Vlastní podíl dopravy po silnici I/2 na této celkové úrovni znečištění ovzduší však není podle výsledků rozptylové studie ani u blízké obytné zástavby podstatný.

Ze srovnání dvou posuzovaných variant trasy přeložky I/2 vychází v rozptylové studii podle imisního vlivu na nejbližší zástavbu jako relativně příznivější červená varianta. Z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele však rozdíl obou variant není zásadní.

U méně příznivé modré varianty, sice nelze vyloučit, že se imisní vliv dopravy může nepatrně projevit v ukazatelích respiračních příznaků u citlivé části obyvatel nejbližší zástavby obce Starý Mateřov, ale jedná se o expozici hluboko pod úrovní imisních limitů stanovených k ochraně zdraví obyvatel a nelze ji považovat za významné zdravotní riziko.

Vypočtené hodnoty imisního zatížení odpovídají umístění zdrojů, konfiguraci terénu a předpokládanému silničnímu provozu jsou malé a nepovedou k překročení stanovených imisních limitů za předpokladu setrvání pozadí na úrovni stávajících hodnot (úroveň pozadí má v současnosti klesající úroveň). Změny imisních příspěvků všech sledovaných ukazatelů dle přílohy č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší v souvislosti s provozem záměru jsou ve většině referenčních bodů sítě minimální pro variantu červenou i modrou. Nižší imisní příspěvky vychází při posouzení červené varianty. Lze konstatovat, že navrhovaný záměr nezpůsobí v dotčeném území překročení imisních limitů a nebude mít významný negativní vliv na stávající úroveň ovzduší v oblasti. V důsledku zprovoznění záměru a predisponování tranzitní dopravy na přeložku, dojde k poklesu imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací sledovaných látek v Čivicích a Popkovicích.

Na základě zhodnocení v úvahu připadajícího vlivu daného záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaný stavební záměr je z hlediska platných pravidel přijatých pro ochranu ovzduší v daném prostředí únosný a lze ho v obou navržených variantách realizovat, přičemž varianta červená se ve vztahu k nejbližším plochám bydlení jeví jako nepatrně výhodnější.

Za účelem zhodnocení vlivu hluku po realizaci záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ byly spočteny předpokládané úrovně hlukového zatížení v referenčních bodech, reprezentujících nejbližší hlukově chráněné stavby pro předpokládaný rok zprovoznění 2033 a vzdálený výhled 2059. Dále byly vypočteny hlukové izofony a graficky byl znázorněn rozsah těchto vlivů při výhledovém provozu v r. 2059 po realizaci záměru a tyto konfrontovány s rozvojovými plochami bydlení dle aktuálních územních plánů dotčených obcí.

Dle výsledků výpočtu hluku silničního provozu bylo zjištěno, že vlivem realizace záměru, nebudou ve stávajících úsecích komunikací I/2 a I/37 překračovány hygienické limity hluku $L_{Aeq,T} = 68$ dB(A) pro 16 hodin v denní době a limit $L_{Aeq,T} = 58$ dB(A), pro 8 hodin v noční době, včetně korekce + 18 dB pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001.

U obou navrhovaných variant přeložky komunikace I/2 bylo výsledků výpočtu hluku ze silničního provozu zjištěno, že po realizaci stavby, lze v úseku nové trasy komunikace I/2 očekávat splnění hygienického limitu hluku $L_{Aeq,T} = 60$ dB(A) pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 50$ dB(A), pro 8 hodin v noční době, pouze za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření.

Nicméně jako výhodnější z hlediska ochrany obyvatelstva před hlukem z pozemních komunikací se jeví varianta červená.

Významné ovlivnění vodnatosti či chemického a ekologického stavu křížených vodních toků není díky navrženému vodohospodářskému řešení reálné, lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodních útvarů a záměr nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu vod.

Omezení vsakování srážkových vod vlivem zpevnění ploch v důsledku realizace záměru by vzhledem k rozsahu povodí a geologické stavbě území vliv na hladinu podzemních vod v lokalitě. Omezení retenční schopnosti území bude do určité míry kompenzováno navrženým omezeným zasakováním srážkových vod. Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod se obě varianty záměru jeví jako rovnocenné.

Realizace záměru předpokládá zábor půdy v ZPF souladu s vymezením ploch v územních plánech dotčených obcí. Zábor půd nejvyšší ochrany je možné považovat v kontextu území se silně nadprůměrným podílem orné půdy a v kontextu skutečnosti, že dotčené plochy jsou v ÚP obcí vymezeny jako zastavitelné pro koridor navrhované přeložky za akceptovatelný. Z hlediska ochrany půdy se jako výhodnější jeví varianta modrá (červená varianta záměru je sice kratší, ale má větší šířkové parametry oproti variantě modré). Svrchní vrstvy půdy (ornice a podorníci) budou částečně využity pro sadové úpravy v rámci konečných terénních úprav.

Na začátku řešené přeložky v úseku km 0 až 0,400 je trasa vedena lesními pozemky (PUPFL) ve shodné stopě pro obě varianty. Trasování je v rámci koridoru vymezeného v ZÚR Pardubického kraje jako veřejně prospěšná stavba / opatření pod kódem D18 a v ÚP Bezděkova je pro ni vymezena plocha s funkčním využitím DS – plochy dopravní infrastruktury – silniční. V souvislosti s realizací stavby budou přijata veškerá preventivní opatření ve smyslu zmírnění rizika souvisejícího s ohrožením stability zbylého lesního porostu, zejména:

1. Výsadba nových stromů a keřů na okraji lesa, která pomáhá udržovat biodiverzitu a chrání půdu před erozí. Vytvoření ochranných pásem z keřů a travin ke stabilizaci půdního pokryvu.
2. Zpevnění půdy použitím geotextilií nebo mulčování k omezení erozních procesů.

3. Pravidelný monitoring obnovy a provádění údržby a podpora vzniku ekotonu, jakož i odstraňování invazních druhů.

Dotčené pozemky leží mimo sesuvné území, na dotčených plochách není vymezeno žádné chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nenachází se zde ani ložiska vedená v bilanci zásob ložisek nerostných surovin nebo mimo tuto bilanci. Území není poddolováno. Lze konstatovat, že posuzovaný záměr nebude mít významný dopad na přírodní zdroje a obě varianty záměru lze v oblasti ochrany přírodních zdrojů považovat za rovnocenné.

Realizací projektu budou dotčeny populace živočichů a rostlin, které se v ploše realizace obou variant přeložky vyskytují. Nová silnice trvale zabere tyto biotopy, které jsou hlavně tvořeny břehovými porosty podél vodotečí a zbytkovými pásy bylin podél polních cest na mezích apod. Tento zábor bude trvalý, avšak plošně rozložený. Bude s se tak dotýkat jedinců daných druhů, avšak nikoli celých populací. Zjištěné druhy rostlin a živočichů, včetně jejich populací patří mezi obecně rozšířené a v daném území hojné.

Z celkového počtu zjištěných druhů živočichů (53 druhů) patří 10 druhů mezi zvláště chráněné. Ptáci se v dotčené ploše vyskytují za přeletu, při sběru potravy a ojediněle využívají vzrostlé stromy k hnízdění. Pro sběr potravy využívají ptáci okrajů vozovky a svahů za jejími okraji. Část druhů nad lokalitou pouze přeletuje nebo loví potravu za letu. Ptačí druhy ani jejich populace zjištěné při terénním průzkumu nebudou realizací akce trvale dotčeny. Vliv na jejich populace a druhy bude v období přípravy a realizace akce. V období přípravy bude odstraněna část vzrostlé zeleně, čímž se sníží prostor pro možné hnízdění, úkryt a sběr potravy. Při vlastní realizaci akce bude rušení spočívat především ve zvýšeném pohybu osob, materiálu a techniky. S tím spojený hluk bude pouze krátkodobý a intenzita bude záviset na konkrétně prováděných pracích v rámci technologického postupu. Vliv na ptačí populace lze hodnotit jako mírně negativní.

V zájmovém území se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek. V dotčeném území se vyskytují stromy a keře. Přesný počet odstraňovaných dřevin bude znám až po výběru varianty a přesném zaměření trasy nové přeložky silnice I/2.

Navrhované trasy přeložky silnice I/2 neleží v žádném typu zvláště chráněného území, ani nezasahuje do jejich ochranných pásem. Nejbližší zvláště chráněná území leží ve vzdálenosti cca 2 – 3 km a realizace záměru nemá na jejich území a předměty ochrany vliv. V místě realizace akce neroste žádný památný strom.

Při terénním průzkumu a následném zpracování hodnocení zásahu „I/2 Pardubice, JZ obchvat“ byl zjištěn negativní vliv na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona o ochraně přírody a krajiny. Konkrétně bude mít realizace záměru mírně negativní vliv na 10 zvláště chráněných druhů, které se vyskytují přímo v místě realizace prací, a budou tak rušeni nebo bude zasahováno do jejich biotopu.

Realizace záměru bude rovněž mít vliv na zeleň rostoucí mimo les, která bude v místech realizace stavby a dílčích stavebních objektů odstraněna. Stejně tak bude mít vliv na významné krajinné prvky a prvky ÚSES, které nová přeložka silnice I/2 překonává a bude v nich trvale umístěna. Pro ochranu těchto prvků a migraci druhů v nich jsou navržena zmírňující opatření.

Navrhovaný záměr realizace akce „I/2 Pardubice, JZ obchvat“ spočívající v nové stavbě silnice I/2, včetně sjezdů, odvodnění a dalších technických prací vedoucích k zajištění trvalého bezpečného provozu a dlouhodobé funkčnosti komunikace je realizovatelný. Trasa červené varianty, která se v několika úsecích vzdaluje od míst s výskytem zvláště chráněných druhů se jeví jako environmentálně výhodnější.

Záměr byl zkoumán z hlediska narušení charakteru krajinného rázu v krajinném místě i v rozsahu krajinné oblasti a zásahu do měřítek krajiny dalších pohledů. Z vyhodnocení zásahu do krajinného rázu bude realizace předmětného záměru představovat místy až silný zásah do krajinného rázu hodnoceného území, převážně však jen v zóně blízkých pohledů až středních odstupů. V rámci

vnímání stavby v kontextu širší krajinné scény, tj. z větších vzdáleností až dálkových pohledů, bude záměr představovat již relativně únosný zásah do krajinného rázu hodnoceného území. Vizualní působení stavby bude sníženo realizací výsadeb silniční zeleně. Tento efekt se však naplno projeví až po určitém časovém období, kdy budou porosty vzrůstné a zapojené. Z pohledu vlivu na krajinný ráz lze obě varianty považovat za rovnocenné.

Realizace modré varianty záměru neklade nároky na demolici objektů v majetku či mimo majetek investora. Určitým omezením je průchod komunikace bezpečnostním pásmem VTL plynovodu, nicméně tato skutečnost neznámá apriorní nemožnost trasování komunikace tímto pásmem (je třeba dodržet podmínky provozovatele). Varianta červená je trasována přes tzv. „rozptyl“ vojenského letiště Pardubice, významného pro obranu státu.

Koncový úsek červené varianty je navržen přes rekultivované těleso staré ekologické zátěže Skládky Dražkovice I. Realizace této varianty pravděpodobně povede k porušení těsnosti zapouzdřeného skládkového tělesa a nutnosti jeho nového utěsnění. Z hlediska vlivu na hmotný majetek je tedy výhodnější varianta modrá.

Vzhledem k charakteru jednotlivých ekologických impaktů záměru přichází v úvahu pouze kumulace vlivů v rámci jednotlivých složek životního prostředí, která byla u relevantních složek vyhodnocena. Kumulativní vlivy napříč složkami jsou neprůkazné, synergické efekty jsou vyloučeny.

Záměr byl v předkládané dokumentaci posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska hodnocených vlivů dle předchozích kapitol dokumentace je patrné, že významné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, jakož i na veřejné zdraví, které by nešly minimalizovat či kompenzovat nelze očekávat.

Celkové ovlivnění území bude únosné. Negativní vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola D.III dokumentace naplňuje formální požadavek přílohy číslo 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a postihuje všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí.

Vlivy přesahující státní hranice se nepředpokládají.

Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D.IV. dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění. Opatření lze považovat za rámcově dostačující. Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou přehledně uvedena ve formě podmínek návrhu závazného stanoviska.

Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Dokumentace konstatuje, že při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

Pro zhodnocení druhu a významu možných vlivů oznamovaného záměru na životní prostředí bylo využito metod sumarizace získaných datových podkladů, metod matematického modelování (rozptylová studie, hluková studie), základních metod matematické statistiky a metod expertního odhadu a extrapolace známých skutečností na cílový stav.

Disperzní model

Výpočet imisních koncentrací byl proveden podle metody SYMOS'97 - Systém modelování stacionárních zdrojů, kterou vydal ČHMÚ Praha [2,3]. K vlastnímu výpočtu byla použita verze výpočetního programu 2013.

Metodika výpočtu resuspendovaných částic tuhých znečišťujících látek z povrchu zpevněných komunikací.

Pro vyčíslení resuspenze z vozovek bylo použito první části metodiky, která byla publikována SFŽP ČR jako podklad pro zpracování studií proveditelnosti na projekty z prioritní oblasti 2, podoblast 2.1.3. Tato metodika vychází z respektované metodiky EPA „AP 42“1.

Emise z liniových zdrojů

Pro výpočet emisí z dopravy byl použit emisní model MEFA 13 a přídatný modul Sekundární prašnost (Ateliér ekologických modelů, s. r. o.). Tento představuje profesionální verzi emisního modelu MEFA.

Akustický model

Výpočty hluku jsou provedeny pomocí programu HLUK+ v. 14 Profi, umožňujícím vytvářet plně 3D modely řešeného území a pracovat s přesným zadáváním zdrojů hluku v 1/3 oktávových fr. pásmech. Verze 14 obsahuje dvě metodiky, které byly publikovány na stránkách ŘSD s. p. a pro výpočet hluku jsou závazné: TP 219 "Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí" Schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 29/2019-120-TN/1 ze dne 10. května 2019 a "Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizace metodiky. Manuál 2018 – verze 2020" – metodika byla schválena Centrální komisí MD ČR dne 5. 2. 2019 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 a řeší především problematiku obměny vozidlového parku v letech 2000 – 2020 a práci s intenzitami dopravy aj. Program plně respektuje podmínky vyplývající z TP189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (Schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod čj. 179/2018-120-TN/1 ze dne 22. listopadu 2018 s účinností od 1. prosince 2018).

Výpočetní program umožňuje výpočet dle požadavků TP225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ (II. vydání oprava č. 1 z října 2018, Schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 203/2018-120-TN/1 ze dne 23. 11. 2018 s účinností od 26. 11. 2018.). Jedná se o technické podmínky MD ČR schválené s účinností od 26. listopadu 2018, které popisují přepočtení zadaných intenzit dopravy na intenzity v roce výpočtu.

Dopravní model

Výpočet hluku a emisního příspěvku z provozu na řešených komunikacích byl proveden na základě výsledků dopravního modelu. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení pro posuzované varianty byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Použit byl program pro modelování dopravní poptávky a zatěžování komunikační sítě VISUM®.

Vypočtené hodnoty na stávajících úsecích byly ověřeny 24 hodinovým exaktním validačním měřením hluku včetně 24 hodinového sčítání intenzit dopravy a validovány na vytvořeném modelu.

Predikce zdravotních rizik

V hodnocení závažnosti nepříznivých vlivů na veřejné zdraví je standardně využívána metoda hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment).

Tato metoda se používá především při přípravě podkladů ke stanovení přípustných limitů škodlivých látek v prostředí. Je též jediným způsobem, jak z hlediska ochrany zdraví hodnotit expozici lidí látkám, pro které nejsou stanoveny závazné limity.

Jak již bylo uvedeno, stanovené limity některých faktorů představují nezbytný kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nemusí zaručovat úplnou ochranu, zejména

skupin populace se zvýšenou citlivostí. Metoda hodnocení zdravotních rizik pak umožňuje v konkrétních situacích získání hlubší informace o jejich možném vlivu na zdraví a pohodu obyvatel, nežli je možné pouhým srovnáním expozice s limitními hodnotami. Metodické postupy hodnocení zdravotních rizik byly vypracované Agenturou pro ochranu životního prostředí USA (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice.

U hluku je kvantitativní charakterizace zdravotních rizik možná v případě kontinuálního dlouhodobého působení hluku z dopravy na větší počet obyvatel. Standardním výstupem podle aktuální verze 5 autorizačního návodu SZÚ, vycházející z poznatků, obsažených v hlukové směrnici WHO, je odhad procenta obyvatel, u kterých lze očekávat vysoké subjektivní pocity obtěžování, rušení spánku a výpočet atributivního rizika ischemické choroby srdeční.

Biologické průzkumy a hodnocení

Biologický průzkum a následné hodnocení bylo zaměřeno na zjištění výskytu rostlin a živočichů a vlivu realizace záměru na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Prostor záměru a jeho nejbližší okolí bylo opakovaně navštíveno 8. 6., 25. 6., 12. 8. a 14. 10. 2024. Pro zpracování hodnocení bylo dále využito dat uvedených v Nálezové databázi AOPK ČR a dalších odborných podkladů.

Při terénním průzkumu byly použity vhodné metody, kterými bylo zjištěno základní druhové spektrum vyskytujících se druhů a metody dokládající současný stav území, umožňující vyhodnocení vlivu záměru na zájmy chráněné zákonem. Při botanickém průzkumu byla při pohybu v území použita vizuální metoda. Při zoologickém průzkumu byly použity rozdílné metody v závislosti na zjištění přítomnosti cílových skupin a druhů. Při terénním průzkumu byla použita vizuální metoda zjišťující přítomnost druhů (živých i pobytových stop), a to včetně použití dalekohledu 12 x 50. Akustická metoda byla použita pro zjišťování druhů na základě hlasových projevů (ptáci).

Pro potřeby terénního průzkumu a zjištění výskytu rostlin bylo v dotčeném území vymezeno 16 dílčích lokalit. Tyto lokality byly vymezeny na základě biotických podmínek a polohy v rámci dotčeného území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů.

Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace záměru byla zpracována na základě znalostí o území, výstavbě a provozu záměru ve fázi zpracované Technicko-ekonomické, resp. vyhledávací studie. Tomu byla přizpůsobena i úroveň a podrobnost zpracování dokumentace. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace může dojít k upřesnění některých řešení, nepředpokládáme však, že se bude jednat o změny zásadní, které by ovlivnily závěry uvedené v předkládané dokumentaci záměru.

Informace potřebné pro zpracování dokumentace záměru a pro zhodnocení současného stavu životního prostředí dotčeného území byly získány z dat dostupných v obecných publikacích a ve specializovaných výstupech odborných organizací a institucí, zejména z veřejně dostupných mapových serverů). Dále bylo využito podkladů poskytnutých orgány státní správy, zástupci oznamovatele, provozovateli a vlastníky inženýrských sítí a dalších.

Pro zhodnocení druhu a významu možných vlivů posuzované stavby na životní prostředí bylo využito metod sumarizace získaných datových podkladů, metod matematického modelování (rozptylová studie, hluková studie), základních metod matematické statistiky a metod expertního odhadu a extrapolace známých skutečností na cílový stav.

Obecně platí, že neurčitost v rozhodování vždy vytváří modelové zpracování. Je závislé na hodnověrnosti vstupních údajů. Příslušné prognózní výpočty jsou zatíženy jak chybou vlastní výpočtové metody, tak chybou vlastních dat. K omezení možnosti podcenění negativních vlivů záměru byly vstupní data zadávána konzervativně. Lze tedy očekávat reálné působení záměru obdobné a nižší, než je v dokumentaci záměru a příslušných studiích uvedeno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace uvádí následující porovnání:

Návrhové parametry jednotlivých variant a bodové multikriteriální porovnání jejich ekologických impaktů:

Hodnota	
modrá varianta	červená varianta
Délka řešeného úseku I/2	
8 000 m	7 627 m
Kategorie komunikace	
S 9,5/90	S 11,5/80
Mostní objekty	
6 mostů, celková délka 275 m	5 mostů, celková délka 94 m
Úrovňová křížení	
křížení s místní komunikací	křížení s místní komunikací v km 0,380
	křížení s III/32228 v km 3,223
Mimoúrovňová křížení	
MÚK Dražkovice (křížení s I/37)	MÚK Dražkovice (křížení s I/37)
křížení s III/32228 v km 3,223	
Úpravy a přeložky ostatních komunikací	
přeložka III/32228	úprava komunikace III/32228
polní cesta v km 4,475	účelová komunikace v km 1,951
polní cesta v km 6,850	účelové komunikace v oblasti rozptylu Mateřov (cca km 3,240 – 3,480; 3,600 – 4,370; 4,300 – 4,380)
cyklostezka v km 4,050	účelová komunikace v km 6,720 délka přeložky 414 m
cyklostezka v km 7,250	úprava cyklostezky v km 7,188

Hodnota	
modrá varianta	červená varianta
Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví Na základě zkoumání impaktů posuzovaného záměru bylo provedeno hodnocení zdravotních rizik pro působení fyzikálních faktorů (hluk) a s ohledem na stacionární a mobilní zdroje plyných škodlivin i působení chemických faktorů inhalační cestou. Nejzávažnější je z hlediska zdravotních rizik hluku z dopravy situace obyvatel zástavby situované u současného průtahu I/2 městskými částmi Pardubic Staré Čivice a Popkovic (ulice Přeloučská a Pražská), kde zejména noční hluk v současné době výrazně překračuje i tak velmi kompromisní hlukový limit pro staré komunikace. Realizací záměru přeložky tohoto úseku komunikace se míra tohoto rizika, hodnocená v ukazatelích procenta obyvatel s vysokým stupněm obtěžování a narušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění, významně sníží. K relativně výrazné změně akustické situace ve smyslu zhoršení hlukové pohody obyvatel dojde po realizaci přeložky stávající trasy I/2 u zástavby v severní části obcí Starý Mateřov a Staré Jesenčany. Ve srovnání s doporučením WHO je významnější toto navýšení hlukové expozice v noční době. I když se nejedná o úroveň hlukové zátěže, která by představovala významné zdravotní riziko, doporučujeme v případě realizace modré varianty zvážit možnost účinnějších protihlukových opatření pro další snížení již podlimitní zátěže. Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemoci obyvatel dotčených obcí na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o mírně podprůměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší. Vlastní podíl dopravy po silnici I/2 na této celkové úrovni znečištění ovzduší však není podle výsledků rozptylové studie ani u blízké obytné zástavby podstatný. Ze srovnání dvou posuzovaných variant trasy přeložky I/2 vychází v rozptylové studii podle imisního vlivu na nejbližší zástavbu jako relativně příznivější červená varianta. Z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele však rozdíl obou variant není zásadní. U méně příznivé modré varianty, sice nelze vyloučit, že se imisní vliv dopravy může nepatrně projevit v ukazatelích respiračních příznaků u citlivé části obyvatel nejbližší zástavby obce Starý Mateřov, ale jedná se o expozici hluboko pod úroveň imisních limitů stanovených k ochraně zdraví obyvatel a nelze ji považovat za významné zdravotní riziko.	
2	1

Vlivy na ovzduší a klima Vypočtené hodnoty imisního zatížení odpovídají umístění zdrojů, konfiguraci terénu a předpokládanému silničnímu provozu jsou malé a nepovedou k překročení stanovených imisních limitů za předpokladu setrvání pozadí na úrovni stávajících hodnot (úroveň pozadí má v současnosti klesající úroveň). Změny imisních příspěvků všech sledovaných ukazatelů dle přílohy č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší v souvislosti s provozem záměru jsou ve většině referenčních bodů sítě minimální pro variantu I i II. Nižší imisní příspěvky vychází při posouzení červené varianty. Lze konstatovat, že navrhovaný záměr nezpůsobí v dotčeném území překročení imisních limitů a nebude mít významný negativní vliv na stávající úroveň ovzduší v oblasti. V důsledku zprovoznění záměru a predisponování tranzitní dopravy na přeložku, dojde k poklesu imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací sledovaných látek v Čivicích a Popkovicích. Na základě zhodnocení v úvahu připadajícího vlivu daného záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaný stavební záměr je z hlediska platných pravidel přijatých pro ochranu ovzduší v daném prostředí únosný a lze ho v obou navržených variantách realizovat, přičemž varianta červená se ve vztahu k nejbližším plochám bydlení jeví jako nepatrně výhodnější	
2	1

Vlivy na hlukovou situaci Za účelem zhodnocení vlivu hluku po realizaci záměru „I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat“ byly spočteny předpokládané úrovně hlukového zatížení v referenčních bodech, reprezentujících nejbližší hlukově chráněné stavby pro předpokládaný rok zprovoznění 2033 a vzdálený výhled 2059. Dále byly vypočteny hlukové izofony a graficky byl znázorněn rozsah těchto vlivů při výhledovém provozu v r. 2059 po realizaci záměru a tyto konfrontovány s rozvojovými plochami bydlení dle aktuálních územních plánů dotčených obcí. Dle výsledků výpočtu hluku silničního provozu bylo zjištěno, že vlivem realizace záměru, nebudou ve stávajících úsecích komunikací I/2 a I/37 překračovány hygienické limity hluku $LA_{eq,T} = 68 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a limit $LA_{eq,T} = 58 \text{ dB(A)}$, pro 8 hodin v noční době, včetně korekce + 18 dB pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. U obou navrhovaných variant přeložky komunikace I/2 bylo výsledků výpočtu hluku ze silničního provozu zjištěno, že po realizaci stavby, lze v úseku nové trasy komunikace I/2 očekávat splnění hygienického limitu hluku $LA_{eq,T} = 60 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu $LA_{eq,T} = 50 \text{ dB(A)}$, pro 8 hodin v noční době, pouze za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření. Nicméně jako výhodnější z hlediska ochrany obyvatelstva před hlukem z pozemních komunikací se jeví varianta červená.	
2	1

Vlivy na povrchové a podzemní vody	
Významné ovlivnění vodnatosti či chemického a ekologického stavu křížených vodních toků není díky navrženému vodohospodářskému řešení reálné, lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodních útvarů a záměr nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu vod. Omezení vsakování srážkových vod vlivem zpevnění ploch v důsledku realizace záměru by vzhledem k rozsahu povodí a geologické stavbě území vliv na hladinu podzemních vod v lokalitě. Omezení retenční schopnosti území bude do určité míry kompenzováno navrženým omezením zasakováním srážkových vod. Trasy obou variant zasahují do stanoveného záplavového území Q₁₀₀ a aktivní zóny Podolského potoka a Bylanky. Prostorové podmínky neumožňují tento střet zcela eliminovat, avšak trasování Modré varianty se jeví z hlediska střetu se záplavovým územím a jeho aktivní zónou jako výhodnější. Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod se jeví jako výhodnější varianta modrá.	
1	2
Vlivy na půdu	
Realizace záměru předpokládá zábor půdy v ZPF souladu s vymezením ploch v územních plánech dotčených obcí. Zábor půd nejvyšší ochrany je možné považovat v kontextu území se silně nadprůměrným podílem orné půdy a v kontextu skutečnosti, že dotčené plochy jsou v ÚP obcí vymezeny jako zastavitelné pro koridor navrhované přeložky za akceptovatelný. Z hlediska ochrany půdy se se obě varianty záměru jeví jako rovnocenné.	
1	1
Vlivy na přírodní zdroje	
Dotčené pozemky leží mimo sesuvné území, na dotčených plochách není vymezeno žádné chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nenachází se zde ani ložiska vedená v bilanci zásob ložisek nerostných surovin nebo mimo tuto bilanci. Území není poddolováno. Lze konstatovat, že posuzovaný záměr nebude mít významný dopad na přírodní zdroje a obě varianty záměru lze v oblasti ochrany přírodních zdrojů považovat za rovnocenné.	
1	1
Vlivy na biologickou rozmanitost	
Realizací projektu budou dotčeny populace živočichů a rostlin, které se v ploše realizace obou variant přeložky vyskytují. Nová silnice trvale zabere tyto biotopy, které jsou hlavně tvořeny břehovými porosty podél vodotečí a zbytkovými pásy bylin podél polních cest na mezích apod. Tento zábor bude trvalý avšak plošně rozložený. Bude se tak dotýkat jedinců daných druhů, avšak nikoli celých populací. Zjištěné druhy rostlin a živočichů, včetně jejich populací patří mezi obecně rozšířené a v daném území hojné. Z celkového počtu zjištěných druhů živočichů (53 druhů) patří 10 druhů mezi zvláště chráněné. Ptáci se v dotčené ploše vyskytují za přeletu, při sběru potravy a ojediněle využívají vzrostlé stromy k hnízdění. Pro sběr potravy využívají ptáci okrajů vozovky a svahů za jejími okraji. Část druhů nad lokalitou pouze přeletuje nebo loví potravu za letu. Ptačí druhy ani jejich populace zjištěné při terénním průzkumu nebudou realizací akce trvale dotčeny. Vliv na jejich populace a druhy bude v období přípravy a realizace akce. V období přípravy bude odstraněna část vzrostlé zeleně, čímž se sníží prostor pro možné hnízdění, úkryt a sběr potravy. Při vlastní realizaci akce bude rušení spočívat především ve zvýšeném pohybu osob, materiálu a techniky. S tím spojený hluk bude pouze krátkodobý a intenzita bude záviset na konkrétně prováděných pracích v rámci technologického postupu. Vliv na ptačí populace lze hodnotit jako mírně negativní. V zájmovém území se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek. Dotčené území se vyskytují stromy a keře. Přesný počet odstraňovaných dřevin bude znám až po výběru varianty a přesném zaměření trasy nové přeložky silnice I/2. Navrhované trasy přeložky silnice I/2 neleží v žádném typu zvláště chráněného území, ani nezasahuje do jejich ochranných pásem. Nejbližší zvláště chráněná území leží ve vzdálenosti cca 2 – 3 km a realizace záměru nemá na jejich území a předměty ochrany vliv. V místě realizace akce neroste žádný památný strom. Při terénním průzkumu a následném zpracování hodnocení zásahu „I/2 Pardubice, JZ obchvat“ byl zjištěn negativní vliv na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona. Konkrétně bude mít realizace záměru mírně negativní vliv na 9 zvláště chráněných druhů, které se vyskytují přímo v místě realizace prací a budou tak rušení nebo bude zasahováno do jejich biotopu. Realizace záměru bude rovněž mít vliv na zeleň rostoucí mimo les, která bude v místech realizace stavby a dílčích stavebních objektů odstraněna. Stejně tak bude mít vliv na významné krajinné prvky a prvky ÚSES, které nová přeložka silnice I/2 překonává a bude v nich trvale umístěna. Pro ochranu těchto prvků a migraci druhů v nich jsou navržena zmírňující opatření. Navrhovaný záměr realizace akce „I/2 Pardubice, JZ obchvat“ spočívající v nové stavbě silnice I/2, včetně sjezdů, odvodnění a dalších technických prací vedoucích k zajištění trvalého bezpečného provozu a dlouhodobé funkčnosti komunikace je realizovatelný. Trasa červené varianty, která se v několika úsecích vzdaluje od míst s výskytem zvláště chráněných druhů se jeví jako environmentálně výhodnější.	
2	1

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	
Z vyhodnocení zásahu do krajinného rázu bude realizace předmětného záměru představovat místy až silný zásah do krajinného rázu hodnoceného území, převážně však jen v zóně blízkých pohledů až středních odstupů. V rámci vnímání stavby v kontextu širší krajinné scény, tj. z větších vzdáleností až dálkových pohledů, bude záměr představovat již relativně únosný zásah do krajinného rázu hodnoceného území. Vizualní působení stavby bude sníženo realizací výsadeb silniční zeleně. Tento efekt se však naplno projeví až po určitém časovém období, kdy budou porosty vzrůstné a zapojené. Z pohledu vlivu na krajinný ráz lze obě varianty záměru považovat za rovnocenné.	
1	1
Staré ekologické zátěže	
Koncový úsek červené varianty je navržen přes rekultivované těleso staré ekologické zátěže Skládky Dražkovice I. Skládka byla sanována na místě, povrch skládky byl překryt minerálním těsněním, sanace byla provedena a zkolaudována. Realizace této varianty vyžaduje porušení těsnosti zapouzdřeného skládkového tělesa a jeho nové utěsnění.	
1	2
Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví	
Modrá varianta záměru předpokládá průchod komunikace bezpečnostním pásmem VTL plynovodu, nicméně tato skutečnost neznámá apriorní nemožnost trasování komunikace tímto pásmem (je třeba dodržet podmínky provozovatele). Varianta červená je trasována přes tzv. „rozptyl“ vojenského letiště Pardubice, významného pro obranu státu, přičemž Ministerstvo obrany ČR k tomuto trasování v průběhu předběžného projednávání ve fázi vyhledávání tras obchvatu uplatnilo negativní stanovisko. Z hlediska vlivu na hmotný majetek je tedy výhodnější trasa modrá.	
1	2
Celkové bodové hodnocení (čím menší počet bodů, tím lepší)	
14	13

Z multikriteriálního porovnání variant dle působení na základní složky životního prostředí a veřejné zdraví je zřejmé, že z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví jsou obě varianty téměř rovnocenné a realizovatelné. Porovnání uvažuje se stejnou váhou vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Celá dokumentace hodnotí obě navržené varianty jako akceptovatelné s tím, že menší bodové ohodnocení (lepší) získala varianta červená.

Menší vlivy vykazuje varianta červená u následujících vlivů:

- Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví
- Vlivy na ovzduší a klima
- Vlivy na hlukovou situaci
- Vlivy na biologickou rozmanitost

Menší vlivy vykazuje varianta modrá u následujících vlivů:

- Vlivy na povrchové a podzemní vody
- Staré ekologické zátěže

Z uvedeného je zřejmé, že celkově je červená varianta vhodnější.

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

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících

k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Na základě posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví dospěl příslušný úřad k závěru, že pro realizaci záměru je doporučena a preferována tzv. červená varianta. Toto doporučení vychází z důvodů podrobně uvedených v odůvodnění tohoto stanoviska, které zohledňuje zejména minimalizaci negativních dopadů na okolní prostředí a nejbližší obytnou zástavbu.

5. Shrnutí vyjádření k dokumentaci

Příslušnému úřadu bylo k dokumentaci doručeno v zákonné lhůtě celkem 49 vyjádření, z toho tři vyjádření dotčených orgánů, pět vyjádření územních samosprávných celků a 41 vyjádření veřejnosti. Tři vyjádření veřejnosti byla doručena po uplynutí zákonné lhůty. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Městský obvod Pardubice V

Městský obvod Pardubice VI

Obec Barchov

Obec Bezděkov

Obec Staré Jesenčany

Obec Starý Mateřov

Obec Třebosice

Pardubický kraj

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

Podle ust. § 9a odst. 3 zákona je toto závazné stanovisko podkladem pro vydání rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů a oznamovatel jej předkládá v žádosti jako jeden z podkladů pro navazující řízení podle těchto předpisů. Stanovisko musí být platné v době vydání rozhodnutí v navazujících řízeních v prvním stupni.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena závazným stanoviskem o 5 let v souladu s ust. § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Opakované prodloužení platnosti stanoviska je vyloučeno.

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

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu ust. § 16 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle ust. § 16 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (hana.murphy@pardubickykraj.cz), popř.**

písemně, příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v informačním systému EIA na stránkách Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/EIA), pod kódem záměru PAK996.

Poučení:

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

Ing. Martin Vlasák
vedoucí odboru
(podepsáno elektronicky)

Rozdělovník:

Oznamovatel:

1. Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Dotčené územní samosprávné celky:

2. Městský obvod Pardubice V
3. Městský obvod Pardubice VI
4. Obec Barchov
5. Obec Bezděkov
6. Obec Staré Jesenčany
7. Obec Starý Mateřov
8. Obec Třebosice
9. Pardubický kraj

Dotčené orgány:

10. Úřad městského obvodu Pardubice V
11. Úřad městského obvodu Pardubice VI
12. Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí
13. Obecní úřad Barchov
14. Obecní úřad Bezděkov
15. Obecní úřad Staré Jesenčany
16. Obecní úřad Starý Mateřov
17. Obecní úřad Třebosice
18. Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
19. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích
20. Ministerstvo obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, oddělení ochrany územních zájmů