

V Praze dne 30. listopadu 2016

Č.j.: 63946/ENV/16

Vyřizuje: Ing. Tytlová

Tel: 267 122 072

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a 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 č. 100/2001 Sb.“).

Výroková část

Název záměru:

D1 0136 Říkovice – Přerov

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba dálnice D1 – stavba 0136 Říkovice – Přerov.

Základní údaje:

Délka	10,1 km
Začátek úseku	km 75,300
Konec úseku	km 85,400
Kategorie	R 26,5/120
Počet mimoúrovňových křížení:	3

Trasa stavby (včetně technického řešení) je podrobně uvedena v dokumentaci pro stavební povolení „Dálnice D1 stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (sdružení firem Dopravoprojekt Brno a.s., SUDOP PRAHA a.s., Dopravoprojekt, a.s., a VPÚ DECO PRAHA a.s., 05/2016) (dále jen „DSP“). Níže je uveden pouze zjednodušený popis stavby.

Zemní těleso přeložky dálnice D1 je navrženo převážně v násypu výšky 0 až 12,5 m. V prostoru letiště Bochoř a v km 85,000 až km 85,400 je trasa vedena v úrovni stávajícího terénu a v mírném zářezu do 2 m. Vozovka na mostech a navazujících úsecích je navržena s asfaltovým krytem. Na čtyřech úsecích je navržena vozovka s cementobetonovým krytem. Úsek podél zástavby Dluhonic má navrženu vozovku s asfaltovým krytem nízkohlučným. Součástí DSP je umístění protihlukových stěn (dále jen „PHS“) a dalších opatření na snížení hlukové zátěže, přeložky komunikací, vedení, vodoteče apod.

Vedení trasy záměru:

Trasa dálnice stavby 0136 navazuje na trasu předcházejícího úseku dálnice (stavba D1 0135, je již realizována). Začátek úseku dálnice stavby 0136 je situován v prostoru mezi Říkovicemi a Horními Moštěnicemi těsně před křížením se stávající silnicí I/55

a konec stavby je v Přerově Předmostí, v místě křížení se stávající silnicí I/55, kde navazuje další úsek dálnice D1 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou (je ve fázi realizace).

Na začátku stavby 0136 je navržena mimoúrovňová křižovatka (dále jen „MÚK“) Říkovice. MÚK Říkovice umožňuje napojení stávající silnice I/55 na dálnici D1 u obce Říkovice. Dálniční křižovatka je řešena jako deltovitá se dvěma obousměrnými křižovatkovými větvemi, které přecházejí v místě napojení na dálnici v jednosměrné. MÚK zahrnuje vratné křižovatkové větve Ostrava – Horní Moštěnice, Horní Moštěnice – Ostrava a přímé křižovatkové větve Horní Moštěnice – Brno, Brno – Horní Moštěnice. MÚK Říkovice neobsahuje větev 1 Horní Moštěnice – Brno, která byla v celé délce vybudována jako obousměrná dvoupruhová v rámci stavby 0135.

Od MÚK Říkovice je dálnice D1 vedena severozápadním směrem. Jedním mostním objektem překračuje šikmo přeloženou silnici I/55 a železniční trať Přerov – Břeclav. Za železniční tratí se trasa D1 pravostranným obloukem o $R=3,800$ m vyhýbá křížení s nadzemním vedením VVN 110 kV. Dále pokračuje severním směrem. V prostoru mezi železniční tratí Přerov – Břeclav na východě a obcemi Vlkoš, Věžky u Přerova a Bochoř na západě překračuje postupně Dobřický potok, Moštěnku, Mlýnský náhon, Svodnici a přeloženou silnici II/436. Mezi Bochoř a Lověšicemi překračuje jedním mostním objektem železniční trať Brno – Přerov a přeložku silnice Bochoř – Lověšice (II/436). Přeložka silnice II/436 je navržena v kategorii S 7,5/50 v délce 3 100 m. Levostranným obloukem o $R=1450$ m jižně od Přerova se vyhýbá letišti Bochoř (zasahuje do ochranného pásma vzletového a přiblížovacího prostoru letiště).

V místě křížení dálnice D1 se silnicí II/434 je navržena MÚK Přerov – západ. MÚK Přerov – západ umožňuje napojení stávající silnice II/434 Tovačov – Přerov na dálnici D1 na jihozápadním okraji Přerova. Dálniční křižovatka je řešena jako deltovitá se dvěma obousměrnými křižovatkovými větvemi, které přecházejí v místě napojení na dálnici v jednosměrné. MÚK zahrnuje vratné křižovatkové větve Ostrava – Přerov, Přerov – Ostrava a přímé křižovatkové větve Přerov – Brno, Brno – Přerov. Místa připojení křižovatkových větví na dálnici jsou posunuta před estakádu k jihu. Tím je dosaženo větší vzdálenosti od následující MÚK Přerov – sever a současně umožněno odvedení povodňových vod pod dálniční estakádou (SO 208) podél silnice II/434 Tovačov – Přerov. Prostorem mezi odkališti sádrovce A2 a B-jih prochází dálnice v násypu. V tomto prostoru dojde ke křížení s nadzemními vedeními VVN a VN, která budou v rámci záměru přeložena. Další estakádou překračuje dálnice postupně Bečvu, areál Prechezy a.s. Přerov včetně skládky zelené skalice a železniční trať Olomouc – Přerov. Za tratí se dálnice dotýká východního okraje zástavby místní části Dluhonice. V místě křížení se stávající silnicí II/150 severozápadně od Přerova je navržena MÚK Přerov – sever, do které bude zaústěna ve směru od Olomouce dálnice D55 v nově navržené trase. Křižovatka je navržena jako útvárová dálniční křižovatka v celkovém počtu 13 větví. Ty jsou navrženy jako jednosměrné jednopruhové nebo dvoupruhové. Jednotlivé jízdní pruhy větví se připojují mezi sebou přídatnými pruhy nebo vytváří průpletové úseky. 11 větví je součástí objektu SO 104 v rámci stavby 0136 Říkovice – Přerov. Zbýlé dvě větve V12 a V13 budou vybudovány v rámci stavby dálnice D55 stavba 5502, Kokory – Přerov. Ve stavbě 0136 se vybudují pouze zárodky pro pozdější bezproblémovou výstavbu. Křižovatka je svým tvarem navržena jako všesměrná na bázi okružního principu. Konec úseku stavby 0136 dálnice D1 je situován za MÚK Přerov – sever těsně před křížením se stávající silnicí I/55.

Umístění záměru:	kraj: Olomoucký
	obec: Přerov, Říkovice, Přestavlky, Horní Moštěnice, Bochoř, Věžky u Přerova, Dobřčice
	k. ú.: Lověšice u Přerova, Přerov, Dluhonice, Předmostí, Říkovice u Přerova, Přestavlky u Přerova, Horní Moštěnice, Bochoř, Věžky u Přerova, Dobřčice
Název oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele:	65 99 33 90
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,
k záměru

„D1 0136 Říkovice – Přerov“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy

1. Na základě výsledků hlukové studie a konzultace s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví stanovit objekty, u nichž by mohlo dojít k navýšení hlukové zátěže na úroveň, která by mohla způsobit poškození zdraví nebo narušit pobytovou pohodu (dle hodnocení vlivů na veřejné zdraví, RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016), a u těchto objektů provést měření hluku před zahájením výstavby. Plán měření hlukové zátěže včetně specifikace všech referenčních bodů (adresa, č.p., p.č. včetně vzdálenosti od komunikace a způsobu využití objektu) a odsouhlasený příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví předložit k žádosti o stavební povolení. Do měřených míst zahrnout i místa riziková z hlediska kumulace hlukové zátěže z jiných zdrojů, zejména z provozu na železnici.

2. V projektu SO 209 (Estakáda v km 82,973 přes Bečvu a žel. trať Olomouc – Přerov) provést taková opatření, aby nedocházelo k nežádoucímu šíření hluku (např. uzavření zrcadla mostu, použití málo hlučných dilatačních závěrů mostní konstrukce pro snížení šíření hluku konstrukcí mostu).
3. Na základě vyhodnocení objektů v blízkosti tělesa dálnice z hlediska možného působení vibrací (dle geotechnického průzkumu, GeoTec-GS, a.s., 05/2016) navrhnout způsob kontroly vlivu vibrací ze stavebních prací a provozu záměru na tyto objekty s následným návrhem nápravy případně zjištěného nevyhovujícího stavu.
4. Dodržet navržený monitoring podzemních vod v úseku průchodu záměru vnějším ochranným pásmem 2. stupně jímacího území Tovačov, Troubky, Brodek dle plánu monitoringu, tzn. monitoring zahájit ještě před započítím výstavby záměru. Při monitoringu zajistit také sledování vlivu agresivity prostředí v lokalitě estakády v km 83,150 až 83,300 (průchod územím skládky zelené skalice) a tento monitoring koordinovat s již existující provozovanou monitorovací soustavou podzemních vod v území. Výsledky monitoringu včetně vyhodnocení případných změn předkládat příslušnému vodoprávnímu úřadu min. 1x za 6 měsíců.
5. Dodržet navržené řešení založení mostního objektu v oblasti průchodu územím skládky zelené skalice (km cca 83,150 až 83,300) s ohledem na specifika dané lokality (stávající síť monitorovacích vrtů, stávající milánská stěna, agresivita prostředí pro zakládání staveb).
6. V lokalitách s obytnou zástavbou sousedící s navrhovanou trasou předmětného úseku dálnice D1 provést před zahájením stavby měření imisních koncentrací hlavních polutantů (PM₁₀; PM_{2,5}; NO_x; benzo(a)pyren). Měření provádět tak, aby bylo možno vyloučit sezónní vlivy vytápění.

Opatření pro fázi výstavby

7. Dodržet opatření pro splnění hlukových limitů požadovaná v závěru doplnění hlukové studie (Ing. Jiří Kostečka, Brno, 04/2016) – na části větve V1 a na větvi V10 MÚK Přerov – sever a v úseku km 82,693 až 84,400 realizovat nízkohlučný povrch vozovky (např. asfalt modifikovaný pryžovým granulátem) a rovněž provést opatření týkající se SO 209 (viz opatření č. 2 tohoto závazného stanoviska).
8. Pro dobu realizace záměru stanovit odborný přírodovědný dozor. Zajistit průběžně realizaci opatření pro minimalizaci střetů živočichů s vozidly a tělesem dálnice (oplocení zamezující vstupu živočichů do prostoru dálnice, ale umožňující jejich průchod z prostoru dálnice, volba vhodné úpravy protihlukových stěn na mostech omezující střety ptáků s konstrukcemi, pod mostními konstrukcemi umožnit průchod zvěře apod.) v souladu se závěry a návrhy dílčí zprávy o výsledcích revizního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 08/2016). Při návrhu těchto opatření respektovat migrační trasy živočichů a funkčnost územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“).
9. V lokalitě průchodu oblastí skládky zelené skalice zajistit nad rámec platných předpisů vzorkování a rozbory výkopových zemin min. z každých 2000 t odvážených výkopových zemin. V případě zjištění výkopových zemin nevhodných pro ukládání na povrchu terénu zajistit jejich uložení na skládku příslušné skupiny odpadů.
10. V rámci výstavby záměru organizovat dopravu tak, aby byly minimalizovány průjezdy

obytnou zástavbou a upřednostněna doprava po ose stavby. Neumožnit provoz vozidel a mechanizace mimo staveništní komunikace a mimo obvod stavenišť.

11. Hlučné stavební práce v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00.
12. Stavební dvory a sklady závadných látek včetně stavebních odpadů situovat mimo ochranné pásmo jímacího území Tovačov, Troubky, Brodek, ochranné pásmo zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice a chráněnou oblast přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) Kvartér řeky Moravy a mimo hodnotné biotopy, především mimo nivy potoků, vlhké louky a mokřadní biotopy.
13. Za realizované PHS vysadit dle možností trvalého záboru stavby prostorově odpovídající a maximálně souvislé množství neopadavé zeleně pro optické odclonění stavby dálnice od obytné zástavby. Výsadbou zeleně posílit lokální biocentrum BC 7/45 (Na rybníku) v km 84,300 – 84,900.
14. Nátěry mostních konstrukcí nad vodotečemi provádět se zaplachtováním zamezujícím úkapy závadných látek do vodotečí.
15. Nejpozději ke kolaudaci předložit návrh způsobu a četnosti monitorování odváděných dešťových vod.

Opatření pro fázi provozu

16. U objektů stanovených dle opatření č. 1 tohoto stanoviska, případně u jiných objektů dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, provést měření hluku v době provozu (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz). Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření č. 1 tohoto stanoviska) navrhnout a realizovat případná další potřebná protihluková opatření (např. ověření vhodnosti sloučení nebo úprav protihlukových stěn v lokalitě MÚK Přerov-sever). Výsledky měření včetně vyhodnocení předložit ke kolaudačnímu řízení.
17. V lokalitách s obytnou zástavbou sousedící s navrhovanou trasou předmětného úseku dálnice D1 provést v době provozu (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz) měření imisních koncentrací hlavních polutantů (PM₁₀; PM_{2,5}; NO_x, benzo(a)pyren). Měření provádět tak, aby bylo možno vyloučit sezónní vlivy vytápění. Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření č. 6 tohoto stanoviska) navrhnout a v dohodě s orgánem ochrany přírody a krajiny a s dotčenými územními samosprávnými celky realizovat další opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší (např. výsadbu zeleně v širším území, v gesci provozovatele zvýšit četnost provozního čištění vozovky dálnice apod.).
18. Ke kolaudačnímu řízení navrhnout vhodný způsob zimní údržby komunikace snižující využití posypových solí s ohledem na průchod dálnice D1 vnějším ochranným pásmem 2. stupně jímacího území Tovačov, Troubky, Brodek, územím CHOPAV Kvartér řeky Moravy a ochranným pásmem zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „MŽP, OPVIP“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 20. 9. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Oznamovatel žádost doplnil o podklady, které byly následně uznány za kompletní, dne 23. 9. 2016.

K žádosti byla přiložena DSP včetně příloh a dokladové části, jedná se např. o hlukovou studii „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (Ing. Jiří Kostečka, 06/2014; Aktualizace – oblast MÚK Přerov – sever, Ing. Jiří Kostečka, 06/2015; Doplnění hlukové studie, Ing. Jiří Kostečka, 04/2016), rozptylovou studii „D1 0136 Říkovice – Přerov“ (EKOLOGICAL CONSULTING a.s., 05/2016), biologický průzkum „D1, stavba 0136 – akt. DSP/PDS“, (EKOLOGICAL CONSULTING a.s., 05/2016), dílčí zprávu o výsledcích revizního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 08/2016), hydrogeologický posudek „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (GeoTec-GS, a.s.05/2016) atd. Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

MŽP, OPVIP se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti MŽP, OPVIP dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31. 3. 2015 (územní rozhodnutí vydal Městský úřad Přerov, stavební řád, č.j. SÚ-3229/2005-KI dne 3. 3. 2006, nabylo právní moci dne 12. 8. 2006), souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 15. 12. 2000, č.j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e.o., stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) MŽP, OPVIP dále dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve, než 1. 2. 2017, tuto skutečnost sdělilo oznamovateli dne 29. 9. 2016. Vzhledem k závěrům hlukové a rozptylové studie byla v rámci přípravy závazného stanoviska nad rámec kompletních podkladů zpracována autorizovaná hodnocení vlivů na veřejné zdraví („Hodnocení expozice hlukem záměru Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“, RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016 a „Posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví D1 0136 Říkovice – Přerov“, RNDr. Marcela Zambojová, 10/2016), která jsou rovněž dostupná v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia)

a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

Na základě posouzení všech podkladů a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo (hluk, emise), půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, flóru a ekosystémy. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah příslušného úřadu a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Jednotlivé škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) byly vyhodnoceny v rámci aktualizace a prověření rozptylové studie „D1 0136 Říkovice – Přerov“ (Ecological Consulting a.s., 05/2016) a následně v posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví D1 0136 Říkovice – Přerov (RNDr. Marcela Zambojová, 11/2016). Dle výše uvedených studií lze hodnotit vlivy na ovzduší při dodržení opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší jako akceptovatelné.

Vlivy záměru na hlukovou situaci byly vyhodnoceny v rámci hlukových studií zpracovaných Ing. Jiřím Kostečkou v letech 2014, 2015 a 2016 a hodnocení expozice hlukem záměru Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov (RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016). Na základě těchto studií lze hodnotit vlivy záměru na hlukovou situaci při dodržení protihlukových opatření jako akceptovatelné. Negativní vlivy hluku z provozu záměru na veřejné zdraví jsou z hlediska obtěžování obyvatelstva a rušení spánku akceptovatelné.

Z hlediska ochrany půd byl vydán souhlas s odnětím zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Při dodržení podmínek uvedeného souhlasu je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný. Záměr nezasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa.

Z hlediska vlivů na podzemní vody nelze vyloučit negativní vliv záměru na režim tvorby a pohybu podzemní vody v první zvodni, a to v důsledku změny současného stavu povrchového a mělkého odvodňování srážkových vod. Pro minimalizaci těchto vlivů jsou navrženy dostatečně kapacitní odvodňovací příkopy a retenční a usazovací nádrže. Vlivy na hlubší zvodně jsou vyloučeny. Z hlediska vlivů na povrchové vody lze při dodržení všech navržených a zákonem stanovených opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody hodnotit záměr jako akceptovatelný.

Záměr nezasahuje do žádného migračně významného území ani nekříží dálkový migrační koridor pro velké savce. Vybudováním dálnice ve volné krajině ale dojde k fragmentaci krajiny a ke snížení migrační prostupnosti krajiny. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou klasifikovány jako mírně negativní, trvalé, vlivy na migrační potenciál území jako negativní, trvalé, s možností realizace zmírňujících opatření. Záměr prochází takřka v celé trase intenzivně obhospodařovanou krajinou. Ovlivnění flóry a fauny je minimalizováno navrženým technickým řešením stavebních objektů, zejména mostů, proto jsou vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Předmětný záměr nezasahuje do prvků soustavy Natura 2000 a nemůže významným způsobem negativně ovlivnit nejbližší evropsky významné lokality. Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy.

Na základě výše uvedeného, tj. po zhodnocení popisu aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, se příslušný úřad ztotožnil se závěry odborných podkladů a dospěl k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při respektování podmínek tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení opatření (podmínek) vycházel příslušný úřad zejména z nových odborných studií zpracovaných v roce 2016 (hodnocení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016); dílčí zprávy o výsledcích revizního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, 08/2016); posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní (Geodrill s.r.o., 05/2016), rešerše geotechnického průzkumu (GeoTec-GS, a.s., 05/2016)) a DSP.

Opatření č. 1 je stanoveno pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před hlukem a vyplývá z hodnocení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016). Opatření obsahuje měření hluku před výstavbou a v době provozu záměru, a to rovněž se zohledněním míst rizikových z hlediska kumulace hlukové zátěže z jiných zdrojů (zejména z provozu na železnici). V návaznosti na případné nevyhovující výsledky měření budou realizována či rozšířena protihluková opatření (provedením opatření č. 16 tohoto stanoviska).

Opatření č. 2 je stanoveno na základě doplnění hlukové studie (Ing. Jiří Kostečka, Brno, 04/2016) a ukládá oznamovateli zohlednění požadavku, který je v závěru hlukové studie uveden. Týká se provedení takových opatření, aby nedocházelo k nežádoucímu šíření hluku.

Opatření č. 3 je stanoveno na základě rešerše geotechnického průzkumu (GeoTec-GS, a.s., 05/2016) a posouzení stávajících objektů v blízkosti stavby (Dopravoprojekt Brno a.s., 05/2016) pro zajištění ochrany hmotného majetku před negativním vlivem vibrací z výstavby a z dopravy na předemětném úseku D1. Na základě sledování vlivu vibrací při znalosti stávajícího stavu objektů bude navržena účinná ochrana objektů proti působení nového liniového zdroje vibrací.

Opatření č. 4 je stanoveno na základě posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní (Geodrill s.r.o., 05/2016) v místě průchodu záměru vodohospodářsky významným územím (jímací území, zdroje přírodních minerálních vod, CHOPAV Kvartér řeky Moravy) pro ochranu podzemních vod před znečištěním ropnými látkami z provozu na D1 a znečištěním z území skládky zelené skalice.

Opatření č. 5 je stanoveno pro zajištění ochrany hmotného majetku oznamovatele i jiných subjektů před negativním vlivem agresivních vod v oblasti průchodu územím skládky zelené skalice (km cca 83,150 až 83,300).

Opatření č. 6 je stanoveno na základě dokumentace pro stavební povolení a rozptylové studie (EKOLOGICAL CONSULTING a.s., 05/2016) a je stanoveno pro ověření výsledků rozptylové studie a vlivů záměru na konkrétní objekty hygienické ochrany (na toto opatření navazuje opatření č. 17, dle kterého budou navržena a realizována případná další opatření k minimalizaci vlivu imisí na okolní zástavbu).

Opatření č. 7 je stanoveno na základě doplnění hlukové studie (Ing. Jiří Kostečka, Brno, 04/2016) a ukládá oznamovateli zohlednění požadavku, který je v závěru hlukové studie uveden. Týká se provedení nízkohlučného povrchu vozovky na části větve V1 a na větvi V10 MÚK Přerov – sever a v úseku km 82,693 až 84,400.

Opatření č. 8 vychází z dílčí zprávy o výsledcích revizního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 08/2016) a je stanoveno pro ochranu živočichů před střety s vozidly.

Opatření č. 9 je upřesněním zákonných požadavků pro nakládání s výkopovými zeminami a je stanoveno pro ochranu povrchových a podzemních vod a půdy před uvolňováním případných kontaminantů z výkopových zemin využívaných na povrchu terénu.

Opatření č. 10 a 11 jsou stanoveny pro snížení obtěžování obyvatelstva hlukem a emisemi z dopravy a rovněž hlukem ze stavební činnosti.

Opatření č. 12 je stanoveno na základě posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní (Geodrill s.r.o., 05/2016) v místě průchodu záměru vodohospodářsky významným územím (jímací území, zdroje přírodních minerálních vod, CHOPAV Kvartér řeky Moravy) pro ochranu povrchových a podzemních vod a cenných biotopů v okolí stavby před znečištěním.

Opatření č. 13, 14 a 15 jsou stanovena pro snížení negativních vlivů na krajinný ráz, lokální biocentrum, pro snížení rizika úniku závadných látek do povrchových vod a pro vyhodnocení vlivu záměru na odtokové poměry (monitoring odváděných dešťových vod).

Opatření č. 16 je stanoveno pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před hlukem a vyplývá z hodnocení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., 11/2016). Opatření ukládá oznamovateli provést měření hluku v době provozu záměru a vyhodnotit výsledky měření při porovnání hodnot naměřených před výstavbou záměru, a to rovněž se zohledněním míst rizikových z hlediska kumulace hlukové zátěže z jiných zdrojů (zejména z provozu na železnici), ve smyslu opatření č. 1 tohoto stanoviska. V návaznosti na případné nevyhovující výsledky měření budou realizována či rozšířena protihluková opatření s cílem minimalizace takové úrovně hluku u dotčených objektů, která by mohla způsobit poškození zdraví nebo narušit pobytovou pohodu.

Opatření č. 17 je stanoveno na základě dokumentace pro stavební povolení a rozptylové studie (EKOLOGICAL CONSULTING a.s., 05/2016) pro ověření výsledků rozptylové studie a vlivů záměru na konkrétní objekty hygienické ochrany. Podle výsledků měření při porovnání s hodnotami naměřenými před výstavbou záměru (opatření č. 6 tohoto stanoviska) pak budou případně navržena a realizována další opatření (výsadba zeleně, zvýšení četnosti čištění vozovky apod.) s cílem minimalizovat vliv imisí na okolní zástavbu.

Opatření č. 18 je stanoveno pro ochranu povrchových a podzemních vod ve vodohospodářsky významných oblastech v blízkosti záměru.

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí příslušný úřad nestanovil, neboť jsou součástí přímo DSP a jejich příloh nebo byla stanovena v závazných stanoviscích dotčených úřadů a jejich splnění je tedy zajištěno.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Vlivy na obyvatelstvo

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Posouzení vlivu na veřejné zdraví „Hodnocení expozice hlukem záměru Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ zpracoval RNDr. Bohumil Pokorný, CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 11/2016. „Posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví D1 0136 Říkovice – Přerov“, zpracovala RNDr. Marcela Zambojová, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 10/2016.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví bylo provedeno z hlediska současných odborných poznatků o vlivech faktorů životního prostředí na lidské zdraví a metodických požadavků na aplikaci metody hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) v podkladech pro orgány ochrany veřejného zdraví.

Hodnocení hlukových vlivů na veřejné zdraví

Autorizované hodnocení vlivů hlukové zátěže z provozu záměru na veřejné zdraví vychází z hlukových studií zpracovaných Ing. Jiřím Kostečkou v letech 2014, 2015 a 2016.

Z výsledků výpočtů uvedených v těchto hlukových studiích a z jejich promítnutí do projektu pro stavební povolení jednoznačně vyplývá, že při splnění návrhu protihlukových opatření nebudou u žádného využívaného obytného objektu překročeny hlukové limity pro denní nebo noční dobu. Výjimkou je dům č.p. 260/32 v Přerově-Lověšicích, který nelze proti zvýšené hlukové zátěži technicky ochránit. U tohoto domu bylo rozhodnuto o jeho odkoupení a demolici, pro účely hodnocení vlivů na zdraví tedy již není relevantní.

Pro účely posouzení vlivů hlukové zátěže na veřejné zdraví byly zvažovány hodnoty přísnější než platné hlukové limity, aby byl zohledněn negativní vliv na obyvatelstvo hluku menšího, než je úroveň platných hlukových limitů, a to z hlediska rušení ve spánku, ovlivnění dětí a rizika akutního infarktu myokardu. Za hodnoty mající negativní vliv na zdraví jsou pro tento účel považovány hodnoty o cca 5 dB nižší, než jsou hodnoty hygienických limitů (pásmo 55-60 dB v denní době, 45-50 dB v noční době). Toto pásmo je z hlediska vlivů na veřejné zdraví považováno za pásmo vysoce obtěžující a pásmo silného rušení spánku.

Dále bylo v rámci hodnocení vlivů na zdraví upozorněno na možnost kumulativních vlivů hlukové zátěže zejména s hlukem z provozu na železnici, především v noční době. Z důvodu vyhodnocení možných kumulativních vlivů z různých zdrojů a pro ověření výsledků hlukové studie bude před zahájením stavebních prací provedeno měření hluku ve vybraných a orgánem ochrany veřejného zdraví odsouhlasených referenčních bodech, na jehož základě budou v případě nevyhovujících výsledků navržena případná další protihluková opatření. Plán měření bude předložen jako součást dokumentace pro stavební řízení.

Nová trasa D1 se přibližuje k obytné zástavbě v několika místech, v nichž hluková studie podrobně hodnotila hlukové příspěvky záměru. Vypočtené hodnoty hlukové zátěže jsou dále také komentovány v kapitole Vlivy na hlukovou situaci; na tomto místě je pozornost věnována především dopadům hlukové zátěže na zdraví obyvatelstva v jednotlivých lokalitách.

Horní Moštěnice

Pásmo 50-60 dB ve dne a 45-50 dB v noci se týká západního okraje obce a objektu v Nádražní ul. č.p. 35, (referenční bod, dále jen „RB“ 5), jenž se nachází v prostoru vymezeného současnou komunikací I/55, železničním koridorem Přerov – Břeclav a budoucí dálnicí D1. Podíl obyvatel vystavených vlivu hlukového pásma 55-60 dB ve dne a 45-50 dB v noci bude v trase navrhovaného záměru dosahovat max. 10 (pro denní dobu), resp. 5% (pro noční dobu). Z výsledků hlukové studie a z přílohy č. 1 hodnocení vlivů na veřejné zdraví (hluková mapa železnice Přerov-Břeclav) je zřejmé, že příspěvkové hodnoty záměru se na tomto stavu podílejí jen v menší míře a převahu hlukové zátěže (v referenčních bodech 1-4 až o 8 dB) tvoří obdobně jako u dalších lokalit hluk z provozu na železnici. Vlastní hluková expozice provozem na dálnici D1 tedy bude v řešeném území méně významná a nebude mít v dané lokalitě za následek významné vlivy na veřejné zdraví. Ověření podílu hluku z provozu záměru bude předmětem měření hluku před zahájením stavebních prací (viz podmínka č. 1 tohoto závazného stanoviska), na jehož základě bude případně upraven nebo doplněn návrh protihlukových opatření (viz podmínka č. 16 tohoto závazného stanoviska).

Bochoř

V lokalitě budou splněny hlukové limity ve všech referenčních bodech, ale s ohledem na výši vypočtených hodnot může dojít k malému zhoršení hlukového komfortu. U žádného z referenčních bodů nedojde k negativnímu ovlivnění vedoucímu ke zdravotním rizikům. Pro východní část obce jsou na základě hodnot vypočtených v hlukové studii podíly osob v pásmu obtěžujícího hluku stanoveny na cca 7 % osob z hlediska denních vlivů a přibližně 5 % osob z hlediska rušení spánku. Pokud se ale započte snížení vypočtených hodnot o 1-1,2 dB na odraz hluku od fasády, který je nad rámec metodiky ve výpočtech hlukové studie započten, počet osob silně obtěžovaných hlukem dále poklesne a jejich podíl nebude přesahovat hodnoty, které jsou považovány v odborné literatuře za akceptovatelné.

I v tomto případě je lokalita vystavena rovněž expozici železničním hlukem, která může být například v referenčních bodech 24+25 a jejich okolí hlukem dominantním. Za tímto účelem bude provedeno hlukové měření dle opatření č. 1 a 16 tohoto závazného stanoviska.

Přerov – Lověšice

Vypočtené průměrné hodnoty hlukových expozic v denní i noční době (48,8 dB, resp. 43,8 dB) splňují s rezervou hlukové limity, proto také podíl osob vystavených obtěžujícímu hluku představuje jen cca 4,5 %. Nejvyšších hodnot je dosahováno na obou okrajích obce (RB 8, 9 a 19, 20), ale ani zde však není podíl osob obtěžovaných hlukem v denní době významný. Stejně to platí i pro noční hluk s hodnotou cca 3,3%. Lze tedy říci, že stavbou dálnice D1 a dalšími navazujícími komunikacemi nižších řádů nebude žádný z cca 550 obyvatel této místní části Přerova zdravotně poškozován.

Kumulativní vliv hluku na objekt č. 260/32 se projeví také u silnice II/436, která má tento objekt z východní strany v jeho bezprostředním okolí. U tohoto referenčního bodu (dům č. 260/32 – na fasádě obrácené ke komunikaci II/436) by byly překračovány hygienické hlukové limity jak pro denní, tak i pro noční dobu a na fasádě směřující k dálnici D1 by byla pro noční dobu tato hodnota v rámci chyby výpočtu téměř dosažena, což je ze zdravotního hlediska neakceptovatelné. Jak již bylo výše uvedeno, v daném území nelze

dům účinně před hlukem ochránit, z tohoto důvodu je tento dům v DSP navržen na vykoupení a demolici.

Rovněž v této lokalitě je třeba zvažovat působení hluku z velice blízké trasy železničního koridoru Přerov-Brno, které, je odhadováno v pásmu 60-65 dB pro denní a 55-60 dB pro noční hluk. Je zřejmé, že dominantním bude i v této lokalitě hluk železniční. Pro kvantifikaci podílu hluku z provozu záměru v porovnání s hlukem z železnice bude provedeno měření hluku v souladu s podmínkou č. 1 a 16 tohoto závazného stanoviska.

Přerov – Dluhonice

U žádného z referenčních bodů nedochází k překročení hlukových limitů.

Přestože budoucí trasa dálnice prochází extrémně blízko obytné zástavby, odhady podílů hlukem obtěžovaných a rušených osob v nich nepřesahují hranice 5 % pro denní dobu a 3 % z hlediska rušení spánku, což je dle odborné literatury považováno za zdraví neohrožující hodnoty.

Také v této lokalitě jsou některé její části již dnes silně ovlivňovány hlukem z železniční dopravy. V referenčních bodech 34, 37, 38, 41, 42, 57, 59 a 60 a v jejich okolí vymezeném místními komunikacemi U hřiště a Školní lze důvodně předpokládat, že u nich a v jejich blízkém okolí bude dominantním hlukem právě hluk železniční.

Přerov – Předmostí

Tato lokalita se nejvíce dotýká koncentrovaného obytného středu města Přerov, konkrétně jeho části II – Předmostí s více než 4 000 zde bydlícími obyvateli (4 360 obyvatel, z toho cca 580 dětí do 15 let). Z výpočtů hlukové studie (Ing. Jiří Kostečka, 06/2014) je patrné, že by hluk z provozu na navrhované dálnici D1 a D55 u obytné zástavby v této lokalitě překračoval zejména hygienický limit hluku 50 dB pro noční dobu. Proto zde byla, tak jako i v předešlých dílčích lokalitách této stavby, v rámci DSP navržena protihluková opatření ve formě protihlukových stěn.

Z hodnocení vlivů hlukové situace na veřejné zdraví plyne, že při akceptování všech navržených protihlukových opatření budou v denní i noční době hygienické limity podél trasy D1 splněny. Při kvantifikaci podílu osob spadajících do pásma 55-60 dB v denní době byla vypočtena hodnota nedosahující 10%. Dosažení hodnoty 10% již obecně může být spojováno s určitými negativními vlivy na veřejné zdraví. Hodnoty výpočtu podílu osob v pásmu 45-50 dB v noční době nepřesahují akceptovatelnou úroveň do 5%. Podíly obtěžovaných a rušených osob žijící ve východní části této lokality vzdálenější od navrhované trasy D1, dálnice D55 a MÚK Přerov-sever jsou díky větší odstupové vzdálenosti od liniových zdrojů hluku ještě nižší.

V případě, že měření hluku v této lokalitě budou zjištěny zvýšené hodnoty hlukové zátěže z dálnice D1 nebo zvýšené podíly obyvatel spadajících do pásma hodnot indukujících riziko zdravotních problémů nebo hlukového diskomfortu, předpokládá se na základě závěrů hlukové studie doplnění případných dalších protihlukových opatření.

Závěr autorizovaného hodnocení vlivů hluku z provozu záměru na veřejné zdraví

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví je konstatováno, že lze očekávat, že hladina hluku z budoucího dálničního provozu v posuzované lokalitě bude v chráněném venkovním prostoru hodnocených objektů nabývat hodnot $L_{Aeq,T}$

splňujících hygienické limity pro denní i noční dobu. Pro hlukovou expozici je z hlediska vlivů na veřejné zdraví očekáván nízký podíl exponovaných osob (do 10%), a to i při zahrnutí jejich dlouhodobého pobytu v zóně s hlukovou zátěží 55-60 dB ve dne. Podíl osob v pásmu 45-50 dB v noci nepřesahuje 5%. Tato míra negativního ovlivnění veřejného zdraví hlukem nebude významně riziková a lze ji hodnotit jako akceptovatelnou.

Pro záměr bylo rovněž vypočteno relativní riziko výskytu akutního infarktu myokardu (dále též „AIM“) jako následku hlukové expozice. Toto riziko je s ohledem na velmi nízký podíl obyvatel s incidencí AIM jako s následkem hlukové expozice vlivem dopravy (cca 1%) považováno v hodnocení vlivů na veřejné zdraví za zanedbatelné.

Výpočty počtu osob postižených vlivy realizace záměru jsou na straně větší bezpečnosti, protože do nich nebyly započteny pozitivní vlivy realizace záměru na hustě osídlenou zástavbu města Přerov. Zde realizace záměru povede k významnému snížení intenzity průjezdů vozidel.

Významným benefitem nového řešení dálničního obchvatu města je vymístění současné dopravy doposud vedené po komunikacích I/55 a I/47 prakticky hustě osídleným středem města. V okolí těchto komunikací můžeme již dnes předpokládat u vysokého počtu obyvatel hlukovou zátěž překračující L_{Aeq} 60 dB, tedy hodnotu, jejíž dlouhodobé překračování znamená pro takto exponovanou populaci riziko ohrožení předčasného infarktu myokardu, jako nejvýznamnějšího zdravotního poškození v důsledku hlukové expozice a u populace dětí riziko poškození řečových schopností. Tato situace při novém trasování dálnice D1 již obyvatelům Přerova a dalších okolních obcí nehrozí.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vlivem záměru nebudou při realizaci navržených protihlukových opatření překračovány hlukové limity (kromě objektu určeného k demolici). Na základě navrženého měření hluku před realizací záměru a ve zkušebním provozu je možno v případě potřeby realizovat další protihluková opatření nebo úpravy již navržených protihlukových opatření (např. prodloužit, stavebně a povrchově upravit nebo spojit PHS).

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že negativní vlivy hluku z provozu záměru na veřejné zdraví jsou z hlediska obtěžování obyvatelstva, rušení spánku i možného zvýšení AIM akceptovatelné.

Naopak vysoce pozitivně lze hodnotit vymístění hlukových vlivů překračujících hygienické limity v denní i noční době mimo hustě osídlené části města Přerova a okolních obcí. Pro záměr byla ke změně územního rozhodnutí vydáno souhlasné závazné stanovisko KHS Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci ze dne 20. 4. 2016 pod č.j. KHSOC/30513/2015/PR/HOK.

Hodnocení vlivů imisí na veřejné zdraví

Pro záměr byla zpracována aktualizace a prověření rozptylové studie „D1 0136 Říkovice – Přerov“ (Ecological Consulting a.s., 05/2016). Na jejím základě bylo zpracováno autorizované vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Marcela Zambojová, 11/2016).

Rozptylová studie 05/2016 dokládá přetížení sledovaných výpočtových bodů (nejbližších objektů k bydlení), a to především polutanty PM_{10} (prachem) a benzo(a)pyrenem (dále jsou sledovány koncentrace NO_x , CO a benzenu). Byly

vypočteny příspěvky 4,14 – 12,32 % imisního limitu denních koncentrací PM₁₀ a 1,57 – 5,49 % imisního limitu průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Nejvyšší příspěvky byly vypočteny v lokalitě Přerov – Dluhonice, Náves. U denních koncentrací PM₁₀ stejně jako u průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu jsou již v současné době v trase záměru imisní limity výrazně překračovány. Typ záměru neumožňuje realizaci významných snižujících nebo kompenzačních opatření, která by vedla ke kvantifikovatelnému snížení negativních vlivů příspěvku těchto škodlivin. Přesun dopravní zátěže do nové trasy bude současně znamenat snížení imisní zátěže v hustě osídlené zástavbě Přerova s vyšším počtem ovlivněných obyvatel. Část imisní zátěže pocházející v současné době z přenosu škodlivin z území podél stávající trasy silnice I/55 vedoucí přes centrum Přerova bude pouze přesunuta do nové trasy D1 a ve stávající trase I/55 tato část imisní zátěže bez náhrady zanikne. Rozptylová studie ale hodnotí příspěvkové hodnoty jako stoprocentní nárůst, což znamená, že reálně dojde v území k nižšímu nárůstu, než rozptylová studie deklaruje.

NO₂

Příspěvek řešeného záměru k pozadové imisní zátěži se pohybuje dle výsledků rozptylové studie na úrovni 2,5 až 8,2 µg/m³. Vzhledem k tomu, že se jedná o maximální možné teoreticky vypočítané příspěvky k maximálním hodinovým imisím, které nastanou za extrémně nepříznivých podmínek, zahrnuje tento odhad dostatečnou rezervu pro případné další navýšení z dalších místních pozadových zdrojů emisí NO₂. Stávající maximální hodinové imise pozadí na úrovni maximálně 150 µg/m³ navýšené o příspěvek na úrovni maximálně 8,2 µg/m³ jsou významně nižší než koncentrace 400 µg/m³ spojená s nepříznivým ovlivněním plicních funkcí a reaktivity dýchacích cest i nižší než hodnota 1 hodinové limitní koncentrace 200 µg/m³ doporučená experty Světové zdravotnické organizace (dále jen „WHO“) vycházející z hodnoty LOAEL (nejnižší úroveň expozice, při které je již pozorován nepříznivý účinek na statisticky významné úrovni) a použité míry nejistoty 50 %. Navíc hodnoty maximálních hodinových imisí nelze jednoduše sčítat, výsledná maximální hodinová imise bude pravděpodobně nižší, než prostý součet hodnot pozadí a imisního příspěvku. Lze předpokládat, že realizací záměru nevznikne riziko akutních toxických účinků způsobených maximálními imisemi oxidu dusičitého. Pro posouzení chronických účinků oxidu dusičitého stanovila WHO směrníkovou hodnotu 40 µg/m³. Příspěvky řešeného záměru k průměrným ročním imisním koncentracím na úrovni setin mikrogramu nezpůsobí překročení doporučené směrníkové hodnoty WHO stanovené na ochranu zdraví.

CO

V případě oxidu uhelnatého lze hodnoty maximálních osmihodinových koncentrací odhadnout v imisním pozadí pod 3 500 µg/m³, tedy hluboko pod hodnotou platného imisního limitu, který je stanoven dle doporučení WHO ve výši 10 000 µg/m³. Dle výsledků rozptylové studie se imisní příspěvek automobilové dopravy k maximálním osmihodinovým koncentracím CO na posuzovaném úseku dálnice D1 pohybuje u nejexponovanější obytné zástavby na úrovni max. 96,91 µg/m³. Tyto hodnoty i v součtu s nejvyšší hodnotou v pozadí jsou hluboko pod hodnotou doporučenou WHO na základě vztahu mezi koncentrací CO v ovzduší a tvorbou karboxyhemoglobinu v krvi. Nelze očekávat, že emise výfukových plynů z vyvolané automobilové dopravy by byly spojeny s takovým nárůstem imisí CO, které by byly spojeny s rizikem hypoxických účinků této škodliviny.

PM₁₀, PM_{2,5}

U prachových částic jsou pro hodnocení vlivů na zdraví podstatné příspěvkové hodnoty ročních koncentrací. Z rozptylové studie vyplývá, že příspěvky provozu záměru k průměrným ročním imisím PM₁₀ se pohybují v rozmezí 0,0796 až 0,2792 µg/m³ a imisní příspěvky k průměrným ročním imisím PM_{2,5} v rozmezí 0,062 až 0,218 µg/m³. Navýšení maximálních denních imisí se promítne i do ročních průměrů. Detailněji jsou hodnoty imisních příspěvků v území dle výsledků rozptylové studie následující:

Přerov – Předmostí (cca 580 obyvatel): 0,0887 µg/m³ PM₁₀ a 0,067 µg/m³ PM_{2,5}

Přerov – Dluhonice (cca 370 obyvatel): 0,1486 až 0,2792 µg/m³ PM₁₀
0,115 až 0,218 µg/m³ PM_{2,5}

Přerov – Lověšice (cca 550 obyvatel): 0,0796 µg/m³ PM₁₀ a 0,062 µg/m³ PM_{2,5}

Dle závěrů autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví nedojde v důsledku zvýšení imisních koncentrací prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} ani k významnému navýšení počtu dní s onemocněním u exponované populace. Počet dnů s omezenou aktivitou v důsledku nemoci připadající na vrub znečištění ovzduší prachovými částicemi PM_{2,5} se realizací záměru dle teoretického výpočtu zvýší z 2 652 dnů za rok na 2 664 dnů za rok, tedy o 12 dnů na 1 500 exponovaných. V přepočtu na jednoho obyvatele se jedná o navýšení o 0,008 dne za rok na jednoho obyvatele za rok, což je zanedbatelný nárůst.

Imisní příspěvky provozu záměru k imisním koncentracím částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5} tedy nezpůsobí významné zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele v okolí nové trasy. Celé hodnocení bylo provedeno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde ke snížení expozice obyvatel centra města Přerov (zejména v okolí ulic 9. května, Bří. Hovůrkových, 17. listopadu či Komenského), odkud řešený úsek dálnice D1 tranzitní dopravu z velké části převezme.

Benzo(a)pyren

Dle mapy znečištění ovzduší se v zájmové lokalitě pohybují průměrné roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu za posledních pět let (2010 až 2014) v rozmezí 1,24 – 1,89 ng/m³. Stávající riziko pro veřejné zdraví tak odpovídá v řešeném území jednomu až dvěma případům na 10 000 celoživotně exponovaných obyvatel, což překračuje obecně používanou hraniční úroveň rizika. Výsledné hodnoty imisních příspěvků benzo(a)pyrenu k ročním imisím se dle rozptylové studie zpracované pro řešený záměr v jednotlivých referenčních bodech umístěných v místech nejbližší a nejexponovanější obytné zástavby pohybují v rozmezí 0,0157 až 0,0549 ng/m³. Z výpočtů vyplývá, že realizací řešeného záměru se stávající riziko významně nezmění a zůstane zhruba na současné úrovni (1,9057 – 1,9449 ng/m³). Uvedený závěr platí obdobně pro benzen.

Závěr hodnocení vlivů imisních příspěvků na veřejné zdraví

Hlavním podkladem pro hodnocení vlivu imisí do ovzduší byla aktualizovaná a prověřovací rozptylová studie "D1 0136 Říkovice – Přerov" v květnu 2016 (Ecological Consulting a.s.). V rámci rozptylové studie byly počítány hodnoty imisních příspěvků prachových částic PM₁₀ i PM_{2,5}, oxidů dusíku, oxidu uhelnatého, benzenu, a benzo(a)pyrenu.

V případě oxidů dusíku se nepředpokládá karcinogenní účinek, v úvahu připadá pouze riziko toxických akutních i chronických účinků. Hodnoty imisních příspěvků k maximálním hodinovým imisím NO₂ spolu s hodnotami imisního pozadí slouží

pro posouzení rizik krátkodobých akutních účinků na zdraví, naopak hodnoty naměřených a odvozených průměrných imisí spolu s imisním příspěvkem k těmto hodnotám mají vztah k riziku chronických účinků na zdraví.

Stávající maximální hodinové i průměrné roční imise oxidu dusičitého v pozadí jsou významně nižší než doporučené směrnice hodnoty pro tyto koncentrace doporučené WHO na ochranu zdraví lidí. Hodnoty imisních příspěvků nezpůsobí překročení těchto směrnice hodnot WHO.

V případě suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} lze konstatovat, že v současné době požadované průměrné roční koncentrace PM₁₀ i PM_{2,5} překračují hodnoty WHO doporučených cílových koncentrací. Na druhou stranu průměrné roční koncentrace PM₁₀ i PM_{2,5} v imisním pozadí splňují hodnoty platných imisních limitů stanovených v české legislativě na ochranu zdraví lidí (příspěvek záměru k průměrné denní koncentraci PM₁₀ bude max. 12 % imisního limitu, příspěvek k průměrné roční koncentraci PM₁₀ bude max. 0,7 % imisního limitu, resp. 0,9 % imisního limitu u PM_{2,5}).

Realizací řešeného záměru nedojde k takovému navýšení ročních imisí, které by způsobilo u exponované populace zvýšení hospitalizací v rámci celého roku či incidenci nových případů bronchitidy. Navýšení průměrných ročních imisí PM₁₀ i PM_{2,5} není spojeno ani s významným nárůstem nemocnosti vyjádřeným v počtu dní s omezenou aktivitou v důsledku nemocí či chronickými respiračními příznaky.

V případě oxidu uhelnatého lze hodnoty maximálních osmihodinových koncentrací odhadnout v imisním pozadí pod 3 500 µg/m³, tedy hluboko pod hodnotou platného imisního limitu, který je stanoven dle doporučení WHO ve výši 10 000 µg/m³. Dle výsledků rozptylové studie se imisní příspěvek automobilové dopravy k maximálním osmihodinovým koncentracím CO pohybuje ve výši 96,91 µg/m³. Uvedené hodnoty i v součtu s nejvyšší hodnotou v pozadí jsou hluboko pod hodnotou doporučenou WHO.

Podstatou zdravotního rizika benzenu při expozici imisím z dopravy je především pozdní karcinogenní účinek. K vyjádření míry karcinogenního rizika byl použit výpočet pravděpodobnosti zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci vlivem hodnocené škodliviny při celoživotní expozici. Realizací řešené stavby se stávající riziko (1 až 2 případy ze sta tisíc celoživotně exponovaných obyvatel) významně nezmění a zůstane na zhruba stávající úrovni.

Z hlediska karcinogenního rizika bylo třeba dále posoudit imise další škodliviny, kterou je benzo(a)pyren. Karcinogenní riziko odpovídající požadováním koncentracím benzo(a)pyrenu se pohybuje v řešené lokalitě na relativně nepříznivé úrovni 1 až 2 případy na deset tisíc celoživotně exponovaných obyvatel. Nejedná se však o lokální nepříznivou situaci, ale o realitu na území celé České republiky. Imisní příspěvek řešeného záměru stávající riziko významně nenavýší.

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů imisních příspěvků záměru se příslušný úřad ztotožnil s tím, že z hlediska vlivu na veřejné zdraví je řešený záměr „D1 0136 Říkovice – Přerov“ přijatelný. Celé hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde ke snížení expozice obyvatel centra města Přerov, odkud řešený úsek dálnice D1 tranzitní dopravu z velké části převezme. Řešený úsek 0136 Říkovice – Přerov představuje významnou část obchvatu města Přerov spojenou se snížením imisní expozice významné části obyvatelstva v blízkosti stávající trasy. To nebylo bráno při stanovení ovlivnění obyvatelstva v úvahu,

byly započteny pouze dopady na obyvatelstvo v nové trase záměru, kde nelze připustit zhoršení imisních podmínek nad míru vedoucí k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví. Přestože záměr prochází oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z hlediska krátkodobých imisních koncentrací PM_{10} a ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, jsou imisní příspěvky všech sledovaných škodlivin včetně PM_{10} a benzo(a)pyrenu u předmětného záměru nízké a stejně tak je nízký i počet obyvatel podél nové trasy v dosahu sledovatelných vlivů záměru.

Jak vyplývá z autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví, nepovede realizace záměru k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví u žádné ze sledovaných škodlivin a realizace záměru je tedy považována za akceptovatelnou. Pro snížení negativních vlivů záměru v oblasti kvality ovzduší bude realizována výsadba doprovodné zeleně podél dálničního tělesa (tato výsadba jako SO 804 je součástí DSP).

Vlivy na ovzduší

V rámci projektové přípravy stavby (dokumentace pro územní řízení (dále jen „DÚR“), DSP) byly zpracovány rozptylové studie. Výsledky těchto studií potvrdily minimální příspěvek sledovaných škodlivin z provozu na dálnici D1 do ovzduší dotčeného území.

Pro záměr byla v květnu 2016 zpracována aktualizovaná a prověřovací rozptylová studie „D1 0136 Říkovice – Přerov“, zpracovaná Mgr. Lucií Peterkovou, Ph.D., autorizovanou osobou ke zpracování rozptylových studií (Ecological Consulting a.s.), hodnotící vliv předmětného záměru na ovzduší jako podklad pro vyhodnocení vlivu stavby na ovzduší pro potřeby aktualizace DSP. Jejím cílem bylo aktualizovat výpočty imisních příspěvků vedení dálnice D1 v nové trase.

Vlastní příspěvky realizace záměru jsou hluboce podlimitní u všech sledovaných škodlivin (NO_2 , CO, PM_{10} denní a roční, $PM_{2,5}$ roční, benzen a benzo(a)pyren). V lokalitě jsou ale již v současné době překračovány imisní limity pro PM_{10} (denní) a benzo(a)pyren (roční), proto nelze předpokládat, že po realizaci záměru budou imisní limity v dané lokalitě plněny.

Výpočty byly provedeny v souladu s platnou metodikou v květnu 2016. S ohledem na velikost hodnoceného území byly pro prezentaci výsledků výpočtu v každé lokalitě zástavby zvoleny zástupné RB nejbližší zástavby, v nichž byla uvedena konkrétní koncentrační hodnota a vypočtený podíl na stávajícím pozadí a imisním limitu:

- **bod č. 1** – rodinný dům, Přerov II – Předmostí č.p. 467, Olomoucká 27, Přerov, parc. č. st. 790, k. ú. Předmostí (450 m)
- **bod č. 2** – rodinný dům, Přerov V – Dluhonice č.p. 81, U hřiště 27, Přerov, parc. č. 49, k. ú. Dluhonice (170 m)
- **bod č. 3** – rodinný dům, Přerov V – Dluhonice č.p. 48, Náves 50, Přerov, parc. č. 8, k. ú. Dluhonice (40 m)
- **bod č. 4** – rodinný dům, Přerov III – Lověšice č.p. 273, Družstevní 51, Přerov, parc. č. st. 415, k. ú. Lověšice u Přerova (300 m)

Pro určení stávající úrovně znečištění ovzduší byla v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, použita data pětiletých klouzavých průměrů koncentrací jednotlivých znečišťujících látek, které jsou konstruovány pro čtverce 1 x 1 km (zdroj: ČHMÚ, www.chmi.cz). Posuzovaný záměr zasahuje do dvanácti čtverců. Stávající imisní pozadí (rozmezí nejnižší a nejvyšší hodnoty dle těchto map) je následující:

- NO₂ (průměrná roční koncentrace) = 13,9 – 22,3 mg/m³
- PM₁₀ (průměrná roční koncentrace) = 28,7 – 31,7 mg/m³
- PM₁₀ (průměrná denní koncentrace) = 55,2 – 57,7 mg/m³
- PM_{2,5} (průměrná roční koncentrace) = 21,9 – 24,8 mg/m³
- benzen (průměrná roční koncentrace) = 1,9 – 2,0 mg/m³
- benzo(a)pyren (průměrná roční koncentrace) = 1,24 – 1,89 ng/m³

Doplňkovou informací pro určení stávající imisní zátěže jsou data z nejbližších stanic imisního monitoringu – Přerov a Olomouc – Hejčín (data z roku 2014). Imisní pozadí pro účely rozptylové studie tak bylo stanoveno následovně:

- NO₂ (průměrná roční koncentrace) = 22,3 mg/m³
- PM₁₀ (průměrná roční koncentrace) = 31,7 mg/m³
- PM₁₀ (průměrná denní koncentrace) = 57,7 mg/m³
- PM_{2,5} (průměrná roční koncentrace) = 24,8 mg/m³
- benzen (průměrná roční koncentrace) = 2,0 mg/m³
- benzo(a)pyren (průměrná roční koncentrace) = 1,89 ng/m³
- NO₂ (maximální hodinová koncentrace) = 88,6 mg/m³
- CO (maximální osmihodinová koncentrace) = 3 224,7 mg/m³

Z výpočtu rozptylové studie vyplynuly výsledky výpočtu imisní situace (přírůstky) v modelu Symos '97 pro konkrétní výpočtové body v místě nejbližší obytné zástavby ve výšce 1,5 m:

	bod č. 1 - parc. č. 790	bod č. 2 - parc. č. 49	bod č. 3 parc. č. 8	bod č. 4 - parc. č. 415	imisní pozadí	imisní limit
	příspěvek stavebního záměru					
	koncentrace [µg.m ⁻³]					
PM ₁₀ (rok)	0,0887	0,1486	0,2792	0,0796	31,7	40
PM ₁₀ (den)	2,072	3,759	6,162	3,094	57,7	50
PM _{2,5} (rok)	0,067	0,115	0,218	0,062	24,8	25
NO ₂ (rok)	0,0833	0,1475	0,2787	0,0796	22,3	40
NO ₂ (hod)	2,494	4,925	8,212	4,190	88,6	200
benzen (rok)	0,0078	0,0133	0,0251	0,0071	2	5
benzo(a)pyren (rok)	0,0166 ng/m ³	0,0291 ng/m ³	0,0549 ng/m ³	0,0157 ng/m ³	1,89 ng/m ³	1 ng/m ³
CO	25,58	52,68	96,91	46,89	3224,7	10 000

Ze srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím vyplynulo, že imisně nejvíce zatíženým RB je dům v Dluhonicích:

	podíl příspěvku na imisním pozadí [%]				podíl příspěvku na imisním limitu [%]			
	bod č. 1	bod č. 2	bod č. 3	bod č. 4	bod č. 1	bod č. 2	bod č. 3	bod č. 4
PM ₁₀ (rok)	0,28	0,47	0,88	0,25	0,22	0,37	0,69	0,19
PM ₁₀ (den)	7,48	6,51	10,67	5,36	4,14	7,15	12,32	6,18
PM _{2,5} (rok)	0,27	0,46	0,87	0,25	0,26	0,46	0,87	0,24
NO ₂ (rok)	0,37	0,66	1,24	0,35	0,20	0,36	0,69	0,19
NO ₂ (hod)	2,81	5,55	9,26	4,72	1,24	2,46	4,10	2,09
benzen (rok)	0,39	0,66	1,25	0,35	0,15	0,26	0,50	0,14
benzo(a)pyren (rok)	0,87	1,53	2,90	0,83	1,66	2,91	5,49	1,57
CO	0,79	1,63	3,00	1,45	0,25	0,52	0,96	0,46

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné denní koncentraci PM₁₀ se bude v místě nejbližší obytné zástavby pohybovat na úrovni až 6 µg/m³, což odpovídá cca 10 % podílu na imisním pozadí a cca 12 % podílu na imisním limitu.

V případě průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,05 ng/m³, což odpovídá přibližně 3 % podílu na imisním pozadí a 5,5 % podílu na imisním limitu. Vypočtený příspěvek maximální hodinové koncentrace NO₂ v místě nejbližší obytné zástavby (8 µg/m³) představuje téměř 10 % podíl na imisním pozadí, k překročení imisního limitu této látky vlivem záměru nedojde (příspěvek odpovídá cca 4 % podílu na imisním limitu). Příspěvky NO₂ (roční koncentrace) představují 0,35 – 1,21% imisního pozadí a 0,19 – 0,69% imisního limitu, u benzenu se jedná o 0,35 – 1,25% imisního pozadí a 0,14 – 0,5% imisního limitu, u CO o 0,79 – 3% imisního pozadí i a 0,25 – 0,96% imisního limitu.

Je třeba uvést, že vypočtené hodnoty (u nejbližší obytné zástavby) porovnávané s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějších povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění – tedy pouze v některých částech roku (smogové situace, špatné rozptylové podmínky apod.) – cca 2 měsíce v roce. V ostatních měsících (za lepších rozptylových podmínek) lze očekávat, že příspěvek zejména denní koncentrace PM₁₀ bude cca o polovinu nižší, stejně jako imisní pozadí bude o něco nižší, než je udávaná měřená hodnota. Současně je třeba vzít v úvahu, že přesunem dopravy dojde v hustě osídleném a imisně zatíženém centru Přerova u sledovaných škodlivin ke snížení jejich koncentrací a tedy i ke snížení jejich negativního působení na velkou skupinu obyvatel.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že provozem posuzovaného záměru dojde ke zvýšenému imisnímu zatížení v trase záměru, kde jsou již dnes překračovány imisní limity u průměrné denní koncentrace PM₁₀ a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Současně dojde k odklonění velké části tranzitní dopravy (zejména nákladní) mimo centrum města Přerov (tedy z oblastí s vysokou hustotou obyvatelstva), což bude doprovázeno také odpovídajícím snížením imisní zátěže. U ostatních sledovaných látek (průměrné roční koncentrace PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzenu, maximální hodinová koncentrace NO₂ a maximální osmihodinová koncentrace CO) budou limity plněny i po realizaci záměru (s výjimkou bodu č. 3, kde může dojít k dosažení limitu

u průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ – příspěvek záměru je 0,87% imisního pozadí, resp. limitu). Opatření k minimalizaci imisního zatížení (zejména prachových částic a benzo(a)pyrenu) uvedená v následujícím odstavci budou realizována na základě monitoringu, který je uveden jako opatření (podmínka) tohoto stanoviska.

Imisní přetížení v nové trase je možno částečně kompenzovat výsadbou zelených pásů podél dálničního tělesa, čímž dojde k zachytu části prachových částic a také ke snížení koncentrací benzo(a)pyrenu, který je v převážné míře na prachové částice vázán. Dále lze v době provozu zajistit častější čištění povrchu vozovky (nejen po zimním provozu, ale zejména v suchém letním období), což povede opět ke snížení vzniku prašnosti jak unášením sypkých přepravovaných nákladů, tak otěrem pneumatik vozidel.

Příslušný úřad se rovněž ztotožnil s tím, že v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo konstatováno, že ani zvýšením imisních koncentrací nad stávající úroveň nedojde k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví a předmětný záměr je při realizaci opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší akceptovatelný.

Vlivy na klima

Klima a podnebí představuje dlouhodobý charakteristický režim počasí určený energetickou bilancí, cykly v ovzduší a vlastnostmi zemského povrchu. Změny podnebí nejsou důsledkem pouze přirozených procesů, nýbrž k nim přispívá i člověk, jehož činností dochází k nárůstu obsahu skleníkových plynů v ovzduší. Vlastní stavba posuzovaného úseku dálnice D1 je řešena citlivě s ohledem na možnost zamezení vlivu na podnebí a klima s vymezením opatření souvisejících s uplatněním vegetačních prvků, zachování návazností obou stran silnice prostřednictvím mostních objektů pro průchod vodotečí s doprovodným porostem, uplatnění prvků územních systémů ekologické stability, zachování funkce navazujících významných krajinných prvků.

Významná změna klimatu širšího okolí předmětného záměru se s ohledem na předpokládané vlivy na ovzduší a další složky životního prostředí nepředpokládá. Nelze však vyloučit změny mikroklimatu dané zástínem malé části území v místech s vysokým násypem a s tím související snížení teplot a zhoršení provětrávání území. K ochlazení zastíněných míst bude pravděpodobně přispívat také prodloužení trvání sněhové pokrývky.

Vlivy na celkové úhrny srážek nebo jejich charakter se nepředpokládají. Četnost ani velikost teplotních inverzí se vlivem realizace záměru nezmění, nelze ale vyloučit zhoršení rozptylových podmínek zejména škodlivin z dopravy v nejnižší vrstvě atmosféry.

Záměr bude mít mírně negativní vliv na retenční schopnost krajiny, kdy se očekává zrychlení odtoku vody ze zpevněných ploch. To bude minimalizováno využitím systému odvodnění se záchytnými a sedimentačními nádržemi s kapacitou dimenzovanou pro přívalové deště a využitím svahů dálničního tělesa pro výsadbu dřevin.

Z hlediska zranitelnosti záměru vůči změnám klimatu, především vůči povodňovým vodám (blíže rozvedeno v kapitole Vlivy na povrchové vody), je na základě komplexního rozboru projektu pro stavební řízení možno konstatovat, že stavební objekty (zejména mostní objekty a záchytné a sedimentační nádrže) tvoří potřebné zabezpečení záměru pro případ větších a přívalových srážek a že samy nejsou překážkou proudění povodňových vod. Celá projektová i stavební příprava bude dále průběžně konzultována s Povodím Moravy, s.p., které má k dispozici modely šíření povodňových vod. Souhlasné stanovisko Povodí Moravy, s.p. bude doloženo ke všem následným správním řízením.

Záměr má jen velmi omezený vliv na snižování množství zásob podzemních vod z důvodu zrychleného odtoku dešťových vod z vozovky dálničního tělesa a MÚK. Tento negativní vliv je snížen na minimum zřízením záchytných a sedimentačních nádrží v trase záměru a výsadbou dřevin podél předmětného úseku dálnice, což umožní zachycení vláhy v jeho blízkosti.

Mírně pozitivní vliv záměru na klima spočívá ve snížení imisních koncentrací emisí z dopravy v hustě osídlené centrální zástavbě Přerova (NO_x, CO), tedy prekurzorů přízemního ozónu jako sekundární látky negativně působící na lidské zdraví, zeleň i různé materiály.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožnil se závěrem, že realizací záměru může dojít k drobným změnám mikroklimatu, makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude. Celkově tedy záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn. nebude se podílet na změně klimatu a rovněž vliv změny klimatu na záměr bude zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

V rámci zpracování podkladů o hlukových vlivech záměru byly na základě upřesněných podkladů zpracovány podrobné hlukové studie, jejichž závěry byly postupně přebírány do DSP:

- hluková studie (Ing. Jiří Kostečka, 06/2014),
- hluková studie (Ing. Jiří Kostečka, 06/2015 (oblast MÚK Přerov – sever)),
- hluková studie – doplnění (Ing. Jiří Kostečka, 06/2016).

Pro hodnocení hluku z dopravy bylo zvoleno 80 RB, v nichž byla pro aktuální projektovaný stav hlukovými studiemi z let 2014, 2015 a 2016 vypočtena hodnota hlukové zátěže. Na základě vypočtených hodnot hladiny hluku bylo na trase předmětného záměru navrženo 5 PHS a výpočtem byla prověřena účinnost snížení hlukové zátěže. Na základě požadavku Magistrátu města Přerova byla prověřena modifikace PHS pro zvýšení účinnosti odhlučnění (náklon, prodloužení PHS, přidání další PHS, spojení PHS u MÚK Přerov – sever).

Horní Moštěnice

Tato lokalita je bez protihlukových opatření. Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z dopravy na dálnici D1 u obytné zástavby v Horních Moštěnicích jsou podlimitní.

Bochoř

Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z dopravy na dálnici D1 u obytné zástavby v Bochoři jsou podlimitní. Ve výpočtových bodech 30 a 31 je předpokládaná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z dopravy na dálnici a přeložce silnice II/436 na hranici limitní hodnoty 50 dB v noční době. Na nové přeložce silnice II/436 bude použit nízkohlučný povrch (např. gumoasfalt) v délce 500 m od staničení 0,0 km po staničení 0,5 km, čímž dojde ke snížení hluku z provozu na nízko hlučném povrchu silnice II/436 oproti běžnému asfaltovému povrchu o 3 dB.

Přerov – Lověšice

Pro ochranu obytné zástavby je navržena PHS u dálnice D1 vpravo od staničení 79,2 km po staničení 80,3 km. Celková délka PHS je 1 100 m, výška PHS je 4 m. Tato stěna bude ze strany od dálnice superpohltivá, aby se omezily odrazy zvuku od této stěny

směrem k proti stojící zástavbě v obci Bochoř. Rodinný dům v Přerově Lověšicích č. 260/32, který je situován 152 m od osy dálnice D1 a v těsné blízkosti přeložky II/ 436 u obce Bochoř, bude vykoupen a demolován. Důvodem výkupu je nemožnost tento rodinný dům ochránit proti hluku z provozu na přilehlé navrhované silnici II/436, která je situována těsně u hranice pozemku tohoto rodinného domu.

Přerov – Dluhonice

Dálnice D1 je v lokalitě Přerov – Dluhonice navržena na dálničním mostě a na násypu. Obytná zástavba v Přerově – Dluhonicích je situována velmi blízko u navrhované dálnice. Kritická místa obytné zástavby jsou ve vzdálenosti 85 m od osy dálnice D1 ve výškové úrovni pod dálničním mostem (výpočtové body 36, 37) a ve stejné vzdálenosti od D1 ve výškové úrovni vozovky dálnice na konci dálničního mostu a dále pokračující dálnice směrem na Přerov na násypu (výpočtový bod 47). V této lokalitě jsou navrženy PHS maximální výšky 6 m. Další zvyšování PHS již nepřinese zvýšení útlumu hluku. Protože v kritickém místě u rodinného domu (2.NP) v ulici Náves č. 152/56 v Přerově – Dluhonicích (výpočtový bod 47) je předpokládaná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z dopravy na D1 s navrženou výškou PHS u dálnice 4 až 6 m v noční době nadlimitní (vypočtená hodnota je 52,1 dB, hodnota po odpočtu odrazů od fasády je 50,9 dB), bude na části větve V1 a na větvi V10 MÚK Přerov – sever a v úseku km 82,693 – 84,400 realizován nízkohlučný povrch dálnice (např. asfalt modifikovaný pryžovým granulátem), což je stanoveno jako podmínka tohoto stanoviska. Předpokládá se snížení hluku o cca 2 dB z provozu na nízkohlučném povrchu dálnice D1 oproti provozu na povrchu z běžného asfaltu na dálničním mostě, resp. z vymývaného betonu na dálnici na násypu.

Na základě hlukového posouzení byla dohodnuta konečná podoba PHS v lokalitě Přerov – Dluhonice následovně:

- km 82,693 – km 83,000: PHS výšky 4,0 m, svislá
- km 83,000 – km 83,400: PHS výšky 5,0 m, svislá
- km 83,400 – km 83,617: PHS výšky 5,0 m, svislá +1 m zalomení, celkem 6,0 m
- km 83,617 – km 83,800: PHS výšky 5,0 m, svislá + 2 m zalomení, celkem 7,0 m
- km 83,800 – km 83,900: PHS výšky 5,0 m, svislá +1 m zalomení, celkem 6,0 m
- km 83,900 – km 84,100: PHS výšky 5,0 m, svislá
- km 84,100 – km 84,200: PHS výšky 4,0 m, svislá

Přerov – Předmostí

V této lokalitě je hlavním zdrojem hluku MÚK Přerov – sever. Z této MÚK je nejhluchnější dálnice D1 a nová komunikace D55. Pro ochranu obytné zástavby je navržena u dálnice D1 vpravo PHS výšky 4,5 m, délky 250 m. PHS začíná na staničení 84,6 km a končí na staničení 84,85 km. Dále je u dálnice D1 vpravo navržena druhá protihluková stěna výšky 4,5 m, délky 250 m. Tato druhá PHS začíná na staničení 85,15 km a končí na staničení 85,40 km (konec navrhované D1 0136).

U silnice D55 je navržena vlevo ve směru staničení na straně u obytné zástavby PHS výšky 4 až 4,5 m, celkové délky 355 m. První úsek PHS začíná na staničení 0,87 km a končí na staničení 1,0 km. Délka prvního úseku PHS je 130 m a výška PHS je 4 m. Druhý úsek PHS začíná na staničení 1,0 km a končí na staničení 1,225 km (konec navrhované silnice D55). Délka druhého úseku PHS je 225 m a výška PHS je 4,5 m. Naproti této PHS se nachází rekreační oblast s chatami.

Vzhledem k požadavku Magistrátu města Přerova pro variantní sloučení PHS do jedné PHS bude samostatně vybudována PHS v rámci stavebního objektu SO 705. Tato PHS bude vybudována bez výškového náběhu na začátku zdi. Poté bude provedeno hlukové měření, dle jehož vyhodnocení bude buď dobudován náběh na počátku PHS, nebo dojde ke sloučení obou stěn. Navržená protihluková opatření jsou součástí DSP.

Na základě zpracovaných hlukových studií (Ing. Kostečka, 2014 – 2016) se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že kromě jednoho rodinného domu v Přerově – Lověšicích, který je na základě nemožnosti provedení protihlukové ochrany navržen projektovou dokumentací k vykoupení a demolici, nebudou při realizaci navržených protihlukových opatření (PHS, nízkohlučného povrchu vozovky) u žádného z objektů blízké obytné zástavby překročeny hlukové limity. Před započítáním výstavby budou výpočty hlukových studií verifikovány měřeními, na jejichž základě budou navržená protihluková opatření případně upravena (např. spojení PHS v oblasti MÚK Přerov – sever) nebo rozšířena (přidání PHS nebo úseků s nízkohlučným povrchem).

Na základě výše uvedených dokladů a posouzení nového stavu řešení dopravy v území lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že celková akustická situace v zájmovém území se změní. U stávajících komunikací v širším okolí budoucí dálnice D1 po realizaci stavby dojde k poklesu intenzit dopravy a tím i k poklesu emisní hlučnosti a ke snížení hlukového zatížení zástavby jednotlivých sídel. Celkově lze na základě výše uvedeného konstatovat, že hlukové vlivy záměru jsou ve všech hodnocených lokalitách akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Pro hodnocení možného negativního vlivu na podzemní a povrchové vody byl zpracován hydrogeologický posudek „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (GeoTec-GS a.s., 05/2016) a posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní „D1, stavba 0136“ (GEODRILL s.r.o., 05/2016).

Vlivy na povrchové vody

Záměr dle DSP bude na několika místech překračovat vodní toky (Dobrčický potok, Moštěnku, Mlýnský náhon, Svodnici, Bečvu). Mostní objekty jsou navrženy tak, aby minimalizovaly vzduť v inundačním území vodních toků a aby těleso dálnice D1 nezhoršovalo průchod povodňových vod. Uvedené vodoteče rovněž slouží jako recipient odváděných dešťových vod, z nichž jsou při průchodu sedimentačními nádržemi a odlučovači ropných látek odstraňovány případné ropné látky a nerozpuštěné látky splachované z povrchu dálnice. Z hlediska možného negativního ovlivnění povrchových vodotečí je nejvíce ohrožena řeka Bečva s jejími přítoky, která protéká průmyslovou částí Přerova, do jejíhož rozsáhlého záplavového území je záměr situován. Nevhodná konstrukce vozovky a přemostění by mohla vést ke zvýšení účinku povodňových vod, jejich zadržování v území a zvýšení hladiny vody při povodních. To by dále kromě materiálních škod mohlo vést ke zvýšení vyplavování závadných látek skladovaných nebo používaných v okolních průmyslových podnicích a tedy ke zhoršení kvality vody ve vodotečích. Jako potenciálně problematické by mohlo být kotvení pilířů přemostění s doprovodným poškozením zoobentosu ve vodotečích.

Potenciálním největším negativním vlivem záměru na povrchové vody je vytvoření bariéry přirozeného odtoku povodňových vod a nebezpečí rozšíření záplavové oblasti východně od tělesa dálnice směrem k obci Horní Moštěnice a Lověšice a ohrožení

železniční trati Přerov – Hulín a silnice I/55 vlivem 6 – 10 m vysokých násypů dálničního tělesa. Z tohoto důvodu bude záměr průběžně konzultován s pracovníky Povodí Moravy, s.p. a konstrukce objektů je volena z projekčního hlediska tak, aby nedocházelo ke zhoršení odtoku vody z území, podmáčení dálničního tělesa a vniku podmáčených míst v jeho okolí. V místech násypů bude realizováno řádné odvodnění s důrazem na možný vliv extrémních situací (přivalové srážky) a následný vznik podmáčených míst, přičemž bude zajištěno opevnění násypů hrubým lomovým kamenivem do úrovně Q_{100} . Umístění deponií zemin bude řešeno po dohodě s Povodím Moravy, s.p. tak, aby nemohlo dojít k jejich rozplavení a ke zhoršení průchodu případných povodňových vod územím.

Pro monitorování vlivů na povrchové vody bude navržen plán monitorování včetně sledovaných parametrů a četnosti vzorkování, který bude doložen ke stavebnímu řízení. Předpokládá se monitoring u výpustních objektů srážkových vod ze záchytných a sedimentačních nádrží, a to vždy před a za vyústěním do vodoteče.

U záměru nelze vyloučit přetížení ke koncentracím chloridových iontů v recipientech dešťových vod vlivem solení v zimním období. Při rovnoměrném dlouhodobém odtékání zasolených vod by mohlo dojít k překročení přípustného limitu u Svodnice a Dobřického potoka, nelze vyloučit ani jiné drobné recipienty. V praxi ale budou koncentrace solí podstatně nižší a jen krátkodobá, neboť odtok vod z dálnice nastane jen v období oblev a tání sněhu, kdy je vodnost recipientů vysoko nad Q_{355} .

Možnost ovlivnění kvality vody ve vodotečích ropnými látkami je minimalizována použitím záchytných a sedimentačních nádrží, na jejichž odtok bude osazeno zařízení k jejich zachytu.

Celkově lze na základě projekčního řešení záměru a závěrů výše uvedeného hydrogeologického posouzení z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že vlivy záměru na povrchové vody budou akceptovatelné (nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti) a na základě výsledků monitoringu je bude možno dále v případě potřeby snižovat realizací čistících opatření. Teoreticky možné negativní vlivy při průchodu povodňových vod je možno minimalizovat na základě průběžných konzultací s Povodím Moravy, s.p. ještě před zahájením výstavby.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) bude zajištěno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení by zahrnut do závazného stanoviska pro navazující řízení.

Vlivy na podzemní vody

Záměr je realizován v CHOPAV Kvartér řeky Moravy a zasahuje do ochranného pásma II.B jímacího území Tovačov, Troubky, Brodek a do ochranného pásma II.A (vnitřního) přírodních minerálních vod Horní Moštěnice.

Rizikovým místem průchodu trasy dálnice D1 je zejména skládka zelené skalice u Prechezy a.s. Přerov, kde by při nevhodném založení stavby mohlo jednak dojít

k průsaku znečištění do podzemních vod, jednak by při nevhodné volbě konstrukce pilířů mohlo dojít k jejich rychlému poškození agresivními výluhy skladované skalice.

Z hlediska vlivů na podzemní vody bylo vyhodnoceno, že nelze vyloučit negativní vliv záměru na režim tvorby a pohybu podzemní vody v první zvodni změnou současného stavu povrchového a mělkého odvodňování srážkových vod. Pro minimalizaci těchto vlivů jsou navrženy dostatečně kapacitní odvodňovací příkopy a retenční a usazovací nádrže. Vzhledem k tomu, že v trase záměru jsou projektovány jen mělké zářezy, a že v jejich blízkosti nebyla zastižena hladina podzemní vody, jsou negativní vlivy zářezů vyloučeny. Vlivy na hlubší zvodně jsou vyloučeny s ohledem na dostatečně mocná tělesa neogenních jíílů, která tvoří jejich izolátor.

Využitelné zdroje hromadného zásobování ani zdroje individuální nebudou záměrem významně ovlivněny. Nelze vyloučit lokální snížení poklesu vydatnosti jednotlivých studní podél trasy záměru vlivem změny složení přípovrchové vrstvy, hutnění, pojezdy mechanismů, mělkých zářezů a poklesů vrstev. To se týká pouze mělce založených studní, k nimž náleží i studna s léčebnou vodou v Bochoři, nikoliv jímacího území se zdroji pitné vody pro veřejné zásobování.

Cílem hydrogeologického posudku (GeoTec-GS a.s., 05/2016) bylo stanovit návrh stavebního monitoringu kvantitativních a kvalitativních parametrů podzemní a povrchové vody v trase záměru. Za účelem monitoringu kvalitativních a kvantitativních parametrů podzemní a povrchové vody na lokalitě bude vyhloubeno 5 nových hydrogeologických vrtů. Dále bude zpracována síť monitorovacích objektů, která bude zahrnovat:

- stávající hydrogeologické vrty vybudované v rámci geotechnických průzkumů;
- nové hydrogeologické vrty v počtu 5 ks situované do míst původních vrtů tak, aby nebyly zničeny při výstavbě a byly v prostoru trvalého záboru;
- starší hydrogeologické vrty (dokumentační body) situované v zájmovém prostoru koridoru trasy;
- individuální zdroje užitkové vody – dokumentační body (domovní studny).

Kromě výše uvedeného bude na základě hydrogeologického posudku (GeoTec-GS a.s., 05/2016) ověřena existence jednotlivých objektů monitorovací sítě a provedena počáteční technická kontrola jednotlivých objektů monitorovací sítě spojená s případnou regenerací (čištěním) či rekonstrukcí těchto objektů. Pro monitorování budou celkově využity vrty vybudované v rámci podrobného průzkumu a označené PJ a MV (16 ks), 21 objektů z pasportizace a 8 objektů sledovaných v rámci monitoringu Prechezy a.s. a jeden nově navrhovaný vrt pro mostní objekt SO 209, tj. celkem 46 objektů. Pro roční hodnocení monitoringu podzemních vod doporučuje zpracovatel uvedeného hydrogeologického posudku využít i vrty ČHMÚ – VB0141 Žalkovice, VB0147 Vikoš, VB0146 Bochoř a VB0111 Přerov, ve kterých jsou sledovány hladiny podzemních vod v týdenních intervalech.

Monitorování hladiny podzemní vody bude prováděno u vybraných vrtů kontinuálně se zápisem, u zbývajících objektů (kromě objektů ČHMÚ s týdenním režimem) v dvouměsíčních intervalech.

Kvalitativní sledování bude zajištěno v trase plánované komunikace v rizikových místech, kterými jsou zejména západní a jihozápadní část Přerova s ověřenými starými ekologickými zátěžemi horninového prostředí a podzemních vod (složité popelovin MST

Přerov u břehu Bečvy, odkaliště sádrovce a dále skládka zelené skalice Prechezy a.s.), a to 2 x ročně. Odebrané vzorky povrchové vody budou podrobeny chemickým rozborům pro stanovení chemických parametrů vody

Celý monitoring bude zahájen v období jednoho roku před začátkem realizace stavby a následně bude prováděn v průběhu stavby. Celkově je uvažováno provádět hydrogeologický monitoring v časovém rozsahu 3 roky.

Na základě odborného hydrogeologického posouzení vlivů záměru na podzemní vody lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na podzemní vody v řešené oblasti. Nelze však vyloučit negativní vlivy lokální, soustředěné především na mělké horizonty. Tyto vlivy by mohly být způsobeny narušením koloběhu mělkých zvodní blízkých individuálních zdrojů podzemní vody včetně studny s léčebnou vodou v Bochoři. Pro minimalizaci těchto vlivů jsou navrženy dostatečně kapacitní odvodňovací příkopy a retenční a usazovací nádrže. Dále je stanoven podrobný plán monitorování kvantity a kvality podzemních vod s dostatečným počtem pozorovacích objektů a s dostatečnou četností, na jehož základě by bylo možno učinit včasná nápravná a kompenzační opatření při narušení mělkých zvodní. S ohledem na závěry hydrogeologického posouzení a posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní a návrhu monitoringu jsou vlivy na podzemní vody považovány za akceptovatelné.

Vlivy na půdu

ZPF

V roce 2005 MŽP pod č.j. OEKL/1095/05 vydalo souhlas s odnětím 135 ha ZPF včetně půd I. a II. třídy ochrany. Z DSP vyplývá, že po změnách a úpravách staveních objektů provedených v DSP aktuálně je trvalý zábor ZPF v rozsahu celkem 128 ha. Záměr dále vyžaduje dočasný zábor zemědělské půdy v rozsahu celkem 59 ha, z toho zábor do 1 roku představuje 16 ha. Na základě podrobného pedologického průzkumu zpracovaného Dr. Ing. Milanem Saňkou 05/2016 bude celkově při výstavbě záměru sejmuto 982 890 m³ ornice, z níž bude pro terénní úpravy zpět rozprostřeno 204 967 m³ a 777 923 m³ kulturních zemín bude odvezeno k využití na jiné lokalitě.

Kromě záborů půd ZPF jsou negativní vlivy na půdu dány také rozdělením pozemků a zhoršením přístupu k nim, narušením funkčnosti melioračních systémů a rizikem kontaminace půdního prostředí únikem provozních kapalin z vozidel a mechanismů.

Tyto negativní vlivy budou minimalizovány a kompenzovány vrácením části dočasně zabraných půd do původní stavu včetně jejich zemědělské funkce, využitím kulturních zemín z trvale zabraných ploch pro zkulturnění jiných lokalit, pečlivým udržováním dobrého technického stavu vozidel a mechanismů a opětovným zprovozněním melioračních systémů a přístupů ke všem pozemkům.

Půda určená k plnění funkce lesa

Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa bude nulový, v jedné lokalitě (Lověšice u Přerova) záměr zasahuje pouze do ochranného pásma lesa.

Na základě výše uvedených podkladů (souhlasu příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (MŽP) ze dne 24. 5. 2005 pod č.j. OEKL/1095/05), a podmínek uvedených v nich, lze hodnotit vliv záměru na půdu jako akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flora a fauna

Pro záměr byla zajištěna aktualizace biologického průzkumu (dílní zpráva o výsledcích revizního biologického průzkumu, HBH projekt, 08/2016 – dlouhodobý průzkum), migrační studie (Ecological Consulting a.s., 05/2016) a přírodovědný průzkum (Ecological Consulting a.s., 05/2016, jednorázový ověřovací průzkum). Záměr prochází územím tvořeným spojenou údolní nivou toků Moravy, Bečvy a Moštěnky typickým rovinným terénem s intenzivně obdělávanými zemědělskými plochami. Na toto území navazuje výrazně urbanizovaná část krajiny kolem Přerova se zastoupením průmyslové činnosti a obytnými soubory.

V širším území lze podle těchto podkladových studií jako biologicky velmi hodnotné území označit vodní plochu a navazující mokřady u Předmostí, s možným výskytem skokana skřehotavého, ropuchy obecné a rosničky zelené. Rozmnožování obojživelníků umožňují v blízkosti záměru především tři lokality: mokřadní plochy u rybníku v Předmostí, mokřad u silnice spojující Přerov s Dluhonicemi a odkalovací nádrž jižně od řeky Bečvy. V blízkosti těchto lokalit bude zachována migrační prostupnost dálnice pro obojživelníky. V zahrádkářské kolonii v Předmostí byl zaznamenán výskyt ještěrky obecné.

Dále byl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů ptáků: moták pochop, labuť velká, čáp bílý, vodouš kropenatý a rudonohý, rorýs obecný, strakapoud jižní, vlaštovka obecná, krkavec velký, žluva hajní a slavík obecný. Žádný z uvedených druhů nebude záměrem negativně dotčen, obdobně jako nebude dotčen žádný z nalezených druhů netopýrů, nicméně pro dotčení čápa bílého, motáka pochopa, potápky malé, rorýse obecného, ůhýka obecného, krahujce obecného a vlaštovky obecné byla Krajským úřadem Olomouckého kraje udělena výjimka ze základních ochranných podmínek ohrožených druhů živočichů pod č.j. KUOK 13613/2010 ze dne 28. 4. 2010 a Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR – Správou chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví byla udělena výjimka ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných silně a kriticky ohrožených druhů živočichů pod č.j. S/00113/LM/2009-01459/LM/2009 ze dne 23. 10. 2009, která byla potvrzena odvolacím orgánem – rozhodnutím MŽP ze dne 28. 12. 2010, č.j. 03037/ENV/10 – 6782/570/10.

Předpokládá se, že žádost o výjimku z ochranných podmínek bude podána rovněž pro rákosníka velkého, volavku bílou, žluvu hajní, bramborníčka hnědého, lejska šedého, moudivláčka lužního a slavíka obecného a pro 8 druhů netopýrů (brvitý, černý, hvízdavý, dlouhouchý, nejmenší, parkový, večerní a vodní).

Ze zvláště chráněných druhů bezobratlých byl zjištěn výskyt batolece červeného, několika druhů čmeláků, mravence trávníkového (jediný druh, u něhož lze předpokládat negativní ovlivnění realizací záměru) a zdobence skvrnitého, který podle závěrů dílní zprávy revizního biologického průzkumu obývá biotopy mezi loukou a železniční tratí u Dluhonic. S ohledem na výskyt vhodných biotopů lze předpokládat jeho lokální výskyt na více místech trasy záměru, především kolem zahrádkářských kolonií u Předmostí a u Dluhonic. Populace zdobence nebude záměrem přímo dotčena za předpokladu zachování porostu dřevin podél železnice u Dluhonic – zejména plošky se starými jabloněmi. Záměr přechází tuto lokalitu v estakádě. Pro mravence rodu *Formica* a pro čmeláky rodu *Bombus* byla již Krajským úřadem Olomouckého kraje udělena výjimka z druhové ochrany č.j. KUOK 13613/2010 ze dne 28. 4. 2010. Aktuálně se předpokládá podání žádosti o výjimku také pro batolece červeného a zdobence skvrnitého.

Při terénním průzkumu bylo nalezeno 19 užívaných nor křečka polního *Cricetus cricetus* – silně ohrožený druh (dále jen „SO“). Výsledky aktuálního monitoringu spolu se staršími údaji z daného území však dokládají, že populace je v tomto prostoru stabilní i přesto, že území je intenzivně zemědělsky využíváno a biotopy jsou částečně fragmentované existujícími dopravními stavbami. Křeček polní se vyskytuje v celém sledovaném území, jeho negativní dotčení z hlediska poškození jednotlivců a zásahu do biotopu tedy nelze vyloučit, bude podána žádost o výjimku z jeho druhové ochrany.

Ve vodoteči Moštěnka byl zjištěn výskyt velevruba malířského, u něhož bude požádáno o výjimku ze základních ochranných podmínek. Případná ochranná opatření budou stanovena v rozhodnutí o udělení výjimky.

Záměr nezasahuje do žádného migračně významného území ani nekříží dálkový migrační koridor pro velké savce.

Vybudováním dálnice ve volné krajině ale dojde k fragmentaci krajiny a ke snížení migrační propustnosti krajiny. Z hlediska migračního potenciálu krajiny byla zpracována migrační studie „D1, stavba 0136 – akt. DSP/PDPS“ (Ecological Consulting a.s., 05/2016). Na základě této studie byla v řešeném území detekována migrace vodních ptáků (prakticky pouze podél Bečvy), obojživelníků (podél drobných vodotečí a vodních ploch), srnce obecného (napříč polních porostů), bobra evropského (podél Bečvy a Moštěnky) a lišky obecné (v porostech podél vodotečí), případně i vydry říční (podél Bečvy a Moštěnky). V blízkosti Bečvy lze očekávat i zvýšené letové aktivity netopýrů. Negativním vlivem realizace záměru je možnost narušení migračních cest a fragmentace krajiny, přičemž největší nebezpečí hrozí ptákům, letounům (netopýři a vrápenci) a obojživelníkům v místě křížení dálničního tělesa s vodním tokem. Preventivním opatřením je v tomto směru instalace speciálních zábran (alespoň 3,5 metru vysokých zábran z neprůhledného materiálu, např. jemného pletiva) proti vletu netopýrů a ptáků do prostoru vozovky.

Negativně může být rovněž postižena vydra říční vyžadující při migraci velkou světlost mostních oblouků.

V lokalitě byla zjištěna řada druhů letounů: netopýr brvitý *Myotis emarginatus* (KO), netopýr černý *Barbastella barbastellus* (KO), netopýr dlouhouchý *Pipistrellus austriacus* (SO), netopýr hvízdavý *Pipistrellus pipistrellus* (SO), netopýr nejmenší *Pipistrellus pygmaeus* (SO), netopýr parkový *Pipistrellus nathusii* (SO), netopýr večerní *Eptesicus serotinus* (SO) a netopýr vodní *Myotis daubentonii* (SO), dále jen netopýři. Nejvíce ovlivněnými letouny budou netopýři dvojice netopýr ušatý/dlouhouchý, netopýr hvízdavý a netopýr večerní, kteří často kolidují s projíždějícími vozidly v průběhu lovecké aktivity v blízkosti vegetace.

Na základě úrovně aktivity systematicky monitorované na 12 lokalitách v celém úseku dálnice tvoří významný podíl přeletová aktivita mezi lovišti a mezi úkrytem a lovištěm. Negativní vliv na úkryty samotné a loviště bude omezený. Zjištěná přeletová aktivita s sebou ale nese riziko vyšší mortality díky kolizím při překonávání nově vzniklého tělesa D1 136. Ze všech vlivů se jeví právě přerušení letových koridorů jako nejvýznamnější. Velmi a středně významné letové koridory byly zaznamenány na lokalitách u Horních Moštěnic. Na těchto úsecích jsou doporučeny úpravy, které pravděpodobně sníží přímou mortalitu. Tyto úpravy jsou zakomponovány do DSP.

U migrujících druhů živočichů lze předpokládat negativní vliv daný rizikem střetů s projíždějícími vozidly a omezením migračního potenciálu území z důvodu umístění nové

liniové trasy v migračním prostoru. Z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu a zamezení zranění nebo usmrcení zvířat při vběhnutí do vozovky bude těleso dálnice vhodným způsobem oploceno. V pravobřežní inundaci vodoteče Moštěnka bude vybudován inundační most, který bude v období sucha sloužit pro migraci živočichů. Také mostní objekty přes Moštěnku, Svodnici, Mlýnský náhon a estakáda přes Bečvu a Vinarský potok jsou pro migraci živočichů z hlediska propustnosti dostatečné.

Negativní vlivy na jiné druhy fauny jsou na základě závěrů přírodovědného průzkumu (Ecological Consulting a.s., 05/2016) a dílčí zprávy o výsledcích revizního biologického průzkumu (HBH projekt, 2016) nevýznamné, na úrovni jedinců zvláště chráněných druhů, případně na úrovni zásahu do jejich biotopů. Přesto je z hlediska stanovení podmínek jejich ochrany vhodné požádat o výjimku ze základních ochranných podmínek všech zjištěných zvláště chráněných druhů (na část z nich již byly výjimky uděleny Krajským úřadem Olomouckého kraje a Správou CHKO Litovelské Pomoraví).

Z rostlin byl zaznamenán pouze jeden zvláště chráněný druh – kapradiník bažinný, pro jehož dotčení byla již Krajským úřadem Olomouckého kraje udělena výjimka ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů (č.j. KUOK 13613/2010 ze dne 28. 4. 2010).

Pro záměr byla jako součást DSP předložena aktualizace dendrologického průzkumu (Ecological Consulting a.s., 05/2016) včetně inventarizace dřevin jako podklad pro kácení dřevin na staveništi v trase záměru. Kácení mimolesní zeleně bude provedeno podél stávajících účelových komunikací, silnice I/55, silnice III/0557, silnice II/150, železničních tratí Přerov – Břeclav, Brno – Přerov, Přerov – Olomouc, vodotečí Dobřčický potok, Moštěnka, Mlýnský náhon, Svodnice, řeky Bečvy, zahrádkářské kolonie u silnice II/434 a zahrad v Dluhonicích.

V rámci vegetačních úprav stavby se předpokládá náhradní výsadba v okolí zejména jako doplnění porostů vodotečí a výsadby na svazích nových komunikací. Projekt vegetačních úprav a náhradní výsadby za smýcené dřeviny bude předložen v rámci stavebního řízení.

Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou klasifikovány jako mírně negativní, trvalé, vlivy na migrační potenciál území jako negativní, trvalé, s možností realizace zmírňujících opatření reprezentovaných zejména dostatečně kapacitními mostními objekty a jejich vhodnou konstrukcí a zábranami instalovanými v kritických místech proti vletu letounů (netopýrů) a ptáků do prostoru vozovky. Na straně větší bezpečnosti je předpoklad podání žádosti o výjimky z ochranných podmínek všech zvláště chráněných druhů, i když pravděpodobně nedojde k jejich dotčení. To umožní provedení vhodných minimalizačních a kompenzačních opatření ještě před zahájením stavby, a tak snížení možných negativních vlivů na uvedené složky životního prostředí. V rámci rozhodnutí o udělení výjimky budou potřebná kompenzační a minimalizační opatření závazně stanovena. Další opatření jsou stanovena v obecně závazných právních předpisech.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že s ohledem na skutečnost, že předmětný záměr prochází takřka v celé trase intenzivně obhospodařovanou krajinou mimo celostátně stanovené migrační koridory velkých savců a že možnost negativního ovlivnění flóry a fauny je soustředěna převážně do liniových porostů podél vodotečí, které současně slouží i jako hlavní migrační trasy a že tedy předpokládané možné negativní ovlivnění flóry a fauny lze dobře minimalizovat

technickým řešením stavebních objektů, zejména mostů, jsou vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Chráněné části přírody

V prostoru zájmového území se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Nejbližším zvláště chráněným územím je národní přírodní rezervace Žebračka, vzdálená od konce záměru 1,7 km. Ve vzdálenosti 2 km od navrhovaného úseku 0136 se nacházejí přírodní památka Přestavlký les (vyhlášena 20. 6. 2012) a přírodní památka Vlkoš – statek (vyhlášena 13. 12. 2013). Obě přírodní památky jsou zároveň evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“) (viz text dále).

Natura 2000

V trase ani v okolí záměru se nenacházejí žádné lokality soustavy Natura 2000. Nejbližší ležící EVL jsou asi 2 – 3 km vzdálené okraje rozsáhlé EVL CZ0714082 Bečva – Žebračka se smíšenými předměty ochrany (biotopy i druhy – smíšené lužní lesy, hrouzek Kesslerův, kuňka ohnivá a velevrub tupý), EVL CZ0710148 Přestavlký les s lesními a lučními biotopy a EVL CZ0713747 Vlkoš – statek s předmětem ochrany netopýr brvitý. K aktuálnímu záměru vydal stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. s vyloučením významného vlivu na soustavu Natura 2000 Krajský úřad Olomouckého kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství dne 7. 3. 2016 pod č.j.: KÚOK/24866/2016/OŽPZ/7311. Nařízení vlády č. 73/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, neznamena změnu oproti stavu, z něhož stanovisko vycházelo.

Zájmová lokalita kříží pouze koridor mezinárodní sítě EECONET Chropyňský luh – Oderská niva, který je svým vymezením shodný s nadregionálním biokoridorem (dále jen „NRBK“) stejného jména, vedeným podél řeky Bečvy. Do jiného mezinárodně chráněného území tento záměr nezasahuje.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že na základě aktuálního znění platných právních předpisů včetně seznamu evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na základě vyjádření vydaného Krajským úřadem Olomouckého kraje dne 7. 3. 2016 pod č.j.: KÚOK/24866/2016/OŽPZ/7311 lze konstatovat, že významné negativní vlivy na zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 nenastanou.

ÚSES

V předmětném území je lokální nebo vyšší ÚSES veden prakticky podél všech vodotečí, které dálniční těleso protíná. V km 83,5 záměr kříží lokální biokoridor (dále jen „LBK“) vedený podél Vinarského potoka, který spojuje lokální biocentrum (dále jen „LBC“) vymezené u rybníka ležícího výše proti proudu a NRBK 40 podél řeky Bečvy.

Přibližně v km 81,5 záměr kříží lokální biokoridor LBK 9 vedený podél porostů mezi poli, dále od záměru je tento LBK veden podél místní komunikace a přes intenzivně obhospodařovaná pole a v blízkosti záměru nenavazuje na žádné LBC. Tento LBK pravděpodobně není pro migraci využíván a slouží jen jako dočasný úkryt větším savcům, případně zde hnízdí drobní ptáci.

V km 79,0 záměr kříží LBK vedený podél vodního toku Svodnice. Západně od záměru ve vzdálenosti cca 600 m leží LBC Patevník. Východně od záměru, po průchodu intravilánem městské části Lověšice, je přes intenzivně obhospodařované pole spojen s LBK 9.

Podél Mlýnského náhonu leží v trase záměru LBK křížený záměrem v km cca 78,3. Tento LBK západně od záměru uhýbá z trasy vodního toku a spojuje se s LBK vedeným podél Svodnice. Východně od záměru se také nedrží trasy záměru a napojuje se s LBK vedeným podél Moštěnky. Tento LBK tak LBK vedené podél Moštěnky a Svodnice propojuje.

Záměr v místě soutoku Moštěnky s Dobřčickým potokem kříží LBK v km 77,0, který vede podél těchto toků. Dobřčický potok bude v rámci záměru u soutoku přeložen výše proti proudu Moštěnky tak, aby soutok těchto toků byl nad záměrem a došlo pouze ke křížení už spojeného koryta. LBK podél Dobřčického potoka východně od záměru, po překonání silnice I/55 a dalších komunikací nižších tříd a průchodem intravilánu Dobřčic vychází z EVL Přestavlký les.

Průchodnost ÚSES je zajištěna dostatečně kapacitními mostními objekty a estakádami. Jako částečně problematický se jeví pouze střet s LBK 9, který bude realizací záměru přerušen, protože v místě křížení není navržen žádný mostní objekt.

Pro minimalizaci vlivů na ÚSES jsou stanovena následující opatření:

- Zabezpečit pravou stranu mostu přes řeku Bečvu alespoň 3,5 metru vysokými zábranami z neprůhledného materiálu (např. jemného pletiva) proti vletu ptáků a letounů do prostoru vozovky po celé délce řeky Bečvy a navazujících břehových porostů mostu. Levá strana bude zajištěna protihlukovou stěnou.
- Oplocení silnice provést pletivem, které bude vysoké alespoň 160 cm. Oplocení nesmí mít příliš velká oka, aby nedocházelo k uškrcení zvířat, ideálně by mělo mít menší rozestup vodorovných drátů blíže u země. Oplocení nedávat do příliš velké vzdálenosti od komunikace (ne dále než 20 metrů), aby nebylo poškozováno prasaty. Na vnější straně oplocení vysázet pás zeleně. Oplocení je nutné udržovat funkční. Pletivo je nutné umístit tak, aby nezabránilo v přístupu zvířat k prostorům pod mostními objekty, pod kterými mohou migrovat na druhou stranu komunikace.
- Protihlukové stěny budovat z neprůhledného materiálu. V případě nutnosti budování průhledných protihlukových stěn je třeba použít buď pískovaný materiál, nebo protihlukové stěny polepit neprůhlednými pásy o šířce min. 2,5 cm a rozteči max. 12 cm, aby nedocházelo k nárazům ptáků do těchto ploch. Pokud je nutné zachovat stěny zcela průhledné je možné polep neprůhlednými pásy nahradit polepem UV reflexními pásy o stejné šířce a rozteči, které je však nutné každým rokem obměňovat.
- Dodržet opatření podmostních prostorů válcovanou vrstvou ornice, tak jak je navrženo v technických zprávách jednotlivých mostních objektů.

Na základě závěrů migrační studie (Ecological Consulting a.s., 05/2016) lze konstatovat, že vzhledem k celkovému charakteru biokoridoru LBK 9, kdy jeho větší část je vedena přes intenzivně obdělávaná pole bez doprovodné zeleně, a s ohledem na vhodné dostatečně kapacitní přechody přes další dotčené biokoridory je negativní vliv na ÚSES považován za akceptovatelný.

Vlivy na biologickou rozmanitost

V rámci realizace záměru dojde k lokálnímu a časově omezenému negativnímu ovlivnění biologické rozmanitosti. Důvodem je vymístění plachých živočišných druhů do míst vzdálenějších od míst rušení pohybem lidí a strojů. Na základě biologického hodnocení uvedeného výše nelze vyloučit dotčení zvláště chráněných druhů fauny (nikoliv jejich populací) a jejich biotopů včetně místa shánění potravy a jednoho zvláště chráněného druhu flóry. Jedná se převážně o druhy soustředěné do liniových porostů kolem vodotečí, které jsou současně biokoridory.

Po ukončení stavby lze předpokládat, že při realizaci opatření pro minimalizaci negativních vlivů na tyto druhy (dostatečně kapacitní mostní objekty, oplocení, zábrany proti vletu ptáků, vhodný materiál protihlukových stěn, ekologický dozor, transfery vybraných druhů apod.) dojde k jejich postupnému návratu a opětovnému osídlení většiny původních míst, nebo k trvalému osídlení nových míst, kam se živočichové před rušením uchýlili. Flora a fauna se přizpůsobuje novým podmínkám v území a postupně dojde k obnově a vytvoření odpovídajících biotopů.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry, že negativní vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou při splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí minimalizovány a tudíž akceptovány.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr není ve střetu s žádným ložiskem nerostných surovin. Horninové prostředí může být místně narušeno mělkými zářezy při výstavbě dálničního tělesa a zejména potřebou hlubokého kotvení mostních pilířů. Při těchto pracích může dojít ke znečištění horninového prostředí vnějším vnosem závadných látek nebo např. v případě skládky zelené skalice Prechezy a.s., k otevření místa ukládky závadných látek a následnému znečištění horninového prostředí nebo podzemních vod. Pro minimalizaci rizika vzniku takového závadného stavu je navržen plán monitorování a vytvořen systém monitorovacích vrtů s využitím již existujícího systému.

Hlavním přírodním zdrojem území jsou podzemní vody, využívané jednak pro individuální a hromadné zásobování pitnou vodou, jednak se zde vyskytují i vody léčivé a minerální. Možnost negativního ovlivnění podzemních vod byla komentována výše v oddílu Vlivy na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje s výjimkou výše uvedených vlivů na podzemní vody nenastanou.

Vlivy na krajinný ráz

Trasa dálnice prochází mírně zvlněným až rovinatým územím. Krajinný ráz má v řešeném území rámcově dvě různé podoby. Na začátku úseku je převládající sklon území od východu k západu, tímto směrem tečou všechny vodoteče. Nadmořská výška terénu se pohybuje od 205 až 230 m n. m. V prostoru mezi Říkovicemi a jihozápadním okrajem Přerova prochází trasa dálnice územím tvořeným spojenou údolní nivou toků Moravy, Bečvy a Moštěnky typickým prakticky rovinatým terénem s intenzivní zemědělskou činností. Nadmořská výška terénu se pohybuje mezi 203 až 206 m n. m. Na toto území navazuje výrazně urbanizované území kolem Přerova se zastoupením průmyslové činnosti v jeho západní části a obytnými soubory na severu, což se odrazilo na charakteru a vzhledu terénu. Za železniční tratí Olomouc – Přerov se dálnice opět dostává

do zvlněného terénu, tentokrát je však sklon území od severozápadu k jihovýchodu, nadmořská výška terénu se pohybuje od 210 až 230 m n. m.

Záměr bude obsahovat prostorově a délkově významné objekty umístěné ve volné krajině. Jedná se zejména o mimoúrovňová křížení a napojení na stávající silnice, mostní objekty, estakády, násypy apod.

Celkově je dotčené území charakterizováno jako silně antropogenizované se sníženou základní estetickou hodnotou. Přírodě blízké lokality se vyskytují pouze podél vodotečí.

S ohledem na typ zemědělské krajiny bude nová trasa dálničního tělesa s doprovodnými objekty tvořit v krajině novou pohledovou dominantu. Současně dojde k částečné fragmentaci krajiny a zhoršení přístupu k zemědělským pozemkům.

Z významných krajinných prvků se v oblasti dálnice nacházejí pouze vodní toky a jejich nivy, které budou vesměs pohledově dotčeny přemostěním.

Umístěním nového liniového prvku, převážně vedeného po náspu, s MÚK a mosty, dojde k optické i fyzické fragmentaci krajiny a k lokálnímu ovlivnění krajinného rázu. K zásahu do významných krajinných prvků bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko Magistrátu města Přerov, odboru životního prostředí, pod č.j. ŽP 4159/04-Eh s podmínkami.

Vzhledem k tomu, že převážná část záměru je vedena v blízkém kontaktu s lidskými sídly, v silně antropogenizované krajině a že částečně je možno omezit jeho negativní pohledové vjemy výsadbou zeleně, jsou vlivy záměru na krajinný ráz z pohledu příslušného úřadu považovány za akceptovatelné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr bude vyžadovat demolice objektů v trase dálnice nebo v její těsné blízkosti. Důvodem je u části objektů jejich situování v místě některého z objektů záměru (demolice zahradních domků v lokalitě Přerov – západ, Přerov – Předmostí a Přerov – sever), u objektů rodinných domů a dalších objektů pak nemožnost zajištění jejich protihlukové ochrany (demolice rodinného domu v Lověšicích, demolice domů v Dluhonicích, bufetu na hřišti v Dluhonicích).

Na ploše staveniště MÚK Přerov – sever se nachází tři památky. Jedná se o sochu P. Marie, sochu Ježíše Krista a kamenný kříž. Socha P. Marie stojí na pozemku p.č. 633/10, k.ú. Předmostí. Poloha sochy, umístěné v hraně místní účelové komunikace, koliduje se zemním tělesem stavebního objektu 104 Rampa Hulín – Olomouc a Rampa Hulín – Přerov. Socha Ježíše Krista stojí na pozemku p.č. 548 k.ú. Předmostí. Poloha sochy, umístěné v křižovatce polních cest, koliduje se zemním tělesem objektu SO 104 Rampa Olomouc – Hulín. Kříž se nachází na pozemku p.č. 633/55, k.ú. Předmostí, je umístěn na vnější hraně silničního příkopu silnice II/150 v zákrytu se vzrostlým stromořadím lip. Poloha kříže se nachází na ploše trojúhelníkového tvaru mezi dálnicí D1, rampou Lipník – Olomouc a rampou Přerov – Hulín.

Socha P. Marie se přemístí, nová poloha bude na JZ od původního místa ve vzdálenosti 200 m. Bude umístěna na p.č. 543 v k.ú. Předmostí. Socha Ježíše Krista se přemístí, nová poloha bude na JZ od původního místa ve vzdálenosti 160 m. Bude umístěna na p.č. 242/1 v k.ú. Předmostí. Kamenný kříž se přemístí. Kamenný kříž je na vnější hraně silničního příkopu podél rušené silnice Přerov – Rokytnice ve vzdálenosti

400 m od křižovatky se silnicí I/55 – parc. č. 633/55. Kamenný kříž bude přesunut cca o 70 m do oka MÚK Přerov – sever (parc. č. 633/55).

Kromě demolic rodinných domů a dalších objektů je nutno také sledovat možné účinky vibrací na blízké objekty, protože tyto účinky nelze spolehlivě a s jistotou vyloučit. Za tímto účelem bylo zpracováno „Posouzení stávajících objektů v blízkosti stavby“ (Dopravoprojekt Brno a.s., 05/2016) v lokalitě Dluhonice. Účelem bylo zjištění technického stavu nejbližších objektů a zajištění sledování změny jejich technického stavu za provozu záměru.

Projekční řešení hmotných kulturních památek, zpracování metodiky sledování vlivu vibrací na blízkou zástavbu a plán monitorování tohoto vlivu jsou součástí dokumentace pro stavební řízení.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude po dodržení výše uvedených opatření minimální.

Vlivy na archeologické památky

Posuzovaný záměr je navržen v území s výskytem archeologických nalezišť, kde při provádění zemních prací nelze vyloučit archeologické nálezy. V dostatečném časovém předstihu před zahájením zemních prací bude v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, proveden záchranný archeologický průzkum. V rámci zpracování DSP byly ve spolupráci s Archeologickým ústavem v Olomouci vytipovány konkrétní lokality pro provedení záchranného archeologického průzkumu v průběhu celé navrhované trasy úseku D1 0136. Ten bude probíhat standardně i během stavby D1 0136 a bude probíhat i v místech dočasného záboru půdy.

Příslušný úřad je toho názoru, že archeologická naleziště budou zákonně ošetřena a vliv záměru na archeologické památky bude minimální.

Přeshraniční vlivy

Nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost od státní hranice a typ záměru nenastanou.

Příslušný úřad s tímto závěrem s ohledem na charakter záměru a vzdálenost od státní hranice souhlasí.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Stavba 0136 Říkovice – Přerov navazuje v km 75,300 na již ukončenou výstavbu úseku dálnice stavby 0135 Kroměříž – Říkovice, v km 85,400 navazuje na stavbu 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou, která je v současné době v realizaci.

Související stavbou je připravovaná stavba „R5502 Kokory – Přerov“ a stavba „I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí“.

Kumulativní vlivy výše uvedených záměrů budou převážně pozitivní – jedná se o propojený silniční systém, jehož primárním účelem je odvedení dopravy ze zastavěného území sídel, jimiž v současné době prochází. Následkem toho dojde ke snížení hlukové a imisní zátěže hustě zastavěného území a tím také ke snížení negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví (blíže uvedeno v kapitolách Vlivy na obyvatelstvo, Vlivy na hlukovou situaci a Vlivy na ovzduší). Tyto druhy zátěže území se přesunou do území podél nové trasy, které je osídleno jen minimálně, ve větší vzdálenosti a je zde možno realizovat

opatření pro snížení těchto vlivů (výsadbu zeleně, instalaci protihlukových stěn, použití nízkohlučných materiálů na vozovku apod.).

Negativními kumulativními vlivy bude postupující fragmentace krajiny, snížení jejího migračního potenciálu, zábory kvalitní zemědělské půdy, nebezpečí zhoršení průchodu povodňových vod územím, negativní vlivy na flóru a faunu a negativní vlivy na povrchové a podzemní vody včetně zrychlení odtoku vody z území. Blíže jsou vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí rozvedeny v příslušných kapitolách tohoto stanoviska, přičemž ze závěrů vyhodnocení, které jsou v příslušných kapitolách, vyplývá, že všechny kumulace jsou minimalizovány technických řešení záměru včetně navržených dodatečných opatření v DSP. Nejvýznamnější kumulace lze předpokládat v oblasti hluku, a to především v Přerově, části Dluhonice (kumulace s vlivem hluku z železnice Přerov – Olomouc), což je podrobně komentováno v kapitole Hodnocení hlukových vlivů na veřejné zdraví se závěrem, že negativní vlivy hluku z provozu záměru na veřejné zdraví jsou z hlediska obtěžování obyvatelstva, rušení spánku i možného zvýšení AIM akceptovatelné, přičemž pro další minimalizaci tohoto vlivu jsou v tomto stanovisku navržena odpovídající opatření (na základě monitoringu návrh a realizace dalších potřebných protihlukových opatření).

Časové souvislosti

S výstavbou dálnice D1 souvisí budování železničních koridorů v úseku Horní Moštěnice – Přerov (výhled) a v úseku Přerov – Olomouc (Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba). Železniční koridor v úseku Říkovice – Horní Moštěnice je již vybudován a v prostoru mostu SO 201 byla jeho výstavba koordinována na základě DÚR.

Termíny výstavby železničních koridorů v úseku Horní Moštěnice – Přerov a v úseku Přerov – Olomouc nejsou v současné době známy.

Výstavba silnice I/55 v úseku Horní Moštěnice – Přerov, která je samostatnou investiční akcí ŘSD ČR, Správa Olomouc, je v současné době dokončena.

Pro stavbu 5502 D55 Kokory – Přerov je v současné době vyřizováno územní rozhodnutí. Realizace této stavby je předpokládána až po výstavbě dálnice D1 stavby 0136.

V současné době probíhá výstavba navazující dálniční stavby 0137, včetně Střediska správy a údržby dálnice Přerov, která je součástí stavby 0137. Po dokončení stavby 0137 bude provoz sveden na stávající silnici I/55. Připojení bude realizováno stykovou křižovatkou se světelným signalizačním zařízením. Na začátku úseku stavby 0136 navazuje na stavbu 0135, která byla zahájena v předstihu před stavbou 0136 a v současné době je již dokončena. V rámci stavby D1 0135 byla realizována část hlavní trasy dálnice stavby D1 0136 (km 75,300 – 75,660). Dále byla v rámci stavby D1 0135 vybudována větev 1 MÚK Říkovice. Větev V1 svádí provoz na stávající silnici I/55 u Říkovic.

Mostní objekt 209 je navržen s ohledem na výhledový říční kanál Dunaj – Odra – Labe a s ním související vybudování přístavu v Přerově. Termín stavby kanálu není známý.

Navržená stavba je koordinována se stavbami:

- „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“
- „stavba I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí“

- „stavba 5502 R55 Kokory – Přerov“
- „stavba D1 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou“

Dále je v navazujícím území uvažováno s vybudováním Strategické průmyslové zóny Bochoř, které má být vybudována na části plochy letiště Bochoř v rozsahu 535 ha. Pro tento výhledový záměr, v současné době projednávaný v rámci Aktualizace č. 2b Zásad Olomouckého kraje, je výstavba dálnice D1 v předmětném úseku zásadní dopravní cestou. Lze tedy očekávat, že se v uvedené oblasti projeví zejména kumulativní vlivy na ovzduší (očekává se výstavba nových vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší), na vody (lze očekávat zvýšenou produkci odpadních vod a zvýšený odběr vod), na půdu (součástí Strategické průmyslové zóny stejně jako u předmětného úseku dálnice budou zábory půdy a rozsáhlé zpevnění a zastavění pozemků), hlukové vlivy (v severní části dochází k blízkému kontaktu průmyslové zóny s předmětným úsekem) a vlivy na flóru a faunu (jedná se o totožné území, v němž lze předpokládat řadu obdobných živočišných a rostlinných druhů).

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že kumulativní vlivy výše uvedených záměrů budou převážně pozitivní s tím, že negativní kumulativní vlivy jsou dostatečně minimalizovány technickým řešením a stanovenými opatřeními. Realizací záměru dojde k propojení silničního systému, jehož primárním účelem je odvedení dopravy ze zastavěného území města Přerov, jimiž v současné době prochází. Následkem toho dojde ke snížení hlukové a imisní zátěže hustě zastavěného území a tím také ke snížení negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví.

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že žádné vlivy na jednotlivé složky nebyly hodnoceny jako významně negativní. Jako únosné byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo, půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, flóru a ekosystémy, přičemž součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na tyto složky životního prostředí. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako nevýznamné. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění opatření (podmínek) tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr doporučit k realizaci.

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 v DSP dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení nebo vyloučení negativních vlivů na životní prostředí z provozu i výstavby záměru.

Technické řešení záměru je standardem v zemích Evropské unie i v ČR, stavba je řešena tak, aby vyhovovala požadavkům Evropské unie a nárokům na zdraví obyvatel.

Na základě analýzy DSP, nově řešených odborných studií a vyjádření, stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, je možné konstatovat, že stavba dálnice D1, stavby 0136 Říkovice – Přerov, obsahuje stavební objekty zahrnující a zohledňující nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění, nebo eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné

zdraví. Jedná se z hlediska hlukové zátěže zejména o protihlukové stěny, nízkohlučný asfalt, dále systém kanalizace s odlučovači ropných látek atd.

Při splnění podmínek vymezených v závazném stanovisku nedojde k významnému negativnímu ovlivnění území. Navržená opatření jsou pro daný účel dostatečně účinná.

Záměr sám o sobě nepřináší překračování imisních limitů, jeho příspěvek ke stávajícímu imisnímu pozadí je poměrně malý. V území jsou ale již dnes imisní limity překračovány a nelze tedy očekávat, že by po realizaci záměru došlo ke snížení imisního zatížení pod jejich úroveň. Dochází ale k vymístění významného imisního zdroje z území s hustou obytnou zástavbou doprovázeného snížením zdravotní zátěže u velkého počtu obyvatel, aniž by vymístěním došlo k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví podél nové trasy dálnice D1.

Po provedení analýzy stavu území a vyhodnocení únosného zatížení jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že realizace záměru bude představovat, při minimalizaci negativních vlivů, únosné zatížení území. Nová trasa bude mít významný přínos v oblasti snížení produkce emisí a hlukového zatížení obyvatel žijících podél stávajících silnic v posuzovaném území. Dojde k významnému snížení intenzit dopravy v intravilánech sídel a k jejich celkovému zklidnění.

Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání, ve věci znečišťování životního prostředí, popsáno dostatečně a odpovídá standardům Evropské unie. Pro zajištění akceptovatelnosti záměru je ovšem nezbytné realizovat opatření uvedená v DSP, v tomto závazném stanovisku a opatření stanovená zákonnými předpisy.

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

Záměr není v současné době plně v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OLK), ale je součástí projednávané Aktualizace č. 2a ZÚR OLK. Je v souladu s územním plánem velkého územního celku Olomoucké aglomerace a územním plánem města Přerova, který zahrnuje i k.ú. Lověšice, k.ú. Dluhonice a k.ú. Předmostí. V územních plánech obcí Horní Moštěnice a Bochoř je již stabilizovaná trasa dálnice D1 zahrnuta. Rozvoj obcí Říkovice, Přestavky a Věžky u Přerova nebude stavbou dálnice D1 omezen.

Z hlediska vedení trasy se jedná o variantu, která byla posouzena v rámci procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) vedeného podle zákona č. 244/1992 Sb., a k níž bylo vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

V roce 1991 vypracoval Dopravoprojekt Brno studii dálnice D47, která obsahovala variantní řešení trasy v úseku Nezamyslice – Lipník nad Bečvou. Tato studie sloužila jako podklad pro obdobnou studii dálnice D47 v úseku Chropyně – Bílovec, kterou vypracoval Pragoprojekt Praha v roce 1995. V části I této studie byl řešen úsek Chropyně - Lipník nad Bečvou v sedmi směrových variantách. Doporučeným řešením, vzešlým z této studie, se stala varianta 1. V roce 1996 zpracovala firma Viapont Brno dopravně urbanistickou srovnávací studii koncepce vyšší komunikační sítě v oblasti střední Moravy, na základě které byla změněna trasa dálnice v úseku Kojetín – Bochoř. Tato studie se stala podkladem pro 1. změnu a doplněk ÚP VÚC Zlínské aglomerace (Terplan, 1997) i ÚP VÚC Olomoucké aglomerace (Terplan, 1997).

Oproti dřívějšímu způsobu označování dílčích úseků dálnice D1 a D47 došlo v rámci zpracovávání dokumentace EIA k přečíslování a úsek dříve označovaný jako D47 – stavba 4702 byl označen jako dálnice D1 – stavba 0136.

V dokumentaci EIA byla hodnocena trasa, která byla zpracována ve studii Dopravoprojektu Brno (listopad 1999), ve které byla provedena stabilizace trasy (koridoru) a byly navrženy mostní objekty. Vzhledem k tomu, že vlastní výběr trasy byl již proveden v předchozích studiích, byl posuzovaný úsek v procesu EIA hodnocen v jedné variantě.

Dle územního rozhodnutí, které vydal Městský úřad v Přerově dne 3. 3. 2006, je možné konstatovat, že stavba je doposud projektována v souladu se stanoviskem o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí ze dne 15. 12. 2000 pod č.j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e.o., a že v dokumentaci pro stavební řízení nedošlo ke změně navrhované trasy D1.

Příslušný úřad tedy uzavírá, že řešení navržené v DSP respektuje variantu posouzenou v procesu EIA a je tedy z hlediska dopadu na životní prostředí hodnoceno jako optimální.

Závěrečné shrnutí:

Záměr „D1 0136 Říkovice – Přerov“ je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Jedná se o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro záměr s názvem „Dálnice D1, úsek D0136 Říkovice – Přerov“ pod č.j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e.o. dne 15. 12. 2000.

Trasa navrhovaného úseku D1 Říkovice – Přerov byla do procesu EIA vedeného podle zákona č. 244/1992 Sb. předložena invariantně na základě předchozího výběru ze sedmi variant a oproti řešení, pro které bylo vydáno územní rozhodnutí, se nezměnila.

Dne 3. 3. 2006 bylo vydáno Městským úřadem v Přerově, stavebním úřadem, územní rozhodnutí č.j. SÚ-3229/2005-KI, které nabylo právní moci dne 12.8.2006.

Účelem záměru D1 0136 Říkovice – Přerov je vybudování dopravního spojení s vedením trasy mimo hustě zastavěné území Přerova, dostatečně kapacitního pro převedení tranzitní osobní a zejména nákladní dopravy ze stávajícího průtahu I/55 Přerovem. Řešený úsek prochází územím od Říkovice po Přerov – Předmostí, přičemž májí zastavbu Bochoře (včetně plánované průmyslové zóny, pro kterou je hlavní dopravní cestou), Lověšic a Dluhonic. Záměr začíná návazností na úsek 0135, který je již dokončen, a končí MÚK Přerov – sever, kde na něj navazuje rozestavěný úsek 0137. Trasa je vedena převážně v náspu nebo po terénu, pouze v severní části v mělkém zářezu.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Převedení vysokých dopravních intenzit za okraj zástavby města Přerov znamená přesunutí hlukové a imisní zátěže a snížení doprovodných vlivů na veřejné zdraví z hustě

osídlených lokalit, ale současně hlukové a imisní přetížení několika málo osídlených lokalit podél trasy. V místech, kde by byly překračovány hlukové limity, jsou navrženy PHS a nízkohlučný povrch vozovky dálničního tělesa. Jeden rodinný dům, kde nelze taková opatření s dostatečnou účinností realizovat, bude vykoupen a demolován. Na základě autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly hlukové příspěvky záměru z hlediska celodenního a spánkového rušení, vlivů na řečové schopnosti a z hlediska AIM sledány akceptovatelné.

Záměr je situován v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší z hlediska krátkodobých koncentrací PM₁₀ a ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Záměr sám o sobě překročení imisních limitů nezpůsobí, bude ale znamenat další imisní příspěvek k již dnes překročeným limitům uvedených škodlivin. Proto bylo z hlediska vlivů imisních koncentrací zpracováno posouzení vlivů na veřejné zdraví, které konstatovalo, že negativní vlivy imisí škodlivin v ovzduší jsou u daného záměru akceptovatelné.

Realizací záměru může dojít k drobným změnám mikroklimatu, makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude. Celkově tedy záměr nebude mít významný vliv na klima.

Potenciální negativní vlivy záměru mohou nastat u mělkého oběhu podzemních vod (snížení hladiny podzemní vody u mělce založených studní) jak z hlediska kvality (změnou proudění, hutněním, pilotáží), tak negativním ovlivněním jejich kvality, zejména solením nebo při průchodu trasy rizikovým územím. Pro prevenci znečištění podzemních a povrchových vod byl v projektové dokumentaci navržen systém monitorovacích vrtů.

Záměr bude vyžadovat přeložky drobných vodotečí, a také přemostění jak řeky Bečvy, tak drobných vodotečí v okolí. Přemostění bude řešeno tak, aby nedocházelo k omezení migračních kapacit území. Dešťové vody z povrchu vozovky dálnice budou svedeny do záchytných a sedimentačních nádrží, podle potřeby vybavených záchytem ropných látek. Nádrže budou sloužit ke snížení rychlosti odtoku vody z území a tedy snížení rizika příspěvků k povodním a spolu s výsadbou dřevin podél komunikace budou sloužit také jako opatření proti suchu.

Záměr vyžaduje zábor zemědělské půdy včetně půd I. a II. třídy ochrany, a to trvalé i dočasné. Část zabíraných pozemků bude vrácena zpět do původní kultury. Kulturní vrstvy z trvale zabíraných pozemků budou odvezeny k využití v okolí. Trasa předloženého záměru nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Při biologickém průzkumu, který v území dlouhodobě probíhá, byla zjištěna řada zvláště chráněných druhů živočichů a jeden zvláště chráněný druh rostlin, pro něž zčásti již byla vydána výjimka z ochranných podmínek, u zbývajících částí bude o tuto výjimku požádáno. U záměru je plánována řada opatření pro snížení negativních vlivů na obojživelníky, migrující faunu, netopýry a ptáky. Záměr bude protínat několik LBK a jeden NRBK, většinou vedené v linii vodních toků. Všechny biokoridory kromě jednoho dnes nefunkčního bude přecházet přemostěním. U všech zjištěných druhů byly negativní vlivy záměru i vlivy na biologickou rozmanitost vyhodnoceny jako přijatelné.

Trasa záměru je vedena mimo zvláště chráněná území a soustavu Natura 2000. Prochází CHOPAV Kvartér řeky Moravy a zasahuje do ochranných pásem II.A zdroje minerální vody Horní Moštěnice a II.B jímacího území Tovačov, Troubky, Brodek. Trasa zasahuje do rozsáhlého záplavového území řeky Moravy s jejími přítoky.

Záměr není ve střetu s žádným využívaným ani potenciálním ložiskem nerostných surovin.

Z významných krajinných prvků se v oblasti dálnice nacházejí pouze vodní toky a jejich nivy, které budou vesměs pohledově dotčeny přemostěním.

Posuzovaný záměr je navržen v území s výskytem archeologických nalezišť, kde při provádění zemních prací nelze vyloučit archeologické nálezy. Dotčené kulturní památky budou přemístěny.

Záměr se nachází ve vnitrozemí, žádné vlivy přesahující státní hranice tedy nenastanou.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, OVSS VIII – Olomouc, zde