

V Praze dne 22. prosince 2016

Č.j.: 63945/ENV/16

Vyřizuje: Ing. Horynová

Tel: 267 122 385

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:

D55 Otrokovice, obchvat JV část

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba dálnice D55 – stavba 5505 Otrokovice jihovýchodní obchvat

Základní údaje:

Délka	3 140 m
Začátek úseku	km 34,820
Konec úseku	km 31,680
Kategorie	D25,5/120

Trasa stavby (včetně technického řešení) je podrobně uvedena v dokumentaci pro stavební povolení „R55 Otrokovice, obchvat JV“ (Dopravoprojekt Brno a.s. Kounicova 271/13, 602 00 Brno, aktualizace 04/2015) (dále jen „DSP“). Níže je uveden pouze zjednodušený popis stavby.

Vedení trasy záměru:

Realizovaný úsek začíná cca 200 m od řeky Moravy (navazuje svým počátkem na připravovaný úsek dálnice D55 stavbu 5506 Napajedla – Babice) a končí připojením na zprovozněný severovýchodní úsek obchvatu Otrokovice (stavba 5504). Součástí stavby je kromě vybudování úseku 5505 v kategorii D25,5/120 (úsek km 3,140-2,700 směr Hulín, resp. km 3,140-2,600 směr Napajedla je navržen v kategorii D25,5/100) také mimoúrovňové křížení (dále jen „MÚK“) Napajedla, okružní křižovatka, přeložky silnic III. třídy, objekty účelových komunikací, výstavba mostů, opěrné zdi, protihlukové stěny a přeložky dotčených inženýrských sítí. Do stavby jsou zařazeny objekty odvodnění komunikací, vybudování systému SOS na D55, realizace oplocení, vegetačních úprav na D55 i na přeložkách silnic III. tříd. Do doby zprovoznění úseku 5506 Napajedla – Babice bude obchvat dočasně napojen na stávající silnici I/55 před křížením s řekou Moravou. Napojení silnic ve směru do Napajedla bude řešeno rampami napojenými na okružní křižovatku. V km 1,200 (ve směru do Zlína), respektive v km 1,500 (ve směru do

Napajedel) bude vybudován pracovní sjezd střediska správy a údržby dálnice (dále jen „SSÚD“) pro umožnění služebních sjezdů a nájezdů pro vozidla údržby SSÚD a Policie ČR (dále jen „PČR“). Na konci stavby budou v rámci stavby obchvatu JV dobudovány přídatné pruhy a části 2 větví mimoúrovňové křižovatky Otrokovice, která byla z převážné části realizována ve stavbě 5504.

Součástí stavby 5505 jsou také následující přeložky silnic:

- Přeložka silnice III/49724 (nové propojení přes dálnici D55 mezi Napajedly a silnicí I/55)
- Přeložka silnice III/4973 – řeší přeložku silnice III/4973 v dopravním uzlu u SSÚD včetně napojení na nově přeloženou silnici III/4974, resp. III/4975 a také pod dálnicí D55 a její rampou u MÚK Otrokovice.
- Přeložka silnice III/4974 – 4975 řeší křížení stávající silnice III/4974 mezi Napajedly a Otrokovicemi s dálnicí D55 v dopravním uzlu u SSÚD.

Nově budované mostní objekty:

- Most na silnici III/4975 přes D55
- Most na D55 přes silnici III/4973
- Most na rampě Zlín – Uherské Hradiště přes silnici III/4973
- Most na silnici III/49724 přes D55

Umístění záměru:

kraj: Zlínský

obec: Napajedla, Pohořelice, Otrokovice

k. ú.: Napajedla, Pohořelice u Napajedel,
Kvítkovice u Otrokovic

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

„D55 Otrokovice, obchvat JV část“

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. V rámci doplňkového inženýrskogeologického průzkumu realizovat doplnění průzkumných děl dle Technických podmínek č. 76 (dle návrhu inženýrskogeologické rešerše, Geostar, spol. s r.o., leden 2015).
2. Před výstavbou záměru odebrat vzorky podzemních vod ze stávajících 6 ks hydrogeologických vrtů (HPO1 až HPO4, HV11 a P1-05) a 2 ks nově provedených hydrogeologických vrtů pro laboratorní stanovení základních ukazatelů vody – anorganické ukazatele kvality vody (ÚCHR), dále pak na NEL (nepolární extrahovatelné látky), TOC (celkový organický uhlík) a vybrané těžké kovy (As, Cd, Cu, Ni, Pb a Zn). Z projektovaného průzkumu ovzorkovat (včetně měření hladiny podzemní vody) tyto dva vrty: 1 ks v oblasti SSÚD a 1 ks u mostního objektu SO 202, po skončení průzkumu provádět kontinuální monitoring hladiny podzemní vody v těchto objektech do doby výstavby. Výsledky provedených rozborů dokladovat v příloze závěrečné zprávy.

Opatření pro fázi výstavby

3. Během provádění prací v prostoru staré skládky tuhého komunálního odpadu (dále jen „TKO“) v km 0,5 – 0,9 postupovat následovně:
 - zajistit dozor hydrogeologa nebo sanačního geologa;
 - odtěžení nezbytného rozsahu staré skládky TKO pro účely výstavby provádět v suchém období beze srážek;
 - v případě úniků skládkových vod během odtěžování skládky, zajistit jejich zachycení a odčerpání do autocisterny s jejich následnou bezpečnou likvidací;
 - provádět odběry vzorků vody z pozorovacích vrtů v blízkosti skládky k laboratorním rozborům za účelem zjištění případného úniku znečištění (po porovnání s dřívějšími vzorky);
 - po odtěžení nezbytného rozsahu staré skládky TKO provést zatěsnění zbývajících prostoru, co nejdříve to bude možné.
4. Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do porostů a půdní skrývky) realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo období 1. 4. až 31. 7.), nebude-li příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny stanoveno jinak.
5. Dřeviny v bezprostřední blízkosti stavby odstranit jen v prostorově nezbytném rozsahu dle potřeb stavby. Dřeviny v dosahu stavební mechanizace, které budou na místě ponechány, chránit vhodnými ochrannými prostředky (bednění, oplocení cca 2 m vysoké, obalení kmenů jutou apod.)

6. Zajistit biologický (ekologický) dozor stavby odborně způsobilou osobou, který bude provádět dohled, tj. monitoring a následnou ochranu průběhu hnízdění ptáků, výskytu živočichů v průběhu migrace a případného rozmnožování, realizaci migračních bariér a zajištění záchranných transferů živočichů, a to jak před zahájením stavby (kontrolu lokality a zajištění případných transferů živočichů provést ne dříve, než 10 dnů před zahájením zásahů do území), tak v jejím průběhu.
7. Při založení travino-bylinných porostů na jižně až jihovýchodně orientovaných svazích násypů použít vhodných směsí travin a bylin (komerčně označovány jako travino-bylinné směsi – krajinný trávník pro suché podmínky s bylinami nebo travino-bylinná směs do sucha).
8. Hlučné stavební práce v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00. Případně potřebné výjimky z tohoto režimu je nutné souhlasně projednat s orgánem ochrany veřejného zdraví.

Opatření pro fázi provozu

9. Po uvedení stavby do provozu (zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) provést vyhodnocení účinnosti opatření k zamezení střetů fauny s provozem na dálnici (se zaměřením na lokalizaci míst s vyšší frekvencí střetů). Dle výsledků vyhodnocení operativně zajistit realizaci případně potřebných doplňkových opatření k minimalizaci těchto kolizí.
10. Vybudovat monitorovací vrt cca 100 m od okraje skládky v místě přesně dohodnutém s příslušným vodoprávním úřadem a dvakrát ročně sledovat kvalitu podzemní vody prostřednictvím ukazatelů základního chemického rozboru (ZCHR) do doby ustálení výsledků prováděných rozborů.
11. Po uvedení záměru do provozu (zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby) provést měření hluku na stanovištích dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, a provést analýzu měřením získaných údajů, srovnání analyzovaných dat s hygienickými limity hluku a vyhodnocení účinnosti realizovaných technických a jiných opatření ke snížení negativních účinků hluku. V případě potřeby navrhnout dodatečná opatření pro dodržení hlukových limitů.

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 21. 10. 2016.

K žádosti byla přiložena DSP (včetně příloh a dokladové části), dokumentace vlivů záměru „D55 5505 Otrokovice, obchvat JV“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace

EIA“) (EKOLA GROUP s.r.o., říjen 2016) s přílohami: hodnocení zdravotních rizik – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, srpen 2016), hodnocení zdravotních rizik – ovzduší (Ing. Jitka Růžičková, srpen 2016), akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016), rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červenec 2016) a biologický průzkum a posouzení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, srpen 2016) a další podklady, např. celoroční botanický průzkum (Arvita P, prosinec 2015) a celoroční zoologický průzkum (Arvita P, prosinec 2015). 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 Otrokovice, stavební úřad pod dne 23. 2. 2004 pod č.j. SÚ/2570/2003/20575/2003/OŠK, nabylo právní moci dne 3. 4. 2004), souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 2. 12. 2002, č.j. NM700/3149/5726/OPVŽP/570/2467/01,02/13-Gr, 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 27. 10. 2016.

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 rozptylové studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červenec 2016) a následně v posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví D55 5505 Otrokovice, obchvat JV (Ing. Jitka Růžičková, srpen 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 hlukové studie zpracovaná Ing. Ládyšem a kol. (Akustické posouzení, EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016) a hodnocení expozice hlukem záměru D55 5505 Otrokovice, obchvat JV

(RNDr. Libuše Bartošová, srpen 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 v etapě realizace záměru během zemních prací v bývalém skládkovém tělese skládky TKO v Kvitkovicích, proto je při realizaci nutné respektovat navržená opatření a provádět zemní práce preventivně za dozoru hydrogeologa. 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. Z důvodu situování záměru do území ke stávajícím sídlům a obecně zanedbatelný migrační potenciál území lze konstatovat, že nedojde k výraznějšímu ovlivnění migrace ani v rámci místních populací živočichů. V území byl zjištěn výskyt zvláště chráněných taxonů živočichů s trvalými sídelními vazbami na dotčené území. Z hlediska vlivu na flóru lze konstatovat, že záměrem nebudou dotčeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou klasifikovány jako mírně negativní, trvalé, vlivy na migrační potenciál území jako zanedbatelné, trvalé, s možností realizace zmírňujících opatření. Záměr prochází takřka v celé trase intenzivně obhospodařovanou krajinou. Ovlivnění flóry a fauny je minimalizováno navrženým technickým opatřeními, 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 2015 a 2016: akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016), rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červenec 2016), hodnocení zdravotních rizik – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, srpen 2016), hodnocení zdravotních rizik – ovzduší (Ing. Jitka Růžičková, srpen 2016), biologický průzkum a posouzení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, srpen 2016), inženýrskogeologická rešerše (Geostar, spol. s r.o., leden 2015).

Opatření č. 1 a 2 vyplývá z návrhu inženýrskogeologické rešerše (Geostar, spol. s r.o., leden 2015) a je stanoveno za účelem ochrany podzemních vod v době výstavby s ohledem na starou skládku TKO (cílem je získat podrobné informace o kvalitě a kvantitě

podzemní vody v lokalitě před zahájením výstavby pro možnost budoucího porovnání se vzorky, které budou odebrány během výstavby a po dokončení realizace).

Opatření č. 3 vyplývá z inženýrskogeologické rešerše (Geostar, spol. s r.o., leden 2015) a hydrogeologické studie (AQUAPROTEC, s.r.o., únor 2007) a je stanoveno za účelem ochrany podzemních vod v době výstavby s ohledem na starou skládku TKO. Cílem tohoto opatření je minimalizace potenciálního rizika otevření migračních cest dosud fixovaných škodlivin ze skládky TKO do okolního prostředí.

Opatření č. 4 je stanoveno na základě podmínek navržených v rámci biologického průzkumu a posouzení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, srpen 2016) s cílem minimalizace vlivu na dotčené živočichy (období reprodukce).

Opatření č. 5 je stanoveno na základě aktualizace dendrologického průzkumu (Arvita P spol. s r.o., prosinec 2015) a jeho účelem je minimalizace vlivů výstavby záměru na dotčené dřeviny.

Opatření č. 6 je stanoveno na základě biologického průzkumu a posouzení území záměru se zaměřením na migraci živočichů (Mgr. Radim Kočvara, srpen 2016) s cílem minimalizace vlivu na dotčené živočichy (zajištění transferů živočichů před zahájením výstavby, ochrana průběhu hnízdění ptáků, instalace migračních bariér apod.).

Opatření č. 7 je stanoveno na základě doporučení dokumentace EIA (EKOLA GROUP s.r.o., říjen 2016) a jeho účelem je provedení funkčního ozelenění snášejičího místní podmínky.

Opatření č. 8 je stanoveno na základě hodnocení zdravotních rizik hluku (RNDr. Libuše Bartošová, srpen 2016) a akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016). Opatření je stanoveno za účelem minimalizace negativních účinků hluku (vyloučení provádění hlučných stavebních prací v noci).

Opatření č. 9 je stanoveno na základě dokumentace EIA (EKOLA GROUP s.r.o., říjen 2016) za účelem minimalizace střetů živočich s provozem na dálnici (vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření a v případě potřeby jejich úprava či doplnění).

Opatření č. 10 vyplývá z inženýrskogeologické rešerše (Geostar, spol. s r.o., leden 2015) a hydrogeologické studie (AQUAPROTEC, s.r.o., únor 2007) a je stanoveno za účelem ochrany podzemních vod v době zahájení provozu s ohledem na starou skládku TKO. Cílem tohoto opatření je minimalizace potenciálního rizika znečištění podzemních vod (uzavírá tak monitoring prováděný před a během výstavby záměru).

Opatření č. 11 je stanoveno na základě hodnocení zdravotních rizik hluku (RNDr. Libuše Bartošová, srpen 2016) a akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016), jehož účelem je ověření výsledků (předpokladů) hlukové studie a následně i závěrů hodnocení vlivu na veřejné zdraví. V případě zjištění vyšších (nadlimitních) hladin hluku je uloženo provedení dodatečných opatření pro dodržení hlukových limitů.

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, či jejich plnění je přímo dáno legislativou.

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

Vlivy na obyvatelstvo

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Pro posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví bylo provedeno hodnocení zdravotních rizik, a to zvláště pro oblast hluku (hodnocení zpracovala RNDr. Libuše Bartošová, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 08/2016) a pro oblast ovzduší (hodnocení zpracovala Ing. Jitka Růžičková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 08/2016).

Hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví

Hodnocení zdravotního rizika hlukové zátěže bylo zpracováno ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnými metodickými postupy Světové zdravotní organizací (dále jen „WHO“) a autorizačním návodem AN 15/04, verze 3 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2012. Hodnocení zdravotního rizika vychází z hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2016).

Z výsledků výpočtů uvedených v hlukové studii 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, pouze u 2 výpočtových bodů ve variantě pro rok 2040 vychází výsledky výpočtu pro noční dobu v pásmu nejistoty výpočtu. Pozitivní skutečností je, že realizace záměru umožňuje, na rozdíl od stávajících tras komunikací I/55 a I/49, po kterých je v současné době doprava vedena, přijetí takových protihlukových opatření, která zajišťují splnění hygienických limitů i minimalizaci negativních dopadů na dotčené obyvatelstvo.

Hluk ze stavební činnosti nepřekračuje hygienické limity, i přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých obytných objektů v průběhu výstavby záměru. Je proto nutné věnovat zvýšenou pozornost zpracování harmonogramu stavby a jeho následnému dodržování, zajistit kontrolu dodržování opatření ke snížení negativních vlivů stavby a zajistit komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli nejbližších domů.

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze konstatovat, že realizací záměru nedojde k významnému navýšení rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby v okolí záměru. Navýšení míry obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem ze silniční dopravy lze v okolí záměru hodnotit jako akceptovatelné.

Realizací záměru dojde k významnému snížení dopravního zatížení u stávajících komunikací I/49 a I/55, jejichž komunikační úseky procházejí intravilánem města Otrokovice. Výsledky akustického posouzení prokázaly, že vlivem realizace záměru, čímž dojde k přerozdělení dopravy v zájmovém území, dojde v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávajících komunikací I/55 a I/49 v Otrokovicích k významnému snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A až o 7,8 dB v denní době a až o 7,5 dB v noční době. Z hlediska expozice chráněných staveb ovlivněných hlukem z dopravy v dotčeném území (I/49, I/55 a D55 5505) tak znamená realizace záměru příznivější stav, než

zachování stávajícího stavu (snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby v okolí předmětných komunikací).

S ohledem na výše uvedené závěry se příslušný úřad ztotožnil s tím, že výstavbou ani provozem záměru nedojde k významnému navýšení rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby v okolí záměru. Vlivem převedení části dopravního zatížení z intravilánu Otrokovic na hodnocenou část obchvatu naopak dojde k významnému snížení vlivů hluku, a tím i zdravotního rizika, na stávající obytnou zástavbu v okolí stávajících silnic I/55 a I/49.

Hodnocení vlivů imisí na veřejné zdraví

Posouzení vlivů na veřejné zdraví, resp. hodnocení zdravotních rizik chemických látek v ovzduší, bylo zpracováno v souladu se základními metodickými postupy odhadu zdravotních rizik dle Americké agentury pro ochranu životního prostředí (US EPA) a WHO. Pro záměr byla zpracována rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červenec 2016). Na jejím základě bylo zpracováno autorizované vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, srpen 2016).

Rozptylová studie dokládá přetížení 7 sledovaných výpočtových bodů (nejbližších objektů k bydlení), a to především polutanty PM₁₀ (prachem) a benzo(a)pyrenem (dále jsou sledovány koncentrace PM_{2,5}, NO_x, CO a benzenu). Výpočty pro navrhovaný stav byly provedeny pro 2 časové horizonty (2020 a 2040), kdy výsledky pro rok 2040 díky příznivějším emisním faktorům vycházejí mírně příznivěji, než pro rok 2020. Pro rok 2020 byly vypočteny příspěvky 6,0 – 11,1 % (2,986 až 5,569 µg/m³) imisního limitu denních koncentrací PM₁₀ a do 3,2 % (0,013 až 0,032 ng/m³) imisního limitu průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. V porovnání se stávajícím stavem (r. 2016) je dle výpočtů imisně nejvíce zatíženým referenčním bodem (dále též „RB“) u průměrných ročních příspěvků dům Bartošova č.p. 252, tedy RB 2004 (např. příspěvek PM₁₀ = 0,296 µg/m³, BaP = 0,015 ng/m³) a u krátkodobých maxim dům Bří Mrštíků č.p. 178, tedy RB 2002 (např. příspěvek PM₁₀ = 1,677 µg/m³), naopak pokles imisní zátěže je očekáván například u domu SNP č.p. 1178, tedy RB 2005 (např. roční příspěvek poklesne u PM₁₀ o 0,123 µg/m³ a u BaP o 0,006 ng/m³). Přesun dopravní zátěže do nové trasy bude současně znamenat snížení imisní zátěže v hustě osídlené zástavbě Otrokovic 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 Otrokovic bude pouze přesunuta do nové trasy obchvatu a ve stávající trase I/55 tato část imisní zátěže bez náhrady zanikne.

NO₂

Modelové příspěvky v jednotlivých stavech k maximálním hodinovým koncentracím a k průměrným ročním koncentracím oxidu dusičitého v místech nejbližších obytných jsou uvedeny v následující tabulce.

období	Příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím	Příspěvky k průměrným ročním koncentracím
<i>stávající stav 2016</i>	<i>0,7 – 3,7 µg/m³</i>	<i>0,06 – 0,28 µg/m³</i>
<i>stav se záměrem 2020</i>	<i>1,6 – 3,0 µg/m³</i>	<i>0,14 – 0,34 µg/m³</i>
<i>stav se záměrem 2040</i>	<i>1,6 – 3,0 µg/m³</i>	<i>0,13 – 0,33 µg/m³</i>
<i>výstavba</i>	<i>7,8 – 14,4 µg/m³</i>	<i>3,64 – 4,45 µg/m³</i>

Vypočtené hodnoty krátkodobých maxim jsou pouze teoretické, můžou, ale také nemusí v průběhu roku nastat a nelze je sčítat s pozadovými hodnotami krátkodobých maxim. Přesto lze konstatovat, že modelové maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého v jednotkách mikrogramů (bez záměru i se záměrem) nebudou příčinou zvýšení reaktivity dýchacích cest ani nezpůsobí změny plicních funkcí.

Z hlediska rizika chronických toxických účinků dle WHO je doporučena limitní hodnota průměrné roční koncentrace NO_2 $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zdůrazňuje se přitom však fakt, že nebylo možné stanovit úroveň koncentrace, která by při dlouhodobé expozici prokazatelně zdravotně nepříznivý účinek neměla. Modelové hodnoty příspěvků byly pro tyto části zprůměrovány a zaokrouhleny na setiny.

Změny průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého ve variantě bez záměru a se záměrem jsou změny vzhledem k zdravotně významným koncentracím zcela zanedbatelné.

CO

Modelovými výpočty byly zjištěny příspěvky ve všech variantách pro 8hod. koncentraci CO maximálně v desítkách mikrogramů (ve variantě 1 max. $34,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2016 a ve variantách aktivních max. $28,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2020 a max. $28,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v roce 2040), což jsou hodnoty vzhledem k možným zdravotním rizikům zcela zanedbatelné (hluboko pod hodnotou platného imisního limitu, který je stanoven dle doporučení WHO ve výši $10\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Ani ve variantě výstavby nepředstavují vypočtené příspěvky zdravotní riziko pro obyvatele lokality.

Na základě provedených výpočtů z rozptylové studie nelze předpokládat, že by příspěvky CO na úrovni desítek $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mohly způsobit překročení imisního limitu. Odhadované stávající koncentrace (v roce 2015 naměřená 8hod. koncentrace na stanici Otrokovice – město byla v hodnotě $4225,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nepředstavují zdravotní riziko a příspěvek plánovaného záměru je zanedbatelný a nezvýší zdravotní rizika oxidu uhelnatého v dané lokalitě.

PM_{10} , $PM_{2,5}$

U prachových částic jsou pro hodnocení vlivů na zdraví podstatné příspěvkové hodnoty ročních koncentrací. Imisní příspěvky k průměrným denním koncentracím PM_{10} z liniových zdrojů znečišťování ovzduší vypočítané v rozptylové studii pro referenční body mimo síť se pohybuji:

- stávající stav 2016 1,30 – 6,80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- stav se záměrem 2020 2,98 – 5,57 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- stav se záměrem 2040 2,94 – 5,50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- výstavba 5,15 – 17,16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Vzhledem k výši příspěvků k maximálním denním koncentracím PM_{10} (příspěvky max. jednotek mikrogramů) nelze předpokládat, že by mohly být příčinou zvýšení zdravotního rizika dané lokality.

Vyšší hodnoty krátkodobých koncentrací jsou pouze ve variantě výstavby. Etapa výstavby je však časově velmi omezená a je také důležité si uvědomit, že modelové hodnoty krátkodobých koncentrací představují stav, který by mohl v atmosféře nastat za souběhu nejméně příznivých podmínek (nejméně příznivá třída stability trvající beze změn

alespoň jednu hodinu, resp. celý den, vítr o nejméně příznivé rychlosti a vanoucí přímo na výpočtový bod). V rozptylové studii vypočtené hodnoty krátkodobých maxim jsou pouze teoretické, můžou, ale také nemusí v průběhu roku nastat a nelze je sčítat s pozadovými hodnotami krátkodobých maxim.

Imisní PM₁₀ a PM_{2,5} z liniových zdrojů znečišťování ovzduší vypočítané v rozptylové studii pro referenční body mimo síť uvádí následující tabulka.

období	Příspěvky k průměrným ročním koncentracím PM ₁₀	Příspěvky k průměrným ročním koncentracím PM _{2,5}
<i>stávající stav 2016</i>	0,11 – 0,52 µg/m ³	0,05 – 0,25 µg/m ³
<i>stav se záměrem 2020</i>	0,25 – 0,62 µg/m ³	0,12 – 0,30 µg/m ³
<i>stav se záměrem 2040</i>	0,25 – 0,61 µg/m ³	0,12 – 0,29 µg/m ³
<i>výstavba</i>	1,80 – 6,34 µg/m ³	0,14 – 0,51 µg/m ³

Z výsledků výpočtů vyplývá, že změny v imisní zátěži průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic, které nastanou po realizaci záměru, jsou zcela nepatrné. Z hlediska zdravotních účinků jsou příspěvky v řádu maximálně desetin mikrogramů suspendovaných částic nevýznamné, nezpůsobí předčasnou úmrtnost ani vznik nových případů onemocnění chronickou bronchitidou ani takové zhoršení průběhu kardiovaskulárních či respiračních onemocnění, které by si vynutilo hospitalizaci. V etapě výstavby lze vzhledem k dočasnosti výstavby uvedené příspěvky považovat za akceptovatelné. Z provedeného vyhodnocení zdravotního rizika lze konstatovat, že realizace záměru znamená jen nepatrnou změnu průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic v hodnoceném území. Tyto změny jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Benzen

Imisní pozadí benzenu v ovzduší je podle imisních map ČHMÚ (pětileté průměry za roky 2010-2014) v zájmové lokalitě do 1,8 mg/m³. Této hodnotě odpovídá při použití jednotky karcinogenního rizika UCR dle WHO (6x10⁻⁶) celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR 10,8x10⁻⁶, což je cca 11 případů na 1 000 000 obyvatel.

Průměrné roční imisní příspěvky benzenu podle rozptylové studie budou:

- *stávající stav 2016* max. 0,027 µg/m³ – ILCR max. příspěvku 1,6x10⁻⁷
- *stav se záměrem 2020* max. 0,032 µg/m³ – ILCR max. příspěvku 1,9x10⁻⁷
- *stav se záměrem 2040* max. 0,032 µg/m³ – ILCR max. příspěvku 1,9x10⁻⁷
- *výstavba* max. 0,003 µg/m³ – ILCR max. příspěvku 1,8x10⁻⁸

Vyhodnocené imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru v posuzovaných lokalitách, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 mg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik.

Benzo(a)pyren

Imisní pozadí benzo(a)pyrenu v ovzduší se v daném území pohybuje od 1,12 do 1,72 ng.m⁻³, což signalizuje překročení stanoveného cílového imisního limitu, který je 1 ng.m⁻³. Těmto hodnotám imisního pozadí odpovídá celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR 9,7x10⁻⁵ až 1,5x10⁻⁴, to znamená cca 10 až 15 případů na 100 000 obyvatel.

Průměrné roční imisní příspěvky záměru budou dle rozptylové studie dosahovat maximálně následujících hodnot.

- stávající stav 2016 max. 0,027 ng/m³ – max. příspěvku ILCR 2,3x10⁻⁶
- stav se záměrem 2020 max. 0,032 ng/m³ – max. příspěvku ILCR 2,8x10⁻⁶
- stav se záměrem 2040 max. 0,031 ng/m³ – max. příspěvku ILCR 2,7x10⁻⁶
- výstavba max. 0,006 ng/m³ – max. příspěvku ILCR 5,2x10⁻⁷

Z výše uvedeného vyplývá, že příspěvky benzo(a)pyrenu po realizaci záměru jsou z hlediska zdravotního rizika nevýznamné, nebudou přispívat ke zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění celoživotně exponovaných lidí. Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou situaci je dáno pouze pozadím, tj. 10 – 15 případů na 100 000 obyvatel.

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin nevýznamná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů imisních příspěvků záměru se příslušný úřad ztotožnil s tím, že z hlediska vlivu na veřejné zdraví je řešený záměr přijatelný. Celé hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde ke snížení expozice obyvatel Otrokovic – Kvítkovic, odkud řešený úsek obchvatu tranzitní dopravu z velké části převezme. Řešený úsek 5505 představuje významnou část obchvatu spojenou se snížením imisní expozice významné části obyvatelstva v blízkosti stávající trasy. Při vyhodnocení ovlivnění obyvatelstva byly započteny především dopady na obyvatelstvo v nové trase záměru, kde nelze připustit zhoršení imisních podmínek nad míru vedoucí k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví, pokles imisní zátěže v okolí stávající trasy byl pouze komentován. Přestože záměr prochází oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z hlediska krátkodobých imisních koncentrací PM₁₀ a ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, jsou imisní příspěvky všech sledovaných škodlivin včetně PM₁₀ 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 a v okolí mimoúrovňových křižovatek.

Vlivy na ovzduší

Vyhodnocení vlivů výstavby a provozu záměru na znečištění ovzduší v území bylo provedeno v rozptylové studii (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., 07/2016). Vlastní příspěvky realizace záměru jsou hluboce podlimitní u všech sledovaných škodlivin (NO₂, CO, PM₁₀ denní a roční, PM_{2,5} roční, benzen a benzo(a)pyren). V lokalitě jsou ale již v současné době překračovány imisní limity pro PM₁₀ (denní) a benzo(a)pyren (roční), proto nelze předpokládat, že po realizaci záměru budou imisní limity v dané lokalitě plněny. Dochází však k vymístění tranzitní dopravu do území s minimem obytné zástavby.

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl proveden ve výpočtové síti 2600 x 1600 metrů o kroku výpočtu 50 metrů, která představuje celkem 1749 výpočtových bodů (1 – 1749) a v 7 modelových výpočtových bodech, které reprezentují nejbližší objekty obytné zástavby.

- bod VB 2001 st. 1479, Dr. Beneše č.p. 1162, objekt k bydlení
- bod VB 2002 st. 163/2, Bří Mrštíků č.p. 178, rodinný dům
- bod VB 2003 st. 621/1 a 621/2, Bartošova č.p. 1591, rodinný dům
- bod VB 2004 st. 458, Bartošova č.p. 252, rodinný dům
- bod VB 2005 st. 426, SNP č.p.1178, bytový dům
- bod VB 2006 st. 135, Napajedelská č.p. 102, objekt k bydlení
- bod VB 2007 st. 360, J. Valčíka č.p.1163, bytový dům

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) = 12,7 – 21,8 µg/m³
- PM₁₀ (průměrná roční koncentrace) = 26,6 – 30,1 µg/m³
- PM₁₀ (průměrná denní koncentrace) = 50,2 – 54,2 µg/m³
- PM_{2,5} (průměrná roční koncentrace) = 20,5 – 23,2 µg/m³
- benzen (průměrná roční koncentrace) = 1,7 – 1,8 µg/m³
- benzo(a)pyren (průměrná roční koncentrace) = 1,12 – 1,72 ng/m³

Z výpočtu rozptylové studie vyplynuly výsledky výpočtu stávající imisní situace (rok 2016) v modelu Symos '97 pro konkrétní výpočtové body v místě nejbližší obytné zástavby:

Polutant / výpočtový bod	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	minimum	maximum
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (µg.m ⁻³)	0.162	0.062	0.199	0.115	0.285	0.259	0.117	0.062	0.285
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (µg.m ⁻³)	3.023	0.713	3.095	2.146	3.706	3.073	1.479	0.713	3.706
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod (µg.m ⁻³)	28.43	6.70	29.11	20.18	34.85	28.89	13.91	6.70	34.85
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (µg.m ⁻³)	0.297	0.113	0.365	0.212	0.522	0.475	0.215	0.113	0.522
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (µg.m ⁻³)	5.55	1.31	5.68	3.94	6.80	5.64	2.72	1.31	6.80
PM _{2,5} - Aritmetický průměr 1 rok (µg.m ⁻³)	0.143	0.054	0.175	0.102	0.251	0.228	0.103	0.054	0.251
Benzen - Aritmetický průměr /1 rok (µg.m ⁻³)	0.016	0.006	0.019	0.011	0.027	0.025	0.011	0.006	0.027
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	0.015	0.006	0.019	0.011	0.027	0.024	0.011	0.006	0.027

Ze srovnání vypočtených hodnot stávajícího imisního příspěvku (pro rok 2016) v místě vybraných dotčených obytných objektů s vypočteným imisním příspěvkem pro rok 2020 vyplynulo, že imisně nejvíce zatíženým RB u průměrných ročních příspěvků je dům Bartošova č.p. 252 (bod 2004) a u krátkodobých maxim dům Bří Mrštíků č.p. 178 (bod č. 2002), naopak pokles imisní zátěže je očekáván u domu SNP č.p.1178 (bod 2005):

Polutant / výpočtový bod	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	minimum	maximum
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	0.093	0.075	0.138	0.161	-0.067	-0.038	0.056	-0.067	0.161
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (μg.m ⁻³)	0.010	0.914	-0.584	0.854	-1.378	-1.357	0.263	-1.378	0.914
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod (μg.m ⁻³)	0.09	8.59	-5.49	8.03	-12.96	-12.76	2.48	-12.96	8.59
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0.170	0.138	0.254	0.296	-0.123	-0.070	0.103	-0.123	0.296
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	0.019	1.677	-1.072	1.568	-2.531	-2.492	0.483	-2.531	1.677
PM _{2,5} - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0.082	0.066	0.122	0.142	-0.059	-0.034	0.050	-0.059	0.142
Benzen - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	0.009	0.007	0.013	0.016	-0.006	-0.004	0.005	-0.006	0.016
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	0.009	0.007	0.013	0.015	-0.006	-0.004	0.005	-0.006	0.015

Ze srovnání vypočtených hodnot stávajícího imisního příspěvku (pro rok 2016) v místě vybraných dotčených obytných objektů s vypočteným imisním příspěvkem pro rok 2040 vyplynulo (obdobně jako pro výpočtový rok 2020), že imisně nejvíce zatíženým RB u průměrných ročních příspěvků je dům Bartošova č.p. 252 (bod 2004) a u krátkodobých maxim dům Bří Mrštíků č.p. 178 (bod č. 2002), naopak pokles imisní zátěže je očekáván u domu SNP č.p.1178 (bod 2005):

Polutant / výpočtový bod	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	minimum	maximum
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	0.090	0.073	0.134	0.158	-0.070	-0.041	0.054	-0.070	0.158
NO ₂ - Aritmetický průměr /1 hod (μg.m ⁻³)	-0.028	0.893	-0.615	0.816	-1.407	-1.379	0.242	-1.407	0.893
CO - Maximální denní klouzavý aritmetický průměr/8hod (μg.m ⁻³)	-0.26	8.40	-5.78	7.68	-13.23	-12.96	2.27	-13.23	8.40
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0.164	0.134	0.246	0.290	-0.128	-0.075	0.099	-0.128	0.290
PM ₁₀ - Aritmetický průměr 24 hod (μg.m ⁻³)	-0.05	1.64	-1.13	1.50	-2.58	-2.53	0.44	-2.58	1.64
PM _{2,5} - Aritmetický průměr 1 rok (μg.m ⁻³)	0.079	0.065	0.118	0.139	-0.061	-0.036	0.048	-0.061	0.139
Benzen - Aritmetický průměr /1 rok (μg.m ⁻³)	0.009	0.007	0.013	0.015	-0.007	-0.004	0.005	-0.007	0.015
Benzo(a)pyren - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	0.008	0.007	0.013	0.015	-0.007	-0.004	0.005	-0.007	0.015

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že převedením dopravy ze stávající trasy na nově vybudovaný obchvat dojde v prostoru stávající trasy (tedy ulic Kvítkovická, Napajedelská a Zlínská) k poklesu imisní zátěže, v blízkosti trasy obchvatu naopak imisní zátěž mírně vzroste. S postupným snižováním emisí spalovacích motorů je očekáván mírně pozitivní vliv na imisní zátěž.

Příspěvek daný realizací záměru k průměrné denní koncentraci PM₁₀ se bude v místě nejbližší obytné zástavby pohybovat na úrovni až 1,68 μg/m³, což odpovídá cca 3 % podílu na imisním pozadí a cca 3 % podílu na imisním limitu. V případě průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,015 ng/m³, což odpovídá přibližně 0,9 % podílu na imisním pozadí a 1,5 % podílu na imisním limitu. Nejvyšší vypočtený příspěvek maximální hodinové koncentrace NO₂ v místě nejbližší obytné zástavby (0,9 μg/m³) představuje téměř 0,7 % podíl na imisním pozadí, k překročení imisního limitu této látky vlivem záměru nedojde (příspěvek odpovídá cca 0,5 % podílu na imisním limitu). Příspěvek NO₂ (roční koncentrace) představuje 0,16 μg/m³ – 0,7% imisního pozadí a 0,4% imisního limitu, u benzenu se jedná o 0,16 μg/m³ – 0,9% imisního pozadí a 0,3% imisního limitu, u CO o 8,6 μg/m³, tedy 0,09% 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 nejnejpříznivějších povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění – tedy pouze v některých částech roku (smogové situace, špatné rozptylové podmínky

apod.). V ostatních měsících (za lepších rozptylových podmínek) lze očekávat, že příspěvek zejména denní koncentrace PM_{10} bude 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 Otrokovic u sledovaných škodlivin ke snížení jejich koncentrací a tedy i ke snížení jejich negativního působení na velkou skupinu obyvatel. Vlivy výstavby byly vyhodnoceny vzhledem k dočasnosti etapy výstavby za akceptovatelné.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že provozem posuzovaného záměru dojde ve výhledovém roce 2020 u nejbližší obytné zástavby v centru města Otrokovice k poklesu příspěvků k imisní zátěži znečišťujícími látkami oproti stávajícímu stavu. K mírnému navýšení příspěvků k imisní zátěži dojde podél obchvatu. Tento nárůst však bude malý a málo významný. Ve výhledovém roce 2040 se záměrem dojde oproti výhledu 2020 se záměrem k nevýznamnému poklesu příspěvků k imisní zátěži znečišťujícími látkami, který je dán příznivějšími bilancemi emisí v roce 2040 vzhledem k emisním faktorům tohoto výpočtového roku.

Imisní limity NO_2 , PM_{10} , $PM_{2,5}$, CO a benzenu nebudou v souvislosti s posuzovaným záměrem v řešených časových horizontech překročeny. V území však pravděpodobně bude i nadále docházet k překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren (roční) a PM_{10} (denní), posuzovaný záměr tento stav významně neovlivní. Imisní přetížení v nové trase bude minimalizováno ozeleněním zemního tělesa komunikací (D55 včetně mimoúrovňových křižovatek i přeložky silnic II. třídy), čímž dojde k záchytu části prachových částic a také ke snížení koncentrací benzo(a)pyrenu, který je v převážné míře na prachové částice vázán. Ozelenění zemního tělesa komunikací je součástí DSP.

Vlivy na klima

Stávající dopravní síť je již součástí posuzovaného území, a tak jsou případné vlivy na klima těžko rozpoznatelné. Rozptylové podmínky v okolí stávajících silnic jsou ovlivněny jejich výškovým vedením převážně po terénu, minimální násypy a zářezy nezdrsnují reliéf a nepřispívají tak k větší zavírovanosti spodní vrstvy atmosféry.

Realizací záměru lze předpokládat pouze ovlivnění v bezprostředním okolí komunikace, které nemůže mít vliv na mezoklima a makroklima. U stavby tohoto rozsahu lze teoreticky uvažovat ovlivnění klimatu v rámci mikroměřítko. Při realizaci odpovídajících sadových úprav podél komunikace, které sníží vyzařování tepla v bezprostředním okolí komunikace, lze předpokládat, že i provoz na navrhované komunikaci může maximálně ovlivnit mikroklima v bezprostředním okolí komunikace.

Realizací záměru nedojde ke kvantitativnímu, ani kvalitativnímu ovlivnění srážkových poměrů v širším ani bezprostředním okolí záměru. Změny relativní vlhkosti lze v důsledku výstavby předpokládat ve vztahu ke změně charakteru aktivního povrchu. Změny ve vlhkosti vzduchu lze však očekávat pouze v prostoru komunikace a v její těsné blízkosti.

Zájmové území je oblastí s narušeným vodním režimem, který se projevuje silnou erozí a zhoršenými odtokovými poměry, ohrožujícími v důsledku zejména městskou část Kvítkovice. Navržený obchvat Otrokovic tak změní současné odtokové poměry a vytvoří protipovodňovou bariéru nad místní částí Kvítkovice. Přehrazení terénu stavbou obchvatu způsobí koncentraci odtoku dešťových vod do navržených silničních příkopů a vlivem souvisejících komplexních terénních úprav v návaznosti na časté záplavy v místní části Kvítkovice bude celkově sníženo riziko povodně v dotčené místní části.

Z bilance skleníkových plynů vyplývá, že realizací obchvatu dojde ke snížení celkové produkce CO₂ na hodnocených městských komunikacích, což lze označit za pozitivní aspekt ve vztahu k vlivům na mikroklima města. Realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města Otrokovice jednoznačným přínosem, a to právě z důvodu snížení emisí CO₂ produkovaného dopravou ve městě. Na základě výše uvedených skutečností tedy není nezbytné navrhovat žádná integrační opatření. Z hlediska vlivu na klima je posuzovaný záměr hodnocen jako akceptovatelný.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožnil se závěrem, že realizací záměru může dojít k drobným změnám klimatu v rámci mikroměřítka (makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude). Za přínosné lze považovat kladný vliv na tepelný ostrov města Otrokovice, zdrsnění reliéfu, a tím zvýšení provětrávání spodní vrstvy atmosféry a vytvoření určité protipovodňové funkce pro městskou část Kvítkovice. 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 byla zpracována podrobná hluková studie, řešící celkem 6 variant:

- Stávající stav 2016;
- Stav v roce 2020 bez záměru (tzv. nulová varianta);
- Stav v roce 2020 se záměrem (tzv. aktivní varianta);
- Stav v roce 2040 bez záměru (tzv. nulová varianta);
- Stav v roce 2040 se záměrem (tzv. aktivní varianta);
- Fáze výstavby záměru.

Pro hodnocení hluku z dopravy bylo zvoleno 17 RB, které byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády vybraných nejbližších chráněných staveb před okenními otvory.

Stávající stav 2016

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na stávající části dálnice D55 (SV obchvat, stavba 5504) a komunikacích I. a II. třídy se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 32,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 25,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,7$ dB. Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je výpočtově dodržen v kontrolních výpočtových bodech V01-V11. Ve výpočtovém bodě V15, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající trasy silnice I/49, je splněn hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc). U výpočtového bodu V17, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající silnice I/55, je hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc) překročen.

Výhledový stav 2020 bez navrhované stavby

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na stávající části dálnice D55 (SV obchvat, stavba 5504) a komunikacích I. a II. třídy se ve výhledovém roce 2020 bez navrhované stavby 5505 v denní době pohybují od

$L_{Aeq,16h} = 32,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 72,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 26,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,8$ dB. Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je výpočtově dodržen v kontrolních výpočtových bodech V01-V11. Ve výpočtovém bodě V15, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající trasy silnice 1/49, je splněn hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc). U výpočtového bodu V17, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající silnice 1/55, je hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc) překročen v denní i noční době.

Výhledový stav 2020 s navrhovanou stavbou

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na dálnici D55 a komunikacích I. a II. třídy se ve výhledovém roce 2020 s navrhovanou stavbou v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 40,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 58,3$ dB. Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je výpočtově dodržen v kontrolních výpočtových bodech V01-V11. V kontrolních výpočtových bodech V15 a V17 vlivem realizace záměru dojde k významnému snížení hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní i noční době. Ve výpočtovém bodě V15 dochází ke snížení o 4,3 dB (tedy na 62,0/55,5 dB), ve výpočtovém bodě V17 o 7,5 dB (tedy na 64,7/58,3 dB). Hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (70/60 dB) tedy není dosažen.

Výhledový stav 2040 bez navrhované stavby

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na stávající části dálnice D55 (SV obchvat, stavba 5504) a komunikacích I. a II. třídy se ve výhledovém roce 2040 bez navrhované stavby 5505 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 34,4$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 26,6$ dB do $L_{Aeq,8h} = 66,5$ dB. Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je výpočtově dodržen v kontrolních výpočtových bodech V01-V11. Ve výpočtovém bodě V15, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající trasy silnice 1/49, je hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc) překročen v noční době ve výšce 6 m nad terénem. U výpočtového bodu V17, který je umístěn u chráněné stavby v okolí stávající silnice 1/55, je hygienický limit hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž 70/60 dB (den/noc) překročen v denní i noční době.

Výhledový stav 2040 s navrhovanou stavbou

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy na dálnici D55 a komunikacích I. a II. třídy se ve výhledovém roce 2040 s navrhovanou stavbou v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 48,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 65,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,6$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,3$ dB. Hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) je výpočtově dodržen v kontrolních výpočtových bodech V01, V02 (výška 2,5 m), V03-V06, V07 (výška 6 m) a V08-V11. V kontrolních výpočtových bodech V02 (výška 5,5 m) a V07 (výška 9 m) je tento hygienický limit (50 dB) překročen v noční době (u bodu V02 je dosaženo hodnoty $L_{Aeq,8h} = 52,0$ dB, u bodu V07 je dosaženo hodnoty $L_{Aeq,8h} = 50,2$ dB). V kontrolních výpočtových bodech V15 a V17 vlivem realizace záměru dojde k významnému snížení hodnot

ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní i noční době. Ve výpočtovém bodě V15 dochází ke snížení o 4,5 dB, ve výpočtovém bodě V17 o 7,8 dB.

Na základě výsledků výpočtu nelze vyloučit, že v roce 2040 bude ve výpočtových bodech V02 o V07 mírně překročen hygienický limit pro hluk z provozu na dálnici D55 a komunikacích I. o II. třídy. V těchto bodech je ovšem ve stavu s plánovanou stavbou dosaženo nižších hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, než ve stavu bez plánované stavby. Rok 2040 je velmi vzdálený časový horizont. Je otázkou, jaká bude v tomto roce reálná akustická situace, neboť v tuto chvíli není možné určit, jaká bude obměna vozového parku (procento elektromobilů) a další vývojové trendy (tišší pneumatiky, kvalita povrchů). Ve stávajících akustických výpočtech tyto pozitivní trendy zohledněny nejsou, výpočty jsou tedy zcela na straně bezpečnosti. Nepříznivou akustickou situaci je možné řešit např. regulací rychlosti. Provedené výpočty prokázaly, že při omezení rychlosti na 90 km/hod budou i v roce 2040 splněny hygienické limity. Závěrem je možné uvést doporučení na monitorování akustické situace při provozu stavby a v případě zjištění překročení hygienického limitu realizovat uvedená organizační či jiná opatření.

Celkově lze uzavřít, že výhledové stavy pro roky 2020 a 2040 s navrhovanou stavbou jsou z hlediska celkového počtu všech hodnocených chráněných staveb z akustického hlediska příznivější než stávající stav a výhledové stavy 2020 a 2040 bez navrhované stavby. Ve vyšších hlukových pásmech je ve stavech s navrhovanou stavbou vždy menší počet hodnocených objektů než v ostatních posuzovaných stavech (tzn. menší počet objektů vystavených podlimitnímu hluku). Tento stav nastane zprovozněním hodnocené stavby, čímž dojde k významnému snížení dopravního zatížení a tedy i zlepšení akustické situace u stávajících komunikací 1/49 a 1/55 na průtahu Otrokovicemi.

Na základě zpracované hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., Praha 2016) se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že v zájmovém území včetně plánované stavby nedochází při realizaci protihlukových opatření převzatých z projektové dokumentace pro územní řízení ve výhledovém roce 2020 v chráněném venkovním prostoru staveb sousedících s obchvatem k překročení hygienického limitu pro hluk z provozu dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc).

Vzhledem k tomu, že na základě výsledků výpočtu nelze vyloučit, že v roce 2040 bude v některých výpočtových bodech mírně překročen hygienický limit pro hluk z provozu na dálnici D55 a komunikacích I. a II. třídy, tak bude třeba po dohodě s orgány ochrany veřejného zdraví akustickou situaci při provozu stavby sledovat a v případě zjištění překročení hygienického limitu realizovat organizační či jiná opatření (např. omezení rychlosti). Po zahájení provozu budou výpočty hluková studie verifikovány měřením, na jehož základě bude ověřena účinnost protihlukových opatření a v případě potřeby budou upravena či doplněna.

Na základě výše uvedených dokladů a posouzení nového stavu řešení dopravy lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že přerozdělením dopravy v území dojde ke změně celkové akustické situace. U stávajících komunikací v širším okolí budoucího obchvatu po realizaci stavby dojde k poklesu intenzit dopravy a tím i k poklesu emisí hluku a ke snížení hlukového zatížení dotčené zástavby. Celkově lze na základě výše uvedeného konstatovat, že hlukové vlivy záměru jsou ve všech hodnocených lokalitách akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vyhodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody bylo zpracováno jako samostatná studie již v roce 2007 pod názvem „Hydrogeologická studie Silnice R55 Otrokovice obchvat JV, stavba 5505, Posouzení vlivu solení silnice na okolní toky, vlivu na stávající vodní zdroje a jejich ochrana“ (AQUAPROTEC, s.r.o., únor 2007).

Vlivy na povrchové vody

Posuzovaný záměr se nachází v dílčích útvarech povrchových vod Dřevnice po ústí do toku Moravy (ID 40847000) a Moravy po soutok s tokem Olšava (ID 40875000). Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru nejsou relevantní vzhledem k potencionálnímu vlivu na stav útvarů povrchových vod žádné stavební objekty. U žádného vodního útvaru nedochází ke křížení s posuzovaným záměrem, a proto se nepředpokládají ani lokální zásahy do koryt vodních útvarů. Výjimku tvoří dva propustky, které jsou součástí hlavní trasy. Jedná se o dva trubní propustky v km 2,126 a v km 2,319, kterými jsou převáděny stávající občasně toky. Oba trubní propustky jsou navrženy z flexibilních ocelových trub DN1200. Potrubí bude ve svahu násypu šikmo seříznuté a svah kolem trub bude zpevněn dlažbou z lomového kamene.

Vzhledem k intenzitě a rozsahu zásahů během výstavby se tedy nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů povrchových vod dvou výše zmíněných útvarů.

Pomocí kanalizací a silničních příkopů jsou z komunikací odváděny do recipientů dešťové vody z vozovky a přilehlého terénu. V koncových šachtách silniční kanalizace budou (pro ochranu kvality povrchových vod) osazeny stavítka (havarijní uzávěry) pro případ havárie. Část vod z okolního terénu je převáděna propustky v místě původních svodnic. Navýšení průtoku v recipientech stavbou obchvatu je vzhledem k velikosti průtoků v daných tocích minimální. Stavba částečně urychlí odtok vody z extravilánu, jedná se však o odvedení vody způsobující povodně v místní části Kvítkovice. Srážková voda je již v současném stavu zachycována kanalizací a následně odváděna do recipientu.

V rámci hydrogeologického průzkumu byl v zájmovém území zjištěn pouze jeden vodní zdroj s vyhlášeným ochranným pásmem 1. a 2. stupně (vodní zdroj pro MORAVAN – AEROPLANES a.s.), přičemž záměr do tohoto ochranného pásma povrchového vodního zdroje přímo nezasahuje, nicméně nelze vyloučit možnost ovlivnění severovýchodní a části jihovýchodní plochy 2. stupně ochranného pásma vodního zdroje. Ochranné pásmo může ovlivnit dnes již rekultivovaná skládka TKO v Kvítkovicích, kterou prochází projektovaná trasa cca v km 0,5 – 0,9. V případě zemních prací v bývalém skládkovém tělese nelze vyloučit otevření migračních cest v současnosti fixovaných polutantů, proto je nutné tuto část stavby řešit a dozorovat hydrogeologem, který v rámci dalších projekčních stupňů navrhne detailní postup vhodných opatření. V km 0,515 – 0,900 projektované trasy bude zatrubněný odvodňovací příkop zaříznut v tělese již zmiňované rekultivované skládky. Tyto práce bude vhodné provádět za dozoru hydrogeologa, který bude zemní práce monitorovat a při zastižení zjevně problematických vrstev (znečištěných nebo podezřelých ze znečištění) navrhne adekvátní opatření. Odpovídající podmínky jsou uvedeny v tomto stanovisku.

Dle hydrogeologické studie odpovídá kvalita vody v řece Moravě třídě III. jakosti (znečištěná voda) a kvalita vody v řece Dřevnici třídě IV (silně znečištěná voda). Ze studie vyplývá, že vliv aplikace posypových solí v rámci zimní údržby bude na oba recipienty

(Moravu i Dřevnici) velmi malý. Předmětná stavba se nenachází v záplavovém území řeky Moravy. Povodňovou ochranu zde zajišťuje levobřežní ochranná hráz. Území stavby může být ohroženo při povodních s četností nad Q_{100} .

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. Stavba bude kromě vod z vozovky odvádět rovněž dešťové vody z přilehlého terénu, čímž bude částečně plnit protipovodňovou ochranu městské části Kvítkovice. Zvýšené opatrnosti je třeba při provádění zemních prací v bývalém skládkovém tělese, při nichž nelze vyloučit otevření migračních cest v současnosti fixovaných polutantů, proto je požadováno tuto část stavby řešit a dozorovat hydrogeologem.

Vlivy na podzemní vody

S ohledem na lokalizaci a charakter záměru a činností řešených v rámci stavby se předpokládá, že nedojde ke zhoršení ekologického stavu a chemického stavu předmětných vodních útvarů, a to ani ke zhoršení klasifikace z pohledu jednotlivých ukazatelů či biologických složek hodnocení. Lze rovněž s nejvyšší pravděpodobností předpokládat, že samotná výstavba a provozování záměru nebude v budoucnosti překážkou k dosažení dobrého ekologického stavu a k dosažení nebo zachování dobrého chemického stavu útvarů povrchových vod Dřevnice po ústí do toku Moravy (ID 40847000) a Moravy po soutok s tokem Olšava (ID 40875000).

V rámci hydrogeologického posouzení byla zjištěna možnost ovlivnění severovýchodní a části jihovýchodní plochy 2. stupně ochranného pásma vodního zdroje MORAVAN – AEROPLANES a.s. bývalou, dnes již rekultivovanou skládkou TKO v Kvítkovicích, kterou prochází projektovaná trasa stavby cca v km 0,5 – 0,9. Jako vhodné opatření bylo doporučeno vybudovat monitorovací vrt cca 100 m od okraje skládky po směru proudění podzemní vody a dvakrát ročně sledovat kvalitu podzemní vody ukazatelů základního chemického rozboru (ZCHR).

V km 0,515 – 0,900 projektované trasy bude zatrubněný odvodňovací příkop zaříznut v tělese již zmiňované skládky. Před výstavbou této části odvodňovacího příkopu bude nutné učinit odpovídající opatření pro zachycení případných skládkových nebo nahromaděných srážkových vod. Tyto práce bude vhodné provádět za dozoru hydrogeologa, který bude zemní práce monitorovat a při zastižení zjevně problematických vrstev (znečištěných nebo podezřelých ze znečištění) navrhne adekvátní opatření.

Vlivem realizace záměru lze tedy očekávat jen dočasné a pouze lokální ovlivnění jakosti podzemních vod. Tyto vlivy odezní po ukončení výstavby záměru a nebudou mít vliv na udržení dobrého chemického stavu útvarů ID 32221. V případě kvantitativního stavu útvaru podzemních vod ID 32221 bude taktéž původní stav zachován. Z hlediska problematiky vod nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno 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 souhlasů a 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, souhlasu pro navazující řízení.

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. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při provádění zemních prací v bývalém skládkovém tělese, při nichž nelze vyloučit otevření migračních cest v současnosti fixovaných polutantů, proto je požadováno tuto část stavby řešit a dozorovat hydrogeologem. Pro ochranu vodního zdroje MORAVAN – AEROPLANES a.s. před možným znečištěním bývalou, dnes již rekultivovanou skládkou TKO v Kvítkovicích bude vybudován monitorovací vrt, ve kterém bude dvakrát ročně sledována kvalita podzemní vody. S ohledem na závěry hydrogeologického posouzení a návrhu monitoringu jsou vlivy na podzemní vody považovány za akceptovatelné.

Vlivy na půdu

ZPF

Trvalým zábořem budou dotčeny převážně půdy III. a IV. třídy ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“).

Pro uvedenou stavbu byl Ministerstvem životního prostředí, odborem výkonu státní správy VIII, udělen souhlas s odnětím půdy ze ZPF (č. j. 570/411/624/03-My ze dne 29. 4. 2003). Následně byl dne 4. 11. 2005 udělen souhlas k odnětí půdy ze ZPF (č.j. 570/2357/2396/2397/05-My) po upřesnění ploch pro dočasné odnětí půdy ze ZPF a po upřesnění hospodárného využití skrývaných kulturních vrstev. Dne 21. 12. 2005 byla pod č.j. 570/2442/2630/2755/05-My v rámci změny územního rozhodnutí o umístění stavby, udělena změna souhlasu č.j. 570/411/624/03 podle ustanovení § 10 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Na pozemcích ZPF bude provedena skrývka kulturní vrstvy půdy (ornice) ve vrstvě 30 cm , odděleně bude provedena skrývka hlouběji uložené zúrodnění schopné vrstvy (podorničí) ve vrstvě 10 cm. Skrývané hlouběji uložené zúrodnění schopné vrstvy (podorničí) budou uloženy na plochách dočasného odnětí půdy určených jako skládky humusu a následně využity pro účely ozelenění svahů silničních těles, k ohumusování ploch s úpravou terénu a k ohumusování v rámci technické rekultivace opuštěných úseků silnic.

Ornice určená k následnému ohumusování bude uložena na mezideponiích. Převážná část ornice sejmuté z ploch trvalého záboru bude za účelem zúrodnění rozprostřena na zemědělské pozemky, které byly postiženy vodní erozí při povodních a které byly stanovené po dohodě s firmou Plemenářské služby, a.s. Otrokovice – Kvítkovice v katastrálním území Kvítkovice u Otrokovic a Napajedla. Tato přebytečná ornice nebude uložena na deponii ornice a bude rovnou rozvážena a rozprostřena na stanovené pozemky.

Skrývka z ploch staré skládky TKO bude provedena odděleně. V žádném případě nebude použita tato půda k rozproštění na zemědělsky obhospodařované plochy.

Půda určená k plnění funkce lesa

Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa nebo zájmy chráněné orgánem státní správy lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

S ohledem na výše uvedené příslušný úřad uzavírá, že trvalým zábořem budou dotčeny převážně půdy III. a IV. třídy ochrany. Souhlas příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (MŽP) byl již udělen – viz výše, při splnění v souhlasu uvedených podmínek lze hodnotit vliv záměru na půdu jako akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Záměr prochází takřka v celé trase intenzivně obhospodařovanou krajinou. Pro vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy byl zpracován „Biologický průzkum a posouzení území záměru se zaměřením na migraci živočichů“ (Mgr. Radim Kočvara, srpen 2016). Průzkum byl zaměřen na zjištění a zhodnocení výskytu zejména cenných a zvláště chráněných druhů s následným posouzením dopadů uvažovaného záměru na jejich populace v dotčené oblasti, se zvláštním zaměřením na možné ovlivnění migrace a pohybu živočichů v území. Současně byly předloženy návrhy opatření zmírňující možné negativní vlivy a případné kompenzace. Zvýšená pozornost tak byla věnována zejména všem druhům rostlin a živočichů vyskytujících se v daném území, zejména těm s vazbou na plochy dotčené záměrem. Přitom byl hodnocen výskyt i v blízkém okolí, a to s ohledem na možné ovlivnění druhů, pro které může být území troficky a migračně významné. V tomto ohledu byla zvýšená pozornost věnována také přilehlým či vzdálenějším zvláště chráněným územím včetně lokalit soustavy NATURA 2000, prvkům ÚSES a VKP z pohledu možného vlivu na rostliny, živočichy a jejich biotopy.

Flora

V území lze vymezit dvě zájmové skupiny rostlin, a to zvláště chráněné či jinak významné druhy a druhy invazní, kterým je třeba věnovat pozornost zejména při realizaci a po ukončení realizace záměru.

Při aktuálním průzkumu i dřívějších průzkumech byl v území v rámci porostu kolem komunikace ke skládce TKO nalezen dřín jarní (*Cornus mas*), který sice náleží do kategorie zvláště chráněných druhů, konkrétně mezi ohrožené druhy dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška MŽP č. 395/1992 Sb.“), zdejší rostliny však pocházejí prokazatelně z výsadby, nejedná se o autochtonní výskyt, v daném případě se tedy nejedná o rostlinu ve smyslu výše uvedeného, neboť je zde uměle vysazena a roste na umělém stanovišti. Výjimky z ochranných podmínek druhu tak není zapotřebí. Jiné ochranně významné druhy rostlin zjištěny nebyly.

Významnými zástupci, zejména pro ruderalní a synantropní charakter řady stanovišť v území, jsou invazní druhy rostlin, které je nutno nerozšiřovat a potlačovat. Při výkopech zeminy v místě výskytu invazních druhů je třeba postupovat tak, aby nebyly tyto rostliny rozšiřovány (především oddenky). Rovněž lze doporučit následnou péči, jejímž cílem bude

chemická likvidace invazních druhů po ukončení stavby, kdy zejména dochází k šíření těchto druhů na nových stanovištích.

Dendrologické hodnocení na plochách určených pro realizaci stavby bylo zpracováno již v roce 2007. Po dokončení aktualizace projektu ve stupni DSP v dubnu 2015 byla zpracována aktualizace dendrologického průzkumu (Arvita P spol. s r.o., prosinec 2015). Dendrologická inventarizace byla provedena v trase plánovaného obchvatu a identifikovala 254 stromů a 26 porostních skupin. Celkem 70 stromů vykazuje vysokou sadovnickou hodnotu („1“ či „2“). Plocha skupinově mapovaných dřevin činí orientačně 8 639 m². Záměr si vyžádá kácení dřevin v rozsahu úměrném velikosti stavby. Kácená zeleň bude v území dostatečně nahrazena v rámci vegetačních úprav.

Po realizaci stavby jsou navrženy vegetační úpravy. Jedná se o ozelenění zemního tělesa nové dálnice a větví mimoúrovňových křižovatek včetně ok křižovatek. Dále lze doporučit výsadbu popínavých rostlin u PHS v oblasti hřbitova v km 1,7 – 2,0. K ozelenění protihlukových zdí je doporučeno použití samopnoucích druhů – Hedera helix a Parthenocissus quinquefolia. Dále je předmětem vegetační úpravy ozelenění zemních těles přeložek silnic ve správě Zlínského kraje. K výsadbě jsou voleny původní druhy keřů a stromů. Součástí projektu je péče o výsadby po dobu 2 let od založení. V rámci stavby bude provedena biologická rekultivace, která sleduje úpravu fyzikálních, chemických a biologických vlastností půdy s využitím melioračních plodin a melioračních anorganických a zejména organických dávek hnojiv.

Na základě stávajícího využití a cílového stavu po dokončení stavby byly plochy zpětné rekultivace rozděleny do dvou skupin: plochy zpětně rekultivované do orné půdy (souhrnná výměra 6 280 m²) a plochy zpětně rekultivované do trvalých travních porostů (souhrnná výměra 11 953 m²). Vliv na flóru v řešeném území je hodnocen jako akceptovatelný.

Fauna

Bezobratlí

V řešeném území byl zjištěn výskyt následujících druhů bezobratlých živočichů zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.: kudlanka nábožná (Mantis religiosa), mravenci r. Formica, čmeláci r. Bombus, otakárek fenyklový (Papilio machaon), batolec červený (Apatura lila), zlatohlávek tmavý (Oxythyrea funesta), stěvlík Scheidlerův (Carabus scheidleri), svižník polní (Cicindela campestris), svižník německý (Cylindera germanica). Dále byl v území zjištěn výskyt těchto druhů bezobratlých uvedených v červeném seznamu v kategorii VU – zranitelný druh: trojzubka stepní (Chondrula tridens), svižník německý (Cylindera germanica), kvapník (Ophonus stictus). K ovlivnění bezobratlých dojde zejména při zásazích do části biotopů, které osidlují. Samotná komunikace představuje zdroj střetů s jedinci, ti to jsou však schopni se v území pohybovat také přelety, případně v rámci drobných propustků. Dotčení populací nalezených druhů není významné, neboť v rámci řešeného území osidlují i biotopy (lokality) mimo plochu záměru. Ovlivnění migrace je tak bezpředmětné. Naopak lze očekávat alespoň u některých druhů kolonizaci naspů nové komunikace a migraci těmito biotopy, kde dojde k propojení některých liniových prvků, které komunikace kříží.

Obratlovci

Obratlovci zahrnují řadu specifických druhů s odlišnými nároky na prostředí, dále jsou tak řešeny samostatné taxony dle jejich biotopových vazeb, nároků na prostředí, limitů ve vztahu k migraci.

Obojživelníci

V řešeném území byl zjištěn výskyt těchto druhů obojživelníků zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.: rosnička zelená (*Ryla arborea*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*). Dále byl v území zjištěn výskyt skokana hnědého (*Rana temporaria*), který je uveden v červeném seznamu v kategorii NT – téměř ohrožený druh.

Výskyt dalších druhů žab případně ocasatých obojživelníků není recentně z území znám, je sice možný, nicméně dle charakteru území je považován spíše pouze za ojedinělý. Při podrobném průzkumu v roce 2015 a 2016 nebyl výskyt dalších druhů v území záměru potvrzen. V případě žab je možné konstatovat, že většina území představuje neatraktivní biotopy a trvalý výskyt jednotlivých pozorovaných druhů zde nebyl zjištěn. Případná migrace v území je ojedinělá a je omezena pouze na jednotlivé výskyty zejména při okraji obcí, kde se nachází vzrostlejší vegetace s úkryty. Největší koncentrace je soustředěna do okrajů řeky Moravy a zejména navazujících slepých ramen. Jediným lokálním migračním koridorem tak je břehový lem řeky Moravy. V důsledku terénní sníženiny se pohyb jednotlivců soustředí právě do okraje řeky, což potvrzuje i absence modality na stávající komunikaci.

Samotný záměr nepředstavuje bariéru pro migrující obojživelníky, v rámci přemostění řeky Moravy (navazující úsek 5506) bude zachován migrační profil pod přemostěním, což spolu s prudším náspem komunikace představuje situaci omezující pronikání obojživelníků na komunikaci. Podobně lze očekávat, že při jednotlivé migraci v území budou jedinci zejména kopírovat terénní sníženiny a propustky, tj. budou kopírovat okraje tělesa komunikace. Předpoklad migrace v území kolmo na uvažovanou komunikaci nebyl nikde v území potvrzen ani není očekáván mimo jednotlivé výskyty. V tomto případě je pak dostačující přítomnost standardních propustků. Hlavní riziko lze spatřovat při samotné realizaci komunikace, kdy změnou podmínek v území (přeměna ploch zemědělské půdy na plochy neudržované se vznikem kaluží) pravidelně dochází k dočasné migraci a obsazování nových biotopů většinou druhů žab. Řešením je stanovení biologického dozoru u podobných staveb, který tuto situaci případně podchytí, provede včas transfery z dotčených ploch i v průběhu stavby, případně zajistí vhodnou instalaci migračních bariér.

Plazi

V případě plazů byly v území potvrzeny dva druhy zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.: ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a užovka obojková (*Notrix natrix*). Samotný záměr představuje lokální bariéru zejména pro ještěrku obecnou. V rámci stávajícího přemostění řeky Moravy bude zachován migrační profil pod přemostěním (platí i pro užovku obojkovou). U tohoto druhu se očekává migrace podél tělesa komunikace, případně obsazování části komunikačního náspu, respektive lemu mezi komunikací a okolními biotopy. Hlavní riziko lze spatřovat při samotné realizaci komunikace, kdy změnou podmínek v území (přeměna ploch zemědělské půdy, zásahy a disturbance stávajících biotopů) pravidelně dochází k vyvolané migraci a obsazování nových biotopů.

Řešením je (obdobně jako u obojživelníků) stanovení biologického dozoru u podobných staveb, který tuto situaci případně podchytí, provede včas transfery z dotčených ploch i v průběhu stavby, případně zajistí vhodnou instalaci migračních bariér.

Ptáci

V řešeném území byla pozorována celá řada ptáků zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., uvedených v červeném seznamu ČR, případně uvedených v příslušné příloze Směrnice 79/409/EHS nebo 92/43/EHS. Ptáci jsou v území vázáni především na keřové a stromové porosty, případně neudržované ruderální biotopy. Výskyt a hnízdění v rámci polních kultur je omezené a týká se pouze některých druhů a je navíc silně ovlivněno (omezeno) skladbou polních kultur.

Z jednotlivých druhů ptáků v území na polních monokulturách pravidelně hnízdí pouze skřivan polní *Alauda orvensis*. V rámci širokého okolí lze vymezit v ose nivy řeky Moravy jeden z nejvýznamnějších moravských migračních koridorů. Jeho ovlivnění, situováním dálnice částečně v ose tahu, a především přimknuté k stávajícím sídelním útvarům, je zcela bezvýznamné.

Savci

Taxon savci (Mammalia) zahrnuje velmi variabilní skupinu živočichů s naprosto odlišnými nároky na charakter prostředí, kteří mohou být dotčeni záměrem naprosto zanedbatelně anebo naopak velmi výrazně. A to zejména omezením možností migrace v území a případnou mortalitou. Zejména při existenci/vzniku komunikací, a tím navedení/zabránění pohybu v určitém směru (části území), což často nutí živočichy překonávat nebezpečné úseky, kam by např. za normálních podmínek nepronikali. Níže je tak mimo jiné upozorněno na ty skupiny savců či jednotlivé druhy, u kterých existuje riziko vzniku migračních bariér a s tím souvisejících dalších negativních jevů. Zcela specifickou skupinou jsou letouni (Chiroptera). Výčet druhů netopýrů pozorovaných v řešeném území je uveden v kapitole C. II. 7. dokumentace EIA.

Dle provedených průzkumů včetně kontroly dřevin bylo zjištěno, že v dotčené části území se nevyskytují žádné druhy netopýrů, které by byly trvale ve větší míře vázány na některé z dřevin. Dle letové aktivity pak lze současně konstatovat, že předmětná lokalita (otevřené polní plochy) nepředstavuje území významné pro netopýry, u všech druhů zde byla zaznamenána pouze jednotlivá letová aktivita bez početnějších míst výskytu. V významném dotčení tedy nedojde.

Z hlodavců (Rodentia) je v území významným druhem bobr evropský (*Castor fiber*). V rámci území stavby se nevyskytuje, vyskytuje se však v bezprostředním okolí v řece Moravě, odkud proniká i do slepých ramen. V řešeném prostoru úseku řeky je výskyt druhu spíše krátkodobý a migrační, přičemž je druh silně vázán na vodní tok. Nová komunikace včetně budoucího přemostění navazujícího záměru (úsek 5506) tak není vnímána s negativním vlivem ani rizikem mortality. Nikde v území není předpoklad migrace dotčeným prostorem záměru.

Z šelem (Carnivora) je podobně významným druhem vydra říční (*Lutra lutra*). Druh se v současné době v území vyskytuje pouze při migraci, a to zejména mimo dobu rozmnožování a ve vazbě na tok Moravy. Opatření pro vydru v daném území nejsou nutná. Stávající profil pod mostem v rámci řeky Moravy nebude ovlivněn (navazující úsek 5506). Zbylé území není pro vydru atraktivní a není ani důvod předpokládat migraci v řešené oblasti. Při ojedinělém výskytu lze předpokládat pohyb zejména podél tělesa

komunikace v rámci plánovaného odvodnění, kdy druh bude schopen překonat oba trubní propustky. Výše zmíněné platí i pro většinu ostatních menších druhů savců v území. Dálnice D55 (obchvat Otrokovic) z větší části kopíruje okraj stávajících sídel, tj. výskyty a migrace v území jsou pouze lokální, týkající se místních populací. Komunikací dojde k omezení (zmenšení) tohoto prostoru, nikoli však přerušení migrace mezi oblastmi výskytu některého z druhů.

Stávající komunikace, zástavba Kvítkovic, navazující průmyslový areál a samotná řeka Morava představuje pro většinu živočichů nepřekonatelnou migrační bariéru. Většina živočichů tak bude při pohybech kopírovat okraj tělesa komunikace, kdy pro větší živočichy je ideálním řešením navržené oplocení, v případě drobných živočichů je čtyřproudová komunikace většinou limitním rušivým faktorem a překonávají ji spíše v omezené míře.

V území se z dalších živočichů, pro které je komunikace rizikem, a zdrojem mortality, vyskytují zejména zajíc polní (*Lepus europaeus*), prase divoké (*Sus scrofa*) a srnec obecný (*Capreolus capreolus*). Dle aktuálních průzkumů v území a při zohlednění charakteru území nebyla mimo jednotlivá pozorování výskytu zjištěna žádná ani lokální trasa přesunů těchto druhů. Navržené oplocení je tak dostatečným opatřením, další opatření nejsou nutná. Potřeba oplocení je pak spatřována zejména z jižní až východní strany komunikace.

Celkově lze uzavřít, že v území byl zjištěn výskyt zvláště chráněných živočichů s trvalými sídelními vazbami na dotčené území. V případě zvláště chráněných druhů živočichů, které budou dotčeny vlivem výstavby resp. provozu záměru, bude nutno žádat o udělení výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Posuzovaný záměr představuje lokální ovlivnění části území, čímž dojde ke změně části biotopů a zaboru stávajících stanovišť novou komunikací. Zejména z důvodu situování záměru do území ke stávajícím sídlům a s ohledem na obecně zanedbatelný migrační potenciál území lze konstatovat, že nedojde k významnému ovlivnění migrace ani v rámci místních populací živočichů.

Chráněné části přírody a Natura 2000

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. Nejbližší přírodní památka „Na letišti“ ev. č. 262 se nachází cca 0,7 km severozápadně od záměru a od obchvatu je odcloněna průmyslovou zónou a železniční tratí. V trase ani v okolí záměru se nenacházejí žádné lokality soustavy Natura 2000 (nejbližší EVL Chřiby CZ0724091 se nachází cca 4,7 km severozápadně od záměru). K záměru vydal stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., s vyloučením významného vlivu na území soustavy Natura 2000 Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, dne 12. 10. 2016 pod č.j. KÚZL/60861/2015.

ÚSES

Trasa D55 nezasahuje v řešeném území do žádného prvku územního systému ekologické stability (ÚSES). Nejbližší řešenému záměru se nachází nadregionální biokoridor, který představuje tok řeky Moravy a její niva. Do vlastního toku řeky výstavba záměru nezasáhne (řešeno v navazujícím úseku 5506). Vodní tok bude ovlivněn pouze

v souvislosti s tím, že bude recipientem dešťových vod odváděných z části navrhované komunikace pomocí odvodňovacího příkopu do řeky Moravy. Před vyústěním do řeky Moravy je navržen rámový propustek o rozměrech 1 x 1 m. Rám bude procházet ochrannou hrází řeky. Ekologicko-stabilizační funkce nadregionálního biokoridoru nebude navrženým záměrem ovlivněna. K negativnímu ovlivnění ÚSES nedojde.

Významné krajinné prvky a památné stromy

Významným krajinným prvkem dle zákona č. 114/1992 Sb. je vodní tok a niva řeky Moravy. V řešeném území se dále nachází dva bezejmenné vodní toky v km 2,0 a v km 2,1, které jsou rovněž významnými krajinnými prvky dle zákona č. 114/1992 Sb. Do vlastního toku řeky Moravy výstavba záměru nezasáhne (viz výše). Stavba prochází nivou řeky Moravy, která je převážně zemědělského charakteru a je již ve stávajícím stavu značně ovlivněna zástavbou obcí a dopravní infrastrukturou. Záměr tak, jak je navržen, nepředstavuje významný zásah do významného krajinného prvku – niva řeky Moravy. Ani jiné registrované významné krajinné prvky nebudou záměrem ovlivněny.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou klasifikovány jako malé, trvalé, vlivy na migrační potenciál území jako zanedbatelné, trvalé, s možností realizace zmírňujících opatření reprezentovaných zejména dostatečně kapacitními propustky 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 aktuálního znění platných právních předpisů včetně seznamu evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na základě vyjádření vydaného Krajským úřadem Zlínského kraje dne 12. 10. 2016 pod č.j. KÚZL/60861/2015 se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že významné negativní vlivy na zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 nenastanou. Rovněž nedojde k dotčení prvků ÚSES a VKP. Celkově jsou tak vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. Nedojde ani k vyvolání sesuvných pohybů. V zájmovém území se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území. Vliv záměru na horninové prostředí byl hodnocen mimo jiné i z pohledu geotechnického posouzení (GEOSTAR, spol. s r.o., 01/2015). Z geotechnického posouzení vzešla řada opatření, která jsou součástí projektové dokumentace stavby.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje tedy nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Negativní ovlivnění horninového prostředí ve fázi výstavby ani provozu záměru se tedy nepředpokládá.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje nenastanou.

Vlivy na krajinný ráz

Navrhovaný záměr nebude vzhledem k charakteru okolní krajiny výrazně narušovat estetickou ani přírodní hodnotu místa z hlediska zásahu do VKP vodního toku a údolní nivy řeky Moravy. K narušení estetické ani přírodní hodnoty dvou bezejmenných vodních toků v km 2,0 a v km 2,1 rovněž nedojde. Registrované VKP nebudou stavbou dotčeny. Vliv na znaky přírodní charakteristiky krajinného rázu je hodnocen jako slabý až středně silný.

Identifikovaným znakem kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu je kaplička sv. Michala, která se nachází u vstupu na Kvítkovický hřbitov. Záměr do této památky přímo nezasahuje a ani ji výrazněji vizuálně nenaruší. Pro zájmové území je typickým znakem přítomnost drobné sakrální architektury v krajině. Záměrem bude dotčen jeden stávající kamenný křížek, který se nachází pod obcí Pohořelice v k. ú. Kvítkovice u Otrokovic u křižovatky silnic III/4973, III/4974 a III/4975. Křížek bude před zahájením stavby přemístěn. Vliv navrhovaného záměru na kulturní a historické charakteristiky je hodnocen jako slabý.

Navrhovaná stavba bude viditelná z bezprostřední blízkosti i z exponovaných vzdálenějších míst ohraničující dotčený krajinný prostor. Realizace stavby bude znamenat určité pohledové narušení stávajících pohledové určujících strukturních prvků krajiny. Ve vztahu ke zřetelnému vymezení řešeného území terénním horizontem, který stoupá k obcím Pohořelice a Oldřichovice či zřetelným liniím morfologie terénu se vlivy navrhovaného záměru dají označit za akceptovatelné, protože korespondují s dlouhodobou vizí prostorového oddělení města Otrokovice od města Zlína.

Kulturní dominanty se v zájmovém území ani v jeho bezprostřední blízkosti nevyskytují. Posuzovaný záměr nebude mít negativní vliv na kulturní dominanty z hlediska krajinného rázu.

Charakter území je silně antropogenně ovlivněn, a to především rozlehlými homogenními lány orné půdy. Zájmové území je možno charakterizovat jako intenzivně obhospodařovanou zemědělskou krajinu s převahou agrocenóz s občasnými vtroušenými prvky zeleně. Výstavba naspů, zářezů a mostních těles v rámci realizace záměru může představovat až nové, měřítkem nápadné nadzemní linie v území. Plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Pro lepší zasazení záměru do okolního prostředí je v rámci záměru navržena výsadba zeleně.

Vlivy na znaky vizuální charakteristiky krajinného rázu jsou hodnoceny jako středně silné, u ostatních charakteristik je vliv hodnocen jako slabý či únosný. Vzhledem k tomu, že převážná část záměru je vedena v blízkém kontaktu s lidskými sídly, v silně antropogenizované krajině a že negativní pohledové vjemy jsou částečně omezeny výsadbou zeleně, jsou vlivy záměru na krajinný ráz z pohledu příslušného úřadu považovány za akceptovatelné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V zájmovém prostoru stavenišť posuzovaného úseku nejsou registrovány žádné kulturní, architektonické a historické památky. Nejsou zde plošně chráněná památková území a ani se zde nevyskytují případná památková ochranná pásma. Významnou kulturní památkou je výklenková kaple při vstupu na Kvítkovický hřbitov (zapsaná v Ústředním seznamu kulturních památek pod č. 2034). Záměr do této památky nezasáhne.

V řešeném území se nacházejí dva drobné sakrální objekty (nejedná se o zapsané kulturní památky): stávající kamenný křížek, který se nachází pod Pohořelicemi v k. ú. Kvítkovice u Otrokovic u křižovatky silnic III/4973, III/4974 a III/4975 a který bude stavbou dotčen, bude před zahájením stavby přemístěn mimo staveniště na místo určené Městským úřadem Otrokovice. V místě nového umístění budou vysazeny stromy. Stávající kamenný křížek u silnice III/4975 před začátkem zástavby v Kvítkovicích zůstane zachován.

V řešeném území se nachází hmotný majetek, do kterého bude v souvislosti se stavbou obchvatu zasaženo. V rámci demolic bude odstraněno oplocení, budou odstraněny drobné stavby, zahradní chaty a konstrukce. Dotčené konstrukce (trubní propustky, tvárnice, dopravní značení, apod.) budou odstraněny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Odstranění nefunkčních inženýrských sítí bude součástí stavebních objektů přeložek inženýrských sítí. Před zahájením zemních prací na stavebních objektech proběhne frézování a bourání stávajících komunikací.

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

Příslušný úřad se ztotožňuje s tím, že po provedení záchranného archeologického průzkumu bude vliv záměru na archeologické památky minimální.

Přeshraniční vlivy

Nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost záměru 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

Záměr navazuje na již zprovozněnou část obchvatu (úsek 5504 – severovýchodní obchvat Otrokovic). Svou západní částí bude navazovat na budoucí úsek 5506 Napajedla – Babice.

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 apod.).

Negativními kumulativními vlivy budou zábory zemědělské půdy, případně 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 řešením záměru včetně navržených dodatečných opatření v DSP.

Do doby realizace navazující stavby 5506 bude vybudováno provizorní jednosměrné připojení obchvatu na stávající souběžnou silnici I/55. Připojení provizorní komunikace je navrženo do levého jízdního pásu, z důvodu rozvržení stavebních prací v navazující stavbě 5506. Provizorní připojení je navrženo jako jednopruhová větev křižovatky pro jednosměrný provoz z Napajedel na obchvat. Toto připojení je navrženo v ploše budoucí stavby 5506 a nevyžaduje tedy další zábory půd.

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 Otrokovice, 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. Skutečnost, že dosud nebyla realizována stavba 5506 Napajedla – Babice (a její realizace je zatím výhledová) podstatněji negativně neovlivňuje dopravní situaci (obchvat bude dočasně napojen na stávající silnici I/55 v prostoru mimo zástavbu).

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že žádné vlivy na jednotlivé složky nebyly hodnoceny jako významně negativní. Jako únosné (akceptovatelné) 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 D55 5505 Otrokovice, obchvat JV, 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, dále systém kanalizace (instalace stavítek), vegetační úpravy atd.

Při splnění opatření stanovených tímto závazným stanoviskem nedojde k významnému negativnímu ovlivnění území. Navržená opatření jsou pro daný účel dostatečně účinná.

Záměr nezpůsobí 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 jihovýchodního obchvatu Otrokovic.

Realizací záměru dojde ke snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby. Nelze však vyloučit, že v roce 2040 bude v některých výpočtových bodech mírně překročen hygienický limit pro hluk z provozu na dálnici D55 a komunikacích I. a II. třídy. V těchto bodech je ovšem ve stavu s plánovanou stavbou dosaženo nižších hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, než ve stavu bez plánované stavby. Rovněž je doporučeno hlukovou situaci v těchto místech sledovat a bude-li třeba, řešit organizačními (snížení rychlosti) nebo jinými vhodnými opatřeními.

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:

V letech 2001 – 2002 byla zpracována dokumentace EIA ke stavbě pod názvem „Silnice I/55 Otrokovice – JV obchvat“ (RNDr. Zuzana Kadlecová, 2002), stavba byla z hlediska vlivů na životní prostředí vyhodnocena v jedné variantě. Na základě procesu EIA bylo následně dne 2. 12. 2002 vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí pod č.j. NM700/3149/5726/OPVŽP/570/2467/01,02/13-Gr podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Územní rozhodnutí vydal Městský úřad Otrokovice, stavební úřad dne 23. 2. 2004 pod č.j. SÚ/2570/2003/20575/2003/OŠK, nabylo právní moci dne 3. 4. 2004.

Záměr je z hlediska technického řešení v dokumentaci EIA (10/2016) vyhodnocen v jedné aktivní variantě (varianta z dokumentace EIA z roku 2002), která vychází z aktuální projektové dokumentace (Dopravoprojekt Brno a. s., duben 2015) a v nulové variantě, která představuje stav bez realizace záměru.

V rámci této dokumentace jsou řešeny jednotlivě časové horizonty stavů v území, které nejsou v pravém smyslu variantami, ale jedná se o porovnání nulové a aktivní

varianty v různých časových horizontech (které se projevují postupným zvyšováním intenzit dopravy v důsledku vzrůstající automobilizace i plánovanými aktivitami v území).

V rámci dokumentace EIA bylo pro jednotlivé, výše uvedené, hodnocené stavy provedeno vyhodnocení příspěvků záměru k hlukové zátěži a znečištění ovzduší v daném území. Konkrétní vyhodnocení vlivů jednotlivých stavů na životní prostředí je předmětem předchozích kapitol. Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že u jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru k výrazným negativním změnám. Za významný pozitivní vliv lze označit snížení hlukové a imisní zátěže podél stávajících komunikací I/55 a I/49 v Otrokovicích.

Příslušný úřad tedy uzavírá, že řešení navržené v DSP respektuje variantu posouzenou v procesu EIA v roce 2001-2002, ke které bylo vydáno územní rozhodnutí v roce 2004. Jedná se o variantu vyhodnocenou z hlediska vlivů na životní prostředí v aktuální dokumentaci EIA (10/2016), přičemž právě z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je tato varianta hodnocena jako optimální.

Závěrečné shrnutí:

Záměr „D55 5505 Otrokovice, obchvat JV“ 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 „Silnice I/55 Otrokovice – JV obchvat“ pod č.j. NM700/3149/5726/OPVŽP/570/2467/01,02/13-Gr dne 2. 12. 2002.

Trasa navrhovaného úseku D55 5505 Otrokovice, obchvat JV byla do procesu EIA vedeného podle zákona č. 244/1992 Sb. předložena invariantně a oproti řešení, pro které bylo vydáno územní rozhodnutí, se nezměnila.

Dne 23. 2. 2004 bylo vydáno Městským úřadem Otrokovice, stavebním úřadem, územní rozhodnutí č.j. SÚ/2570/2003/20575/2003/OŠK, které nabylo právní moci dne 3. 4. 2004.

Účelem záměru D55 5505 Otrokovice, obchvat JV je vybudování dopravního spojení s vedením trasy mimo hustě zastavěné území Otrokovic, dostatečně kapacitního pro převedení tranzitní osobní a zejména nákladní dopravy ze stávajícího průtahu I/55 Otrokovicemi. Řešený úsek prochází územím od řeky Moravy po prostor MÚK Otrokovice, kde se bude napojovat na dříve realizovanou stavbu 5504 dálnice D55. Trasa je vedena převážně po terénu, pouze ve střední části v mělkém zářezu a úsek cca od km 2,0 po MÚK Otrokovice je veden na náspu.

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 Otrokovice znamená přesunutí hlukové a imisní zátěže a snížení doprovodných vlivů na veřejné zdraví z hustě osídlených lokalit, ale současně hlukové a imisní přitížení několika málo osídlených lokalit podél trasy. V místech, kde by byly překračovány hlukové limity, jsou navrženy PHS. Celkově je konstatováno, že výhledové stavy pro roky 2020 a 2040

s navrhovanou stavbou jsou z hlediska míry negativních účinků hluku z dopravy na předemětných komunikacích (D55, I/55, I/49) příznivější než stávající stav a výhledové stavy 2020 a 2040 bez navrhované stavby. Na základě autorizovaného hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví bylo vyhodnoceno, že realizací záměru dojde ke snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby. Na základě výsledků výpočtu nelze vyloučit, že v roce 2040 bude v některých výpočtových bodech mírně překročen hygienický limit pro hluk z provozu na dálnici D55 a komunikacích I. a II. třídy. V těchto bodech je ovšem ve stavu s plánovanou stavbou dosaženo nižších hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A než ve stavu bez plánované stavby. Predikce pro rok 2040 je ovlivněna mnohými nepřesnostmi dané časovým odstupem, proto je doporučeno hlukovou situaci v těchto místech sledovat a bude-li třeba řešit organizačními opatřeními (snížení rychlosti) nebo jinými vhodnými opatřeními.

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 při průchodu trasy rizikovým územím – rekultivované skládky, kterou bude projektovaná trasa v její jižní části procházet. Při výstavbě je tedy nutné respektovat navržená doporučení a provádět zemní práce preventivně za dozoru hydrogeologa. Pro prevenci znečištění podzemních a povrchových vod byl v projektové dokumentaci navržen systém monitorovacích vrtů.

Záměr nebude vyžadovat přeložky vodních toků ani zásahy do vodních toků s výjimkou dvou trubních propustků v km 2,126 a v km 2,319, kterými jsou převáděny stávající občasné toky. Převedení bude řešeno tak, aby nedocházelo k omezení migračních kapacit území. Dešťové vody z povrchu vozovky dálnice budou svedeny z úseku km 0,000 – 2,050 do řeky Moravy a z úseku km 2,050 – 3,140 do řeky Dřevnice. Navýšení průtoku v recipientech stavbou obchvatu je vzhledem k velikosti průtoků v daných tocích minimální. V koncových šachtách silniční kanalizace budou osazeny stavítka (havarijní uzávěry) pro případ havárie.

Záměr vyžaduje zábor zemědělské půdy III. a IV. 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, bylo zjištěno několik zvláště chráněných druhů živočichů a jeden zvláště chráněný druh rostliny (jedná se však o umělou výsadbu na umělém stanovišti, proto není třeba výjimka z ochranných podmínek druhu), pro zvláště chráněné druhy živočichů bude o výjimku z ochranných podmínek požádáno. U záměru je plánována řada opatření pro snížení negativních vlivů na obojživelníky, migrující faunu, netopýry a ptáky. Záměr nezasahuje do prvků USES, k negativním vlivům záměru na tyto prvky nedojde. Z významných krajinných prvků se

v oblasti dálnice nacházejí pouze 2 bezejmenné vodní toky a jejich nivy, které budou vesměs pohledově dotčeny přemostěním.

Trasa záměru je vedena mimo zvláště chráněná území a soustavu Natura 2000. Vlastní trasa nezasahuje do CHOPAV Kvartér řeky Moravy, pouze okrajově do CHOPAV zasahují odvodňovací příkopy. Trasa nezasahuje do záplavového území.

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