

Praha dne 20. prosince 2019
Č. j.: MZP/2018/710/550
Vyřizuje: Ing. Zahradka
Tel.: 267 122 392
E-mail: Lukas.Zahradka@mzp.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod č.j.: 73999/ENV/12 dne 23. října 2012
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 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“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je vybudovat rychlostní silnici mezi obcemi Ostrov a Staré Město na území Pardubického kraje. Investiční záměr výstavby silnice R35 je posuzován v úseku od mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) se silnicí I/17 (MÚK Ostrov) až po křižovatku s připravovanou silnicí R43 (MÚK Staré Město - východ). Na západní straně tak hodnocený úsek navazuje na silnici R35 od Hradce Králové a Opatovic nad Labem, na východě pokračuje dalším úsekem ve směru Mohelnice - Olomouc. Délka hodnoceného úseku v základní variantě je 61,186 km.

Komunikace je navrhovaná jako rychlostní silnice o šířce 25,5 m a návrhové rychlosti 120 km/hod., tj. kategorie R 25,5/120. Do hodnocení jsou zahrnuty i MÚK na trase R35 s výjimkou MÚK Ostrov, která byla hodnocena samostatně v rámci předchozího úseku. Naopak nejsou hodnoceny jiné vyvolané silniční přeložky, neboť jejich trasy nejsou ještě v převážné většině dopracovány. Trasy přívaděčů tak budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona. Trasa je navržena v jedné základní variantě se dvěma subvariantami (Sedliště, Janov).

Umístění záměru:

kraj: Pardubický

obce: Bohuňovice, Cerekvice nad Loučnou, Čistá, Chroustovice, Dětrichov, Dětrichov u Moravské Třebové, Džbánov, Hrušová, Janov, Kunčina, Litomyšl, Mikuleč, Mladějov na Moravě, Opatov, Opatovec, Ostrov, Řídký, Sedliště, Staré Město, Stradouň, Strakov, Svitavy, Trusnov, Tržek, Vraclav, Vysoké Mýto, Zámorsk

k. ú.: Bohuňovice u Litomyšle, Cerekvice nad Loučnou, Čistá u Litomyšle, Dětrichov u Svitav, Dětrichov u Moravské Třebové, Džbánov u Vysokého Mýta, Hrušová, Janovičky u Zámorsku, Janov u Litomyšle, Komice, Kunčina, Lány u Litomyšle, Litomyšl, Městec, Mikuleč, Mladějov na Moravě, Moravský Lačnov, Nedosín, Nová Ves u Moravské Třebové, Opatov v Čechách, Opatovec, Opočno nad Loučnou, Ostrov, Pekla, Radišov, Řídký, Sedliště u Litomyšle, Staré Město u Moravské Třebové, Stradouň, Strakov, Tržek u Litomyšle, Vraclav, Vysoké Mýto, Záhrad', Zámorsk

Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

IČ: 659 93 390

Záměr „Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město“ naplnil dikci bodu 9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod č.j. 73999/ENV/12 dne 23. 10. 2012, tedy platného do 23. 10. 2017. Dne 12. 12. 2016 byla podána žádost na Městský úřad Svitavy (dále jen „MÚS“) o vydání rozhodnutí o umístění stavby „D35 Janov - Opatovec“. V březnu 2018 vydal MÚS územní rozhodnutí, proti kterému se odvolali účastníci řízení. Odvolací orgán následně potvrdil platnost územního rozhodnutí (č.j. žádosti 34590-17/OV-hal / 6971-2017). Územní rozhodnutí nabylo právní moci 19. 11. 2018. Lhůta platnosti stanoviska EIA tak byla přerušena (dle tehdy platné právní úpravy zákona). S odkazem na článek II bodu 8 (přechodná ustanovení) zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, je stanovisko EIA platné do 31. 12. 2018, nepožádá-li oznamovatel o prodloužení jeho platnosti. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 23. 10. 2012 byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 30. 1. 2018 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“ nebo „Ministerstvo životního prostředí“). Součástí podání je dokument s názvem „Dálnice D35 v úseku Ostrov - Staré Město“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Mgr. Radek Jaroš a spol., prosinec 2017). V období od 9. 2. 2018 do 13. 12. 2019 obdrželo MŽP postupně další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Rychlostní silnice R35 v úseku Ostrov – Staré Město“

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a platnost stanoviska EIA vydaného pod č.j. 73999/ENV/12 dne 23. října 2012 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona a bodem 8 přechodných ustanovení zákona č. 326/2017 Sb. prodlužuje o 5 let, tedy do 20. prosince 2024.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Dálnice D35, v úseku Ostrov – Staré Město“, zpracovaný Mgr. Radkem Jarešem (držitelem autorizace dle § 19 zákona) a spolupracovníky v prosinci 2017 (dále jen „Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska“). Text dokumentu obsahuje popis záměru, vyhodnocení změn v dotčeném území a popis změn záměru oproti stavu posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále text dokumentu obsahuje popis změn poznatků a metod posuzování oproti procesu EIA. Přílohami tohoto materiálu jsou výkresy technického řešení, hodnocení kvality ovzduší a akustická studie. Ministerstvo životního prostředí se v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

Dle předložených materiálů došlo od roku 2008 pouze k velmi malým změnám počtu obyvatel v jednotlivých obcích, které dosahují u větších měst a obcí řádově desetin či jednotky procent, u malých obcí pak do cca 15 %, což představuje nárůsty nebo poklesy počtu obyvatel v jednotkách či prvních desítkách. Celkově se jedná o nevýznamné změny počtu obyvatel, v mezidobí došlo k poklesu počtu obyvatel o 140 z cca 52 tis. bydlících. V zástavbě Janova u Litomyšle je nově postaven nový rodinný dům. Vzdálenost objektu je cca 280 m. Objekt je umístěn v severní části obce na volném prostranství mezi původní zástavbou. Nový objekt nebude zatížen žádným ze sledovaných jevů více než objekty výpočtových bodů. Stejný případ představuje postavení dvou rodinných domů v obci Mikuleč ve vzdálenosti cca 420 m. V obci Opatovec – Nový Valdek byl od dokumentace vlivů předmětného záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) postaven jeden rodinný dům ve vzdálenosti cca 440 m od hodnoceného

záměru. Nově postavený objekt bude hodnoceným záměrem ovlivněn v menší míře než místa výpočtových bodů.

Na základě aktualizovaných údajů z hlukové a rozptylové studie bylo aktualizováno vyhodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo. Dle dostupných informací je možné konstatovat, že nedojde k překračování hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb a ani k překročení imisních limitů pro výhledový rok 2040.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl v dokumentaci EIA použit model MEFA-06. Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku pro zadaný výpočtový rok 2025. Pro aktualizované posouzení byl použit model MEFA 13. Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku pro rok 2040.

Z hlediska ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity však zůstaly zachovány. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl v dokumentaci EIA hodnocen na základě stanic imisního monitoringu. Přímo v oblasti plánované trasy se nenachází žádná stanice imisního monitoringu, proto byly pro zhodnocení kvality ovzduší použity údaje z nejbližších stanic v širším okolí. Dle předložených materiálů byly výsledky měření v roce 2007 následující: NO₂ 13,6 – 24,8 µg/m³, PM₁₀ 21,4 – 23,0 µg/m³. Průměrné roční koncentrace PM_{2,5} nejsou na vybraných stanicích sledovány, dle porovnání měřených hodnot na pozadových stanicích v Pardubickém kraji – Pardubice a Chrudim lze očekávat, že se hodnoty pohybují v rozmezí 11 – 18 µg/m³, průměrné roční koncentrace benzenu nejsou u nejbližších stanic k dispozici. Pro odhad imisní zátěže benzenu byly použity výsledky měření na pozadových stanicích v Pardubickém kraji a Kraji Vysočina, kde se hodnoty pohybovaly v rozmezí 0,6 – 1,1 µg/m³. Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu nejsou u nejbližších stanic k dispozici. Pro odhad imisní zátěže benzo(a)pyrenu byla převzata data ze stanice umístěné v obdobné lokalitě jakou prochází navrhovaná komunikace. Vybrána byla stanice v Košetcích, kde byla naměřena hodnota 0,3 µg/m³. Dle Aktualizace modelového hodnocení kvality ovzduší u sídel podél silnice I/35 (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., prosinec 2017) byly hodnoty koncentrací hodnoceny na základě pětiletých průměrů (od roku 2012 do roku 2016) ve čtverečné síti 1 x 1 km. Výsledky dle předložené studie, vytvořené na základě podkladů Českého hydrometeorologického ústavu se pohybují v následujícím rozmezí: NO₂ 8,7 – 21,9 µg/m³, PM₁₀ 18,9 – 25,3 µg/m³, PM_{2,5} 14,9 – 20,1 µg/m³, benzen 1,0 – 1,4 µg/m³, benzo(a)pyren 0,6 – 1,3 µg/m³. Z výše uvedených údajů vyplývá, že v zájmovém koridoru a jeho širším okolí nedochází, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, k překračování imisních limitů znečišťujících látek. V následujících tabulkách je provedeno porovnání emisí znečišťujících látek z dálnice D35 v původním hodnocení a podle stávajících předpokladů.

Tab. č. 1: Přehled očekávané produkce emisí ve stavu s výstavbou D35 – rok 2025, původní dokumentace EIA

Úsek	oxidy dusíku	benzen	částice PM ₁₀	částice PM _{2,5}	oxid uhelnatý	B(a)P
	t.rok ⁻¹					kg. rok ⁻¹
MÚK Ostrov - MÚK Vysoké Mýto západ	217,7	1,79	467,8	79	232,3	1,38
MÚK Vysoké Mýto západ - MÚK Džbánov	142,7	0,91	264,3	44,3	121,8	0,73
MÚK Džbánov - MÚK Řídký	185,8	1,23	331,1	55,7	158,3	0,97
MÚK Řídký - MÚK Litomyšl sever	155,8	1,02	285,2	47,9	132,5	0,81
MÚK Litomyšl sever - MÚK Janov	151,8	0,94	293,5	49	128,9	0,78
MÚK Janov - MÚK Mikuleč	161,5	1,06	294,3	49,4	136,4	0,86
MÚK Mikuleč - MÚK Opatovec	151,9	0,93	294,8	49,2	129	0,78
MÚK Opatovec - MÚK Kunčina	281,2	1,93	357,9	62,9	238	0,53
MÚK Kunčina - MÚK Staré Město východ	187,1	1,24	338,3	56,9	159,5	0,98

Tab. č. 2: Přehled očekávané produkce emisí ve stavu s výstavbou D35 – rok 2040, aktuální hodnocení

Úsek	oxidy dusíku	benzen	částice PM ₁₀	částice PM _{2,5}	oxid uhelnatý	B(a)P
	t.rok ⁻¹					kg. rok ⁻¹
MÚK Ostrov - MÚK Vysoké Mýto západ	39,83	0,40	11,12	4,85	57,78	0,95
MÚK Vysoké Mýto západ - MÚK Džbánov	21,22	0,21	6,17	2,68	31,13	0,51
MÚK Džbánov - MÚK Řídký	33,38	0,33	9,18	4,03	47,83	0,80
MÚK Řídký - MÚK Litomyšl sever	18,49	0,18	5,39	2,33	27,04	0,44
MÚK Litomyšl sever - MÚK Janov	26,03	0,26	7,58	3,28	38,07	0,62
MÚK Janov - MÚK Mikuleč	26,90	0,27	7,12	3,13	37,60	0,65
MÚK Mikuleč - MÚK Opatovec	24,39	0,24	7,02	3,05	35,76	0,58
MÚK Opatovec - MÚK Kunčina	45,97	0,47	12,24	5,37	64,62	1,13
MÚK Kunčina - MÚK Staré Město východ	18,97	0,19	5,56	2,41	28,14	0,46

Z tabulek vyplývá, že v roce 2040 je možné očekávat nižší emise, než jaké byly uvažovány v dokumentaci EIA k horizontu 2025. Důvodem je předpokládaná obměna vozového parku v budoucnu, kdy se předpokládá výrazně vyšší zastoupení vozidel splňujících přísnější emisní limity. Změny ve vypočtených emisích tak neznamenaají nové nepřijatelné vlivy záměru na životní prostředí. Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. Vzhledem k hodnotám stávajícího pozadí, které nedosahují úrovně imisních limitů, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, lze konstatovat, že vlivem zprovoznění dálnice D35 v úseku Ostrov – Staré Město, nedojde k překročení platných imisních limitů pro sledované polutanty. Dle Aktualizace modelového hodnocení kvality ovzduší u sídel podél silnice I/35 (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., prosinec 2017) budou imisní příspěvky v ročním průměru po zprovoznění navrhovaného záměru následující: NO_2 -1,9 až 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} -6 až 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ -1,6 až -0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen -0,030 až -0,001 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyren - 0,109 až 0,001 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. K hygienickému limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb. pouze přihlíží. V rámci vlivů na klima nedošlo ke změnám klimatických oblastí.

Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

V rámci dokumentace EIA bylo vyhodnocení záměru na akustickou situaci v dotčeném území provedeno v hlukové studii (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., duben 2009). Modelové výpočty hluku byly zpracovány na základě intenzit automobilové dopravy na komunikacích v území v roce 2025. Výhledové intenzity dopravy byly převzaty z dopravně-inženýrských podkladů, které vypracovala firma CITYPLAN spol. s r. o. Dle studie způsobí nová komunikace překračování hlukových limitů (60 dB ve dne a 50 dB v noci) v chráněných venkovních prostorech staveb na okrajích sídel Cerekvice nad Loučnou (Pekla) – o 4,5 dB v noci, Janov u Litomyšle (Janov) – o 0,7 dB v noci, Opatovec (Starý Valdek) – o 1,2 dB v noci, Opatovec (Nový Valdek) – o 4,4 v noci, Opatovec (Český Lačnov) – o 6,2 dB ve dne a o 11,2 dB v noci, Dětřichov u Svitav (Dětřichov) – o 1,2 dB v noci. K ochraně objektů proto studie navrhla protihlukové clony, které zajistí splnění hygienického limitu ve všech bodech.

V rámci žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla předložena aktualizovaná hluková studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., prosinec 2017 a aktualizace prosinec 2019). Modelové výpočty hluku byly zpracovány na základě intenzit automobilové dopravy na komunikacích v území v roce 2040. Výhledové intenzity dopravy zpracovala společnost AF-CITYPLAN spol. s r. o. Aktualizované posouzení nelze s původním zcela porovnávat, a to zejména z důvodu úpravy metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, změny ukazatele, který je porovnáván s hygienickým limitem (pouze dopadající hluk), změny legislativy a změny horizontu výpočtu (původně hodnocen výhled k roku 2025, aktuálně hodnocen výhled k roku 2040). Přestože obecně nejsou aktuální vypočtené hodnoty porovnatelné s hodnotami v původní hlukové studii, lze konstatovat, že výhledové hladiny hluku dle aktuálního hodnocení jsou obdobné jako v době zpracování dokumentace EIA.

Z doložených aktuálních podkladů vyplývá, že po výstavbě dálnice D35 bude ve všech bodech v jejím okolí, které reprezentují chráněný venkovní prostor staveb nebo chráněný venkovní prostor, splněn stanovený limit hluku. V rámci zkušebního provozu komunikace bude dle platné legislativy měření ověřeno splnění hygienických limitů. I přes skutečnosti uvedené v předchozím odstavci lze konstatovat, že mezi modelovanými stavy, tj. výhledovým stavem pro rok 2025 v době zpracování dokumentace EIA a aktuálním výhledovým stavem pro rok 2040, nedošlo k významným změnám. V platnosti zůstává rovněž konstatování, že za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření budou v území dotčeném výstavbou a provozem záměru splněny hlukové limity.

Z hlediska hluku lze na základě původních a aktuálních výpočtů konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Dopravní zatížení před a po realizaci záměru bylo v dokumentaci EIA vztaženo k roku 2025. Intenzity dopravy na stávající dopravní síti v dokumentaci EIA předala společnost CITYPLAN spol. s r.o. a podíl noční dopravy byl určen dle materiálu „Novela metodiky výpočtu hluk silniční dopravy 2004“. Aktualizaci intenzit dopravy zpracoval v prosinci 2017 Ing. Josef Martinovský a kolektiv z ATEM – Ateliéru ekologických modelů, s.r.o. Aktualizované dopravní zatížení před a po realizaci záměru vztažené k roku 2040 předala společnost AF-CITYPLAN s.r.o. Z hlediska intenzit dopravy bylo provedeno porovnání údajů dopravních prognóz zpracovaných pro dokumentaci EIA a aktualizovaných hodnot z předloženého materiálu. V následující tabulce jsou uvedeny intenzity dopravy bez realizace předmětného úseku v obcích podél plánovaného záměru dle prognózy pro rok 2025 a s realizací záměru tak, jak byly uvedeny v dokumentaci EIA. Dále jsou uvedeny intenzity dopravy bez realizace předmětného úseku v obcích podél plánovaného záměru dle prognózy pro rok 2040 a s realizací záměru tak, jak jsou uvedeny v Dokumentaci pro prodloužení platnosti stanoviska. V následující tabulce je uvedeno srovnání intenzity dopravy v obcích podél plánovaného záměru.

Tab. č. 5: Intenzity dopravy v obcích podél plánovaného záměru dle prognózy pro rok 2025 a 2040

Obec	rok 2025 (Počet vozidel/24 hod.)	rok 2040 (Počet vozidel/24 hod.)	rok 2025 (Počet vozidel/24 hod.)	rok 2040 (Počet vozidel/24 hod.)
	Stav před zprovozněním		Stav po zprovoznění	
Ostrov	18 080	5 600	1 810	1 620
Stradouň	16 090	5 630	990	1 060
Zámorsk	20 390	21 910	4 790	4 550
Vysoké Mýto	25 830	21 910	9 940	4 550
Voštica	19 390	21 770	2 920	3 650
Hrušová	19 390	21 770	2 920	3 650

Cerekvice nad Loučnou	17 270	18 660	900	790
Řídký	17 250	18 970	920	1 180
Litomyšl	20 720	22 020	9 520	7 380
Koclířov	15 640	15 230	3 680	1 300
Moravská Třebová	12 620	25 970	4 330	3 960

Ze srovnání intenzit dopravy pro roky 2025 a 2040 bez zprovoznění záměru vyplývá, že došlo k poklesu intenzit dopravy na 4 sledovaných úsecích z 11. Na zbylých 7 sledovaných úsecích došlo k navýšení intenzit dopravy, a to v rozmezí cca 3 - 12 %, ve sledovaném úseku Moravská Třebová došlo k nárůstu o cca 106 %.

Rozdíly v intenzitách dopravy u Moravské Třebové jsou dány konkrétním nastavením dopravního modelu. Intenzity dopravy jsou zpracovány k různým časovým horizontům, kdy v každém horizontu je uvažováno se zprovozněním některých významných dopravních staveb. Daný dopravní model zahrnul pro rok 2040 provoz na D35 a rovněž provoz na projektované komunikaci D43. Z tohoto důvodu došlo k tak velkému navýšení dopravní intenzity oproti roku 2025. Vzhledem ke skutečnosti, že komunikace D43 je sama o sobě záměrem spadajícím pod režim zákona, budou při jeho přípravě vlivy této komunikace posouzeny samostatně ve vlastním procesu EIA včetně kumulace s D35. Pokud by nastala situace, že by byla zprovozněna silnice D43 bez D35, pak by tento vliv (a nárůst dopravy v oblasti Moravské Třebové) byl posouzen v rámci procesu EIA na D43, neboť tato komunikace je tím záměrem, který daný vliv přinese.

Ze srovnání intenzit dopravy pro roky 2025 a 2040 po zprovoznění záměru vyplývá, že došlo k poklesu intenzit dopravy na 6 sledovaných úsecích z 11. Na zbylých 5 sledovaných úsecích došlo k navýšení intenzit dopravy, a to o cca 7 % v úseku Stradouň, o cca 25 – 31 % v úsecích Voštica, Hrušová, Řídký a Cerekvice nad Loučnou. Vzhledem k výraznému poklesu intenzit po zprovoznění dálnice D35 a uvedeným hodnotám intenzit se však nejedná o významný rozdíl. V následující tabulce je uvedeno srovnání intenzit dopravy na dálnici D35 pro rok 2025 a rok 2040.

Tab. č. 6: Srovnání intenzit dopravy na dálnici D35 – rok 2025 a rok 2040 (celkem voz. / 24 hod)

	rok 2025 - dle dokumentace EIA		rok 2040 - současné predikce	
	Všechna vozidla	Nákladní vozidla	Všechna vozidla	Nákladní vozidla
MÚK Ostrov - MÚK Vysoké Mýto západ	41 440	12 040	40 960	7 570
MÚK Vysoké Mýto západ - MÚK Džbáňov	38 570	11 670	25 619	13 445
MÚK Džbáňov - MÚK Řídký	39 780	12 000	41 210	11 110
MÚK Řídký - MÚK Litomyšl sever	35 830	10 990	35 110	10 090
MÚK Janov - MÚK Mikuleč	35 670	11 310	37 020	10 530

MÚK Mikuleč - MÚK Opatovec	33 960	11 040	34 890	10 320
MÚK Opatovec - MÚK Kunčina	34 910	10 820	37 730	7 720
MÚK Kunčina - MÚK Staré město	37 050	11 360	39 290	7 920

Výhledové intenzity dopravy na dálnici D35 mezi jednotlivými MÚK po srovnání hodnot pro roky 2025 a 2040 jsou obdobné, kdy jejich navýšení či snížení se pohybuje okolo 10 %, vyjma MÚK Vysoké Mýto západ – MÚK Džbánov, kde došlo k poklesu o cca 40 %.

Z hlediska intenzit dopravy lze tedy konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podzemní a povrchové vody

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod došlo dle předložených podkladů od doby zpracování dokumentace EIA k vybudování vodního zdroje „Vodovody a kanalizace Vysoké Mýto“ v lokalitě Cerekvice nad Loučnou – Pekla. Vrt se nachází v blízkosti nové komunikace a v rámci dokumentace EIA bylo pro tuto lokalitu požadováno podrobné vyhodnocení vlivů na základě hydrogeologických průzkumů a v případě vyhodnocení významného negativního ovlivnění byla požadována kompenzační opatření. V rámci dokumentace k územnímu řízení probíhá komunikace s provozovateli zdrojů a hodnocení vlivů stavby na vydatnost a kvalitu těchto zdrojů. Existence nového zdroje je pokryta v rámci podmínek závazného stanoviska a další projektové přípravy.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

V zájmovém území se vyskytují zejména hnědozemě a hnědé půdy, v okolí Vysokého Mýta a Vraclavi se ostrůvkovitě nachází černoze. Podél řeky Loučny se nachází pás lužních půd, do zájmové oblasti zasahuje v blízkosti Hrušové a Vraclavi. V severní části trasy se nachází v poměrně velkých plochách rendziny. Směrem na jih výrazně stoupá podíl lesních ploch.

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo v území k významným změnám. Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně legislativy, kdy původní rychlostní silnice je nově projektována jako dálnice, tedy ve větší šířce. V rámci zpracování dokumentace k územnímu řízení byla upřesněna trasa komunikace, výškové vedení a s tím související zábory půdy pro násypy a zářezy. Dle Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska EIA dojde ke zvýšenému záboru půdy, jelikož se nejedná o změny podmínek v území, ale o změnu záměru, bude tato problematika řešena až v rámci tzv. institutu „coherence stamp“. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru postupem podle § 9a odst. 6 zákona.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že v lokalitě nejsou oproti stavu v době procesu EIA evidována žádná nová poddolovaná území nebo svahové deformace. Z hlediska horninového prostředí nedošlo ke změnám stavu území oproti stavu, který byl vyhodnocen v procesu EIA.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

Dle Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska byly od doby vydání stanoviska EIA v lokalitách budoucí trasy dálnice D35 v průzkumech zaznamenány nově následující zvláště chráněné rostlinné druhy nebo rostlinné druhy uvedené v červeném seznamu: orlíček obecný (*Aquilegia vulgaris* L.), jabloň lesní (*Malus sylvestris* Mill.), hlaváček letní (*Adonis aestivalis*), potočník vzpřímený (*Berula erecta*), pryšec mnohobarvý (*Euphorbia polychroma*), ostřice latnatá (*Carex paniculata*). Dále byly od doby vydání stanoviska EIA zaznamenány následující zvláště chráněné živočišné druhy: modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), mravenec otročíci (*Formica fusca*), mravenec travní (*Formica pratensis*), otakárek fenyklový (*Papilio machaon*), prskavec menší (*Brachinus exulans*), zlatohlávek huňatý (*Tropinota hirta*), vranka obecná (*Cottus gobio*), kuňka obecná (*Bombina orientalis*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), chrástal polní (*Crex crex*), ještěbák lesní (*Accipiter gentilis*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*), sýček obecný (*Athene noctua*).

Pro všechny zvláště chráněné druhy, které byly aktuálně zjištěny v trase komunikace a které budou stavbou dotčeny, byly vydány výjimky z ochranných podmínek podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a příslušný úřad rozhodl, že veřejný zájem výstavby komunikace převažuje nad zájmy ochrany přírody. Součástí výjimek jsou i podmínky realizace záměru, minimalizační a kompenzační opatření pro ochranu dotčených zvláště chráněných druhů. Nově zjištěné druhy mají podobné ekologické nároky a obývají podobné biotopy jako druhy uvedené v dokumentaci EIA. Opatření, která byla formulována v dokumentaci EIA pro ochranu uvedených zvláště chráněných druhů, tak zároveň zajistí minimalizaci vlivů na nově zjištěné druhy živočichů. Dle předložených podkladů došlo od doby zpracování dokumentace EIA ke zvýšení počtu zvláště chráněných rostlinných a živočišných druhů. Nově zjištěné druhy mají podobné ekologické nároky a vyskytují se na podobných biotopech jako druhy původně uvedené v dokumentaci EIA. Opatření, která byla formulována v dokumentaci EIA pro ochranu uvedených zvláště chráněných druhů, tak zároveň zajistí minimalizaci vlivů na nově zjištěné zvláště chráněné druhy. Na základě Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska a doplněných podkladů lze konstatovat, že nebyly shledány dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí.

Přestože vzrostl počet zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, pro které bude nutné získat výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle § 49 a § 50 dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se vzhledem k výše uvedenému

nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Soustava lokalit NATURA 2000, územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a zvláště chráněná území

Z hlediska lokalit soustavy NATURA 2000 jsou nejbližšími evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“) Hřebečovský hřbet, EVL Uhersko a EVL Rychnovský vrch. V místě trasy má EVL Hřebečovský hřbet šířku cca 0,5 km. Trasa dálnice D35 prochází přes území EVL v tunelu. Východní portál tunelu je navržen 160 m od hranice EVL, jedná se o maximální možnou vzdálenost vzhledem ke konfiguraci terénu.

Plánovaná trasa křížuje nadregionální, regionální a lokální prvky ÚSES. Jedná se o nadregionální biokoridor K 83 a nadregionální biokoridor K 93. Dále trasa záměru křížuje regionální biokoridor RK 843+848, regionální biokoridor RK 846, regionální biokoridor RK 887 a regionální biocentrum Pod Červenou horou. Trasa dále křížuje několik lokálních biokoridorů a biocenter.

V dotčeném území se nově vyskytují následující prvky ÚSES: Biocentrum Obora – Gajer – trasa silnice je navržena mimo biocentrum, v těsném kontaktu s jižním cípem vymezeného biocentra. Tato skutečnost nevyžaduje žádná opatření, dálnice D35 biocentrum nijak neovlivní. Dále se v území nově vyskytuje biokoridor podél přítoku Blahnovského a podél Knířovského potoka – nově vymezený biokoridor je sveden ke Knířovskému potoku je překonáván mostem o výšce 7m a šířce 10 m. Tento most je dostatečný, aby sloužil jako migrační propust pro zajištění funkce biokoridoru, biokoridor nebude ovlivněn.

Navrhovaná trasa D35 nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě jednoho maloplošného zvláště chráněného území (přírodní památka Pod Skálou) je navržena trasa vedena tunelem pod územím vymezeným jako chráněné, a to v hloubce cca 60 m pod povrchem, lokalitu tedy bezprostředně nezasáhne.

V lokalitě plánovaného záměru nebyla vyhlášena žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000 a nedošlo ani ke změnám hranic ani předmětů ochrany těchto lokalit. Oproti dokumentaci EIA došlo v rámci další přípravy projektu k upřesnění přechodů přes vymezené prvky ÚSES. Všechny prvky ÚSES jsou zahrnuty v projektové dokumentaci a záměr na jejich přítomnost reaguje, zejm. zajištěním dostatečné průchodnosti území. Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina, krajinný ráz a významné krajinné prvky

Zájmové území lze z hlediska krajiny rozdělit do tří oblastí. První oblast je vymezena v prostoru ploché kotliny v okolí Vysokého Mýta přes úval v okolí Litomyšle až po úpatí Kozlovského hřbetu. Oblast je využívána jako zemědělská půda s občasnými remízky nebo lesíky, krajina je protkána vodními toky, na nichž jsou vybudovány rybníky. Druhá oblast je vymezena v prostoru Kozlovského a Hřebečovského hřbetu. Jedná se o krajinu s výrazně severojižní

orientací geomorfologických útvarů a výraznou dynamikou terénu. Třetí oblast je vymezena v prostoru Moravskotřebovské a Lanškrounské kotliny v mírně zvlněném terénu. Oblast představuje zemědělskou krajinu s občasnými lesními porosty a remízky, větší lesní komplexy se vyskytují pouze ve větší vzdálenosti. V území v blízkosti záměru nedošlo k výstavbě žádné nové zástavby, která by mohla být ovlivněna více než zástavba zahrnutá v dokumentaci EIA a výrazně změnila krajinu a krajinný ráz.

Navrhovaná trasa dálnice se nedotýká žádných registrovaných významných krajinných prvků (VKP), dotýká se však dvou lokalit, které jsou navrženy k registraci. Jedná se o navrhovaný VKP Homole na km 35,0 – 36,0, v prostoru navrhovaného VKP Homole je trasa navržena v tunelu, který prochází jižním cípem VKP. Dalším navrhovaným VKP je Lesní porost Švábnice na km 50,0 – 50,5. Trasa je vedena přes okrajovou východní a jižní část VKP, a to mostem o délce 400 m a výšce 12 m. Z výše uvedeného vyplývá, že díky vedení trasy v tunelu a využití mostního objektu, zůstává dle předloženého podkladu v dotčeném území, oproti dokumentaci EIA vyhodnocení na VKP beze změn.

Z hlediska krajiny, krajinného rázu a významných krajinných prvků, lze konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kulturní památky a hmotný majetek

V širším okolí trasy budoucí dálnice D35 je možné zaznamenat velké množství kulturních památek, a to i v obcích, jichž se navrhovaná trasa přímo dotýká. Zámek Litomyšl je od roku 1962 vyhlášen národní kulturní památkou a je prohlášen za světové kulturní dědictví. Ve sledovaném území jsou ve Vysokém Mýtu a ve Svitavách vyhlášeny městské památkové zóny. Města Litomyšl a Moravská Třebová mají vyhlášenu městskou památkovou rezervaci. Od doby zpracování dokumentace EIA, dle předložených podkladů, bylo v území vyhlášeno několik nemovitých kulturních památek. Žádná z těchto památek není přímo dotčena trasou dálnice D35. Nejbližší kulturní památkou je kamenný krucifix na okraji Vysokého Mýta. Krucifix se nachází ve vzdálenosti 200 m od plánované trasy komunikace a do seznamu kulturních památek byl zapsán dne 14. 5. 1964.

Z hlediska kulturních památek a hmotného majetku lze konstatovat, že nedošlo k žádným významným změnám památek, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA a nynější žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo ke změnám v legislativě. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- Ovězduší – z hlediska ovzduší došlo ke změně některých legislativních předpisů. Účinnosti nabyt zákon č. 201/2012 Sb., imisní limity však zůstaly zachovány. Oproti době zpracování dokumentace EIA, existují v současné době již novější metodiky pro hodnocení vlivů

na kvalitu ovzduší. Pro vyhodnocení současného stavu ovzduší v předmětném území byl použit aktualizovaný imisní model MEFA, který je v současnosti používán ve verzi MEFA 13. Tato verze byla vyvinuta roce 2013 a obsahuje upřesněné údaje o produkci emisí znečišťujících látek. Pro stanovení emisí z resuspenze (prach zvěřený z vozovek) byla použita nová metodika MŽP, publikovaná v roce 2017. Pro nové hodnocení byl také použit aktualizovaný Imisní model ATEM, který zahrnuje upřesnění výpočtu rozptylu znečišťujících látek v atmosféře. Nově použité metodiky jsou přesnější a udávají obecně nižší koncentrace znečišťujících látek, nejedná se tedy o změny metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Novým poznatkem v problematice ovzduší je znečišťující látka benzo(a)pyren, pro kterou nebylo v době zpracování dokumentace EIA v předmětném území k dispozici imisní pozadí, protože tehdejší legislativa nevyžadovala její měření. V současné době je již pro tuto látku imisní pozadí k dispozici a na některých místech v území plánovaného záměru dochází k překročení imisního limitu. Dle Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska ve výhledovém stavu (2040) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, resp. nedojde ke zhoršení stávajícího imisního zatížení. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně stávajících imisních hodnot. Vzhledem k tomu, že k imisnímu limitu benzo(a)pyrenu se dle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží, a vzhledem k tomu, že po realizaci záměru budou imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v předmětném území i nadále dosahovat maximálně stávajících hodnot, nejedná se o nový poznatek, v jehož důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

- hluk – nařízení vlády č. 148/2006 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku se nemění. Od doby zpracování dokumentace EIA byla vytvořena nová verze metodiky pro posuzování hluku z dopravy a programu Hluk+, který byl použit pro modelování hladin hluku. Nová verze přesněji popisuje šíření hluku, zohledňuje vývoj ve složení vozového parku a obsahuje další zlepšení hodnocení. Uvedená nová metodika znamená, že vlivy záměru byly vyhodnoceny v souladu s aktuálním stavem poznání, a tedy přesněji než v dokumentaci EIA. Hodnocením podle aktuální metodiky nedošlo k tomu, že by některé vlivy záměru byly neposouzené. Pouze se zmenšila nejistota výsledků hodnocení. Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku, které potvrdí, že hladiny hluku nepřekračují stanovené limity. Pokud by se tak v budoucnu stalo, bude realizována dodatečná protihluková ochrana.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

Nejedná se o změny metod a poznatků, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Dokumentací pro prodloužení platnosti stanoviska a dalšími doplňujícími podklady písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že oproti procesu EIA nedošlo k takovým změnám stavu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území bez záměru, které by vzhledem k jejich charakteru mohly jednotlivě nebo v kumulaci všech výše popsaných změn generovat nové neposouzené vlivy jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let. Protože se na předmětné stanovisko EIA vztahuje přechodné ustanovení čl. II bodu 8 zákona č. 326/2017 Sb., podle kterého prodloužená lhůta počíná běžet dnem, kdy k prodloužení došlo, prodloužilo MŽP platnost předmětného stanoviska EIA o 5 let ode dne vydání tohoto vyjádření, tj. do 20. prosince 2024.

Toto vyjádření nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů. Toto vyjádření není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 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.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Rozdělovník k č.j.: MZP/2018/710/550:

Dotčené územní samosprávné celky:

Pardubický kraj, hejtman

Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Obec Bohuňovice, starosta

Bohuňovice 13, 570 01 Litomyšl

Obec Cerekvice nad Loučnou, starosta

Cerekvice nad Loučnou 132, 569 53 Cerekvice nad Loučnou

Obec Čistá, starosta

Čistá 376, 569 56 Čistá

Obec Dětřichov, starosta

Dětřichov 46, 569 12 Dětřichov

Obec Dětřichov u Moravské Třebové, starosta

Dětřichov u Moravské Třebové 82, 571 01 Moravská Třebová 1

Obec Džbánov u Vysokého Mýta, starosta

Džbánov 24, 566 01 Džbánov

Obec Hrušová, starosta

Hrušová 94, 565 55 Hrušová

Městys Chroustovice, starosta

náměstí Josefa Haška 93, 538 63 Chroustovice

Obec Janov, starosta

Janov 216, 569 55 Janov

Obec Kunčina, starosta

Kunčina 204, 569 24 Kunčina

Město Litomyšl, starosta

Bří Šťastných 1000, 570 20 Litomyšl

Obec Mikuleč, starosta

Mikuleč 34, 568 02 Svitavy 2

Obec Mladějov na Moravě, starosta

Mladějov na Moravě 56, 569 35 Mladějov na Moravě

Obec Němčice, starosta

Němčice 107, 561 18 Němčice u České Třebové

Obec Opatov, starosta

Opatov 159, 569 12 Opatov

Obec Opatovec, starosta
Opatovec 40, 568 02 Svitavy 2

Obec Ostrov, starosta
Ostrov 57, 538 63 Chroustovice

Obec Rychnov na Moravě, starosta
Rychnov na Moravě 63, 569 34 Rychnov na Moravě

Obec Řídký, starosta
Řídký 4, 570 01 Litomyšl

Obec Sedliště, starosta
Sedliště 46, 570 01 Litomyšl

Obec Staré Město, starosta
Staré Město 145, 569 32 Staré Město u Moravské Třebové

Obec Strakov, starosta
Strakov 3, 570 01 Litomyšl

Obec Stradouň, starosta
Stradouň 99, 538 63 Chroustovice

Město Svitavy, starosta
T.G. Masaryka 5/35, 568 02 Svitavy

Obec Trusnov, starosta
Trusnov 62, 534 01 Holice v Čechách

Obec Tržek, starosta
Tržek 21, 570 01 Litomyšl

Obec Třebařov, starosta
Třebařov 44, 569 33 Třebařov

Obec Vraclav, starosta
Vraclav 66, 565 42 Vraclav

Město Vysoké Mýto, starosta
B. Smetany 92, 566 32 Vysoké Mýto

Obec Zámorsk, starosta
Zámorsk 95, 565 43 Zámorsk

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Pardubického kraje, ředitel
Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Městský úřad Chrudim (obec s rozšířenou působností)
Resselovo nám. 77, 537 16 Chrudim

Městský úřad Holice (obec s rozšířenou působností)

Holubova 1, 534 14 Holice

Městský úřad Vysoké Mýto (obec s rozšířenou působností)

B. Smetany 92, 566 32 Vysoké Mýto

Městský úřad Litomyšl (obec s rozšířenou působností)

Bratří Šťastných 1000, 570 20 Litomyšl

Městský úřad Svitavy (obec s rozšířenou působností)

T.G. Masaryka 5/35, 568 02 Svitavy

Městský úřad Moravská Třebová (obec s rozšířenou působností)

nám. T.G. Masaryka 29, 571 01 Moravská Třebová

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

Klášterní 54, 530 02 Pardubice

Česká inspekce životního prostředí, OI Hradec Králové

Resslova 1229, 500 02 Hradec Králové

Obvodní báňský úřad Trutnov, pracoviště Hradec Králové

Wonkova 1142, 500 02 Hradec Králové

Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ing. Romana Šolcová

Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Zpracovatel dokumentace:

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.

Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4

Zpracovatel posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík

Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

Na vědomí:

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Město Choceň

Jungmannova 301, 565 15 Choceň

Obec Slatina

Slatina 22, 566 01 Vysoké Mýto

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Obec Zálší

Zálší 50, 565 01 Zálší

Obec Tisová

Tisová 126, 566 01 Vysoké Mýto

Obec Vračovice-Orlov

Vračovice-Orlov 3, 565 52 Vračovice-Orlov

Obec České Heřmanice

České Heřmanice 75, 565 52 České Heřmanice

Město Ústí nad Orlicí

Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí

Obec Řetůvka

Řetůvka 53, 561 41 Řetová

Obec Řetová

Řetová 135, 561 41 Řetová

Obec Dlouhá Třebová

Ústecká 235, 561 17 Dlouhá Třebová

Obec Sloupnice

Horní Sloupnice 196, 565 53 Sloupnice

Město Česká Třebová

Staré náměstí 78, 560 02 Česká Třebová

Obec Přívrat

Přívrat 11, 561 41 Přívrat

Obec Rybník

Rybník 64, 560 02 Rybník

Obec Třebovice

Třebovice 238, 561 24 Třebovice

Město Lanškroun

nám. J.M. Marků 12, 563 16 Lanškroun

Obec Damník

Damník 9, 561 23 Damník

Obec Luková

Luková 102, 561 23 Luková

Obec Uhersko

Uhersko 34, 533 73 Uhersko

Obec Radhošť

Radhošť 53, 534 01 Holice v Čechách

Obec Bučina

Bučina 36, 565 55 Bučina

Město Moravská Třebová

nám. T.G. Masaryka 29, 571 01 Moravská Třebová

Městský úřad Ústí nad Orlicí

Sychrova 16, 562 24 Ústí nad Orlicí

Městský úřad Česká Třebová

Staré náměstí 78, 560 02 Česká Třebová

Městský úřad Lanškroun

nám. J.M. Marků 12, 563 16 Lanškroun

Povodí Labe, s.p.

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Krajské středisko Pardubice

Náměstí 317, 538 25 Nasavrky

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Český báňský úřad

Kozí 4, 110 01 Praha 1

Lesy České republiky, s.p., Správa toku – oblast povodí Moravy

U Skláren 781, 755 01 Vsetín

Lesy České republiky, s.p., Správa toku – oblast povodí Labe

Přemyslova 1106, 501 68 Hradec Králové

Archeologický ústav AV ČR, v.v.i.

Letenská 4, 118 01 Praha 1

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Pardubicích

Zámek 4, 531 16 Pardubice

Východočeské muzeum

Zámek 2, 530 02 Pardubice

Odbory MŽP (odesláno VS pod čj. ENV/2019/VS/12505):

odbor ochrany vod

odbor ochrany ovzduší

odbor obecné ochrany přírody krajiny

odbor geologie

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

OVSS VI