



EMPLA AG

spol. s r. o.

Výzkum, vývoj a realizace technologií pro ochranu prostředí a zdraví

***Oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění***

TROLEJBUSOVÁ TRÁŤ DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Vedoucí řešitelského týmu:

Ing. Vladimír Plachý

č. odborné způsobilosti 182/OPV/93 z 21.1. 1993

Hradec Králové, říjen - listopad 2019

Archivní číslo: 484/19

EMPLA AG spol. s r.o.
Za Škodovkou 305
503 11 Hradec Králové

tel.: +420 495 218 875, +420 495 211 579
fax: +420 495 217 499
e-mail: empla@empla.cz

IČO: 259 96 240
DIČ: CZ259 96 240
Bank. spoj.: 27-9410870237/0100

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku Krajského soudu v Hradci Králové v oddílu C, vl. 19004.

www.empla.cz

SEZNAM ZPRACOVATELŮ OZNÁMENÍ

Vedoucí řešitelského týmu:

Ing. Vladimír Plachý
Prokopa Holého 459
500 02 Hradec Králové

telefon: 495 218 875, 777 769 087
e-mail: eia@empla.cz

Řešitelský tým:

Spoluzpracovatel oznámení:

Mgr. Denisa Jenčovská, Ph.D.

Hluková studie:

Ing. Jana Barillová

Kontaktní adresa: EMPLA AG spol. s r.o.
Za Škodovkou 305
503 11 Hradec Králové

Datum zpracování oznámení:

8. listopadu 2019

Podpis zpracovatele oznámení:

Ing. Vladimír Plachý

OBSAH

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	7
A.1. Obchodní firma	7
A.2. IČ	7
A.3 Sídlo (bydliště)	7
A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	7
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
B.I. Základní údaje	8
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	8
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	8
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	8
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	9
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	9
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru	10
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	14
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	14
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	14
B.II. Údaje o vstupech	14
B.II.1. Půda	14
B.II.2. Voda	22
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	22
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	22
B.II.5. Biologická rozmanitost	23
B.III. Údaje o výstupech	24
B.III.1. Ovzduší	24
B.III.2. Odpadní vody	25
B.III.3. Odpady	25
B.III.4. Ostatní	25
B.III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	29
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	31
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost	31
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	32
C.II.1. Ovzduší	32
C.II.2. Geofaktory	35
C.II.3. Pedologické poměry	36
C.II.4. Vodní poměry	36
C.II.5. Fauna, flóra, chráněná území, NATURA 2000, ekosystémy, krajinný ráz	37
C.II.6. Obyvatelstvo	38
C.II.7. Ostatní složky životního prostředí	38

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	39
D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	39
D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	48
D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	50
D.4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné	50
D.5. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	50
D.6. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	50
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	52
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	53
1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	53
2. Další podstatné informace oznamovatele	53
G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	54
H. PŘÍLOHA	57

POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY (nevysvětlené v textu):

<i>AIM</i>	<i>automatický imisní monitoring</i>
<i>BPEJ</i>	<i>bonitovaná půdně-ekologická jednotka</i>
<i>ČHMÚ</i>	<i>Český hydrometeorologický ústav</i>
<i>L_{Aeq}</i>	<i>hladina akustického tlaku A</i>
<i>LBK</i>	<i>lokální biokoridor</i>
<i>MHD</i>	<i>městská hromadná doprava</i>
<i>MŽP</i>	<i>Ministerstvo životního prostředí České republiky</i>
<i>NRBK</i>	<i>nadregionální biokoridor</i>
<i>NO₂</i>	<i>oxid dusičitý</i>
<i>PM₁₀</i>	<i>suspendované částice frakce PM₁₀</i>
<i>PM_{2,5}</i>	<i>suspendované částice frakce PM_{2,5}</i>
<i>PUPFL</i>	<i>pozemek určený k plnění funkce lesa</i>
<i>TV</i>	<i>trolejové vedení</i>
<i>ÚSES</i>	<i>územní systém ekologické stability</i>
<i>VKP</i>	<i>významný krajinný prvek</i>
<i>ZPF</i>	<i>zemědělský půdní fond</i>

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

Dopravní podnik města Pardubic a.s.

A.2. IČ

IČ: 63217066

A.3 Sídlo (bydliště)

Dopravní podnik města Pardubic a.s.
Teplého 2141
532 20 Pardubice

A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Tomáš Pelikán
místopředseda představenstva
Dopravní podnik města Pardubic a.s.
Teplého 2141
532 20 Pardubice – Zelené Předměstí

tel.: 602 171 272
e-mail: tomasp@dpmp.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Název záměru: TROLEJBUSOVÁ TRAT' DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Zařazení záměru do příslušné kategorie dle přílohy č. 1:

Jedná se o záměr uvedený v bodu 46, kategorii II: *Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí s délkou od stanoveného limitu (1 km).*

Příslušný pro vedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je trolejbusová trať na ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého v západní části města Pardubice. Celková délka trati je 2490 m, jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Pardubický

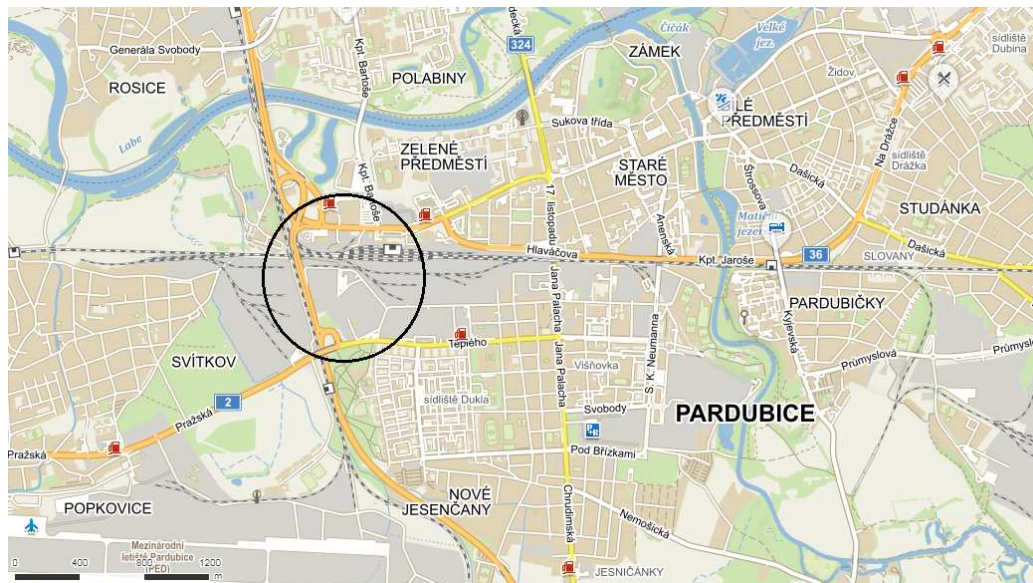
Obec: Pardubice

Katastrální území: Pardubice

Oznamovatel plánuje trolejbusovou trať po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého v západní části města Pardubice.

Umístění záměru je znázorněno na situační mapě – příloha oznámení č. 1 a na obrázku č. 1.

Obrázek č. 1: Situace širších vztahů – schématické umístění záměru (zdroj: Mapy.cz)



B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předmětem záměru je trolejbusová trať na ulici Teplého, I/37 a Palackého v západní části města Pardubice. Celková délka trati je 2490 m, jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná. Záměr se nachází na stávajících veřejných komunikacích.

Z důvodu požadavku investora Dopravního podniku města Pardubice vytvořit nové trolejové vedení z vozovny dopravního podniku v Teplého ulici až k nádraží – Terminálu „A“ se v minulých letech postupně realizovala část trakčních stožárů přes Trojici a to buď stavebně nebo projekčně. V rámci posuzovaného záměru se doplňují chybějící části trolejového vedení, které zatím nebyly zprojektovány a zřehledňují možné zábory pozemků.

V současné době nejsou známy jiné činnosti a záměry, které by mohly spolu s posuzovaným záměrem způsobit nežádoucí kumulaci nepříznivých vlivů na obyvatelstvo nebo životní prostředí.

B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Výstavba trolejbusové trati má zásadní význam na zkvalitnění podmínek veřejné dopravy v krajském městě Pardubice. Klíčové se jeví propojení depa dopravního podniku s centrálním přestupním uzlem – hlavním železničním nádražím Pardubice hl.n. Zároveň se v blízkosti nachází také centrální autobusové nádraží.

Oznamovatelem je Dopravní podnik města Pardubic, a.s. (dále i jen dopravní podnik). Hlavní činností společnosti je provozování městské hromadné dopravy ve městě Pardubice a do dopravně připojených obcí. Městská hromadná doprava je zabezpečována především trolejbusy a autobusy, které jsou v majetku společnosti.

Realizací záměru řeší Dopravní podnik města Pardubic zvýšenou poptávku po přepravě městskou hromadnou dopravou. Za tímto účelem hodlá dopravní podnik rozšířit využití stávající trolejbusové sítě, která pro město Pardubice představuje ekologickou variantu řešení dopravních kapacitních možností městské silniční sítě.

Realizací záměru trolejového vedení dojde k náhradě některých autobusových linek trolejbusy (podrobněji viz. kapitola č. B.I.6 a B.II.4).

Přehled zvažovaných variant

Z hlediska umístění a rozsahu možných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v oznámení hodnoceny pouze stávající stav (*nulová varianta*) a záměr předkládaný oznamovatelem (*aktivní varianta*). Popis stávajícího stavu životního prostředí, tj. nulové varianty, je rozebrán v kapitole C oznámení.

Z hlediska kapacity záměru ani jeho umístění provozovatel neuvažuje o žádném jiném variantním řešení. Umístění záměru je dáno především návazností na stávající trasy dopravy.

Lokalizace záměru nevyvolává zásadní střety zájmů z hlediska z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, není třeba hledat jiné variantní řešení.

Popis záměru je uveden v kapitolách B oznámení a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v kapitolách D oznámení.

Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací města Pardubice. Vyjádření Magistrátu města Pardubice je uvedeno v příloze oznámení č. 2.

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru

Navrhovaná trolejbusová trať se bude nacházet v Pardubicích, v západní části města, na ulicích Teplého, I/37 a Palackého. Jedná se o zastavěnou část města Pardubic. Záměr se nachází na stávajících veřejných komunikacích.

Záměr propojuje vozovnu Dukla s velkým dopravním terminálem Hlavní nádraží, kde se nachází jeden z nejvýznamnějších dopravních uzlů MHD v Pardubicích. Jedná se tedy o propojení depa dopravního podniku a nejvýznamnějšího bodu z hlediska veřejné dopravy v krajském městě Pardubice.

Výstavba trati, vzhledem k výše uvedenému, má zásadní význam na zkvalitnění podmínek veřejné dopravy ve městě Pardubice, přičemž se jako klíčové jeví právě propojení depa s centrálním přestupním uzlem.

Propojení bude začínat napojením do již existující trolejové trakce v prostoru před vozovnou Dukla, v předpolí depa dopravního podniku. Dále vedení pokračuje přes ul. Teplého na silnici I/37, která po přestavbě a rozšíření již počítá s výstavbou a osazením trolejové tratě (dimenze stožárů, připravenost základů, atd.).

Trať bude dále pokračovat přes křižovatku MÚK Palackého, jejíž rozšíření je právě ve výstavbě. Jedná se o mimoúrovňovou křižovatku silnice I/36 a I/37 v Pardubicích. Právě budované rozšíření této křižovatky také počítá s osazením trolejbusové trakce – stožáry veřejného osvětlení jsou zakládány s nosností na převěsy trakce, atd.

Další sekcí trati, před napojením do terminálu v prostoru přednádraží je průchod ulicí Palackého, nad úsekem silnice I/36. Trať nakonec zaústí do již vybudovaného uzlu Pardubice přednádraží.

Celková délka trati je 2490 m, přičemž jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná.

Základní údaje o kapacitě stavby :

Celková délka tratě:	2490 m
Proudová soustava a napětí:	2 – DC 600V/IT
Trolejový drát:	2xCu 100 mm ²
Výška troleje:	min. 5,5 m
Trakční stožáry:	ocelové kulaté typu C, D, celková délka 10 – 12 m
Trakční kabely:	6 kV-AYKCY 1 x 500 mm ² / 35

Trolejové vedení bude mít charakter prostého nenapínaného (polopružného) vedení. Závěs troleje bude proveden z přídatného lana z minorocu, obloukové svorky v provedení systému typu Kummler + Matter. Všechny nové trakční prvky budou v provedení nekorozivním (bronzové prvky, nerez lana, umělohmotná lana, umělohmotné konzoly atd.) s dlouhou dobou životnosti. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím bude dvojitou izolací.

Trakční stožáry jsou navrženy jako ocelové kulaté. Toto řešení je v souladu s běžnou materiálovou základnou pro provoz trakce ve městě Pardubice.

Úprava trolejového vedení je tvořena 4 díly

TV – 1.díl

Tato část trolejového vedení vychází z vozovny v Teplého ulici. Trolejové vedení umožní výjezd a vjezd trolejbusových vozidel z vozovny na trať směrem do centra i směrem k Trojici a to dvoustopě. Do vedení bude vloženo několik elektrických a sjezdových výhybek (2 elektrické a 2 sjezdové) a 3 trolejbusová křížení. Stávající točka před vozovkou se nejspíš bude muset zdemontovat. Vzhledem ke složitosti návrhu trolejového vedení se toto rozhodne v dalším projektovém stupni.

V této oblasti se předpokládá v budoucnu zrealizovat ještě trolejové vedení až k Terminálu Jih (mimo tento předložený záměr).

Nové trakční stožáry jsou označeny V1 až V25.

TV – 2.díl

Tato trasa trolejového vedení je již z hlediska stožárů i základů zrealizována v celé délce. Stožáry nebo základy mají čísla 27 - 87. Trakční stožáry společné s veřejným osvětlením jsou již postaveny (včetně základů). Ostatní stožáry – tj. sólo stožáry pro trakci zatím realizovány nejsou, ale jsou vytvořeny jejich základy, které jsou zakryty ocelovým plechem. Součástí dalších projektových stupňů trolejového vedení bude navrhnout dimenze těchto zbývajících stožárů.

TV – 3.díl

Začátek úpravy umístění trakčních stožárů navazuje na již zrealizované stožáry ze 2.dílu TV. Součástí této Trojice je návrh stožárů od č. T1 až T68 z nichž některé jsou společné s veřejným osvětlením. Trakční stožáry v obloucích nebo v rovině jsou navrženy v jednostranné, párové nebo vystřídané soustavě. V místě okružní křižovatky bude umístěn do středu stožár společně se stožáry umístěnými vně. Stožáry jsou navrženy stejné jako v minulých etapách – tj. ocelové kulaté.

TV – 4.díl

Trolejové vedení se částečně prolíná do 3.dílu a na druhé straně se ukončí vjezdem do Terminálu „A“, kde se napojí na již vybudované trolejové vedení. Zásah do 3.dílu (MÚK) spočívá v osazení 2 stožárů – TR1 a TR2 a vytvoření kontinuální trolejbusové stopy v okružní křižovatce před Lidlem. Polohy dalších trakčních stožárů TR4, TR6, TR8, TR10, TR12, TR14 jsou převzaty z návrhu stavby Terminálu „B“, které byly navrženy pro veřejné osvětlení. Podélná rozteč stožárů bude vyhovující i pro společnou podpěru trakce + veřejného osvětlení. Navržené protější trakční stožáry TR3, TR5, TR7, TR9, TR11, TR13 a TR15 mohou být společné pro trakci i veřejného osvětlení.

Základy pro trakční stožáry

Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm, tloušťka stěny nejméně 8 mm, délka 6 m. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje a provede se ochranná čapka z betonu. Stožáry se musí osadit se záklonem. Vrtání otvoru se musí provést pod ochranou ocelové výpažnice. Dle zkušeností z obdobných staveb v Pardubicích, technologie již byla vyzkoušena, její provádění je velmi rychlé a je možné ji použít i v blízkosti stávajících podzemních sítí.

U základů, které se vytvořily v předstihu pro budoucí trolejové vedení a jsou zakryty (ocelovým plechem 700 x 700 x 12 mm) a zasypány zeminou se při stavbě odkryjí a tyto zakryty odstraní.

Napájení nové trolejbusové tratě je navrženo dle energetického výpočtu ze dvou měníren: z měnírny Trojice MR 6 a Vozovna MR 7.

Měnírna Trojice MR 6: Měnírna bude umístěna kousek za okružní křižovatkou u Lidlu a bude to nová měnírna. V měnírně se napojí 8 trakčních kabelů a ukončí se na dvou napaječích:

- Napaječ NB 61 (stožár T19), 2x+ a 2x-
- Napaječ NB 62 (stožár T1), 2xě a 2x-

Měnírna Vozovna MR 7: Je to stávající měnírna ve vozovně DP, která se musí zrekonstruovat. Z této měnírny se napojí 4 trakční kabely k napaječi NB 73. Vzhledem k budoucí výstavbě úpravy křižovatky Pražská – Teplého je napájecí bod uvažován ve dvou etapách:

- 1.etapa v současně uvažované výstavbě
- 2.etapa jako výhledová spolu s trolejovým vedením k Terminálu jih.

Intenzity dopravy

Realizací záměru trolejového vedení dojde k náhradě některých autobusových linek trolejbusy. Očekávají se následující změny v dopravě v dotčeném území:

V úseku Dukla Vozovna a Hlavní nádraží:

- navýšení o 100 jednosměrných resp. 200 obousměrných pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci;
- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – ul. 17. listopadu:

- navýšení o 18 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 1 trolejbus v noci;
- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – Polabiny:

- navýšení o 28 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 2 trolejbusy v noci.

V úseku Hlavní nádraží – Lexova a dále po trase autobusu MHD č. 10:

- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

OPATŘENÍ

Tato opatření jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru.

Při přípravě posuzovaného záměru je třeba požádat o:

- vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů; příslušným stavebním úřadem – Magistrát města Pardubice;
- souhlas s dotčením pozemku určeného k plnění funkce lesa / pozemku ve vzdálenosti do 50 metrů od lesa dle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů; orgán státní správy lesů (Magistrát města Pardubice);
- souhlas se zásahem do významného krajinného prvku (VKP); příslušným orgánem ochrany přírody je Magistrát města Pardubice,

Dále jsou navržena následující opatření a podmínky pro výstavbu a provoz záměru:

- V další fázi přípravy záměru budou uvedeny očekávané druhy odpadů vznikající během výstavby záměru a bude upřesněno jejich množství a předpokládaný způsob shromažďování, využívání či odstranění.
- Při stavebních činnostech budou dostatečným způsobem chráněny dřeviny proti přímému mechanickému poškození nebo zničení dřeviny (nadzemní části nebo v kořenovém prostoru) i jejich bezprostřední okolí.
- Při výstavbě i provozu záměru bude prováděna pravidelná kontrola a údržba instalací, technologických zařízení i mechanismů v rozsahu dle požadavků dodavatele a platné legislativy. Pracovníci budou pravidelně proškoleni v oblasti provozního řádu, požárních předpisů a bezpečnosti práce na pracovišti.
- Organizace výstavby záměru bude řešena takovým způsobem, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi znečišťujících látek.
- Během provádění všech prací je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů, sled nasazení popř. jejich méně častější využití. V době od 21 – 7 hod. nebudou stavební práce prováděny.
- Při prováděných všech typech prací během výstavby je nutno dbát na důslednou kontrolu technického stavu strojů, jejich seřízení, vypínání při pracovních přestávkách.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
- Při přípravných pracích bude vhodnými technickými opatřeními minimalizována sekundární prašnost. Omezeno bude i případné skladování a deponování prašných materiálů.
- Pozemní komunikace, které budou v období stavby využívány, budou udržovány v běžné čistotě.

ZÁKON O INTEGROVANÉ PREVENCI

Plánovaný záměr nespadá do režimu zákona podle zákona č.76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (dále zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládané zahájení realizace záměru: 2021

Předpokládané zprovoznění záměru: listopad 2022

Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců. V závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Záměr je situován na pozemcích v katastrálním území Pardubice.

Dotčené územně samosprávné celky:

Kraj: Pardubický kraj
Krajský úřad Pardubického kraje, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Obec: Pardubice

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Při přípravě posuzovaného záměru je třeba zažádat o:

- vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů; příslušným stavebním úřadem – Magistrát města Pardubice;
- souhlas s dotčením pozemku určeného k plnění funkce lesa / pozemku ve vzdálenosti do 50 metrů od lesa dle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů; orgán státní správy lesů (Magistrát města Pardubice);
- souhlas se zásahem do významného krajinného prvku (VKP); příslušným orgánem ochrany přírody je Magistrát města Pardubice,

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Předmětem záměru je trolejbusová trať na ulici Teplého, I/37 a Palackého v západní části města Pardubice (katastrální území: Pardubice). Řešená trasa je vedena po stávajících komunikacích.

Seznam pozemků dotčených realizací záměru je uveden v následující tabulce č. 1. Jedná se o pozemky, které kategorizovány jako ostatní plocha.

Jedinou výjimkou je lesní pozemek č. 2168/3 o výměře 23 570 m² určený k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje a provede se ochranná čapka z betonu. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

Tabulka č. 1: Seznam pozemků dotčených záměrem - katastrální území Pardubice

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
1769/6	ost. plocha	25304	12012	NewCo Immo CZ GmbH, In der Buttergrube /9, 99428 Weimar-Legefelf, SRN	jiná plocha
1778/7	ost. plocha	1952	12012	NewCo Immo CZ GmbH, In der Buttergrube /9, 99428 Weimar-Legefelf, SRN	manipulační plocha
1778/35	ost. plocha	331	72174	EUROBIT REAL a.s., Teplého 1375, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
1778/76	ost. plocha	3576	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	manipulační plocha
1778/78	ost. plocha	220	12012	NewCo Immo CZ GmbH, In der Buttergrube /9, 99428 Weimar-Legefelf, SRN	jiná plocha
1778/100	ost. plocha	182	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
1778/101	ost. plocha	6	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
1778/103	ost. plocha	6	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
1778/117	ost. plocha	12	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	manipulační plocha
1792/6	ost. plocha	3386	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
1792/9	ost. plocha	24	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	manipulační plocha
1803/12	ost. plocha	23	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2149/2	ost. plocha	20756	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha
2149/5	ost. plocha	4231	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha
2165/30	ost. plocha	16187	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2165/37	ost. plocha	237	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
2165/40	ost. plocha	1271	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	zeleň
2165/46	ost. plocha	1912	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	zeleň
2168/3	lesní poz.	23570	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	PUPFL
2168/10	ost. plocha	2633	11997	UNIPETROL RPA s.r.o., Záluží 1, 43601 Litvínov	jiná plocha
2168/15	ost. plocha	943	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	jiná plocha
2168/51	ost. plocha	89	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	jiná plocha
2303/2	ost. plocha	2401	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2303/15	ost. plocha	1355	1575	Pk - SÚS Pk, Doubravice 98, 53353 Pardubice	ostatní komunikace
2303/17	ost. plocha	7871	1575	Pk - SÚS Pk, Doubravice 98, 53353 Pardubice	ostatní komunikace
2303/18	ost. plocha	2677	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2303/24	ost. plocha	994	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	jiná plocha
2605/24	ost. plocha	1761	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/25	ost. plocha	1536	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	jiná plocha
2605/40	ost. plocha	356	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
2605/45	ost. plocha	429	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2605/46	ost. plocha	1271	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2605/49	ost. plocha	580	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/50	ost. plocha	218	12303	Lidl Česká republika v.o.s., Nárožní 1359/11, 15800 Praha 5-Stodůlky	ostatní komunikace
2605/51	ost. plocha	2330	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
2605/52	ost. plocha	272	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	zeleň

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
2605/70	ost. plocha	86	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/72	ost. plocha	233	12012	NewCo Immo CZ GmbH, In der Buttergrube /9, 99428 Weimar-Legefefeld, SRN	ostatní komunikace
2605/73	ost. plocha	77	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2605/74	ost. plocha	822	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/75	ost. plocha	309	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2605/76	ost. plocha	45	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/77	ost. plocha	54	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/78	ost. plocha	133	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
2605/79	ost. plocha	53	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/80	ost. plocha	819	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/94	ost. plocha	1112	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/95	ost. plocha	296	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
2605/96	ost. plocha	109	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
2605/99	ost. plocha	1071	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/101	ost. plocha	1873	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/102	ost. plocha	1740	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/105	ost. plocha	185	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/106	ost. plocha	94	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/107	ost. plocha	145	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/110	ost. plocha	1843	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
2605/111	ost. plocha	6201	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/116	ost. plocha	130	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/117	ost. plocha	138	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/119	ost. plocha	1492	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/120	ost. plocha	7847	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/123	ost. plocha	300	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/143	ost. plocha	304	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
2605/144	ost. plocha	1158	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/145	ost. plocha	826	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2605/162	ost. plocha	95	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2605/163	ost. plocha	338	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2605/164	ost. plocha	80	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2605/165	ost. plocha	94	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	manipulační plocha
2605/166	ost. plocha	23	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	manipulační plocha
2605/167	ost. plocha	186	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	ostatní komunikace
2605/171	ost. plocha	2415	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	jiná plocha
2605/175	ost. plocha	963	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
2605/183	ost. plocha	529	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	ostatní komunikace
2605/184	ost. plocha	963	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	zeleň
2605/186	ost. plocha	775	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
2605/187	ost. plocha	149	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
2605/188	ost. plocha	191	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	ostatní komunikace
2628/17	ost. plocha	31	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2628/18	ost. plocha	181	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	jiná plocha
2629/23	ost. plocha	15	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	ostatní komunikace
2784/30	ost. plocha	46	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
2784/37	ost. plocha	32	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
2798/36	ost. plocha	217152	716	České dráhy a.s., nábr. L. Svobody 1222/12, 11000 Praha 1-Nové Město	dráha
2802/1	ost. plocha	22810	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	dráha
2803/20	ost. plocha	6636	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	dráha
3000/14	ost. plocha	5728	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
4187	ost. plocha	2200	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4794/1	ost. plocha	1441	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4794/2	ost. plocha	225	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4794/3	ost. plocha	26	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4794/7	ost. plocha	25	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4913/1	ost. plocha	1046	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4913/11	ost. plocha	5529	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4913/12	ost. plocha	810	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	ostatní komunikace
4913/13	ost. plocha	343	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
4914/1	ost. plocha	381	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4914/3	ost. plocha	1997	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4914/6	ost. plocha	122	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4914/7	ost. plocha	86	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
4914/8	ost. plocha	840	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	ostatní komunikace
4914/9	ost. plocha	143	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4914/10	ost. plocha	89	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	zeleň
4914/11	ost. plocha	44	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	zeleň
4914/14	ost. plocha	32	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4914/16	ost. plocha	33	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	zeleň
4914/17	ost. plocha	575	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4914/21	ost. plocha	31	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4914/22	ost. plocha	339	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4915/2	ost. plocha	248	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
4915/11	ost. plocha	29	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
4915/12	ost. plocha	889	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	ostatní komunikace
4915/13	ost. plocha	9	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	zeleň
4917/10	ost. plocha	95	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
4917/22	ost. plocha	39	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4917/25	ost. plocha	56	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
4917/26	ost. plocha	234	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4917/31	ost. plocha	26	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/32	ost. plocha	1474	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4917/33	ost. plocha	9	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4917/34	ost. plocha	305	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	ostatní komunikace
4917/35	ost. plocha	68	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/36	ost. plocha	28	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4917/37	ost. plocha	2058	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice
4917/38	ost. plocha	726	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
4917/39	ost. plocha	1540	61424	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/1, 11000 Praha 1-Nové Město	silnice
4917/40	ost. plocha	75	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4917/41	ost. plocha	69	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/42	ost. plocha	27	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/43	ost. plocha	141	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/52	ost. plocha	166	50001	Statutární město Pardubice, Pernštýnské nám. 1, 53002 Pardubice	silnice
4917/53	ost. plocha	1384	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4917/58	ost. plocha	437	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/62	ost. plocha	288	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
4917/63	ost. plocha	437	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	jiná plocha
4917/64	ost. plocha	17661	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	silnice

KN	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Nacionále vlastníků	Poznámka
4917/71	ost. plocha	769	6564	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha 4-Nusle	zeleň
2149/6	ost. plocha	267	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha
2149/5	ost. plocha	4231	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha
2149/4	ost. plocha	1622	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha
2149/2	ost. plocha	20756	12335	Dopravní podnik města Pardubic a.s., Teplého 2141, 53002 Pardubice	manipulační plocha

Využití parcel k realizaci záměru je v souladu s platným Územním plánem města Pardubice. Vyjádření Magistrátu města Pardubic je uvedeno v příloze oznámení č. 2.

B.II.2. Voda

Pitná a technologická voda

Vlastní záměr nemá požadavky na zabezpečení zdrojů pitné vody ani na zásobování technologickou vodou.

Požární voda

V rámci záměru není řešena.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie

Napojení na rozvodnou síť pro zásobování elektrickou energií je zajištěno 2 ks napájecích vedení – v místě Dukly vozovny a nově budované měniny Trojice.

Roční spotřeba energie je cca 180 tis. kWh, které budou odebrány v úsecích mimo tuto novou trať (tj. v úseku Sluneční – nádraží – centrum – Dukla).

Zemní plyn

Záměr nevyžaduje zásobování zemním plynem.

Ostatní materiály a suroviny

Potřeba stavebních materiálů nebyla v této fázi stanovena, na základě zkušeností lze konstatovat, že budou užívány obvyklé stavební materiály pro stavbu tohoto typu.

Jedná se o stavební prvky, konstrukce a instalace:

- ocelové trakční sloupy a sloupy veřejného osvětlení
- nerezová lana, trolejové dráty, konstrukce a prvky výhybek a křížení
- elektrické kabely, vodiče, elektromateriály, osvětlovací tělesa, zemní prvky a další prvky elektroinstalace
- beton, betonové prvky a betonové směsi, asfaltobeton, štěrk, štěrkopísek, štěrkodrt', písek.

V rámci provozu záměru budou potřeba jen materiály a součástky nutné k opravám a udržení provozuschopnosti trolejového vedení v běžném množství bez významných přepravních či jiných nároků.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Během výstavby záměru lze očekávat nárazové zvýšení intenzity dopravy (nákladní a osobní vozidla) na příjezdových komunikacích. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby. S ohledem na charakter a dobu trvání výstavby se bude jednat o krátkodobé a minimální navýšení dopravy.

Se samotným **provozem záměru** jsou spojeny následující změny v dopravě v dotčeném území:

V úseku Dukla Vozovna a Hlavní nádraží

- navýšení o 100 jednosměrných resp. 200 obousměrných pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci;
- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – ul. 17. listopadu:

- navýšení o 18 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 1 trolejbus v noci;
- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

V úseku Hlavní nádraží – Polabiny:

- navýšení o 28 pojezdů trolejbusů MHD za 24 hodin, z toho 2 trolejbusy v noci.

V úseku Hlavní nádraží – Lexova a dále po trase autobusu MHD č. 10:

- snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

B.II.5. Biologická rozmanitost

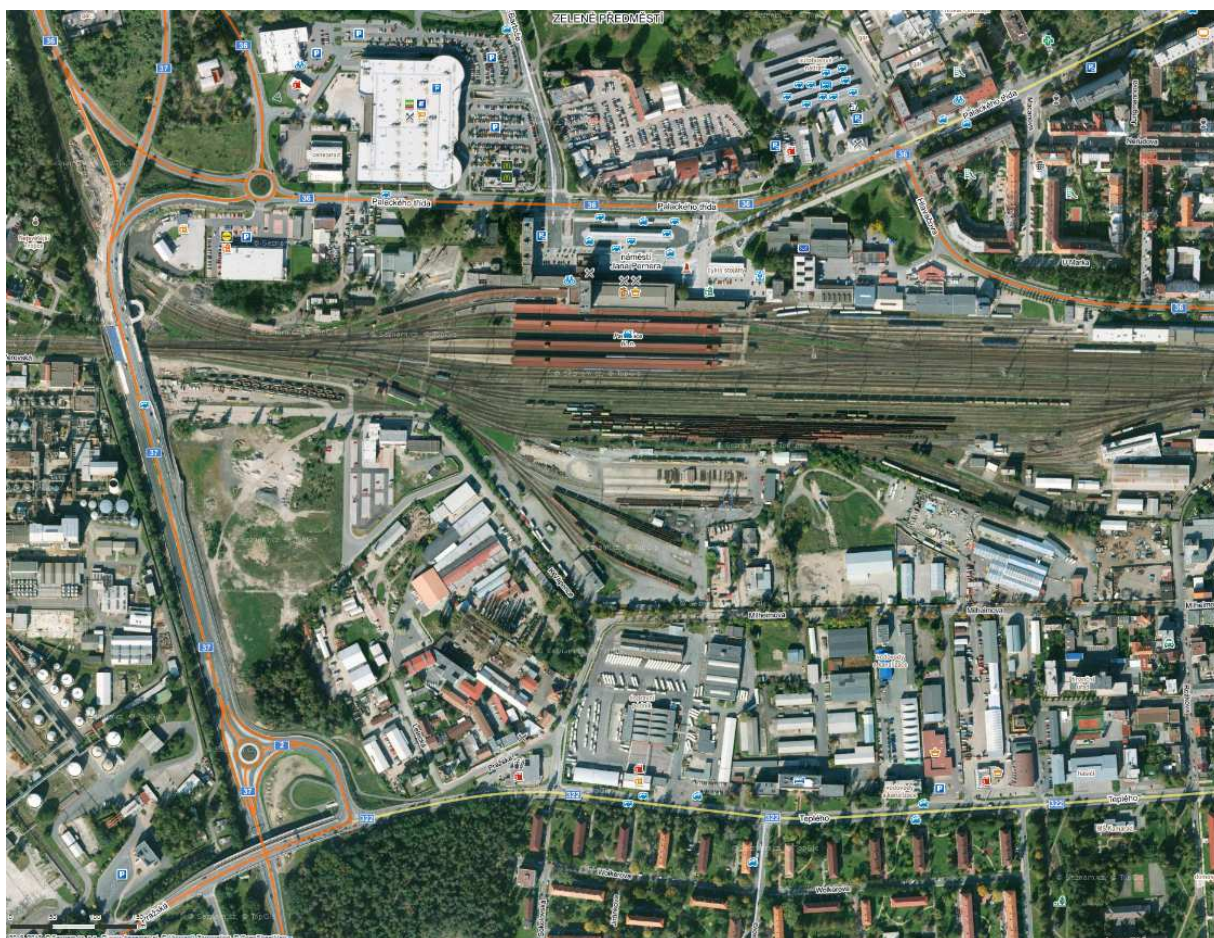
Posuzovaný záměr se nachází v západní části města Pardubice, v zastavěném území. Řešená trolejbusová trasa je vedena po stávajících komunikacích - ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Záměr nevyžaduje kácení, nezasahuje do zeleně.

Realizace záměru výrazně nezhorší biologickou hodnotu lokality, která je v současnosti velice nízká.

V území dotčeném záměrem, ani jeho okolí, není vymezeno žádné zvláště chráněné území, lokalita soustavy Natura 2000. Nenachází se zde žádné prvky územního systému ekologické stability ani významné krajinné prvky.

Stav lokality i okolí dokumentuje následující letecký snímek.

Obrázek č. 2: Zájmové území – letecký snímek (zdroj: Mapy.cz)

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Etapa výstavby záměru

Zdrojem emisí v době etapy výstavby záměru bude provoz stavebních mechanismů na staveništi a obslužná automobilová doprava na příjezdových komunikacích. Zdrojem znečišťování ovzduší je nedokonalé spalování paliva (benzinu, resp. motorové nafty). Sledovanými škodlivinami produkovanými spalovacími motory vozidel a mechanismů jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý, uhlovodíky a pevné částice.

Při výstavbě záměru se mohou také uvolňovat emise poletavého prachu - tuhé znečišťující látky, produkované emise budou závislé na aktuálních povětrnostních podmínkách (síle a směru větru), vlhkosti vzduchu, půdy a na dalších faktorech.

Doba působení těchto zdrojů je omezená – po dobu výstavby. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců, v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

Stavební činnost bude probíhat pouze v denní době od 7⁰⁰ hod do 21⁰⁰ hod.

Vzhledem k neznalosti nasazení stavebních mechanismů a obslužné dopravy není možné přesně vyčíslit množství emitovaných znečišťujících látek vyvolané provozem mechanismů a

obslužné dopravy, ale vzhledem k rozsahu a charakteru stavby lze předpokládat, že budou nízké.

Etapu provozu záměru

Realizací záměru nevzniká žádný nový vyjmenovaný stacionární nebo nevyjmenovaný plošný zdroj znečišťování ovzduší.

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení z liniových zdrojů znečišťování ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky za 24 hodin.

Pojezd trolejbusů po městských komunikacích může vyvolat vznik sekundárních emisí prachu. Tyto emise budou závislé na aktuálních klimatických podmínkách (sucho, vítr) a na stavu komunikací. Imisní vliv sekundární prašnosti spojený s provozem záměru nelze přesně vyčíslit. Bude se projevovat převážně v nejbližším okolí podél dopravních tras.

B.III.2. Odpadní vody

Etapu výstavby záměru

Z vlastního období výstavby posuzovaného záměru není předpokládána významná produkce odpadních vod z prováděných stavebních činností.

Po doby výstavby budou mít pracovníci k dispozici odpovídající sanitární zařízení, např. mobilní hygienicko-sanitární zařízení. Množství produkovaných splaškových vod bude záviset na počtu zaměstnanců využívajících sociální zařízení během směny. Produkci splaškových odpadních vod v souvislosti se samotnou výstavbou nelze v současné době objektivně určit.

Etapu provozu záměru

Záměr nebude produkovat splaškové odpadní vody ani nebude novým producentem srážkových odpadních vod.

B.III.3. Odpady

Při stavbě budou vznikat odpady typické pro stavební činnost (tj. základy a instalace trakčních stožárů pro trolejbusové závěsy, montážní práce apod.). Vznikne řada odpadů kategorie ostatní odpad („O“), z nichž budou převládat zejména zbytky stavebních materiálů, obalové materiály, kovy, a kabely – druhy odpadů budou odvislé od druhu používaného stavebního a konstrukčního materiálu. Budou produkovány také odpadní obaly a směsné komunální odpady.

Dále mohou během výstavby vznikat odpady kategorie nebezpečný („N“). Lze předpokládat vznik odpadů zařazených pod kat. č. 15 01 10 - obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné; dále kat. č. 15 02 02 - absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami; kat. č. 13 02 05 nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje a kat. č. 08 01 11 odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky.

V tabulce č. 2 je uveden seznam pravděpodobně vznikajících odpadů při realizaci záměru, včetně jejich zařazení dle Katalogu odpadů.

Lze předpokládat, že pozemky dotčené stavbou nejsou kontaminovány nebezpečnými látkami, očekává se vznik druhů odpadů charakteristických pro standardní stavební činnost.

Množství vznikajících odpadů při výstavbě objektů nelze v současné době určit, bude upřesněno v dalších fázích přípravy záměru. Jednotlivé druhy odpadů budou vznikat přibližně v množství řádově 10 až 1000 kilogramů. V další fázi přípravy záměru budou jednotlivé druhy odpadů vznikající během výstavby záměru doplněny a bude upřesněno jejich množství a předpokládaný způsob shromažďování, využívání či odstranění.

Užíváním stavby budou vznikat odpady jen v minimálním množství, jejich vznik je dán vlastním provozem, resp. následnou údržbou zařízení.

Po dožití stavby a technologie provozovatel vypracuje v souladu s platnými právními předpisy plán postupu ukončení provozu s návrhem opatření k vyloučení rizik možného znečišťování životního prostředí a ohrožování zdraví člověka. Plán bude obsahovat postup při demontáži a odstranění zařízení, odpojení od inženýrských sítí. Dále zde budou popsány předpokládané druhy a množství vznikajících odpadů a způsob nakládání s těmito odpady.

Tabulka č. 2: Předpokládané druhy odpadů vznikající realizací záměru, jejich zařazení dle Katalogu odpadů

Kat.č.	Kategorie	Název odpadu
08 01 11	N	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
08 04 09	N	Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
08 04 10	O	Odpadní lepidla a těsnicí materiály neuvedené pod číslem 08 04 09
13 02 05	N	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje
15 01 01	O	Papírové a lepenkové obaly
15 01 02	O	Plastové obaly
15 01 03	O	Dřevěné obaly
15 01 04	O	Kovové obaly
15 01 06	O	Směsné obaly
15 01 10	N	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
15 02 02	N	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami
17 01 01	O	Beton
17 01 02	O	Cihly
17 02 01	O	Dřevo
17 02 02	O	Sklo
17 02 03	O	Plasty

Kat.č.	Kategorie	Název odpadu
17 03 01	N	Asfaltové směsi obsahující dehet
17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
17 04 02	O	Hliník
17 04 05	O	Železo a ocel
17 04 07	O	Směsné kovy
17 04 11	O	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10
17 05 03	N	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky
17 05 04*	O	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03
17 06 04	O	Izolační materiály neuvedené pod č. 17 06 01, 17 06 03
17 09 03	N	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03
20 03 01	O	Směsný komunální odpad

Poznámka k tabulce:

N – odpad kategorie nebezpečný; O – odpad kategorie ostatní

* Odpadem může být zemina, která nebude vyhovovat svou kvalitou pro další použití k terénním úpravám v areálu.

Obecné zásady nakládání s odpady při všech etapách jejich vzniku

Původce odpadu bude plnit povinnosti podle ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a podle prováděcích právních předpisů.

Původce odpadů vytvoří podmínky pro oddělené shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu s platnými předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Odpady budou odděleně shromažďovány ve shromažďovacích prostředcích (nádobách a kontejnerech určených k tomuto účelu), které budou řádně označeny v souladu s platnými legislativními předpisy.

Bude zajištěno předání odpadů oprávněným osobám k jejich využití nebo odstranění, prioritně bude zajištěno jejich přednostní využití. U odpadů, u kterých nelze vyloučit kontaminaci nebezpečnými látkami, bude provedeno hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a podle výsledku hodnocení bude navržen způsob nakládání s odpadem.

B.III.4. Ostatní

Hluk

Dočasné zdroje hluku spojené s **výstavbou** nové trolejbusové trati budou provozovány v celém časovém průběhu výstavby. Jedná se především o výstavbu nových stožárů v projektovaném úseku nové trolejbusové trati a provedení převěsů.

Stavba neobsahuje žádné demolice pozemních objektů.

Lokalizace jednotlivých strojů a zařízení se během stavebních prací mění a jejich vzdálenost od chráněné zástavby není konstantní. Výpočtový bod pro hodnocení hluku ze stavební činnosti byl zvolen:

- v minimální (18 m) od předpokládaného staveniště k nejbližšímu chráněnému prostoru stavby (stožár v blízkosti objektu k bydlení č.p. 2078 při ulici Teplého) – výpočtový bod V1.
- a ve střední vzdálenosti (30 m) od předpokládaného staveniště k nejbližšímu chráněnému prostoru stavby – výpočtový bod V2.

V tabulce č. 3 jsou popsány jednotlivé stroje a zařízení navržené pro stavební práce. Dále je zde uvedena vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A od jednotlivých zdrojů v dané vzdálenosti možné lokalizace stroje či zařízení ve vztahu k chráněnému venkovnímu prostoru nejbližší zástavby vypočtená z doby používání stroje či zařízení a celkové doby pracovní doby.

Tabulka č. 3: Použité stroje - výstavba

Typ stroje	Počet	Akustické parametry L_{pA}	Průměrná doba použití za směnu (hod / min)	$L_{Aeq, 14hod}$ v 18 m	$L_{Aeq, 14hod}$ ve 30 m
Vrtná souprava	1	$L_{pA,5} = 80$ dB	2 / 120	60,4	56,0
Autojeřáb	1	$L_{pA,5} = 79$ dB	2 / 120	59,4	55,0
Elektrické ruční nářadí	1	$L_{pA,5} = 75$ dB	4 / 240	58,4	54,0
Kolový nakladač	1	$L_{pA,5} = 74$ dB	2 / 120	54,4	50,0
Nákladní automobil	max. 4/den	$L_{Aeq,7,5} = 43,5$ dB za 14 hodin			

Legenda:

$L_{pA,5}$ - hladina akustického tlaku ve vzdálenosti 5 m od stroje [dB]

$L_{Aeq, 14hod}$ - je ekvivalentní hladina akustického tlaku A od provozu jednotlivého stroje nebo zařízení v časovém intervalu pracovní doby T (od 7⁰⁰ – 21⁰⁰ hodin, tj. 840 minut) [dB]

V rámci provozu nové trolejbusové tratě bude hlavním zdrojem hluku provoz dopravních prostředků – trolejbusů.

Dle údajů získaných od investora je předpokládaná intenzita provozu na trolejbusové trati v úseku Dukla Vozovna - Hlavní nádraží 100 trolejbusů denně v jednom směru, tj. celkem 200 průjezdů za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci.

Zároveň také dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době (podrobněji jsou intenzity dopravy na jednotlivých úsecích uvedeny v kapitole č. B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu).

Z výše uvedených hodnot vychází i výpočet hlukové studie. Výstupy hlukové studie jsou shrnuty v kapitole č. D. 1 (Vlivy na hlukovou situaci).

Celá studie je uvedena v příloze oznámení č. 4.

Vibrace

Hlavními faktory, které určují intenzitu vibrací, je intenzita provozu a stav geologického podloží. Tyto otřesy se šíří v podloží, obvykle se však projevují pouze do několika metrů od liniového zdroje. Vzhledem k intenzitě vyvolaného provozu se nepředpokládá, že by otřesy vyvolané záměrem byly příčinou statických poruch staveb.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Posuzovaný záměr není zdrojem radioaktivního, elektromagnetického a jiného záření.

B.III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Posuzovaný záměr nespadá do režimu zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií).

Rizika nestandardních stavů a havárie s následkem znečištění životního prostředí v souvislosti s výstavbou i provozem záměru jsou nízká.

Riziko lokálního znečištění životního prostředí by představoval pouze případ mimořádné události (v důsledku technické závady či selhání lidského faktoru, apod.). Potenciálně by mohlo by dojít k těmto haváriím a nestandardním stavům:

- požár dopravních a stavebních prostředků;
- únik látek závadným vodám a půdám;
- únik znečišťujících látek do ovzduší.

Možné jsou také dopravní nehody.

Vliv působení potenciálních mimořádných událostí lze označit jako krátkodobý. Pravděpodobnost vzniku nestandardních stavů a havarijních úniků (požár, únik látek) lze účinně minimalizovat vhodnými opatřeními (technickými, organizačními).

Při provozu záměru bude prováděna pravidelná kontrola a údržba instalací, technologických zařízení i mechanismů v rozsahu dle požadavků dodavatele a platné legislativy.

Pracovníci budou pravidelně proškolení v oblasti provozního řádu, požárních předpisů a bezpečnosti práce na pracovišti.

Požár

Mezi mimořádné události spojené prakticky s každou stavbou a provozovanou technologií se řadí požár a s ním spojený nárazový únik emisí škodlivin (toxických zplodin hoření).

Nebezpečí požáru jak při výstavbě, tak při provozu je nízké. Jde o možnost vznícení dopravních prostředků nebo stavebních mechanismů.

Všechny dopravní prostředky musí být vybaveny přenosnými hasícími prostředky ke zvládnutí požáru a případný požár je nutno řešit zásahem složek integrovaného záchranného systému.

V případě zahoření lze očekávat, že dojde k emisnímu úniku zejména běžných zplodin spalování jako jsou: CO₂, CO, SO₂, NO_x, TZL, organické látky.

Únik látek škodlivých vodám a půdám

V průběhu výstavby, kdy bude využívána nákladní doprava a strojní mechanismy, může v případě nedokonalé těsnících nádrží a jiných částí používané mechanizace a dopravních vozidel, případně dopravními nehodami vozidel dojít k úniku vodám i půdám závadných látek (různé druhy olejů, nafta, mazadla) na nezabezpečené plochy. Únik ropných látek znamená riziko především díky možnému znečištění podzemních a povrchových vod a půdního prostředí.

Pro tyto situace musí být stavebník připraven na urychlené provedení nezbytných opatření pro tento případ. V případě úniku závadných látek na nezpevněnou plochu bude přerušen únik látek a odstraněny možné zdroje vznícení, unikající kapalina bude zachycena a zneškodněna, kontaminovaná zemina bude sejmuta a odvezena k likvidaci.

V průběhu výstavby bude prováděna pravidelná kontrola stavebních mechanismů. Na nezpevněných plochách nebude prováděno parkování ani údržba mechanismů.

Vzhledem k relativně omezenému rozsahu stavebních prací je možnost vzniku havárie při výstavbě málo pravděpodobná.

Únik znečišťujících látek do ovzduší

Záměr nebude významným zdrojem emisí v území. Jediným potenciálním rizikem pro ovzduší je vzhledem k charakteru záměru požární nebezpečí s rizikem vzniku zplodin hoření.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Přehled nejvýznamnějších environmetálních charakteristik dotčeného území se zvláštním zřetelem na jeho ekologickou citlivost

Předmětem záměru je trolejbusová trať v západní části města Pardubice (katastrální území: Pardubice). Řešená trasa je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Záměr výstavby trolejbusové trati je situován na pozemcích, které je v souladu s platným Územním plánem města Pardubice definovány jako plochy Systému silniční dopravy. Tato charakteristika území determinuje i z hlediska jeho možného dalšího využití. Uvažovaná stavba splňuje regulativy území dané pro plochu Systému silniční dopravy a je v souladu s Územním plánem města Pardubice. (Podrobněji viz vyjádření Magistrátu města Pardubice, Odboru hlavního architekta v příloze tohoto oznámení č. 2).

Posuzované území je pod silným antropogenním vlivem a antropickou zátěží z dalších navazujících aktivit a činností. Území představuje dlouhodobě využívaný, člověkem zcela ovlivněný prostor. Nejvýznamnějším zdrojem antropogenních vlivů je doprava na těchto komunikacích a také vlivy průmyslové činnosti zasahující velkou část území města Pardubice. Komunikace č. I/37 leží v blízkosti průmyslového areálu PARAMO.

Území záměru je obydlené, v ploše uvažovaného záměru se nenachází žádné archeologicky cenné objekty, památky nebo budovy historického nebo kulturního významu.

Dotčené území se nenachází v území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny:

- Na dotčených pozemcích nejsou situovány prvky územního systému ekologické stability, a to na lokální, ani na regionální nebo nadregionální úrovni.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Významnými krajinnými prvky vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle ustanovení § 3b jsou i lesy. Lesopark Dukla, který se nachází při ulici Palackého, lze považovat za významný krajinný prvek vyplývající z výše uvedeného zákona.
- Dotčené území není součástí přírodního parku.
- Řešené území není součástí ani nezasahuje do velkoplošných chráněných území (národní park nebo chráněná krajinná oblast) ani do maloplošného zvláště chráněného území (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky).
- Zájmové území není součástí soustavy Natura 2000 - ptačí oblasti ani evropsky významné lokality se v bližším okolí záměru nenacházejí. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů je přílohou oznámení č. 3.

Vlastní zájmovou lokalitou neprotéká žádný trvalý ani občasný povrchový tok a nenachází se na něm ani žádná vodní plocha, pramen či mokřad.

V dotčeném území se nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Dotčené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Plocha záměru se nenachází v prostoru městské památkové rezervace ani v jejím ochranném pásmu.

V dotčeném území nejsou vymezeny plochy pro dobývání ložisek nerostných surovin (výhradní ložiska vedená v bilanci zásob ČR, ani významná těžená ložiska, nejsou zde evidovány dobývací prostory ani chráněná ložisková území).

Území není poddolováno.

Z map úrovní znečištění dle ČHMÚ vyplývá, že v dotčeném území nejsou překračovány stanovené imisní limity znečišťujících látek. Jedinou výjimkou je mírné překročení ročního imisního limitu benzo(a)pyrenu.

V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost záměru.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Ovzduší

Území leží v teplé podoblasti T2. Převažuje dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Podrobnější charakteristiky této klimatické oblasti jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 4: Klimatické charakteristiky oblasti (Quitt, 1971)

Charakteristiky	Klimatické oblast T2
Počet letních dnů	50 - 60
Počet dnů s průměrnou teplotou >10°C	160 - 170
Počet mrazových dnů	100 - 110
Počet ledových dnů	30 - 40
Průměrná teplota v lednu v °C	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci v °C	18 - 19
Průměrná teplota v dubnu v °C	8 - 9
Průměrná teplota v říjnu v °C	7 - 9
Průměrný počet dnů se srážkami > 1 mm	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období v mm	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období v mm	200 - 300
Počet dnů se sněhovou přikrývkou	40 - 50
Počet dnů zamračených	120 - 140
Počet dnů jasných	40 - 50

Meteorologickou situaci popisuje větrná růžice, která udává četnost směrů větrů ve výšce 10 m nad terénem pro pět tříd stability přízemní vrstvy atmosféry (charakterizované vertikálním teplotním gradientem) a tři třídy rychlosti větru (1,7 m/s, 5 m/s a 11 m/s).

Největší průměrnou četnost výskytu má západní vítr s 24,3 %. Četnost výskytu bezvětří je 17,69 %. Průměrná roční rychlost větru je 3,1 m.s⁻¹.

Základním obecným podkladem pro hodnocení současného imisního zatížení jsou výsledky požadového imisního měření. Nejbližší stanice imisního monitoringu je stanice ČHMÚ - Pardubice Dukla.

Měřicí stanice Pardubice - Dukla

Reprezentativnost: okrskové měřítko (0,5 až 4 km), klasifikace stanice: požadová, městská, obytná.

Stanice je umístěna v parku - areálu družiny základní školy Staňkova, v centru sídliště Pardubice Dukla. Nadmořská výška 239 m n.m. Terén je rovinný, velmi málo zvlněný. V okolí se nachází vícepodlažní zástavba – sídliště. Cílem měření je určení vlivu na zdravotní stav obyvatelstva, stanovení celkové hladiny pozadí koncentrací.

Tabulka č. 5: Hodinové, denní, čtvrtletní a roční charakteristiky částice PM₁₀ naměřené na stanici Pardubice-Dukla č. 1465 v roce 2018 (v µg/m³)

Hodinové hodnoty			Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
Max.	95% Kv	50% Kv	Max.	36MV	VoL	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum	99,9% Kv	98% Kv	Datum	Datum	VoM	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
118,0	52,0	20,0	83,2	38,3	12	20,8	27,7	20,6	18,6	26,6	23,2	11,95	353
19.10.	01.01.	64,0	19.10.	09.11.	12	56,6	80	90	92	91	20,5	1,68	5

Tabulka č. 6: Měsíční a roční charakteristiky částice PM_{2,5} naměřené na stanici Pardubice-Dukla č. 1465 v roce 2018 (v µg/m³)

	Měsíční hodnoty												Roční hodnoty		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	X	S	N
													XG	SG	dv
Xm	20,1	30,9	26,8	18,1	15,7	14,1	14,0	14,0	14,8	22,3	27,2	16,1	19,4	11,31	358
mc	27	28	31	29	30	30	31	31	30	30	30	31	16,7	1,75	3

Tabulka č. 7: Hodinové, denní, čtvrtletní a roční charakteristiky benzenu naměřené na stanici Pardubice-Dukla č. 1 v roce 2018 (v µg/m³)

Hodinové hodnoty			Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
Max.	95% Kv	50% Kv	Max.	95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum	99,9% Kv	98% Kv	Datum		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
-	-	-	-	-	-	1,6	0,7	0,7	1,3	1,1	0,44	25
-	-	-	-	-	-	6	6	6	7	1,0	1,49	14

Tabulka č. 8: Měsíční a roční charakteristiky benzo(a)pyrenu naměřené na stanici Pardubice-Dukla č. 1 v roce 2018 (v ng/m³)

	Měsíční hodnoty												Roční hodnoty		
													X	S	N
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	XG	SG	dv
Xm	1,8	2,4	1,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,9	2,1	1,8	0,9	1,05	121
mc	10	9	12	10	10	10	10	11	10	10	10	9	0,3	5,76	3

Pro škodlivinu oxid dusičitý (NO₂) nejsou na stanici Pardubice-Dukla k dispozici výstupy měření, v následující tabulce jsou uvedeny údaje ze stanice Pardubice-Rosice (s reprezentativností 0,5 až 4 km). Stanice imisního monitoringu je umístěna ve volném terénu za sokolovnou vedle tenisových kurtů v Pardubicích – Rosicích.

Tabulka č. 9: Hodinové, denní, čtvrtletní a roční charakteristiky částice NO₂ naměřené na stanici Pardubice- Rosice č. 1418 v roce 2018 (v µg/m³)

Hodinové hodnoty			Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
Max.	19MV	50% Kv	Max.	95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum	Datum	98% Kv	Datum		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
86,1	69,2	12,8	36,8	29,2	14,3	18,5	12,2	14,2	18,5	15,9	6,77	354
20.09.	08.03.	48,0	28.11.	~	32,2	90	90	84	90	14,5	1,53	7

Vysvětlivky k tabulce č.5 až 9:

50 % Kv	50 % kvantil
95 % Kv	95 % kvantil
98 % Kv	98 % kvantil
99,9 % Kv	99,9 % kvantil
X1 _q , X2 _q , X3 _q , X4 _q	čtvrtletní aritmetický průměr
C1 _q , C2 _q , C3 _q , C4 _q	počet hodnot, ze kterých je spočítán aritmetický průměr za dané čtvrtletí
X	roční aritmetický průměr
XG	roční geometrický průměr
S	směrodatná odchylka
SG	standardní geometrická odchylka
N	počet měření v roce
dv	doba trvání nejdelšího souvislého výpadku
36 MV	36. nejvyšší hodnota v kalendářním roce pro daný časový interval
VoL	počet překročení limitní hodnoty LV
VoM	počet překročení meze tolerance LV + MT
X _m	měsíční aritmetický průměr
mc	měsíční četnost měření

Při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě je možné vycházet také z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1x1 km. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit.

V následující tabulce jsou shrnuty hodnoty imisních koncentrací v zájmové lokalitě.

Tabulka č. 10: Pozadové imisní koncentrace (2013 – 2017)

Lokalita	NO ₂ _ IHR [μg/m ³]	B(a)P _ IHR [ng/m ³]	PM ₁₀ _ IHR [μg/m ³]	PM ₁₀ _ M36 [μg/m ³]	PM _{2,5} _IHR [μg/m ³]	Benzen _ IHR [μg/m ³]
záměr	19,4 – 19,9	1 – 1,1	24,7 – 25,2	43 – 44,5	18,9 – 19,5	1,1

Vysvětlivky:

IHR roční průměrná koncentrace

B(a)P benzo(a)pyren

NO₂ oxid dusičitý

PM₁₀ suspendované částice frakce PM₁₀

PM_{2,5} suspendované částice frakce PM_{2,5}

M36 36. nejvyšší hodnoty 24hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce

Imisní limity jsou stanoveny přílohou č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Hodnoty imisních limitů jsou vyjádřeny v μg.m⁻³ a vztahují se na standardní podmínky - objem přepočtený na teplotu 293,15 K a atmosférický tlak 101,325 kPa:

Tabulka č. 11: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid dusičitý	1 hodina	200 μg.m ⁻³	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 μg.m ⁻³	0
Benzen	1 kalendářní rok	5 μg.m ⁻³	0
Částice PM ₁₀	24 hodin	50 μg.m ⁻³	35
Částice PM ₁₀	1 rok	40 μg.m ⁻³	0
Částice PM _{2,5}	1 rok	25 μg.m ⁻³ 20 μg.m ⁻³ *	0

Vysvětlivky: * imisní limit 20 μg.m⁻³ je platný od 1.1.2020

Tabulka č. 12: Imisní limity pro celkový obsah látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³

Z map úrovní znečištění dle ČHMÚ (tab. č. 10) vyplývá, že v dotčeném území nejsou překračovány stanovené imisní limity znečišťujících látek. Jedinou výjimkou je mírné překročení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren.

C.II.2. Geofaktory

Z hlediska geomorfologického členění území České republiky náleží řešené území:

Provincie: Česká vysočina

Subprovincie: Česká tabule

Oblast: Východočeská tabule

Celek: Východolabská tabule

Podcelek: Pardubická kotlina

Okrsek: Kunětická Kotlina

Pardubická kotlina je součástí rozsáhlých terénních sníženin rozprostírajících se podél toku Labe mezi Jaroměří a Týncem nad Labem. Geomorfologický ráz je dán rozsáhlými středno a mladopleistocénními terasovými plošinami a širokou nivou Labe. Terasové plošiny jsou místně překryty mocnými sprašovými akumulacemi a vátými písky. Jedná se o geomorfologickou oblast s reliéfem niv a nižších teras.

Předkvartérní podloží Posuzované území přísluší z regionálně - geologického hlediska k jihovýchodnímu okraji České křídové pánve, k litofaciální oblasti labské, s monoklinálně uloženými zpevněnými pelitickými sedimenty tvořícími monotónní souvrství s mírným úklonem k severovýchodu.

Předkvartérní podloží je budováno březenským souvrstvím křídového stáří (svrchní turon - coniak). Litologicky se jedná převážně o slínovce až vápnité jílovce, šedé až hnědošedé barvy, svrchu silně až zcela zvětralé a střípkovitě rozpadavé. Mocnost uvedeného souvrství činí téměř 200 m.

Křídové horniny překrývá akumulace kvartérních sedimentů (pleistocén - holocén) fluviálního a v přípovrchových partiích nad HPV i eolického původu.

Nejsvrchnější člen profilu představují humózní písčité hlíny s drnem.

Hydrogeologické poměry

Podle hydrogeologické rajonizace ČR patří území k jižnímu okraji rajónu 1140 - Kvartérní sedimenty Labe po Týnec.

Rajón zahrnuje kvartérní fluviální terasové uloženiny přehloubeného koryta Labe s převahou písčitého materiálu, které reprezentují průlinový kolektor s volnou hladinou. Podzemní vody jsou dotovány atmosférickými srážkami, hlavní erozní základnou je tok Labe. Lokálně zastoupený holocénní pokryv je málo propustný a značně snižuje podíl vsaku.

Směr proudění podzemní vody v zájmovém území je ve směru z jihu na sever, tj. k místní erozní bázi, kterou představuje řeka Labe.

Chráněné území

Plocha záměru nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území.

Geologicky významné útvary v popisovaném území nejsou.

C.II.3. Pedologické poměry

Realizace záměru bude probíhat na pozemcích, které nejsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Jedná se o pozemky, které kategorizovány jako ostatní plocha. Vzhledem k současnému využití i předchozí činnosti na pozemcích není významnější půdní pokryv.

Jeden z dotčených pozemků je určen k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku parcelního č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje.

Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

C.II.4. Vodní poměry

Zájmové území náleží k hlavnímu povodí řeky Labe, dílčímu povodí Labe od Chrudimky po Doubravu, resp. povodí č. hydrologického pořadí 1-03-04-013 Labe.

Labe pramení na Labské Louce v Krkonoších ve výšce 1 384 m n.m. a státní hranice opouští u Hřenska ve výšce 115 m n.m. Celková plocha povodí činí 144 055 km², z toho v České republice 51 391,5 km². Celková délka toku je 1 154 km, z toho v České republice 370,2 km. Průměrný průtok na státní hranici činí 308 m³.s⁻¹. Řeka již od Jaroměře nabývá rázu nížinného toku v kotlinách České tabule. Na Labi je 18 hydrologických stanic.

Vlastním územím výstavby neprotéká jím žádný trvalý ani občasný povrchový tok a nenachází se na něm ani žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

V předmětné lokalitě ani v blízkém okolí se nevyskytují zdroje minerálních stolních a léčivých vod.

Řešený záměr se nenachází v chráněné oblasti akumulace vod (CHOPAV) ani v záplavovém území.

C.II.5. Fauna, flóra, chráněná území, NATURA 2000, ekosystémy, krajinný ráz

Hodnocená plocha leží v zastavěném území města Pardubice. Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Výskyt rostlin i živočichů je omezen, odpovídá silnému antropogennímu vlivu. Stávající dřeviny v zájmovém území podél dotčených komunikací můžeme charakterizovat jako uměle vytvořené. Zastávají funkci "veřejné zeleně".

Pouze při ulici Teplého se nachází lesopark Dukla s přirozenějším vegetačním porostem. Lesopark Dukla slouží obyvatelům sídliště Dukla i dalších městských částí především jako rekreační prostor, byl revitalizován a mimo lesních porostů se zde nachází upravené trasy pro běžce i pěší, herní a sportovní prvky, multifunkční hřiště, drobná architektura, dopravní hřiště a další prvky.

Na okraj lesoparku bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně.

Stav lokality i okolí dokumentuje letecký snímek (obrázek č. 2, kapitola B.II.5. Biologická rozmanitost).

Na zájmových pozemcích se nenachází prvky územního systému ekologické stability, a to na lokální, ani na regionální nebo nadregionální úrovni.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Významnými krajinnými prvky vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle ustanovení § 3b jsou také lesy. Lesopark Dukla, který se nachází při ulici Palackého, lze považovat za významný krajinný prvek vyplývající z výše uvedeného zákona.

Dotčené území není součástí přírodního parku.

Řešené území není součástí ani nezasahuje do velkoplošných chráněných území (národní park nebo chráněná krajinná oblast) ani do maloplošného zvláště chráněného území (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky).

Zájmové území není součástí soustavy Natura 2000 - ptačí oblasti ani evropsky významné lokality se v bližším okolí záměru nenacházejí. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů je přílohou oznámení č. 3.

Zájmová lokalita se nachází v prostoru dotčeném činností člověka, v zastavěném území města Pardubic. Celé území tvoří především prvky technické infrastruktury města (komunikace, sítě, železniční vlečky, stožáry osvětlení aj.).

Širší území se vyznačuje poměrně velkými průmyslovými plochami (nádraží, průmyslová zóna Pražská-Hlaváčova, areál Paramo), které se také negativně projevují na krajinném rázu a na využití krajiny.

Pouze při ulici Teplého se nachází lesopark Dukla s přirozenějším vegetačním porostem.

Krajinné dominanty přírodního nebo historického charakteru nejsou v blízkosti patrné. Vzhledem k místu na okraji městské aglomerace, jsou tyto prvky odstíněny mnohem výraznějšími prvky tj. výstavbou lidských sídel a technické infrastruktury lidských sídel.

Do území nebo jeho bezprostřední blízkosti nezasahují žádné známé památkové zóny ani krajinné kompozice.

C.II.6. Obyvatelstvo

Ve městě Pardubice žije cca 90 tisíc obyvatel. Městská část Pardubice V má přibližně 16 tisíc obyvatel.

Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého. Obytná zástavba se nachází především při ulici Teplého, dále v Pražské ulici, v ulici U Trojice, na Palackého třídě.

C.II.7. Ostatní složky životního prostředí

Ostatní složky životního prostředí v dotčeném území nebudou navrhovaným záměrem ovlivněny.

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Posuzovaný záměr se nachází v západní části města Pardubice, v zastavěném území. Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého. Obytná zástavba se nachází především při ulici Teplého, dále v Pražské ulici, v ulici U Trojice, na Palackého třídě.

Výstavba záměru

Zdrojem hluku a emisí znečišťujících látek při výstavbě záměru bude provoz stavebních mechanismů na staveništi a obslužná automobilová doprava na příjezdových komunikacích.

Působení těchto zdrojů je časově omezené. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

Výstavba záměru bude organizačně zabezpečena způsobem, který bude omezovat narušení faktorů pohody - veškerá přeprava stavebních materiálů a stavebních odpadů bude uskutečňována pouze v denní době. Stavební činnost bude probíhat pouze v denní době od 7⁰⁰ hod do 21⁰⁰ hod.

Z důvodu omezeného rozsahu stavebních prací nebude ovzduší v obytných zónách v okolních částech města nadměrně znečišťováno emisemi znečišťujících látek. Nárůst emisní zátěže z výstavby se může v průběhu realizace stavby občasné projevit v jejím nejbližším okolí (podrobněji viz následující kapitola Vlivy na ovzduší a klima).

Z hlediska hluku z výstavby byl proveden modelový výpočet vztažený k nejbližší umístěné zástavbě. Dle provedených výpočtů lze předpokládat, že celkové hodnoty hluku z výstavby záměru nepřekročí hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ze stavební činnosti.

Provoz záměru

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky za 24 hodin.

Předpokládaná změna technologie dopravy v lokalitě bude mít obecně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

Pojezd trolejbusů po městských komunikacích může vyvolat vznik sekundárních emisí prachu. Budou se projevovat převážně v nejbližším okolí podél dopravních tras.

Výsledky hlukové studie prokázaly, že hluk z trolejbusové dopravy v dané lokalitě u hodnocené hlukově chráněné zástavby nepřekračuje jak v současné době, tak ve výhledu po realizaci nové trolejbusové trati stanovené hygienické limity, a to pro den i noc.

(Podrobnější hodnocení vlivu na ovzduší a hlukovou situaci v zájmové lokalitě je uvedeno dále - v následujících kapitolách.)

V souvislosti s realizací a provozem záměru nejsou očekávány žádné sociálně ekonomické vlivy, kromě možnosti zapojení místních firem do výstavby. Záměr nepředpokládá vytvoření nových pracovních míst.

V souvislosti s provozem záměru není očekáváno narušení faktoru pohody obyvatel v zájmové lokalitě, a to z důvodu dosavadní dlouhodobé přítomnosti dopravy na dotčených ulicích.

Z pohledu širší populace bude pozitivně ovlivňován faktor pohody zejména zkvalitněním veřejné dopravy, zkrácením dopravních časů, zajištěním efektivní služby MHD ekologickým způsobem.

Vlivy na ovzduší a klima

Výstavba záměru

Zdrojem emisí v době etapy výstavby záměru bude provoz stavebních mechanismů na staveništi a obsluha automobilová doprava na příjezdových komunikacích. Zdrojem znečišťování ovzduší je nedokonalé spalování paliva (benzinu, resp. motorové nafty). Sledovanými škodlivinami produkovanými spalovacími motory vozidel a mechanismů jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý, uhlovodíky a pevné částice.

Při výstavbě záměru se mohou také uvolňovat emise poletavého prachu - tuhé znečišťující látky, produkované emise budou závislé na aktuálních povětrnostních podmínkách (síle a směru větru), vlhkosti vzduchu, půdy a na dalších faktorech.

Doba působení těchto zdrojů je omezená – po dobu výstavby. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců, v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

Z důvodu omezeného rozsahu stavebních prací lze předpokládat, že ovzduší v obytných zónách v okolních částech města nebude nadměrně znečišťováno emisemi znečišťujících látek. Nárůst emisní zátěže z výstavby se může v průběhu realizace stavby občasné projevit v jejím nejbližším okolí.

Provoz záměru

Realizací záměru nevzniká žádný nový vyjmenovaný stacionární nebo nevyjmenovaný plošný zdroj znečišťování ovzduší.

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky za 24 hodin.

Předpokládaná změna technologie dopravy v lokalitě bude mít obecně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

Provoz trolejbusové trati bude doprovázen trvalou, ale relativně malou produkcí emisí tuhých znečišťujících látek, která bude způsobena resuspendací prachových částic v souvislosti s pojezdem trolejbusů. Tyto emise budou závislé na aktuálních klimatických podmínkách (sucho, vítr) a na stavu komunikací. Budou se projevit převážně v nejbližším okolí podél dopravních tras. Imisní vliv sekundární prašnosti spojený s provozem záměru nelze přesně vyčíslit, ale lze předpokládat, že se bude jednat o příspěvek nízký.

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na klima v území.

Vlivy na hlukovou situaci

Hodnocení vlivu realizace záměru na hlukovou situaci v lokalitě vychází ze zpracované hlukové studie (Barillová, 2019). Celá studie je uvedena v příloze oznámení č. 4, níže jsou shrnuty výstupy této studie.

Výstavba záměru

Dočasné zdroje hluku spojené s výstavbou nové trolejbusové trati budou provozovány v celém časovém průběhu výstavby. Jedná se především o výstavbu nových stožárů v projektovaném úseku nové trolejbusové trati a provedení převěsů. Stavba neobsahuje žádné demolice pozemních objektů.

Lokalizace jednotlivých strojů a zařízení se během stavebních prací mění a jejich vzdálenost od chráněné zástavby není konstantní. Výpočtové body pro hodnocení hluku ze stavební činnosti byly zvoleny:

- v minimální (18 m) od předpokládaného staveniště k nejbližšímu chráněnému prostoru stavby (stožár v blízkosti objektu k bydlení č.p. 2078 při ulici Teplého) – výpočtový bod V1.
- a ve střední vzdálenosti (30 m) od předpokládaného staveniště k nejbližšímu chráněnému prostoru stavby – výpočtový bod V2.

Vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A od jednotlivých zdrojů v dané vzdálenosti možné lokalizace stroje či zařízení ve vztahu k chráněnému venkovnímu prostoru nejbližší zástavby vypočtená z doby používání stroje či zařízení a celkové doby pracovní doby byla uvedena v tabulce č. 3 (viz kap. B.III.4. Ostatní – Hluk).

Výsledky výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A [dB] ve venkovním prostoru pro posuzovanou dobu stavební činnosti (7^{00} do 21^{00}) vzniklé součtem hladin hluku daného dopravou a vlastními stavebními pracemi jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 13: Výsledky výpočtů hluku z výstavby

Výpočtový bod	Vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku $L_{Aeq,14\text{ hod}}$ [dB]
V1	64,7
V2	60,4

Pozn. Ekvivalentní hladina akustického tlaku A je vypočtena pouze pro denní dobu, neboť v nočních hodinách se stavební činnost nepředpokládá.

Dle provedených výpočtů lze předpokládat, že celkové hodnoty hluku z výstavby záměru nepřekročí hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ze stavební činnosti ($L_{Aeq,T} = 65,0$ dB).

Pozn.: Vliv stavební činnosti byl zpracován na základě dostupných údajů o předpokládaném postupu stavebních prací v době přípravy záměru.

Na základě provedených výpočtů jsou pro omezení případného negativního vlivu výstavby záměru navržena pouze preventivní protihluková opatření pro období výstavby:

- Při prováděných všech typů prací během výstavby je nutno dbát na důslednou kontrolu technického stavu strojů, jejich seřízení, vypínání při pracovních přestávkách.
- Během provádění všech prací je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů, sled nasazení popř. jejich méně častější využití. V době od 21 – 7 hod. nebudou stavební práce prováděny.

Výše uvedená opatření jsou uvedena v kap. č. B.I.6 jako opatření a podmínky, která jsou součástí záměru.

Provoz záměru

Po realizaci nové trolejbusové tratě bude hlavním zdrojem hluku provoz dopravních prostředků – trolejbusů.

Dle údajů získaných od investora je předpokládána intenzita provozu na trolejbusové trati v úseku Dukla Vozovna - Hlavní nádraží 100 trolejbusů denně v jednom směru, tj. celkem 200 průjezdů za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci.

Zároveň také dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době (podrobněji jsou intenzity dopravy na jednotlivých úsecích uvedeny v kapitole č. B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

Pro výpočty hluku byl použit výpočtový program HLUK+, verze 13.01 Profi13, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území.

Referenční výpočtové body pro hodnocení vlivu projektované stavby z hlediska hluku byly umístěny u nejbližší hlukově chráněné zástavby resp. na hranici venkovního chráněného prostoru obytných staveb (2 m od fasády) podél hodnoceného úseku trolejbusové trati. Lokalizace referenčních bodů je dále patrná ze situace uvedené v příloze č. 1 této hlukové studie.

Tabulka č. 14: Umístění referenčních bodů (RB)

Číslo RB	Umístění referenčního bodu
1	Chráněný venkovní prostor SV fasády 3NP objektu k bydlení č.p. 2122, Teplého ul., Pardubice
2	Chráněný venkovní prostor SV fasády 3NP objektu k bydlení č.p. 2116, Teplého ul., Pardubice
3	Chráněný venkovní prostor SZ fasády 2NP objektu k bydlení č.p. 2035, Teplého ul., Pardubice
4	Chráněný venkovní prostor JV fasády 2NP objektu k bydlení č.p. 2033, Teplého ul., Pardubice
5	Chráněný venkovní prostor SZ fasády 2NP objektu k bydlení č.p. 2078, Teplého ul., Pardubice
6	Chráněný venkovní prostor J fasády 1NP objektu k bydlení č.p. 1355, Pražská ul., Pardubice
7	Chráněný venkovní prostor JV fasády 2NP objektu k bydlení č.p. 572, ul. U Trojice, Pardubice
8	Chráněný venkovní prostor S fasády 5NP stavby pro administrativu s bytem č.p. 2560, nám. Jana Pernera, Pardubice
9	Chráněný venkovní prostor J fasády 2NP objektu k bydlení č.p. 291, Palackého třída, Pardubice
10	Chráněný venkovní prostor JV fasády 5NP objektu k bydlení č.p. 2410, Palackého třída, Pardubice
11	Chráněný venkovní prostor V fasády 11NP objektu k bydlení č.p. 426, ul. Brožíkova, Pardubice

Výstupy modelového výpočtu pro denní a noční dobu jsou shrnuty v následujících tabulkách č. 15 a 16.

Tabulka č. 15: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku z trolejbusové a automobilové dopravy (denní doba)

Číslo RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku A _{L_{Aeq,T}} [dB] - den - L _{Aeq,16hod}					
		Trolejbusová doprava		Celková doprava (trolejbusová i automobilová)			
		Stávající stav 2019 a nulová varianta 2022	Aktivní varianta 2022	Stávající stav 2019	Nulová varianta 2022	Aktivní varianta 2022	Změna nulová ku aktivní
1	2,0	46,8	48,4	60,6	60,8	60,8	0
	5,0	46,8	48,4	60,6	60,8	60,8	0
	8,0	46,8	48,4	60,6	60,8	60,8	0
2	2,0	44,3	50,5	61,2	61,3	61,5	0,2
	5,0	44,2	50,5	61,2	61,3	61,5	0,2
	8,0	44,3	50,4	61,2	61,3	61,5	0,2
3	2,0	29,8	51,0	60,4	60,5	60,9	0,4
	5,0	30,1	51,0	60,5	60,6	61,0	0,4
4	2,0	37,4	51,0	60,4	60,5	60,9	0,4
	5,0	37,4	51,0	60,4	60,6	60,9	0,3
5	2,0	27,0	52,2	61,4	61,5	61,9	0,4
	5,0	27,6	52,2	61,4	61,5	62,0	0,5
6	2,0	30,9	51,9	61,1	61,2	61,7	0,5
7	2,0	18,9	43,6	57,0	57,1	57,3	0,2
	5,0	20,1	46,1	59,5	59,6	59,8	0,2
8	2,0	51,7	56,0	65,2	65,3	65,6	0,3
	5,0	51,7	56,0	65,2	65,3	65,6	0,3
	8,0	51,7	55,8	65,0	65,1	65,3	0,2
	11,0	51,7	55,8	65,0	65,1	65,3	0,2
	14,0	51,8	55,9	65,0	65,1	65,3	0,2
9	2,0	52,2	52,5	66,7	66,8	66,8	0
	5,0	52,2	52,5	66,7	66,8	66,8	0
10	5,0	57,0	57,1	64,1	64,2	64,2	0
	8,0	57,0	57,1	64,1	64,2	64,2	0
	11,0	57,0	57,1	64,1	64,2	64,2	0
	14,0	57,0	57,1	64,1	64,2	64,2	0
11	5,0	52,1	52,4	57,6	57,7	57,8	0,1
	11,0	52,1	52,4	57,6	57,7	57,8	0,1
	17,0	52,1	52,4	57,6	57,7	57,8	0,1
	23,0	52,1	52,4	57,6	57,7	57,8	0,1
	29,0	52,1	52,4	57,6	57,7	57,8	0,1

Tabulka č. 16: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku z trolejbusové a automobilové dopravy (noční doba)

Číslo RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ [dB] - noc - $L_{Aeq,8hod}$					
		Trolejbusová doprava		Celková doprava (trolejbusová i automobilová)			
		Stávající stav 2019 a nulová varianta 2022	Aktivní varianta 2022	Stávající stav 2019	Nulová varianta 2022	Aktivní varianta 2022	Změna nulová ku aktivní
1	2,0	46,7	47,1	54,2	54,3	54,3	0
	5,0	46,7	47,1	54,2	54,3	54,3	0
	8,0	46,7	47,1	54,2	54,3	54,3	0
2	2,0	44,5	46,6	54,5	54,6	54,8	0,2
	5,0	44,5	46,5	54,5	54,6	54,8	0,2
	8,0	44,5	46,5	54,4	54,6	54,8	0,2
3	2,0	30,4	44,1	53,4	53,5	53,9	0,4
	5,0	30,3	44,1	53,4	53,5	53,9	0,4
4	2,0	36,5	44,5	53,4	53,5	53,9	0,4
	5,0	36,4	44,5	53,4	53,6	53,9	0,3
5	2,0	27,0	45,2	54,8	54,9	55,3	0,4
	5,0	27,3	45,2	54,8	54,9	55,3	0,4
6	2,0	29,5	44,9	54,6	54,7	55,1	0,4
7	2,0	12,1	36,5	50,6	50,7	50,8	0,1
	5,0	13,2	39,0	53,1	53,2	53,3	0,1
8	2,0	44,3	48,8	59,6	59,7	59,9	0,2
	5,0	44,3	48,8	59,6	59,7	59,9	0,2
	8,0	44,3	48,7	59,4	59,5	59,7	0,2
	11,0	44,3	48,7	59,4	59,5	59,7	0,2
	14,0	44,4	48,7	59,4	59,5	59,7	0,2
9	2,0	44,9	45,2	60,9	61,0	61,0	0
	5,0	44,9	45,2	61,0	61,1	61,1	0
10	5,0	49,7	49,7	56,0	56,2	56,1	-0,1
	8,0	49,7	49,7	56,0	56,2	56,1	-0,1
	11,0	49,7	49,7	56,0	56,2	56,1	-0,1
	14,0	49,7	49,7	56,1	56,2	56,2	0
11	5,0	44,5	44,8	49,2	49,3	49,4	0,1
	11,0	44,5	44,8	49,2	49,3	49,4	0,1
	17,0	44,5	44,8	49,2	49,3	49,4	0,1
	23,0	44,5	44,8	49,2	49,3	49,4	0,1
	29,0	44,5	44,8	49,2	49,3	49,4	0,1

Hodnocení plnění hygienických limitů z trolejbusové dopravy:

Výsledky výpočtů ukazují na skutečnost, že hluk z trolejbusové dopravy v dané lokalitě u hodnocené hlukově chráněné zastavby nepřekračuje jak v současné době, tak ve výhledu po realizaci nové trolejbusové trati stanovené hygienické limity, a to pro den i noc.

Vzhledem k tomu, že projektovaná stavba (trolejbusová trať) je vedená po komunikacích I. a II. třídy popř. po MK I. třídy jsou pro hodnocení vlivu hluku u hodnocené hlukově chráněné zastavby stanoveny hygienické limity z provozu trolejbusové dopravy $L_{Aeq, 16 h} = 60$ dB v denní době (6:00 – 22:00) a $L_{Aeq, 8 h} = 50$ dB v noční době (22:00 – 6:00) v chráněném venkovním prostoru staveb.

Hodnocení změn celkových hodnot $L_{Aeq,T}$ v dané lokalitě vyvolaných realizací projektované stavby:

Vzhledem k tomu, že tato hluková studie je zpracována v rámci oznámení ve smyslu zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jsou v tabulce č. 15 a 16 informativně uvedeny i celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z dopravy v dané lokalitě (trolejbusové i automobilové). Na tyto celkové hodnoty se však nevztahují dle platné legislativy hygienické limity. (Pozn.: Trolejbusová i automobilová doprava se každá hodnotí vlastními hygienickými limity.) Občané si však mohou lépe představit, co přinese projektovaný záměr za změny v celkovém hlukovém zatížení dané lokality.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že provoz posuzovaného záměru (nové trolejbusové trati, která jednak zapříčiní mírný nárůst intenzity trolejbusové dopravy na navazujících úsecích nové trati, ale i pokles autobusové dopravy MHD v novém úseku trolejbusové trati i úsecích navazujících) vyvolá v zájmové lokalitě změny $L_{Aeq,T}$ max. v řádech desetin decibelu (-0,1 až 0,5 dB). Tato změny jsou zcela minimální, pouze teoretické a měřením objektivně neprokazatelné. Především je nutné upozornit, že to není navýšení nad limity.

Vzhledem k tomu, že projektovaný záměr automobilovou dopravu v zájmové lokalitě nenavýšuje, ale naopak jí v některých úsecích mírně sníží (dojde k pokles autobusové dopravy MHD v novém úseku trolejbusové trati i úsecích navazujících) nebyl hluk z automobilové dopravy, který má své hygienické limity, hodnocen samostatně. Z výše uvedeného je však patrné, že realizací záměru dojde pouze k poklesu nebo ke stagnaci hodnot $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy v hodnocené lokalitě.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Zájmová lokalita se nachází mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo záplavové území Q₁₀₀. Území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Výstavbou nebude zasažen žádný povrchový tok. Nepředpokládá se negativní ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod.

Pro vlastní provoz trolejbusové trati nebude voda potřebná.

S ohledem na návrh a charakter záměru nejsou při výstavbě ani běžném provozu při současném dodržování bezpečnostních opatření předpokládány žádné významné změny hydrologických a hydrogeologických charakteristik ani kontaminace povrchových a podzemních vod znečišťujícími látkami.

Obecně lze za hlavní rizika zhoršení jakosti podzemní i povrchové vody záměru považovat případné havárie či jiné nestandardní stavy (viz kapitola B. III. 5). Nakládání s odpadními vodami a látkami ohrožujícími jakost nebo zdravotní nezávadnost vod bude respektovat ochranu jakosti povrchových a podzemních vod v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění.

Za provozu záměru je riziko negativního ovlivnění jakosti vod minimální vzhledem k tomu, že trolejbusy využívají elektrický pohon.

Při realizaci dle popsaného řešení záměru a respektování navržených podmínek a opatření (kapitola č. B.I. 6) lze záměr z hlediska velikosti a významnosti vlivu na vody označit za nevýznamný.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Záměr je situován na pozemky, které jsou kategorizovány jako ostatní plocha.

Jedinou výjimkou je lesní pozemek č. 2168/3 o výměře 23 570 m² určený k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje a provede se ochranná čapka z betonu. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

Při přípravě posuzovaného záměru (v rámci územního řízení) je třeba požádat o souhlas s dotčením pozemku určeného k plnění funkce lesa / pozemku ve vzdálenosti do 50 metrů od lesa dle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Příslušným orgánem státní správy lesů je Magistrát města Pardubic.

Realizace záměru není v rozporu s návrhem Územního plánu města Pardubice (viz příloha č. 2 oznámení).

Trolejbusová trať nebude spojena se změnou místní topografie a nebude mít negativní vliv na stabilitu půdy.

Realizací záměru nebudou zasaženy jiné přírodní zdroje. Posuzovaná trasa nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území, zdroje surovin, poddolovaného území, plochy sesuvů a svahových deformací. Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako nulové.

Nepředpokládá se negativní ovlivnění stávající kvality půdy a horninového prostředí v širším zájmovém území za podmínky respektování podmínek navržených v kapitole B.I.6.

Vlivy na půdy a horninového prostředí lze celkově hodnotit jako nevýznamné.

Vliv na zvláště chráněná území, lokality Natura 2000, prvky ÚSES

Zájmové území není součástí žádného maloplošného nebo velkoplošného chráněného území. V řešeném území ani jeho blízkosti se nevyskytuje žádný přírodní park.

Vzhledem k umístění záměru nebude mít provoz záměru vliv na lokality NATURA 2000. Orgán ochrany přírody a krajiny vyloučil významný vliv předloženého záměru na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. (Stanovisko je přílohou oznámení č. 3.)

Na zájmových plochách nejsou situovány prvky ÚSES – biokoridory, biocentra.

Trolejbusová trať svým charakterem neovlivní žádná zvláště chráněná území, přírodní parky a další chráněné prvky vymezené zákonem o ochraně přírody a krajiny.

Vlivy na faunu, flóru, biologickou rozmanitost

Hodnocená plocha leží v zastavěném území města Pardubice. Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Dotčené území je zcela přeměněno lidskou činností. Výskyt rostlin i živočichů je omezen, odpovídá silnému antropogennímu vlivu. Stávající dřeviny v zájmovém území podél dotčených komunikací můžeme charakterizovat jako uměle vysazené. Zastávají funkci "veřejné zeleně".

Pouze při ulici Teplého se nachází lesopark Dukla s přirozenějším vegetačním porostem. Lesopark Dukla slouží obyvatelům sídliště Dukla i dalších městských částí především jako rekreační prostor, byl revitalizován a mimo porostů se zde nachází upravené trasy pro běžce i pěší, herní a sportovní prvky, multifunkční hřiště, drobná architektura, dopravní hřiště a další prvky.

Na okraj lesoparku bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky.

Stav lokality i okolí dokumentuje letecký snímek (obrázek č. 2, kapitola B.II.5. Biologická rozmanitost).

Realizace záměru si nevyžádá kácení zeleně.

Vzhledem k vlastnostem záměru, charakteru okolní krajiny a kvalitě biotopů a společenstev lze konstatovat, že posuzovaný záměr nebude mít negativní dopad na biologicky významné hodnoty v širším území ani na biologickou rozmanitost.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz a na významné krajinné prvky

Krajina v dotčené lokalitě a širším území je kompletně přeměněna lidskou činností (městská zástavba, objekty bydlení a občanské vybavenosti, dopravní infrastruktura, inženýrské sítě, nádraží se železničními vlečkami, průmyslově využívané plochy atd.) a nevyskytují se v ní žádné zvláště ceněné přírodní biotopy.

Záměr není v konfliktu se zvláště chráněnými územími maloplošného nebo velkoplošného typu, není v konfliktu s lokalitami NATRA 2000.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Významnými krajinnými prvky vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle ustanovení § 3b jsou lesy. Lesopark Dukla, který se nachází při ulici Palackého, lze považovat za významný krajinný prvek vyplývající z výše uvedeného zákona.

Na okraj lesoparku bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky.

Při další přípravě posuzovaného záměru bude požádáno o souhlas se zásahem do významného krajinného prvku (VKP). Příslušným orgánem ochrany přírody je Magistrát města Pardubic.

Realizace záměru nepředstavuje zásah, který by významně měnil krajinný ráz a estetické parametry území.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V dotčené lokalitě ani v její blízkosti se nevyskytují žádné nemovité kulturní a historické památky ani žádná drobná solitérní architektura.

Nepředpokládá se ani náhodné porušení archeologických situací z důvodu minimálních požadavků na terénní práce - bude provedeno založení pouze chybějících trakčních stožárů pro trolejové vedení.

Jiné vlivy na hmotný majetek a ostatní lidské výtvořby se nepředpokládají.

D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

V kapitole oznámení D. I. bylo provedeno posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Následující text shrnuje zjištěné vlivy na životní prostředí a jejich možný rozsah.

Posuzovaný záměr se nachází v západní části města Pardubice, v zastavěném území. Řešená trasa trolejbusové trati je vedena po stávajících komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a Palackého.

Záměr je situován na pozemky, které jsou kategorizovány jako ostatní plocha. Jedinou výjimkou je lesní pozemek č. 2168/3 o výměře 23 570 m² určený k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje a provede se ochranná čapka z betonu. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

Zájmová lokalita se nachází mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo záplavové území Q₁₀₀. Území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Výstavbou nebude zasažen žádný povrchový tok. Nepředpokládá se negativní ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod.

Pro vlastní provoz trolejbusové trati nebude voda potřebná.

S ohledem na návrh a charakter záměru nejsou při výstavbě ani běžném provozu při současném dodržování bezpečnostních opatření předpokládány žádné významné změny hydrologických a hydrogeologických charakteristik ani kontaminace povrchových a podzemních vod znečišťujícími látkami.

Na dotčených pozemcích se nenachází prvky územního systému ekologické stability, a to na lokální, ani na regionální nebo nadregionální úrovni.

Řešené území není součástí ani nezasahuje do velkoplošných ani do maloplošného zvláště chráněného území, ani součástí lokalit soustavy Natura 2000 - ptačí oblasti ani evropsky významné lokality se v bližším okolí záměru nenacházejí.

Dotčené území není součástí přírodního parku.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Významnými krajinnými prvky vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle ustanovení § 3b jsou lesy. Lesopark Dukla, který se nachází při ulici Palackého, lze považovat za významný krajinný prvek vyplývající z výše uvedeného zákona.

Dotčené území je zcela přeměněno lidskou činností. Výskyt rostlin i živočichů je omezen, odpovídá silnému antropogennímu vlivu. Stávající dřeviny v zájmovém území podél dotčených komunikací můžeme charakterizovat jako uměle vysazené. Zastávají funkci "veřejné zeleně". Realizace záměru si nevyžádá kácení zeleně.

Krajina v dotčené lokalitě a širším území je zcela přeměněna lidskou činností (městská zástavba, objekty bydlení a občanské vybavenosti, dopravní infrastruktura, inženýrské sítě, nádraží se železničními vlečkami, průmyslově využívané plochy atd.) a nevyskytují se v ní žádné zvláště ceněné přírodní biotopy. Realizace záměru nepředstavuje zásah, který by významně měnil krajinný ráz a estetické parametry území.

Území záměru je obydlené, v ploše uvažovaného záměru se nenachází žádné archeologicky cenné objekty, památky nebo budovy historického nebo kulturního významu.

Zdrojem hluku a emisí znečišťujících látek při výstavbě záměru bude provoz stavebních mechanismů na staveništi a obslužná automobilová doprava na příjezdových komunikacích.

Působení těchto zdrojů je časově omezené. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců, v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

Z důvodu omezeného rozsahu stavebních prací nebude ovzduší v obytných zónách v okolních částech města nadměrně znečišťováno emisemi znečišťujících látek. Nárůst emisní zátěže z výstavby se může v průběhu realizace stavby občasné projevit v jejím nejbližším okolí.

Z hlediska hluku z výstavby byl proveden modelový výpočet vztažený k nejbližší umístěné zástavbě. Dle provedených výpočtů lze předpokládat, že celkové hodnoty hluku z výstavby záměru nepřekročí hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ze stavební činnosti

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin.

Předpokládaná změna technologie dopravy v lokalitě bude mít obecně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

Pojezd trolejbusů po městských komunikacích může vyvolat vznik sekundárních emisí prachu. Budou se projevovat převážně v nejbližším okolí podél dopravních tras.

Výsledky hlukové studie prokázaly, že hluk z trolejbusové dopravy v dané lokalitě u hodnocené hlukově chráněné zástavby nepřekračuje jak v současné době, tak ve výhledu po realizaci nové trolejbusové trati stanovené hygienické limity, a to pro den i noc.

Z pohledu širší populace bude pozitivně ovlivňován faktor pohody zejména zkvalitněním veřejné dopravy, zkrácením dopravních časů, zajištěním efektivní služby MHD ekologickým způsobem.

Na základě výše uvedeného komplexního shrnutí lze konstatovat, že identifikované nepříznivé vlivy posuzovaného záměru nepřekračují ekologickou únosnost území, nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a nezneškodňují životního prostředí.

Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně zdraví obyvatelstva a životního prostředí vyplývajících z procesu posuzování lze konstatovat, že životní prostředí v dotčené lokalitě jako celek nebude ovlivněno nad únosnou míru.

D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Záměr nebude mít vzhledem ke svému charakteru a umístění žádné nepříznivé vlivy za státními hranicemi.

D.4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné

Nejsou stanovena zvláštní opatření nebo kompenzační opatření.

Opatření, která jsou součástí záměru, jsou uvedena v kapitole B.1.6.

Jedná se především o podmínky a opatření pro realizaci a provoz trolejbusové trati.

D.5. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Odborným podkladem pro posouzení vlivů stavby a provozu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byla hluková studie přiložená k tomuto oznámení.

Pro zhodnocení hlukové situace byl v zájmové lokalitě proveden modelový výpočet programem „HLUK+, verze 13.01, Profí 13“.

Imisní situace přímo v dotčené lokalitě není trvale sledována žádnými monitorovacími stanicemi. Pro posouzení stávající situace (imisního pozadí) byly použity především hodnoty imisních koncentrací z map úrovně znečištění dle ČHMÚ.

Podklady o počtu obyvatel v zájmovém území byly získány na základě údajů Českého statistického úřadu.

Dále byly pro vyhodnocení stávající situace v lokalitě a předpokládaných vlivů záměru využity výstupy terénních průzkumů, literárních pramenů a studií vztahujících se k posuzované lokalitě.

D.6. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Každé hodnocení je do určité míry zatíženo nejistotami, které vyplývají z použitých dat a postupů. Tyto nejistoty je třeba mít na vědomí při dalším používání výsledků hodnocení.

Byl hodnocen očekávaný běžný provoz záměru. Údaje o řešení záměru byly čerpány od investora a projektanta záměru.

Pro posouzení stávající imisní situace v předmětné lokalitě se vycházelo z informací ČHMÚ. Zjištěné hodnoty imisního pozadí (dlouhodobé imisní průměry z map úrovně znečištění i hodnoty z monitorovacích stanic) nemusí vystihovat přesně reálnou situaci v dané lokalitě, je třeba je považovat za orientační.

Hluková zátěž byla vypočtena doporučenými prognostickými postupy (výpočtový program HLUK+, verze 13.01 Profi13). Nejistoty výsledků v hlukové studii jsou dány nejistotami odvozených vztahů a závislostí atd. Nejistota výpočtu daná výpočtovým modelem je $\pm 2,0$ dB.

Nejsou známy bližší informace o exponované populaci (citlivé skupiny populace, jejich velikost a věková skladba, doba trávená v obytné zóně a jiné aktivity v zájmovém území, dispoziční řešení domů a bytů).

Zpracovateli oznámení není znám přesný průběh stavebních činností.

Předpokládané údaje o materiálech, surovinách, vodě a energiích, o druzích odpadů byly stanoveny na základě znalosti obdobných záměrů a informací a podkladů od investora a projektanta záměru.

Tyto skutečnosti by však zásadně neměly ovlivnit řešení stavby ve vztahu k životnímu prostředí a zdraví obyvatelstva.

Podrobnější údaje o technickém řešení záměru a podmínkách při realizaci záměru budou upřesněny v dalším stupni projektové přípravy.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předmětem záměru je trolejbusová trať v západní části města Pardubice. Trolejbusová trať bude vedena po stávajících komunikacích – po ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého. Celková délka trati je 2490 m, jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná.

K posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla po vyloučení ostatních možností předložena pouze jedna aktivní varianta řešení záměru vyplývající ze stávající situace. Umístění je dáno především potřebou propojení depa dopravního podniku s centrálním přestupním uzlem – hlavním železničním nádražím Pardubice hl.n. Navržená trasa představuje optimální řešení v daných podmínkách.

Nulová varianta (tj. řešení bez činnosti) znamená zachování stávajícího stavu.

Lokalizace záměru nevyvolává zásadní střety zájmů z hlediska z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví ani z hlediska územního plánování (využití území je v souladu s územně plánovacími podklady).

Nulová varianta byla v rámci posuzování vlivů využita jako základní srovnávací varianta, vůči které je hodnocena varianta aktivní.

Aktivní varianta představuje realizaci záměru – provozu trolejbusové trati.

Po provedeném komplexním posouzení možných vlivů na životní prostředí a zdraví lidí lze konstatovat, že aktivní varianta - záměr byl shledán jako možný k realizaci, přičemž byla pro jeho realizaci navržena některá doporučení a opatření týkající se přípravy a provozu záměru. (Shrnutí možných vlivů souvisejících s realizací a provozem záměru je uvedeno v kapitole D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.)

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Mapové a literární podklady:

Barillová, J. (2019): TROLEJBUSOVÁ TRATĚ DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ. Hluková studie. EMPLA AG spol. s r.o. Hradec Králové, 2019.

Culek, M. a kol. (1993): Biogeografické regiony České republiky, měřítko 1 : 500 000, Český úřad zeměměřičský a katastrální, Společnost pro životní prostředí, Brno, 1993.

Culek, M. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 1996.

Demek, J. a kol. (2006): Zeměpisný lexikon ČR - Hory a nížiny, AOPK ČR, II. vydání, Brno, 2006.

Hornýš, M. (2019a): Trolejbusová trať Dukla – vozovna – Hlavní nádraží. Projektová dokumentace. A. Průvodní zpráva. Prodin, a.s. Pardubice, 2019.

Hornýš, M. (2019b): TROLEJBUSOVÁ TRATĚ DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ. Koordinační situace. Prodin, a.s. Pardubice, 2019.

Quitt, E. (1970): Mapa klimatických oblastí ČSSR, měřítko 1 : 500 000, Geografický ústav ČSAV, Brno, 1970.

2. Další podstatné informace oznamovatele

Při popisu zájmového území byly využity údaje týkající se stavu dotčeného území a jeho přírodních podmínek z dostupných literárních pramenů a studií a na základě provedených terénních průzkumů.

Vybrané doplňující údaje, studie, mapové podklady a ostatní přílohy jsou přiloženy v závěru oznámení.

Ústní a písemné informace

Informace od projektanta a zástupce investora záměru.

Webové stránky:

- <http://cenia.geoportal.cz>
- <http://maps.google.cz>
- <http://www.chmu.cz>
- <http://www.env.cz>
- <http://heis.vuv.cz>
- <http://www.mapy.cz>
- <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>

G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem záměru je trolejbusová trať v západní části města Pardubice. Záměr se nachází na stávajících veřejných komunikacích - na ulici Teplého, I/37 a ulici Palackého.

Záměr propojuje vozovnu Dukla s velkým dopravním terminálem Hlavní nádraží, kde se nachází jeden z nejvýznamnějších dopravních uzlů MHD v Pardubicích. Jedná se tedy o propojení depa dopravního podniku a nejvýznamnějšího bodu z hlediska veřejné dopravy v krajském městě Pardubice.

Výstavba trati, vzhledem k výše uvedenému, má zásadní význam na zkvalitnění podmínek veřejné dopravy ve městě Pardubice, přičemž se jako klíčové jeví právě propojení depa s centrálním přestupním uzlem.

Propojení bude začínat napojením do již existující trolejové trakce v prostoru před vozovnou Dukla, v předpolí depa dopravního podniku. Dále vedení pokračuje přes ul. Teplého na silnici I/37, která po přestavbě a rozšíření již počítá s výstavbou a osazením trolejové tratě (dimenze stožárů, připravenost základů, atd.).

Trať bude dále pokračovat přes křižovatku MÚK Palackého, jejíž rozšíření je právě ve výstavbě. Jedná se o mimoúrovňovou křižovatku silnice I/36 a I/37 v Pardubicích. Právě budované rozšíření této křižovatky také počítá s osazením trolejbusové trakce – stožáry veřejného osvětlení jsou zakládány s nosností na převěsy trakce, atd.

Další sekcí trati, před napojením do terminálu v prostoru přednádraží je průchod ul. Palackého, nad úsekem silnice I/36. Trať nakonec zaústí do již vybudovaného uzlu Pardubice přednádraží.

Celková délka trati je 2490 m, jízdní stopa pro trolejbusy je navržena jako dvoustopá, obousměrná.

Dle údajů získaných od investora je předpokládána intenzita provozu na trolejbusové trati v úseku Dukla Vozovna - Hlavní nádraží 100 trolejbusů denně v jednom směru, tj. celkem 200 průjezdů za 24 hodin, z toho 18 trolejbusů v noci.

Zároveň také dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin, z toho 3 autobusy v noční době.

Trolejové vedení bude mít charakter prostého nenapínaného (polopružného) vedení.

Realizace trolejbusové trati je v souladu s územně plánovací dokumentací města Pardubice.

Shrnutí možných vlivů realizace a provozu záměru:

Záměr je situován na pozemky, které jsou kategorizovány jako ostatní plocha. Jedinou výjimkou je lesní pozemek č. 2168/3 o výměře 23 570 m² určený k plnění funkce lesa (PUPFL). Na pozemku č. 2168/3 (okraj lesoparku Dukla) bude těsně za obrubu chodníku na ulici Teplého osazen stožár pro závěs troleje. Základy pro trakční stožáry jsou v projektu navrženy vrtané základy s osazením ocelových rour průměru cca 530 mm. Z důvodu prověření existence stávajících podzemních sítí se nejprve provede výkopová sonda cca 1,5 x 1,5 x 1,5 m v místě zasunutí trubky. Do trubky se zasune trakční stožár, který se zapískuje a provede se ochranná čapka z betonu. Osazení stožáru si nevyžádá žádné kácení zeleně. Nepředpokládá se nutnost vyjmutí pozemku z PUPFL.

Zájmová lokalita se nachází mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo záplavové území Q₁₀₀. Území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Výstavbou nebude zasažen žádný povrchový tok. Nepředpokládá se negativní ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod.

Pro vlastní provoz trolejbusové trati nebude voda potřebná.

S ohledem na návrh a charakter záměru nejsou při výstavbě ani běžném provozu při současném dodržování bezpečnostních opatření předpokládány žádné významné změny hydrologických a hydrogeologických charakteristik ani kontaminace povrchových a podzemních vod znečišťujícími látkami.

Na dotčených pozemcích se nenachází prvky územního systému ekologické stability, a to na lokální, ani na regionální nebo nadregionální úrovni.

Řešené území není součástí ani nezasahuje do velkoplošných ani do maloplošného zvláště chráněného území, ani součástí lokalit soustavy Natura 2000 - ptačí oblasti ani evropsky významné lokality se v blízkém okolí záměru nenacházejí.

Dotčené území není součástí přírodního parku.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Významnými krajinnými prvky vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, podle ustanovení § 3b jsou lesy. Lesopark Dukla, který se nachází při ulici Palackého, lze považovat za významný krajinný prvek vyplývající z výše uvedeného zákona.

Dotčené území je zcela přeměněno lidskou činností. Výskyt rostlin i živočichů je omezen, odpovídá silnému antropogennímu vlivu. Stávající dřeviny v zájmovém území podél dotčených komunikací můžeme charakterizovat jako uměle vytvořené. Zastávají funkci "veřejné zeleně". Realizace záměru si nevyžádá kácení zeleně.

Krajina v dotčené lokalitě a širším území je zcela přeměněna lidskou činností (městská zástavba, objekty bydlení a občanské vybavenosti, dopravní infrastruktura, inženýrské sítě, nádraží se železničními vlečkami, průmyslově využívané plochy atd.) a nevyskytují se v ní žádné zvláště ceněné přírodní biotopy. Realizace záměru nepředstavuje zásah, který by významně měnil krajinný ráz a estetické parametry území.

Území záměru je obydlené, v ploše uvažovaného záměru se nenachází žádné archeologicky cenné objekty, památky nebo budovy historického nebo kulturního významu.

Zdrojem hluku a emisí znečišťujících látek při výstavbě záměru bude provoz stavebních mechanismů na staveništi a obsluha automobilová doprava na příjezdových komunikacích.

Působení těchto zdrojů je časově omezené. Předpokládaná celková doba výstavby je 4 až 5 měsíců, v závislosti na klimatických podmínkách a na dispozicích dodavatele stavby.

Z důvodu omezeného rozsahu stavebních prací nebude ovzduší v obytných zónách v okolních částech města nadměrně znečišťováno emisemi znečišťujících látek. Nárůst emisní zátěže z výstavby se může v průběhu realizace stavby občasné projevit v jejím nejbližším okolí.

Z hlediska hluku z výstavby byl proveden modelový výpočet vztažený k nejbližší umístěné zástavbě. Dle provedených výpočtů lze předpokládat, že celkové hodnoty hluku z výstavby záměru nepřekročí hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ze stavební činnosti

Současný zdroj znečištění ovzduší (autobusová doprava MHD) bude realizací záměru převeden na elektrickou trakci a dojde tak ke snížení emisního a imisního zatížení ze stávajících liniových zdrojů znečišťování ovzduší. Realizací záměru dojde ke snížení o 40 pojezdů autobusů MHD linky č. 10 za 24 hodin.

Předpokládaná změna technologie dopravy v lokalitě bude mít obecně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

Pojezd trolejbusů po městských komunikacích může vyvolat vznik sekundárních emisí prachu. Budou se projevovat převážně v nejbližším okolí podél dopravních tras.

Výsledky hlukové studie prokázaly, že hluk z trolejbusové dopravy v dané lokalitě u hodnocené hlukově chráněné zástavby nepřekračuje jak v současné době, tak ve výhledu po realizaci nové trolejbusové trati stanovené hygienické limity, a to pro den i noc.

Z pohledu širší populace bude pozitivně ovlivňován faktor pohody zejména zkvalitněním veřejné dopravy, zkrácením dopravních časů, zajištěním efektivní služby MHD ekologickým způsobem.

Na základě výše uvedeného komplexního shrnutí lze konstatovat, že identifikované nepříznivé vlivy posuzovaného záměru nepřekračují ekologickou únosnost území, nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a neznamení ohrožení životního prostředí.

Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně zdraví obyvatelstva a životního prostředí vyplývajících z procesu posuzování lze konstatovat, že životní prostředí v dotčené lokalitě jako celek nebude ovlivněno nad únosnou míru.

ZÁVĚR

Oznámení na záměr „*TROLEJBUSOVÁ TRATĚ DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ*“ bylo zpracováno dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Byly posouzeny očekávané vlivy realizace i provozu záměru na složky životního prostředí a veřejné zdraví, a to komplexně. Výstupy z uvažovaného záměru budou zajištěny tak, aby bylo minimalizováno jejich případné negativní působení.

Předkládané oznámení prokázalo, že provoz záměru nebude významně nepříznivě ovlivňovat životní prostředí a obyvatelstvo.

S realizací a provozem „*TROLEJBUSOVÉ TRATI DUKLA VOZOVNA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ*“ v Pardubicích dle popsaného řešení lze souhlasit, a to za podmínky respektování všech navržených doporučení a opatření.

H. PŘÍLOHA

Příloha č. 1: Koordinační situace

Příloha č. 2: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Příloha č. 3: Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č.114/1992 Sb.

Příloha č. 4: Hluková studie