

Výše uvedené se týká investice města – rekonstrukce ul. K Židovskému hřbitovu. Předmětem této projektové dokumentace jsou jen „červené“ objekty – investice ŘSD ČR. Objekty projektované v DSP se nedotýkají prostředí nemovité kulturní památky.

B.1.9.5 Zvláště chráněné území

Zvláště chráněné území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území. V bližším okolí stavby leží

- PP Nemošická stráň (cca 0,8 km od zájmového území)
- PP Vesecký kopec (cca 4,2 km od zájmového území).

Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nachází evropsky významná lokalita EVL Dolní Chrudimka.

K záměru „I/2 Pardubice-jihovýchodní obchvat“ vydal KÚ Pardubického kraje OŽP stanovisko č.j. 4133/2018/OŽP/Pe „Předložený záměr nemůže mít významný vliv na vymezené ptačí oblasti ani na evropsky významné lokality (platí pouze pro lokality, v nichž je Krajský úřad věcně a místně příslušným orgánem ochrany přírody; dále též předmětné evropsky významné lokality a ptačí oblasti).“

B.1.9.6 Poddolované území

Stavba leží mimo evidovaná a známá poddolovaná území.

Podle údajů získaných z archivu ČGS - Geofond nejsou v zájmovém území projektované dálnice registrována žádná oznámená důlní díla ani se zde nevyskytují poddolovaná území.

B.1.9.7 Ochranná pásma vodních zdrojů

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Ochranná pásma vodního zdroje je v těsné blízkosti stavby. Rozhodnutím 1429/96/FE/VOD je stanovené ochranné pásmo vodního zdroje Nemošice. Vzhledem k možnému ovlivnění podzemních vod a následně vodního zdroje Nemošice byl zpracován podrobný hydrogeologický průzkum (SUDOP Pardubice s.r.o) se závěry a podmínkami, které jsou součástí opatření, navržených z hlediska ochrany vod k prevenci, eliminaci a minimalizaci účinků na životní prostředí. Ve stavbě jsou přijata technická opatření pro respektování podmínek ochrany vodního zdroje.

Poloha je vyznačena ve výkresové části dokumentace.

1.9.7.1 Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

B.1.9.8 Ochranná pásma vodních děl

Stavba leží mimo ochranná pásma vodních děl.

B.1.9.9 Ochranná pásma prvků životního prostředí

1.9.9.1 Soustava chráněných území Natura 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi (dále jen „PO“) a evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“), které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území. Nejdůležitější právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (tzv. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (tzv. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nachází evropsky významná lokalita **EVL Dolní Chrudimka**.

K záměru „I/2 Pardubice-jihovýchodní obchvat“ vydal KÚ Pardubického kraje OŽP stanovisko č.j. 4133/2018/OŽP/Pe „Předložený záměr nemůže mít významný vliv na vymezené ptačí oblasti ani na evropsky významné lokality (platí pouze pro lokality, v nichž je Krajský úřad věcně a místně příslušným orgánem ochrany přírody; dále též předmětné evropsky významné lokality a ptačí oblasti).“

Nejbližší další (cca 1,2 km) vzdálená EVL je lokalita Pardubice-Zámek a nejbližší (cca 9,7 km) je ptačí oblast Komárov.

1.9.9.2 Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) dle §3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Dle §4 odst.1 citovaného zákona je ochrana ÚSES povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ. Jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. K ovlivnění funkčnosti biokoridorů dojde pouze během stavby. Biokoridory křížené stavbou budou omezeně průchodné. Dalším omezením je hluk a prašnost ze stavební činnosti.

Nadregionální úroveň ÚSES

Nadregionální prvky ÚSES stavba nezasahuje. Nejbližším nadregionálním biokoridorem je vodní tok Labe.

Regionální úroveň ÚSES

Je dotčen regionální biokoridor řeky Chrudimky. Koridor je přemostěn mostem SO 203. Dle vyjádření OOP KrÚ 47363/2018 se v dotčeném území a jeho okolí nachází regionální biokoridor Pardubice, Labe – Nemošice, Drozdice.

Lokální úroveň ÚSES

Navržená trasa kříží několik lokálních prvků ÚSES s příslušnými opatřeními zajišťujícími jeho průchodnost, jinak akceptuje prostorové uspořádání krajiny a ochranu krajinného rázu.

Silnice zvyšuje fragmentaci krajiny v místech velkých souvislých celků orné půdy, zásah je však avšak s opatřeními obsaženými v dokumentaci je tento zásah vnímán jako únosný.

1.9.9.3 Významné krajinné prvky

Pojem Významný krajinný prvek (dále jen „VKP“) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Registrované VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb.

Stavba se nenachází v bezprostřední blízkosti VKP registrovaného dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění.

VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb.

Stavba neprochází přes VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližší registrované VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. je Městské arboretum Dukla v Pardubicích, předmětem ochrany jsou parkové výsadby s více než 70 druhy a kultivary dřevin. Hnízdiště slavíka obecného. V bylinném podrostu vikev hrachorovitá. Je vzdálené od stavby cca 470 m.

1.9.9.4 Památné stromy

Památné stromy jsou definovány zákonem č. 114/1992 Sb. Dle Ústředního seznamu AOPK ČR (dále jen „ÚS“) nejsou v širším okolí řešeného území evidovány památné stromy.

Stavba není v kolizi se žádným památným stromem.

1.9.9.5 Krajinný ráz

K ochraně krajinného rázu (dále jen „KR“) je určen §12 zákona č.114/1992 Sb. a je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Vzhledem ke skutečnosti, že navrhovaný obchvat bude umístěn v silně urbanizované krajině-okrajové části města a mimo zvláště chráněné území, a že nebudou budovány žádné objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, lze konstatovat, že stavba bude mít i s ohledem na níže uvedené skutečnosti minimální negativní vliv na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Niveleta vozovky je vedena na nejnižší možné úrovni, s respektováním hladiny Q_{100} a požadovaného svedení dešťových vod. Násypy budou řádně ozeleněny a začleněny do stávající krajiny.

Změna se při dálkových pohledech nijak neprojeví. Zároveň se nijak nemění krajinný ráz a není narušeno harmonické měřítko krajiny.

Kácení stromů a keřových porostů bude provedeno v minimálním rozsahu pouze na trvale zabraných plochách. Pro začlenění stavby do krajiny a zachování charakteru krajinného prvku bude provedeno ozelenění svahů komunikace zatravněním. Ve spodní části násypového tělesa bude provedena výsadba stromů a keřů ve skladbě druhů odpovídající charakteru krajiny.

Jediný významnější vliv představuje realizace protihlukových stěn v prostorech blízké zástavby. PHS jsou navrženy z přírodně blízkých materiálů s pohltivou úpravou a budou osázeny popínavými rostlinami. Ozelenění protihlukových stěn je jednou z podmínek, vyplývajících ze závěru zjišťovacího řízení dle §7 zákona č.100/2001 Sb. vydané Krajským úřadem města Pardubic.

B.1.9.10 Záplavové území

Cca v km 1,55 kříží trasa silnice vodní tok řeku Chrudimku a aktivní zónu záplavového území. Je provedeno hydrotechnické posouzení záměru; zpracoval: referát hydrotechniky OPVZ, Povodí Labe, státní podnik Hradec Králové v 04/2009. Hladina stoleté vody v místě mostu je ve výšce 221,80 m n.m.

Tato výška je zohledněná při návrhu komunikace. Niveleta komunikace v km 0,6 až 2,1 je navržena s ohledem na hladinu Q_{100} .

B.1.9.11 Seismicita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s velmi malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují 0,02 g.

B.1.9.12 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba zasahuje do ochranných pásem různých druhů.

Ochranné pásmo dráhy

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně, 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Stavba je navržena z části v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy vlečky (jižní kolej) proběhne v ochranném pásmu dráhy.

V současném stavu je v zájmové území předávací kolej ŽST Pardubice, výhledově je v její stopě plánována celostátní dráha.

K záměru vydal souhlasné závazné stanovisko s podmínkami k realizaci a kolaudaci drážní úřad Č. j.: DUCR-37203/18/Bn

Ochranná pásma pozemních komunikací

Ochranné pásmo pozemních komunikací je definované Zákonem o pozemních komunikacích (13/1997 Sb., část 7, § 30, odst.2, písm. a) následujícím způsobem:

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich **mimo souvisle zastavěné území obcí** slouží silniční ochranná pásma. **Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby** nebo společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje.

Údaje o územním rozhodnutí viz. Kap. B.1.2. této souhrnné technické zprávy.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,

b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy, (I/37)

c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (II/324); (III/34028 a III/34026)

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Ochranná pásma leteckých staveb

Ochranná pásma leteckých staveb řeší zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění.

Část stavby se nachází v ochranném pásmu letiště Pardubice.

Ochranná pásma sítí technické infrastruktury

Dotčená ochranná pásma sítí v prostoru stavby jsou:

a) ochranné pásmo křížujících elektrických vedení (od krajního vodiče) stanoví zákon č.458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění:

VN do 35kV - Ochranné pásmo od kraj. vodiče: 7 m - vodič bez izolace; 2 m - vodič s izolací; 1 m - závěsné kabelové vedení

VN 35-110kV - Ochranné pásmo od kraj. vodiče: 12 m - vodič bez izolace; 5 m - vodič s izolací

Podzemní vedení VVN do 110kV - Ochranné pásmo 1m od osy krajního kabelu

VVN 110-220kV - Ochranné pásmo 15m od kraj. vodiče

VVN 220-400kV - Ochranné pásmo 20m od kraj. vodiče

VVN nad 400kV - Ochranné pásmo 30m od kraj. vodiče

Podzemní vedení nad 110kV - Ochranné pásmo 3m od osy krajního kabelu

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění:

u zařízení katodické protikorozní ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m na obě strany.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 2 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu

- bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

- 10 m Regulační stanice vysokotlaké o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně
 - 20 m Regulační stanice s tlakem nad 40 barů
vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 bar včetně
 - 8 m do DN 100 včetně
 - 10 m nad DN 100 do DN 300 včetně
 - 15 m nad DN 300 do DN 500 včetně
 - 20 m nad DN 500 do DN 700 včetně
 - 20 m nad DN 700
vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 bar
 - 8 m do DN 100 včetně
 - 15 m nad DN 100 do DN 300 včetně
 - 70 m nad DN 300 až DN 500 včetně
 - 110 m nad DN 500 až DN 700 včetně
 - 160 m nad DN 700
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, v platném znění:
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně

- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, v platném znění:
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně¹
- e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění:
- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- f) ochranné pásmo produktovodů stanoví zákon č. 189/1999 Sb., o nouzových zásobách ropy, v platném znění, ČSN 650201(Z1) Hořlavé kapaliny, prostory pro výrobu, skladování a manipulaci, ČSN 650204 (Z3) Dálkovody hořlavých kapalin, ČSN EN 14161, naftový a plynárenský průmysl - potrubní přepravní systém:
- 300 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zabezpečovací pásmo
- 5 m pro kategorii dálkovodu A
 - 4 m pro kategorii dálkovodu B
 - 3 m pro kategorii dálkovodu C
- bezpečnostní vzdálenost
- 20 - 300 m dle kategorie dálkovodu a skupiny objektu
- g) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, v platném znění:
- 1 m na každou stranu od krajního vodiče.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Stavba zasahuje do vzdálenosti 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkce lesa i přímo prochází pozemky určenými k plnění funkce lesa.

Stavba zasahuje do vzdálenosti 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkce lesa v km 1,65-1,7 a na konci úpravy u mostu přes železnici². U přeložky ulice K Židovskému hřbitovu (investice města) stavba zasahuje do vzdálenosti 50 m od okraje pozemků určených k plnění funkce lesa v km 0,375 - 0,5. V této oblasti bude v rámci investice ŘSD ČR realizován SO 355 Přeložka vodovodu DN 300 do Nemošic.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba není součástí CHOPAV.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Ochranná pásma vodního zdroje je v těsné blízkosti stavby. Rozhodnutím 1429/96/FE/VOD je stanovené ochranné pásmo vodního zdroje Nemošice. Vzhledem k možnému ovlivnění podzemních vod a následně vodního zdroje Nemošice byl zpracován podrobný hydrogeologický průzkum (SUDOP Pardubice s.r.o) se závěry a podmínkami, které jsou součástí opatření, navržených z hlediska ochrany vod k prevenci, eliminaci a minimalizaci účinků na životní prostředí. Ve stavbě jsou přijata technická opatření pro respektování podmínek ochrany vodního zdroje.

Poloha je vyznačena ve výkresové části dokumentace.

¹ u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m

² P.č. 554/8 k.ú. Pardubičky

B.1.9.13 Bezpečnostní pásmo

Bezpečnostní pásmo závodu Explosia a.s. v Semtíně.

Stavba se nachází v 5. bezpečnostním pásmu závodu Explosia a.s. v Semtíně. Bezpečnostní pásmo 5 zahrnuje území vně bezpečnostního pásma 4.

Dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 99/1995 Sb., skladování výbušnin, v platném znění, je pro uvedené bezpečnostní pásmo 5 jako ohrožení uvedeno náhodné poškození zasklených oken, okna ve stavbě nejsou.

SO 510 řeší přeložku VTL plynovodu DN 150 v km 0,824, SO 511 řeší přeložku VTL plynovodu DN 150 v km 2,634 s provozním tlakem 25 barů, jmenovitým tlakem 40 barů. Bezpečnostní pásma plynových zařízení jsou uvedena v příloze k zákonu č. 458/2000 Sb. Vysokotlaké plynovody o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně nad DN 100 do DN 300 včetně mají bezpečnostní pásmo 10 m.

B.1.10 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ

B.1.10.1 Poloha vzhledem k záplavovému území

Cca v km 1,55 kříží trasa silnice vodní tok řeku Chrudimku a aktivní zónu záplavového území. Je provedeno hydrotechnické posouzení záměru; zpracoval: referát hydrotechniky OPVZ, Povodí Labe, státní podnik Hradec Králové v 04/2009. Hladina stoleté vody v místě mostu je ve výšce 221,80 m n.m. Tato výška je zohledněná při návrhu komunikace. Niveleta komunikace v km 0,6 až 2,1 je navržena s ohledem na hladinu Q_{100} .

B.1.10.2 Poloha vzhledem k poddolovanému území

Stavba leží mimo evidovaná a známá poddolovaná území.

Podrobný geotechnický průzkum uvádí, že na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha) se v blízkém okolí zájmového území nevyskytují žádné oblasti hodnocené jako poddolovaná území.

B.1.11 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

B.1.11.1 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Během výstavby budou dotčeny okolní pozemky, bude na nich probíhat stavební činnost a bude na nich umístěno zařízení staveniště.

Stavba způsobí rozdělení zemědělsky využívaných pozemků, přístupy na pozemky jsou řešeny návrhem nových sjezdů, případně souběžnou účelovou komunikací.

Negativa vyplývají z vedení trasy po zemědělsky využívaných pozemcích. Tato negativa nelze prakticky nijak ovlivnit. Trvalý zábor ploch je určen kategorií silnice a jejím směrovým a výškovým vedením v daných územně technických podmínkách.

V úseku km 0,8 až 2,0 prochází obchvat jímacím územím vodního zdroje. Podrobně je problematika výskytu a směru proudění podzemních vod popsána ve zprávě: Podrobný hydrogeologický průzkum, Silnice I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat, I. etapa, Závěrečná zpráva SUDOP Pardubice s.r.o., číslo Geofondu (P 105 704) Vašíček V. (2003). Po jejím zhodnocení v rámci podrobného geotechnického průzkumu, SUDOP PRAHA a.s. 5/2008 zůstávají v platnosti její závěry a doporučení. Hydrogeologická doporučení týkající se ochrany podzemních vod uvádí i Předběžný IG průzkum v DÚR z r. 2003 od spol. Transconsult s.r.o. zpracovaný v kooperaci s OHGS s.r.o. Ústí nad Orlicí (RNDr. S. Šeda). S ohledem na umístění stavby v blízkosti ochranného pásma vodních zdrojů Nemošice, dokumentace pro územní řízení respektuje závěry a doporučení předběžného a podrobného hydrogeologického průzkumu, aby byl eliminován vliv na zdroj hromadného zásobování pitnou vodou. Srážkové vody z komunikace je možné zasakovat do podzemních vod až po přečištění v lapolech. V km 1,5 až 2,1, kde se očekává změna rychlosti proudění podzemní vody, bude nutné srážkové vody odvádět

po přečištění přímo do povrchového toku. Niveleta je navržena tak, aby byl eliminován vliv na hladinu podzemní vody, je vedena v násypu.

Co se ovlivnění hladiny podzemních vod týče, uvádíme, že založení mostu SO 203 je realizované pomocí hlubinných pilot, které budou realizované pod ochranou ocelové výpažnice. K ovlivnění podzemní vody z důvodu realizace mostu nedojde.

Rovněž musí být splněny týkající se ovlivnění podzemních vod: Podmínky pro přípravu, realizaci a provoz stavby vyplývající ze závěru „Zjišťovacího řízení“ podle §7 zákona č. 100/2001 Sb. vydané Krajským úřadem Pardubice dne 18. 3. 2004:

27) Funkci monitorovacího systému bude plnit soustava vrtů HJ-1,2,3 vybudovaných v rámci průzkumu. Vrty jsou situovány tak, aby reprezentativně kontrolovaly kvalitu vod proudících z prostoru uvažovaného obchvatu k jímacímu území. Následné monitorování kvality se doporučuje 1 x ročně v jarním termínu. Rozsah stanovených parametrů bude následující: ustálená hladina, vodivost, ropné látky a chloridy. Vzorky vod je nutno odebírat v dynamickém stavu, tedy po minimálně 10-ti násobném odčerpání objemu vrtu nebo při ustálené vodivosti během čerpání.

28) Pro zimní údržbu používat soli s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace půd v okolí rozšíření.

Problematika hluku z dopravy je řešena v hlukové studii, která je samostatnou přílohou dokumentace DUR. V DSP je akustická studie aktualizována, zohledňuje data z nového dopravního modelu, který je v roce 2019 zpracován pro ekonomiku projektu (Model byl zhotoven pro akci „I/2 Pardubice jihovýchodní obchvat, aktualizace záměru projektu včetně HDM-4“). Ve stavbě jsou navrženy protihlukové stěny snižující hlukové zatížení okolní zástavby a pozemků.

Dle výpočtového modelu bude docházet v roce 2025 i 2045 u některých výpočtových bodů k překračování hygienických limitů. Bylo dohodnuto, že rozsah stěn bude shodný, jako byl rozsah v DÚR. Oproti DÚR byla sjednocena PHS-2 v jeden celkem o konstantní výšce a PHS-5 (mimo rozsah stavby) byla zrušena bez náhrady. Všechny PHS jsou kategorie A3 s pohltivostí $DL_{\alpha} = 8 - 11$ dB.

Název dle hlukové studie	délka z akustické studie	upřesněná délka dle geometrie PK	výška	Umístění dle staničení stavby	Parametry	SO stavby
PHS-1	334 m	334 m	2,0 m	1,052 - 1,384 L	A3/B3	SO 760
PHS-2	739 m	735 m	2,0 m	1,052 - 1,791 P	A3/B3	SO 761
PHS-3a	511 m	504 m	2,0 m	2,399 - 2,880 L	A3/B3	SO 762
PHS-3b	47 m	47 m	2,5 m	2,880 - 2,918 L	A3/B3	SO 762
PHS-4	229 m	50,5+174=224,5 m	2,5 m	OK v k.ú. Pardubičky	A3/B3	SO 763
	celkem 1860 m	celkem 1844,5 m				

Pro porovnání uvádíme původní rozsah PHS v DÚR. Číslování PHS v akustické studii bylo proti směru staničení. Je nutné se orientovat podle staničení a čísla SO.

Název dle akustické studie	Délka	výška	umístění	SO stavby
PHS-1	229 m	2,5 m	Sever OK (I/2 x II/322)	SO-763
PHS-2a	47 m	2,5 m	2,880-2,918 L	SO-762
PHS-2b	511 m	2,0 m	2,399-2,880 L	SO-762
PHS-3a	201 m	2,0 m	1,587-1,791 P	SO-761
PHS-3b	129 m	3,0 m	1,470-1,587 P	SO-761
PHS-3c	406 m	2,0 m	1,052-1,470 P	SO-761
PHS-4	334 m	2,0 m	1,052-1,384 L	SO-760
PHS-5	218 m	2,0 m	-*	-*

*protihlukové stěna je umístěna mimo plánovaný záměr.

Exhalace z dopravy do ovzduší jsou závislé na intenzitě dopravy, jízdním režimu a kvalitě vozidel apod. Ve vazbě na dosavadní dopravní systém města lze konstatovat, že dojde ke zlepšení stávající situace na doposud využívaných průjezdných úsecích městem.

V lokalitě stavebního záměru jsou v současnosti překračovány imisní limity pro roční průměrnou koncentraci benzo(a)pyrenu. Ostatní znečišťující látky imisní limit splňují.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že imisní příspěvek z dopravního provozu na hodnocených silničních úsecích nedosahuje v rámci průměrných ročních koncentrací u sledovaných znečišťujících látek limitní hodnoty. Výjimku představuje pouze imisní příspěvek pro benzo(a)pyren, který se sice pohybuje pouze v řádu setin, avšak hodnota imisní pozadí pro tuto sledovanou znečišťující látku je již v současné době vyšší, než je povolený imisní limit. Proto i přes nízké imisní příspěvky této znečišťující látky bude docházet k překračování imisního limitu.

U denních koncentrací PM₁₀ bude k překračování imisního limitu docházet u všech vybraných referenčních bodů reprezentujících obytnou zástavbu. Pouze u bodu č. 3, jedná se o rodinný dům na ulici Pod Hřbitovem č. p. 536, bude imisní limit dodržen. Vypočtené hodnoty PM₁₀ (u nejbližší obytné zástavby) porovnané s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, jedná se tedy o hodnoty dosažované za nejnepříznivějšího stavu v rámci rozptylových podmínek (smogové situace, špatné rozptylové podmínky apod. – cca 2 měsíce v roce). Obecně lze očekávat, že za běžných rozptylových podmínek, které jsou pro lokalitu nejtípichtější (tzn. V. třída stability konvektivní s pravděpodobností výskytu více než 54 %), se budou příspěvky 24hodinových koncentrací PM₁₀ pohybovat u nejbližší obytné zástavby v rozmezí od 0,8 do 3,4 µg/m³. Na základě výše uvedeného lze předpokládat, že imisní limit pro denní koncentrace PM₁₀ bude po většinu roku dodržován.

Celkově lze konstatovat, že provozem posuzovaného záměru dojde ke zvýšenému zatížení ovzduší v lokalitě a k překračování imisních limitů u průměrné denní koncentrace PM₁₀ (avšak pouze za nejnepříznivějšího stavu v rámci rozptylových podmínek) a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (tato látka již v současnosti imisní limit překračuje). Nicméně lze tvrdit, že výstavbou hodnoceného záměru dojde k odlehčení dopravy na komunikaci I/36 vedoucí intravilánem Pardubic, a tím i poklesu imisní zátěže na této komunikaci. Toto snížení by se mělo pozitivně projevit i na hodnotách imisního pozadí. Dále je nutné uvést, že nedejde pouze k odlehčení dopravy na komunikaci I/36, ale rovněž dojde k oddálení dopravního proudu od obytné zástavby obce. Proto příspěvek koncentrace znečišťujících látek ke stávající imisní koncentraci nebude významný a realizace stavebního záměru bude mít v celkovém kontextu akceptovatelný vliv na ovzduší a v širším pohledu i pozitivní vliv na zdraví obyvatel.

Cca v km 1,55 kříží trasa silnice vodní tok řeku Chrudimku, její záplavové území a aktivní zónu záplavového území. Je provedeno hydrotechnické posouzení záměru zpracoval: referát hydrotechniky OPVZ, Povodí Labe, státní podnik Hradec Králové v 04/2009. Hladina stoleté vody v místě mostu je ve

výšce 221,80 m n.m. Tato výška je zohledněná při návrhu komunikace. Niveleta komunikace v km 0,6 až 2,1 je navržena s ohledem na hladinu Q_{100} .

Zásah stavby do stávajících objektů je minimální, vyžaduje pouze:

- demolici části oplocení bývalého vojenského prostoru na pravém břehu Chrudimky
- demolice části oplocení areálu Skanska, a.s. a části parkovacích stání tohoto areálu

Pro stavbu jihovýchodního obchvatu byl proveden korozní průzkum v rámci DSP z 05/2009, projektant SUDOP PRAHA a.s. (uloženo v archivu objednatele). V místech projektovaných mostních objektů byla provedena měření zdánlivé rezistivity (tj. měrného odporu) půdy a současně měření proudové hustoty cizích stejnosměrných elektrických polí.

Korozní průzkum prokázal přítomnost stejnosměrných bludných proudů o hustotě, která odpovídá podle ČSN 038375 a TP 124 zvýšené agresivité půdního prostředí (stupeň č. III a IV). Zdroji těchto stejnosměrných proudů jsou stanice katodové ochrany, které chrání proti korozi potrubí vysokotlakých plynovodů a elektrizované tratě procházející železničním uzlem Pardubice.

Na základě provedeného průzkumu je doporučeno, aby u všech projektovaných mostů bylo zajištěno měření korozního stavu kovových částí osazením kontrolních měřících bodů (KMB). U každého mostu se bude jednat o kombinaci primární ochrany dle kap. 5.2 TP 124 a sekundární ochrany dle kap. 5.3 TP 124. Výztuž bude vodivě propojena a vyvedena na povrch do KMB.

Magistrát města Pardubice, odbor správních agend, úsek památkové péče, jako věcné a místně příslušný organ památkové péče (dále jen příslušný orgán) ve svém stanovisku č. j. MmP 41196/2018 uvádí skutečnost, že část záměru (tj. ul. K Židovskému hřbitovu v úseku 0 - km 0,25) se nachází v bezprostřední blízkosti nemovité kulturní památky zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod rejstřík. č. 21272/6-5186.

Vzhledem k uvedené skutečnosti příslušný orgán konstatuje nutnost zajištění opatření proti přenosu nebezpečných vlivů stavby. Zejména vliv vibrací by mohl mít pro konstrukce Židovského hřbitova v Pardubicích fatální důsledky. **Objekty projektované v DSP se nedotýkají lokality ul. K Židovskému hřbitovu. V DSP jsou projektovány jen objekty souvisící se silnicí I. třídy.**

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky popisují studie, které jsou součástí dokumentace. F Související dokumentace.

Stavba má vliv na zábor pozemků. Na stavbu budou vykoupeny potřebné pozemky. Na jiných budou zřízeny služebnosti.

Vliv stavby je znázorněn i v koordinačním situačním výkrese. Je zde vyznačena zóna ovlivnění emisemi, zóna možného ovlivnění případných jímacích objektů).

B.1.11.2 Ochrana okolí

Ochrana okolí stavby zůstane na úrovni stávajícího stavu nebo se zlepší. Exponované oblasti v okolí stavby podél trasy bude dle výsledků akustické studie chráněna protihlukovými opatřeními.

B.1.11.3 Vliv stavby na odtokové poměry v území

Systém odvodnění komunikací během provozu řeší objekty řady 300. Jsou navrženy prvky odvodnění dle řešení komunikace. Stavba jihovýchodního obchvatu kříží vodní tok Chrudimku.

V rámci přeložky silnice I/2 nedojde k výrazné změně charakteru odtoku vod z přilehlých povodí. Komunikace je vedena v násypu s provedením příkopů vyznačených v situaci. Trasa obchvatu je částečně situována v zátopovém území řeky Chrudimky. Výška násypu je navržena s ohledem na hladinu průtoku Q_{100} . Přilehlá povodí a zátopové čáry n-letých průtoků jsou vyznačeny v situaci 1:5 000 (Situační výkres širších vztahů), kde jsou uvedeny i průtokové hodnoty Chrudimky (Q_{100} a Q_1).

Retenční objem kanalizace zaústěné do řeky Chrudimky je dimenzována na pětiletý dešť o maximálním objemu (výpočet z dob trvání a intenzit návrhových dešťů). Regulovaný odtok z retence je vypočten z dvouletého 15-ti minutového deště.

Pro tento záměr bylo zpracováno hydrotechnické posouzení vlivu výstavby silničního mostu přes tok Chrudimku v ř. km 3,3. (Hydrotechnické posouzení toku Chrudimka, most na silnici I/2 Pardubice-

jihovýchodní obchvat, zpracoval referát hydrotechniky OPVZ, Povodí Labe s.p. Hradec Králové 04/2009). Z posouzení je zřejmé, realizací mostu dojde pouze k lokálnímu vzduší hladiny, které vzhledem k charakteru koryta toku a inundačního území významně nezhorší odtokové poměry v dané lokalitě. Zároveň je konstatováno, že realizací násypů v rámci výstavby komunikace v inundačním území nedojde k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.

B.1.12 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

B.1.12.1 Asanace

Požadavky na asanace nejsou.

B.1.12.2 Demolice

Zásah stavby do stávajících objektů je minimální, vyžaduje pouze:

- demolici zbytků oplocení bývalého vojenského prostoru na pravém břehu Chrudimky
- demolice části oplocení areálu Skanska, a.s. a části parkovacích stání tohoto areálu

B.1.12.3 Kácení dřevin

Kácení stávajících porostů proběhne v nezbytně nutném rozsahu.

Celkem bude nutné skácet 309 stromů podléhajících povolení ke kácení a 22 stromů bez nutnosti povolení kácení. Celkem je určeno ke kácení 37 226 m² zapojených porostů.

B.1.13 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU

Trvalé zábery ZPF jsou navrženy na ploše 90 506 m².

Dočasné zábery ZPF nad 1 rok jsou navrženy na ploše 4 238 m².

Dočasné zábery ZPF do 1 roku jsou navrženy na ploše 51 727 m².

V DÚR byly uvedené plochy vč. objektů městské investice, tj. souběžná stezka a rekonstrukce ul. K Židovskému hřbitovu. Zde jsou redukovány pro investici ŘSD³.

B.1.14 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Trvalé zábery PUPFL nejsou požadovány.

Dočasný zábor PUPFL na 1 rok je navržen na ploše 376 m².

V DÚR byly uvedené plochy vč. objektů městské investice, tj. souběžná stezka a rekonstrukce ul. K Židovskému hřbitovu. Zde jsou redukovány pro investici ŘSD.

B.1.15 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

B.1.15.1 Možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území

1.15.1.1 Možnost napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Na začátku úseku bude hlavní trasa napojena I/37 MÚK Dražkovice, na konci úseku na ul. Průmyslovou - průtah silnice II/322.

³ pw:\pwwserver1.sudop.cz:projekty\Documents\19-255.250 I\slash;2 Pardubice, jihovýchodní obchvat, DSP\E Doklady\E.4 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle\E.4.2 Záborový elaborát\REK_aktual.xls

V trase jsou čtyři úrovněvé křižovatky. Obchvat bude napojen na silnici III/ 34028, výhledově na rekonstruovanou místní sběrnou komunikaci ul. K Židovskému hřbitovu s návazností na S.K. Neumanna, na silnici III/34026.

Vlevo ve směru staničení bude zajištěn přístup na pozemky navrhovaným sjezdem z II/324 a dále po pásu zpevněném šterkodrtí, souběžném s I/2 do km 0,320. Viz. SO 150. Pro přístup na pozemky vpravo navrhujeme souběžný pás pozemku zpevněný šterkodrtí napojeny na stávající sjezd ze silnice III/34028. Na pozemky vpravo vede i komunikace v zástavbě rodinných domů obce Dražkovice. Provoz zemědělské techniky po této komunikaci není žádoucí. Sjezd z hlavní trasy v km 0,320 navrhovaný v DÚR r. 2003 by vyžadoval souhlas s odchylným řešením.

V místě navrhované okružní křižovatky s I/2 x III/340 26. Je napojena bývalá vojenská účelová komunikace. Po vybudování okružní křižovatky (dále jen OK) dojde k přerušení této komunikace. Navrhujeme její napojení na silnici III/340 26 a vedení její přeložky podél severozápadního kvadrantu OK. V místě původního napojení bude nově napojena účelová komunikace pro přístup na pozemek 339/10. Jednou z podmínek uvedených v původním územním rozhodnutí č.j. ÚSO 1437/05/06/07/Hc/ro bylo doplnění sjezdu v km 1,920 na pozemek p. č. 339/10. Zřízení sjezdu ze silnice I. třídy by vyžadovalo souhlas s odchylným řešením. Jako náhradu navrhujeme souběžnou účelovou komunikaci. (Viz. SO 151)

1.15.1.2 Možnost napojení na stávající technickou infrastrukturu

Napojení během stavby

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodovodního řádu, případně jiného vodního zdroje. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů.

Napojení při provozu

Odvodnění komunikace

Zásadou řešení je odvedení srážkových vod z pojižděné části navržené komunikace samostatně, odděleně od vod ze svahů a náspů, ale i přilehlých povodí. Je navrženo svedení dešťových vod do kanalizace a následně do řeky Chrudimky v prostoru infiltračního pásma vodního zdroje Nemošice na levém břehu Chrudimky. Srážkové vody z navržené komunikace jsou vedeny do trubní retence a řízeně vypouštěny do předčisticího zařízení v OLK, odkud jsou následně vypouštěny do řeky Chrudimky.

Mimo infiltrační pásmo je převážná část srážkových vod zasakována pomocí příkopů. Svedení dešťových vod do kanalizace je i v komunikaci ul. Průmyslová. Kanalizace je vyústěna do vsakovacích silničních příkopů. Jeden z příkopů je veden do km 2,724 k bezejmenné občasně vodoteči.

Stavba není napojena na stávající kanalizaci. Možnost napojení na kanalizaci v Jesenčankách není prakticky možné z důvodu nedostatečné kapacity a výškové polohy stávající kanalizace.

Veřejné osvětlení, silová elektřina

Ve stavbě jsou objekty veřejného osvětlení. K úpravám veřejného osvětlení dojde v prostoru navrhovaných okružních křižovatek a v souvislosti s výstavbou cyklostezek.

SO 434 Úprava VO stezky u silnice III/34028 - Napájení bude provedeno napojením na stávající kabelové rozvody (ve stávajících osv. bodech 695008 a 695013).

SO 438 Úprava VO v km 3,000 - Napájení bude provedeno napojením na stávající kabelové rozvody (ve stávajících osv. bodech 487043 a 487049 a kabelovou spojkou u fotbalového hřiště v ul. Průmyslové na stávající napájecí vedení).

Stavba nebude napojena na silovou elektřinu.

Vodovod

Stavba nebude napojena na vodovod

B.1.15.2 Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Hlavní trasa obchvatu silnice I/2 je určena pro pohyb motorových vozidel, nemá zřízeny komunikace pro chodce. Ty jsou součástí souvisejících objektů. Ve stavbě je kladen důraz na oddělení provozu motorových vozidel od ostatních účastníků silničního provozu.

Na upravovaných komunikacích nižších tříd bude zachován původní režim provozu. Parametry po úpravě nezhorší možnost bezbariérového užívání.

V rámci stavby jsou navrženy objekty stezky pro pěší a cyklisty. Hodnoty příčného sklonu těchto komunikací nepřesahují hodnotu stanovenou normou. Povrch bude zpevněn v limitních spádech asfaltem. Stezka je vybavená hmatovými prvky v místech křížení s ostatními komunikacemi. Trasa je vhodná pro osoby se sníženou schopností pohybu. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.1.16 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE**B.1.16.1 Věcné a časové vazby stavby****1.16.1.1 Časové údaje o realizaci stavby**

Předpokládané zahájení stavby je **2023**.

Předpokládané uvedení do provozu je **2025**

Údaje jsou pouze orientační, budou upřesňovány v dalších fázích projektu a přípravy stavby.

1.16.1.2 Členění na etapy

Předpokládaný harmonogram výstavby:

- zahájení stavby - 2023

podzim 2023 - jaro 2024

- kácení mimolesní zeleně

- shrnutí ornice (ornice se vyhrne za staveništní komunikaci a použije se zpětně k ohumusování svahů, přebytek na deponii)

- archeologický průzkum

- přeložky sítí technické infrastruktury

- zařízení staveniště

- zakládání mostů

jaro 2023 - podzim 2025

- mosty, opěrná zeď

- komunikace hlavní trasy

- vybavení komunikace, SDZ, VDZ

- komunikace III tř. - přeložky

- uvedení do provozu - 2025.

B.1.16.2 Podmiňující investice

nejsou

B.1.16.3 Vyvolané investice

Stavba vyvolává nutnost ochrany a přeložek sítí technické infrastruktury (sdělovací, elektrorozvodné, veřejné osvětlení, kanalizace, vodovody, plynovody).

Stavba vyvolává přeložky stávajících oplocení.

Monitoring dle požadavků podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení.

Stavba vyvolává úpravu a zabezpečení bodů stávající geodetické mikrosítě. Viz. E.4.3

B.1.16.4 Související investice

Návrh stavby je koordinován se stavbami / stav přípravy akce v 09/2019:

- Modernizace trati Hradec Králové – Chrudim, Medlešická spojka/investiční záměr, SUDOP PRAHA a.s.
- Cyklistická stezka ul. Průmyslová – úsek od ul. Kyjevská po Foxconn-PD
- Přeložky sítí ČEZ v DÚR zařazené jako SO této stavby

V dalším stupni PD (lze předpokládat, že pro akci „I/2 Pardubice-jihovýchodní obchvat“ bude zpracována projektová dokumentace pro provádění stavby PDPS) je nutno prověřit vývoj projektové přípravy jednotlivých akcí a dále koordinovat. U některých akcí je pravděpodobné, že budou již zrealizovány před započítáním stavebních prací na stavbě „I/2 Pardubice-jihovýchodní obchvat“. Bude nutné provést zaměření skutečného provedení stavby a návrh eventuálně doladit.

V souvislosti se stavbou je nutné zmínit plánovanou akci odbahnění Matičného Jezera, která by v případě časové souslednosti s realizací jihovýchodního obchvatu mohla ovlivnit výstavbu.

V souvislosti s bytovou výstavbou v k. ú. Pardubičky lokalita „Pod Kopečkem“ připravuje společnost ADAM PRVNÍ s.r.o. realizaci záměru stavby, v rámci kterého má dojít k přemístění stávající VTL regulační stanice plynu „Pardubičky“ z lokality ul. Pod Kopečkem, do lokality pod terénní zlom (nedaleko od místa, kde polní cesta kříží železniční vlečku – přibližná poloha naznačena v koordinační situaci). Uvedené přemístění RS „Pardubičky“ není součástí stavby „Pardubice - jihovýchodní obchvat, I. etapa“. Projektant doporučuje před zahájením stavby obchvatu provést koordinaci obou staveb s provozovatelem plynovodní sítě RWE DS, s.r.o. V současné době je zpracován pouze ideový návrh záměru.

Realizace stavby I/2 Pardubice-jihovýchodní obchvat bude probíhat bez přerušení silniční dopravy na okolní silniční síti, při provádění stavby se ale uvažuje s částečným omezením dopravy. Nutné dopravní opatření řeší SO 182 Dopravní opatření. S omezením dopravy souvisí navrhované provizorní komunikace (SO 170 a SO 171).

Na parcele č. 186/1 v k. ú. Pardubičky je připravován záměr výrobního areálu spol. JABA Montáže s.r.o.. Po dobu výstavby okružní křižovatky v Pardubičkách a příjezdové komunikace k areálu SKANSKA a.s. bude narušen stávající přístup - příjezd. Protože stávající příjezdová cesta, která bude dotčena stavbou, představuje jediný přístup k parcele, bude nutné zajistit po dobu provádění SO 113 Okružní křižovatka silnic I/2 a II/322 a SO 124 Příjezd k areálu SKANSKA a na pozemek parc. č. 186/1 v k.ú. Pardubičky provizorní napojení na silnici II/322, případně, v závislosti na postupu výstavby silnice I/2, dočasné napojení na dokončený úsek silnice I/2 s návazností na stávající silnici III/34026. Není vyloučený časový souběh s úpravami zpevněných ploch v areálu SKANSKA a.s. Úpravy jsou plánovány v souvislosti se zábořem části areálu a změnou dispozice parkovacích ploch.

B.1.17 SEZNAM DOTČENÝCH POZEMKŮ

B.1.17.1 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Vzhledem k většímu počtu pozemků dotčených stavbou jej jejich seznam uveden v samostatné části dokumentace E.4 - Majetkoprávní část.

B.1.17.2 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Vzhledem k většímu počtu pozemků dotčených stavbou bude jejich seznam dle potřeby uveden v části E.4 - *Majetkoprávní část*. Ochranná pásma jsou vyznačena v situacích.

B.1.17.3 Požadavky na monitorinky a sledování přetvoření

Požadavky z podmínek ze závěru zjišťovacího řízení

- monitorovat vývoj vegetace na obnažených březích do doby, než se obnoví původní vegetační kryt a eliminovat nepůvodní druhy

- monitorovat vrty za účelem sledování kvality podzemní vody

Funkci monitorovacího systému bude plnit soustava vrtů HJ-1,2,3 vybudovaných v rámci průzkumu. Vrty jsou situovány tak, aby reprezentativně kontrolovaly kvalitu vod proudících z prostoru uvažovaného obchvatu k jímacímu území. Následné monitorování kvality se doporučuje 1 x ročně v jarním termínu. Rozsah stanovených parametrů bude následující: ustálená hladina, vodivost, ropné látky a chloridy. Vzorky vod je nutno odebírat v dynamickém stavu, tedy po minimálně 10-ti násobném odčerpání objemu vrtu nebo při ustálené vodivosti během čerpání.

V části F.2.6 je Posouzení stávajících objektů v blízkosti stavby. Posouzení doporučuje před započatím prací vypracovat pasport okolních, potencionálně výstavbou zasažených budov za účelem zmapování stávajících poškození na budovách tak, aby nebyly dávány na vrub plánovaných stavebních prací, jedná se hlavně o možný výskyt vibrací při provádění hlubinného založení protihlukových stěn.

Stavební objekty SO 760 - PHS v km 1,052 - 1,384 a SO 761 - PHS v km 1,052 - 1,791 se nacházejí v dostatečné vzdálenosti, aby neměly bezprostřední negativní vliv na předmětné posuzované stavby.

V realizační dokumentaci mostních objektů bude vypracován projekt dlouhodobého sledování mostu, který bude obsahovat i informace o sledování mostu během výstavby (v souladu s SGR 10/2014).

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 CELKOVÉ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

B.2.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

2.1.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Předmětem stavby je novostavba silnice a místních komunikací. Jedná se o novou stavbu. Stavba zahrnuje i objekty, které řeší stavební úpravy a přeložky sítě stávající dopravní a technické infrastruktury. U těchto objektů se jedná o změnu dokončené stavby.

2.1.1.2 Údaje o současném stavu stavby; údaje o dotčené komunikaci

S výstavbou nového úseku silnice I/2 budou dotčeny stávající pozemní komunikace nižších tříd.

Silnice I/2 je silnice I. třídy spojující Prahu, Kutnou Horu a Pardubice. Délka silnice je 87,383 km. Provozní staničení plánované stavby navazuje na provozní staničení konce stávající silnice.

Silnice II/322 je silnice II. třídy v trase: Kolín (odpojení od silnice II/125) – Tři Dvory – Labuť – Veletov (okrajem) – Lžovice – Týnec nad Labem (krátké napojení na silnici II/327) – Kojice – Chvaletice (okrajem) – napojení na silnici I/2 – Lhota – Přelouč – Valy – Staré Čívce – Popkovice – Pardubice (odpojení od silnice I/2) – Pod Dubem – Zmíný – Dašice – Komárov – Dolní Roveň – Horní Roveň – Litětín – Vysoká u Holic (napojení na silnici I/35).

V Pardubicích tvoří silnice II/322 nesouvislé úseky od křižovatky silnic I/2 a I/37 Teplého ulicí po křižovatku s ulicí Jana Palacha (napojení na silnici II/324), od křižovatky Kyjevské ulice s ulicí Průmyslová, kterou prochází až ke křižovatce s ulicí Dašická (touto ulicí a dále Průmyslovou ulicí vede

silnice II/355) a posléze Staročernskou ulicí od křižovatky s Dašickou ulicí ven z města. Celková délka je 46,3 km.

Na těchto komunikacích budou probíhat stavební úpravy pro připojení a lokální přeložky.

- Na křížení větve I/37 MÚK Dražkovice se silnicí II/324 v km 67,062 - nový paprsek okružní křižovatky pro I/2 jihovýchodní obchvat
- Na silnici II/322 v km 24,7-nová okružní křižovatka
- na silnici III/34028 v km 0,85 vedené Jesenčan do Nemošic-nová okružní křižovatka
- na silnici III/34026 v km 0,67 vedené z Pardubiček do Nemošic-nová okružní křižovatka
- na místní a účelové komunikaci v prostoru plánované okružní křižovatky v Pardubičkách v km 24,7 silnice II/322

B.2.1.2 Účel užívání stavby

Stávající základní komunikační systém města Pardubice tvoří ve směru sever-jih silnice I/37 a II/324, ve směru východ-západ silnice I/36 a I/2 společně s II/322. S výjimkou nové trasy silnice I/37 však všechny tyto silnice procházejí centrem města, které je tak silně zatěžováno silniční dopravou se všemi souvisejícími negativními vlivy. V současném komunikačním systému města zcela chybí propojení obytné, průmyslové a skladové zóny v Černé za Bory a silnice I/37 Pardubice – Chrudim. Výstavba jihovýchodního obchvatu tento zásadní nedostatek odstraní a zároveň vytvoří jihovýchodní segment výhledového vnějšího okruhu města.

B.2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat“ je trvalá stavba s životností plánovanou na desítky let.

B.2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

ŘSD ČR, Úsek kontroly kvality staveb, oddělení technického rozvoje vydalo dne 24.9.2018 pod č.j. 19617/18200/2018 souhlasné stanovisko s odchylným řešením od čl. 4.4.5.2 ČSN 73 6102 a čl. 11.2 ČSN 73 6101. Články se týkají nejmenších vzájemných vzdáleností úrovnových křižovatek.

K odchylnému řešení vydaly své stanovisko Policie České republiky – KŘP Pardubického kraje, Odbor služby dopravní policie č.j. KRPE-41103-1/ČJ-2018-1700DP dne 1.7.2018, majetkový správce silnice I/2 ŘSD ČR, Správa Pardubice č.j. 003961/38200/3/ČŽ/2018 ze dne 26.6. 2018 a Magistrát města Pardubic č.j. MmP 67460/2018 OD ze dne 6.9. 2018.

Další výjimky a odchylná řešení nebyla použita.

B.2.1.5 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů jsou uvedeny v části *E Dokladová část, E.1.2 Zpráva o vypořádání závazných stanovisek*.

B.2.1.6 Celkový popis koncepce řešení stavby vč. základních parametrů stavby

Předmětem stavby je novostavba úseku silnice. Hlavní předmět stavby tvoří pozemní komunikace – silnice s neomezeným přístupem.

Součástí stavby jsou:

- pozemní komunikace nižších tříd,
- silniční mosty,
- odvodnění komunikací,
- přeložky a úpravy stávajících sítí technické infrastruktury,

- objekty úpravy území.

2.1.6.1 Základní parametry stavby

- Pozemní komunikace

I/2

kategorie	zákon č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů	silnice I. tř.
dopravní význam	ČSN 73 6101	silnice
charakter provozu	ČSN 73 6101	silnice s neomezeným přístupem
návrhová kategorie	ČSN 73 6101	S 11,5/80
typ příčného uspořádání	ČSN 73 6101	dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená PK pásy

II/322 (průjezdni úsek)

kategorie	zákon č. 13/1997 Sb.	místní komunikace II. třídy
dopravní význam	ČSN 73 6110	místní sběrná komunikace
charakter provozu	ČSN 73 6110	dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí
označení typu	ČSN 73 6110	MS2 -/11,5/50
typ příčného uspořádání	ČSN 73 6110	dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená PK

III/34026, III/34028

kategorie	zákon č. 13/1997 Sb.	silnice
dopravní význam	ČSN 73 6101	silnice III. třídy
charakter provozu	ČSN 73 6101	silnice s neomezeným přístupem
návrhová kategorie	ČSN 73 6101	S 7,5/50
typ příčného uspořádání	ČSN 73 6101	dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená PK

stezky pro pěší a cyklisty

kategorie	zákon č. 13/1997 Sb.	místní komunikace
dopravní význam		místní komunikace IV. třídy
označení typu	ČSN 73 6110	-
typ příčného uspořádání	ČSN 73 6110	dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená PK

úcelové komunikace

kategorie	zákon č. 13/1997 Sb.	úcelová komunikace
dopravní význam		úcelová komunikace
návrhová kategorie	ČSN 73 6109	P 4/30
typ příčného uspořádání	ČSN 73 6109	jednopruhová obousměrná směrově nerozdělená PK

- Mostní objekty

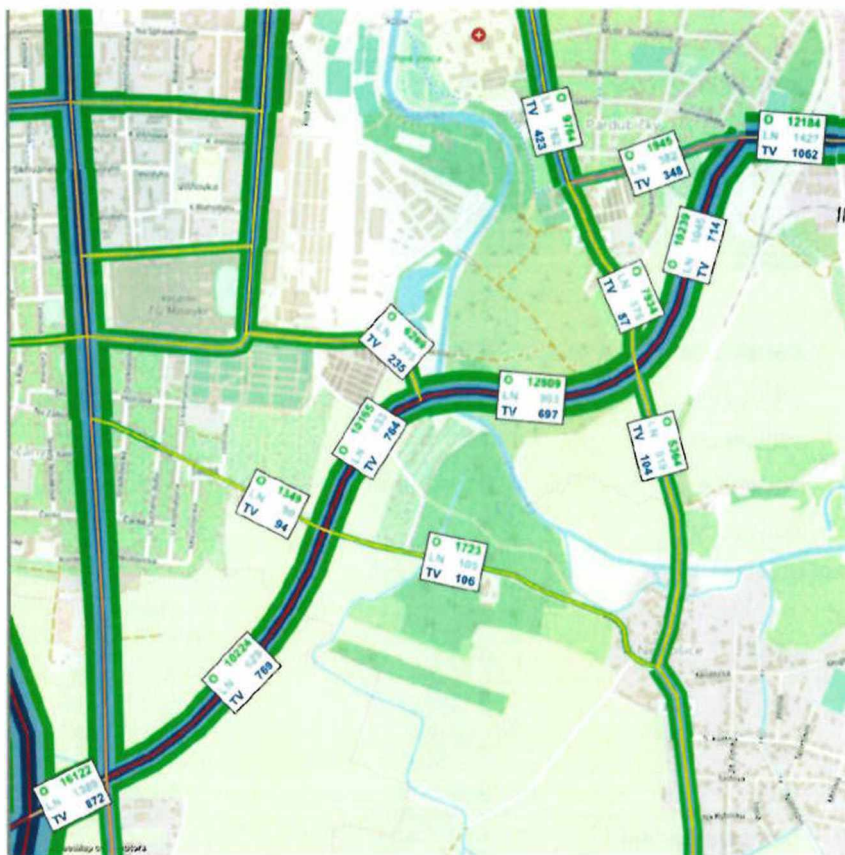
celkový počet		10
z toho	na silnici I/2	7 ks
	nad silnicí I/2	0 ks
	mimo hlavní trasu	3 ks
celková délka mostů		218 m
celková plocha mostů		2631 m ²
• Vodohospodářské objekty		
celkový počet		15
z toho	kanalizace	6
	DUN, RN,	0
	meliorace	1
	vodoteče	0
	vodovody	6
• Elektro a sdělovací objekty		
celkový počet		24
z toho	VVN	0
	VN	2
	NN	4
	V.O.	3
	trolejové vedení	1
	sdělovací systém SOS	14
• Trubní vedení – plynovody		
celkový počet		3
délka		311 m
• Protihlukové stěny		
celkový počet		4
celková délka		1 857 m

2.1.6.2 Výhledové intenzity provozu

Jelikož se jedná o dosud neexistující komunikace, plánovaná komunikace je zcela v nové stopě, nelze využít výsledků dopravního sčítání. Pro návrh skladeb vozovek lze vycházet pouze z údajů dopravního modelu. Pro hlavní trasu je stanovena očekávaná třída dopravního zatížení TDZ II. To odpovídá průměrné denní intenzitě provozu těžkých nákladních vozidel v obou směrech 1501-3500.

Dopravně-inženýrské podklady pro plánovanou komunikaci byly převzaty z dopravního modelu města Pardubice „Model silniční dopravy města Pardubice“- zpracovatel DHV CR, spol. s r.o. V modelu jsou uvedeny intenzity dopravního proudu pro cílový stav i pro předpokládaný rok uvedení do provozu. Dopravně inženýrské posouzení bylo provedeno i v rámci studie I/2 Pardubice, Jihovýchodní obchvat, změna řešení křižovatek, studie 02/2017. V DSP je aktualizována akustická studie, ta zohledňuje data z nového dopravního modelu, který je v roce 2019 zpracován pro ekonomiku projektu (Model byl

zhotoven pro akci „I/2 Pardubice jihovýchodní obchvat, aktualizace záměru projektu včetně HDM-4“). Kartogram je znázorněn na obrázku níže.



Obrázek 1: Kartogram intenzity dopravy - výhled rok 2045

Kapacitní posouzení křižovatek bylo provedeno v rámci studie „I/2 Pardubice, Jihovýchodní obchvat, změna řešení křižovatek, SUDOP PRAHA a.s. 02/2017. Křižovatky navrhovaného jihovýchodního obchvatu se stávajícími silnicemi III/34028 (K1) a III/34026 (K2) byly posouzeny jako průsečné a okružní. Závěrem je, že pro výhledový rok nevyhoví v podobě průsečných křižovatek. Okružní křižovatky kapacitně vyhoví.

			K1	K2
2023	Průsečná křižovatka	sil. I.třídy	A	A
		sil. III. Třídy	B	E
	Okružní křižovatka	sil. I.třídy	A	A
		sil. III. Třídy	A	A
2043	Průsečná křižovatka	sil. I.třídy	B	B
		sil. III. Třídy	F	F
	Okružní křižovatka	sil. I.třídy	B	C
		sil. III. Třídy	A	B

Další kapacitní posouzení je provedeno v rámci technickoekonomické studie, 10/2017, SUDOP PRAHA a.s. stř. 205. Kapacita křižovatek se vyjadřuje úrovní kvality dopravy (dále jen UKD), která charakterizuje ztrátový čas neboli střední dobu zdržení jednotlivých podřazených proudů. UKD může být pro hlavní a vedlejší komunikaci různá, záleží na typu komunikace vstupující do křižovatky. Výsledný UKD pro celou křižovátku je stanoven na základě nejméně příznivého hodnocení s nejvyšší střední dobou zdržení. Křižovatky v trase byly posouzeny jako okružní OK I/2 x III/34028, UKD A – vyhovuje, OK I/2 s MK K Židovskému hřbitovu, UKD A - vyhovuje, Křižovatka I/2 x III/34026, UKD B – vyhovuje, OK I/2 x II/322 UKD A-vyhovuje.

2.1.6.3 Nová ochranná pásma

Ochranné pásmo pozemní komunikace

Nově je navrhováno silniční ochranné pásmo silnice I/2, jihovýchodní obchvat.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich **mimo souvisle zastavěné území obcí** slouží silniční ochranná pásma. **Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby** nebo společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje

Ochranné pásmo dálnice je definované Zákonem o pozemních komunikacích (13/1997 Sb., část 7, § 30, odst.2, písm. a) následujícím způsobem:

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,

15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (lokální přeložka II/322 neleží mimo souvisle zastavěné území, je to bez vlivu na ochranné pásmo, přeložky silnic III. třídy lokálně mění niveletu u silnice III/34026, dopad na OP)

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Ochranná pásma sítí technické infrastruktury

Jsou navrženy úpravy ochranných pásem upravovaných sítí v prostoru stavby:

Tab. : Přehled ochranných pásem sítí technické infrastruktury.

typ	specifikace	ochranná pásma
elektrická energie		
elektrické stanice		20m
venkovní vedení	1-35kV bez izolace	7m
	1-35kV zákl. izolace	2m
	1-35kV závěs. kabel	1m
	36-110kV	12m
	110-220kV	15m
	221-400kV	20m
	nad 400kV	30m
	závěs. kabel 110kV	2m
	vlastní telekom. síť	1m
podzemní vedení	do 110kV	1m
	nad 110kV	3m
teplo		
zařízení na výrobu a rozvod tepla		2,5m
plyn		
Plynovody a přípojky do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce		1m
Plynovody a přípojky do 4 bar včetně, umístěných mimo zastavěné území obce		2m
Plynovody a přípojky nad 4 bar do 40 bar včetně - Ochranné pásmo 2 m na obě		2m