

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 17. února 2012

Č.j.: 91678/ENV/11

## **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),  
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

### **I. Identifikační údaje**

***Název záměru:***

Rychlostní silnice R11, stavba 1108

***Kapacita záměru:***

Záměrem je novostavba čtyřproudové rychlostní silnice R11 (stavba 1108) v kategorii R27,5/120, která je součástí dálnice D11 Praha - Hradec Králové - Trutnov - st. hranice. Na začátku úseku navazuje v km 112,750 na připravovanou dálniční stavbu 1107 Smiřice - Jaroměř. Konec úseku je v Trutnově na 133,870 km.

Navazující stavbou je plánovaná kapacitní rychlostní komunikace R1109 Trutnov – hranice s Polskem.

Záměr je předkládán ve dvou variantách A a D.

Varianta A

- délka 19,72 km
- 24 mostních objektů
- tunel 1 x 620 m
- 2 mimoúrovňové křižovatky

Varianta D

- délka 20,62 km
- 27 mostních objektů
- 1 mimoúrovňová křižovatka

Součástí záměru je také výstavba souhrnu stavebních objektů, které budou plnit funkci Střediska správy a údržby rychlostní komunikace (dále jen „SSÚRS“), kdy součástí areálu bude i část sloužící pro Policii ČR. Toto středisko bude společné pro stavby 1108 a 1109.

Navrženy jsou tyto lokality:

Lokalita 1 - je vymezena napojením komunikace I/37, je napojena silnice III/30016 a do ní po 400 m další komunikace III. třídy 30013, v km cca 133,3.

Lokalita 2 - je určena zaústěním dvou komunikací III. třídy 30015 a 30012 do silnice I/37. Z hlediska R 11 se jedná o km cca 127,8.

Pozn.:

Vzhledem k tomu, že došlo ke změně závazné Kategorizace dálnic a silnic I. třídy, je podmínkou stanoviska EIA uložena následující kategorie:

- v dokumentaci k územnímu řízení bude komunikace dle Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 (Ministerstvo dopravy č.j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010) a dle ČSN 736101 navržena v kategorii R 25,5/120.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Umístění záměru:</b>             | Kraj: Královéhradecký<br>Obce: Hořenice, Heřmanice, Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště, Dvůr Králové nad Labem, Kocbeře, Vítězná, Hajnice, Trutnov<br>k.ú.: Hořenice, Brod nad Labem, Dolní Vlčkovice, Horní Vlčkovice, Choustníkovo Hradiště, Zboží u Dvora Králového, Kocbeře, Záboří u Dvora Králového, Brusnice, Kyje u Hajnice, Studenec u Trutnova, Střítež u Trutnova, Slotov |
| <b>Obchodní firma oznamovatele:</b> | Ředitelství silnic a dálnic ČR   |
| <b>IČ oznamovatele:</b>             | 65993390   |
| <b>Sídlo oznamovatele:</b>          | Čerčanská 2023/12<br>145 05 Praha 4  |

## **II. Průběh posuzování**

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Zpracovatel oznámení:</b>         | Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc.<br>osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 7248/1155/OPV/93<br>s prodloužením autorizace č.j.: 92389/ENV/11 |
| <b>Datum předložení oznámení:</b>    | 11. 12. 2007   |
| <b>Zpracovatel dokumentace:</b>      | Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.<br>osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 9620/ENV/710/05<br>s prodloužením autorizace č.j.: 34743/ENV/10  |
| <b>Datum předložení dokumentace:</b> | 9. 2. 2010   |
| <b>Zpracovatel posudku:</b>          | RNDr. Vladimír Ludvík<br>osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5278/850/OPV/93<br>s prodloužením autorizace č.j.: 2081/ENV/11         |
| <b>Datum předložení posudku:</b>     | 22. 6. 2011  |
| <b>Veřejné projednání:</b>           | místo konání: Městské divadlo v Jaroměři<br>datum konání: 16. 8. 2011, 15:00   |

### ***Celkové hodnocení procesu posuzování:***

- Oznámení záměru bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) předloženo dne 11. 12. 2007.
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 10. 1. 2008 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 17. 3. 2008 vydáním závěru zjišťovacího řízení, s upřesněním oblastí, na které je třeba se v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) zaměřit.

- Dokumentace byla MŽP předložena dne 9. 2. 2010.
- Dne 22. 2. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- MŽP zadalo zpracování oponentního posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) dne 29. 3. 2010.
- Dne 22. 6. 2011 obdrželo MŽP zpracovaný posudek.

#### Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

- Dne 1. 7. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 1. 8. 2011 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění.
- Veřejné projednání k předmětnému záměru se konalo dne 16. 8. 2011.

#### Závěry veřejného projednání:

Výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání konaného v Městském divadle v Jaroměři č.j.: 67039/ENV/11 ze dne 23. 8. 2011.

#### ***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

##### Územní samosprávné celky a správní úřady:

- Královéhradecký kraj, Bc. Lubomír Franc, náměstek hejtmána
- Obec Choustníkovo Hradiště
- Obec Hajnice
- Obec Kocbeře
- Obec Vítězná
- Obec Hořenice
- Obec Vlčkovice v Podkrkonoší
- Obec Heřmanice
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Dvůr Králové nad Labem, odbor životního prostředí
- Město Dvůr Králové nad Labem, odbor rozvoje, investic a majetku města
- Městský úřad Trutnov, odbor životního prostředí
- Městský úřad Jaroměř, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Broumovsko
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
- Národní památkový ústav, ústřední pracoviště
- Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
- MŽP, Mgr. Aleš Kuták, náměstek ministra a ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší
- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- MŽP, odbor zvláště chráněných částí přírody
- MŽP, odbor ochrany vod

#### Občanská a zájmová sdružení:

- Český svaz ochránců přírody, Základní organizace ORLICE
- Český svaz ochránců přírody, Základní organizace JARO
- Honební společenstvo „Labe“ se sídlem v Brodě
- Myslivecké sdružení Hubert
- Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
- Občanské sdružení R11 – Kocbeře
- Občanské sdružení GALACIE
- Občanské sdružení Brontosaurus
- Občanské sdružení Zelený Trutnov
- Společenství obcí Podkrkonoší
- Základní škola logopedická a Mateřská škola logopedická Choustníkovo Hradiště
- Sdružení vlastníků domu č.p. 50, Choustníkovo Hradiště
- Sdružení vlastníků domu č.p. 51, Choustníkovo Hradiště
- Společnost Malus s.r.o., Choustníkovo Hradiště
- Společnost Rýcholka s.r.o., Choustníkovo Hradiště
- Společnost Uniagro, s.r.o.
- Společnost Peter GFK, Kocbeře
- Vodohospodářské služby RT s.r.o., Vrchlabí

#### Ostatní:

- vyjádření k oznámení, dokumentaci či posudku taktéž uplatnili zástupci veřejnosti (celkem cca 900 podpisů)

### **III. Hodnocení záměru**

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

Záměr byl v daném území posouzen ze všech podstatných hledisek. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Provoz rychlostní silnice nebude pro své okolí příčinou překračování závazných imisních limitů u sledovaných znečišťujících látek, tj. u NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>25</sub>, benzenu, benzo(a)pyrenu, oxidu uhelnatého, a nepovede k významnému zhoršení stávající imisní situace.

Hluková studie předkládá možnosti snížení vypočtených ekvivalentních hladin hluku u nejbližší obytné zástavby. Především se jedná o výstavbu protihlukových bariér, kterých bylo v celém úseku navrženo pro variantu A 2 640 metrů a pro variantu D 2 926 metrů. Výstavba stěn výrazně zlepší stav hlukového zatížení chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb a zajistí bezpečné plnění hygienických limitů.

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předmětného záměru, nepředstavuje tato aktivita významné riziko pro lidské zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru jak ve variantě A, tak ve variantě D. Z vyhodnocení obou izolovaných variant se pro posouzení vlivu na zdraví obyvatel jeví varianta D příznivější, vzhledem k vedení trasy a počtu ovlivněných obyvatel.

K hodnocení zdravotních rizik je nutno uvést, že tato studie byla provedena pouze pro vlivy tras variant rychlostní silnice a nezohlednila vlivy na základě změn v dopravě na silnicích v blízkosti obytné zástavby. Z tohoto hlediska je varianta A příznivější, protože odstraní větší intenzity dopravy na těchto komunikacích než varianta D.

Zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) je při výstavbě rychlostní komunikace nevyhnutelný a možnosti jeho

minimalizace jsou omezené. Vliv stavby bude spočívat ve vlastním trvalém a dočasném dlouhodobém záboru. Přesný rozsah ještě není stanoven, dle předběžného odhadu výměry záborů vyvolá větší zábor ZPF varianta A. Varianta A rovněž představuje větší zábor kvalitnějších půd v I. třídě ochrany.

Ve variantě A se celkem předpokládá zábor PUPFL o ploše 18,5451 ha a ve variantě D se celkem předpokládá zábor PUPFL o ploše 34,7257 ha. Varianta A se tedy jeví z hlediska záborů PUPFL jako podstatně šetrnější.

Provedené biologické průzkumy na území dotčeném realizací záměru v roce 2009 potvrzují převládající zemědělský charakter dotčených biotopů (vlivy na polních úsecích na faunu, flóru a ekosystémy budou celkově velmi omezené). Nicméně mozaikovitost terestrických i mokřadních/vodních biotopů (např. lesy, remízky, louky, suché meze, vodoteče, mokřádky) činí z hodnocené krajiny v některých úsecích velmi cenná území, která hostí i zajímavé a mnohdy zákonem chráněné druhy živočichů resp. rostlin.

Záměr je z větší části situován na migračně významné území, a proto byla součástí zpracované dokumentace i migrační studie s upřesňováním konkrétních technických řešení objektů, které by mohly sloužit migraci živočichů. Bylo konstatováno, že navržené varianty v parametrech hodnocených touto studií mají dostatečný potenciál pro zajištění odpovídající migrační propustnosti pro volně žijící živočichy, za dodržení stanovených podmínek.

Krajinný ráz se v koridoru variantních tras vyznačuje přítomností znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky, přičemž pouze přítomnost Národní kulturní památky (dále jen „NKP“) Kuks má jedinečný význam. Tato lokalita však leží v sousedství potenciálně dotčeného krajinného prostoru (dále jen „PDOKP“) A2. Posuzovaný záměr nezasahuje do znaků jedinečného a neopakovatelného významu. Navržené varianty ovlivní pouze částečně krajinná panoramata, avšak jako každá velká technická stavba bude zasahovat do cenných dílčích scénérií. Je tedy možno konstatovat, že z hlediska ochrany krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny jsou obě varianty navrženy s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, přičemž varianta A se jeví jako šetrnější.

K negativnímu ovlivnění vod během výstavby i provozu může dojít z hlediska kvality a režimu. Posuzované varianty A a D vyvolávají zásahy do vodních toků, zaplavovaného území a malých vodních nádrží.

Z hydrogeologického hlediska zářezy varianty A zřejmě nenaruší režim podzemních vod, protože trasa je vedena v nepropustném pokryvu cenomanského kolektoru.

Mezi km 124,45 - 124,7 prochází trasa A jižním okrajem ochranného pásma vodního zdroje (dále jen „OPVZ“) II. stupně prameniště Jánská studánka. Trasa je vedena po proudu podzemní vody pod uvedenou pramenní oblastí.

Významným zásahem záměru ve variantě A je tunel pod Kamenným vrchem, který je veden přes čela cenomanských hornin. Vzhledem k velikosti území, jehož drenáž bude představovat, není významný z hlediska ovlivnění množství podzemních vod. Tunel pod Kamenným vrchem může celkově ovlivnit kvalitu podzemních vod, protože se nachází v nejvyšší části infiltračního území cenomanského kolektoru. Tento vliv je však poměrně dobře technicky řešitelný.

V km cca 127 - 132,5 prochází trasa varianty A vnějším OPVZ Hajnice, které je definováno jako povodí Hajnického potoka nad zdrojem. Hlavním problémem je možné znečištění toku, jehož povodí je považováno za infiltrační oblast zdroje. Tento vliv je opět poměrně dobře technicky řešitelný.

Ve variantě D trasa protíná OPVZ II. stupně zdroje vodovodu Choustníkovo Hradiště - Ferdinandov. Současné zdroje se nacházejí nad vedením trasy, jak výškově, tak i s ohledem

na proudění podzemních vod. Podle průzkumných prací se předpokládalo doplnění zdroje o nové objekty, které by se však již nacházely pod trasou rychlostní komunikace. Současně existuje nebezpečí ovlivnění zdroje při výstavbě, protože hladiny podzemních vod v místě vedení trasy se podle archivních podkladů nacházejí asi 2 m pod terénem. Vysoký stupeň ohrožení zdroje je i z hlediska kvantitativního. V případě provozu komunikace, pokud nedojde k ovlivnění kvantity při výstavbě, bude ovlivněn zdroj kvalitativně v důsledku rozstříku z povrchu komunikace. Tento vliv by měl být technicky řešitelný.

V km cca 14,5 - 20 prochází trasa varianty D vnějším OPVZ Hajnice, které je definováno jako povodí Hajnického potoka nad zdrojem. Hlavním problémem je možné znečištění toku, jehož povodí je považováno za infiltrační oblast zdroje. Tento vliv je poměrně dobře technicky řešitelný.

V obci Výšinka mohou být kvantitativně i kvalitativně dotčeny domovní studny. V km 14 - 15 je navržen hluboký zářez, hladiny ve studních jsou v úrovni 5 - 10 m pod terénem.

Trasa navrhované rychlostní silnice ve variantě A zasahuje do ochranného pásma památkové rezervace Kuks, což je obec s přilehlým komplexem hospitálu a souborem plastik.

Varianta A zasahuje do chráněného ložiskového území (dále jen „CHLÚ“) č. 718 260 200 Choustníkovo Hradiště a do výhradního ložiska cihlářské suroviny, dosud netěžené č. 318 260 200.

Varianta D nezasahuje do CHLÚ ani dobývacích prostorů.

Žádná z posuzovaných variant nezasahuje do zvláště chráněných území ani lokalit Natura 2000.

Varianta A kříží 22 významných krajinných prvků dle § 3 zákona o ochraně přírody a krajiny a varianta D 25 významných krajinných prvků. Obě varianty kříží prvky územního systému ekologické stability.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládaným záměrem nenastávají. Vlivy na jednotlivé složky a faktory životního prostředí i sociální sféry v rozsahu přesahujícím státní hranice jsou vyloučeny.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek tohoto stanoviska.

***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí:***

Silnice č. I/37 v současnosti představuje hlavní komunikační tepnu nadregionálního charakteru ve směru sever-jih, která propojuje významná regionální centra Jaroměř - Dvůr Králové nad Labem (přes II/299 a II/300) - Trutnov. Zároveň tvoří součást důležitého dopravního tahu od Hradce Králové na Polsko a slouží také k zajištění spojení s turisticky významnou oblastí Krkonoše. Doprava z této silnice má být v budoucnu převedena na rychlostní silnici R11, která bude přímo navazovat na dálnici D11 ukončenou v Jaroměři. Rychlostní silnice R11 tedy bude sloužit k propojení D11, potažmo center nadregionálního významu (Praha, Hradec králové) s Polskem (napojení na budoucí A3 v prostoru Královec-Lubawka).

Trasa silnice I/37 je v nezanedbatelné míře vedena skrz zastavěná území obcí (Heřmanice, Brod, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Horní Žďár - Výšinka, Střítež). Výškové řešení není taktéž optimální, především pro těžká nákladní vozidla, která zde často způsobují kolony. Z významnějších komunikací pak silnice I/37 křížuje silnice druhých tříd: II/299, II/300, II/307.

## **Varianta A**

Navržená trasa navazuje směrově i výškově v km 113,370 na konec stavby 1107 (úsek dálnice D11 Smiřice - Jaroměř) v mimoúrovňové křižovatce (dále jen „MÚK“) Jaroměř sever. MÚK je součástí stavby 1107. Mezi km 114,130 - km 114,730 kříží trasa rychlostní silnice údolí řeky Labe. Jedná se o údolí, které je v místě křížení široké cca 800 m a hluboké až 55 m. Údolím prochází železniční trať, místní komunikace k areálu zámku Kuks, koryto řeky Labe a stávající silnice I/37. Přes údolí je navržen velký most délky 600 m.

Po křížení údolí je směrovým obloukem o poloměru 1 250 m trasa varianty A vedena vpravo od silnice I/37 severozápadním směrem až k obci Choustníkovo Hradiště. Před obcí rychlostní silnice kříží stávající silnici I/37, která prochází zástavbou obce. V místě křížení v km 118,135 je navržena MÚK Choustníkovo Hradiště. Kolem obce je navržen jihozápadní obchvat, který je vedený cca 300 - 350 m od okrajové zástavby volným územím mezi hřištěm a Stachovým rybníkem. V tomto plochém údolí jihozápadně od obce je trasa vedena na násypu a v místě křížení Kocbežského potoka je navržen most délky 140 m.

Mezi Choustníkovým Hradištěm a Kocbeří je rychlostní silnice vedena v těsném souběhu se silnicí I/37 (nejmenší vzdálenost je cca 60 m). Od km 121,0 prochází trasa lesem v délce cca 580 m.

Kolem obce Kocbeře je navržen západní obchvat, který obchází obec směrovým obloukem o poloměru 1250 m v minimální vzdálenosti od okrajové zástavby obce cca 300 m. Trasa obchvatu kříží v km 123,050 silnici II/300 (Dvůr Králové - Kocbeře). V místě křížení je navržena MÚK Kocbeře. Část obchvatu od km 124,00 do km 127,20 prochází v délce cca 3,20 km lesním komplexem Království, který je ekologicky cenný. Nachází se zde vodní zdroje a pomníky. Trasa obchvatu je navržena tak, aby se z větší části vyhýbala ochranným pásmům vodních zdrojů, nezasahovala do lokality Jánská Studánka a zachovala stávající pomníky (Šporkův kámen a U Partyzána). Při průchodu lesem kříží obchvat dvě příčná plochá údolí mostními objekty délky 160 m a 140 m. Na severním okraji přechází obchvat po křížení stávající silnice I/37 směrovým obloukem 1250 m do souběhu se silnicí I/37.

S ohledem na křížení nadregionálního biokoridoru (dále jen „NBK“) „Les Království“ a na terénní podmínky je navržen v místě křížení Kamenného vrchu tunel délky 620 m. Od tunelu až na konec úseku stavby 1108 je varianta A vedena v souběhu se silnicí I/37 (vpravo od silnice ve směru staničení). Směrové vedení této části je přizpůsobeno terénním podmínkám s tím, že kolem lokality Střítěž (část Trutnova) je navržen východní obchvat, který je ve směrovém oblouku o poloměru 1250 m. Severně od Střítěže v km 132,290 je navrženo připojení na silnici I/37 MÚK Střítěž.

V km 133,090 se trasa varianty A napojuje na stavbu 1109 Trutnov - státní hranice ČR/Polsko.

Minimální poloměr směrového oblouku je 1250 m a maximální 3000 m. Celková délka trasy varianty A je 19,72 km. Na trase jsou navrženy dvě MÚK.

### Přeložky vodotečí

V km 119,500 je navržena přeložka strouhy v délce 160 m.

### Mosty

Na trase varianty A rychlostní silnice R11 je navrženo celkem 24 mostů na délce 19,72 km a 7 nadjezdů nad R11 na přeložkách dotčených komunikací. Na trase je navrženo 8 velkých mostů rozpětí nad 100 m.

## Tunely

Na trase rychlostní silnice je mezi km 126,380 - km 127,000 navržen tunel délky 620 m. Návrh tunelu je nutný z topografického hlediska daného směrovým a výškovým vedením trasy R11 a konfigurací terénu v prostoru Kamenného vrchu v lesním komplexu Království a dále z ekologických podmínek tj. křížení NBK a omezení rozsahu průchodu trasy lesním komplexem.

Tunel je navrhovaný jako dvoutubusový. Předpokládá se návrh dvou oddělených tubusů ve vzdálenosti 20 m.

Tunel je navržen v přímé a v jednotném podélném spádu 0,5 %. Přípustná rychlost v tunelu bude omezena na 80 km/hod.

Šířkové uspořádání v tubusech tunelu je navrženo ze dvou jízdních pruhů šířky 3,5 m a vodících proužků 2 x 0,25 m. Šířka nouzového chodníku je 1,00 m. Celková světlá šířka je 9,50 m, požadovaná světlá výška 4,50 m.

Na délku tunelu nejsou navrhovány nouzové zálivy a příčné štoly.

Pro ražbu je stanoven profil s plochou výrubu 83,4 m<sup>2</sup>. Stanovení profilu je definováno umístěním proudových ventilátorů a výškou průjezdního profilu.

Definitivní umístění portálů a začátku ražby tunelu bude záviset na podrobných geologických a hydrogeologických podmínkách.

Tunel bude vybaven osvětlením, větráním, komunikačním zařízením, hlásiči požárů, zásobováním el. energií a nouzovým zásobováním el. energií.

## Zemní práce

Bilance zemních prací je zpracována podrobně pouze pro trasu rychlostní silnice R11 ve variantě A, přeložky ostatních komunikací související s výstavbou úseku 1108 nejsou do bilancí započítány.

Trasa úseku rychlostní silnice R11, stavba 1108 ve variantě A

|                 |                          |
|-----------------|--------------------------|
| výkop           | 1 886 400 m <sup>3</sup> |
| výlomy v tunelu | 103 500 m <sup>3</sup>   |
| násep           | 2 160 500 m <sup>3</sup> |
| nedostatek      | 170 600 m <sup>3</sup>   |

## **Varianta D**

Na začátku úseku v km 113,370 stavba naváže na připravovanou dálniční stavbu 1107 Smiřice - Jaroměř. Konec úseku je v km 134,970. Navazující stavbou je plánovaná kapacitní rychlostní komunikace R11 Trutnov - hranice s Polskem. Jedná se o novostavbu v kategorii R 27,5/120 v délce 20,62 km, obsahující 27 významnějších mostních objektů, jednu MÚK, nezbytné odvodnění i přeložky inženýrských sítí.

Související investicí bude také přeložka silnice II/300 v obci Kocbeře. Trasa silnice II/300 bude upravena tak, aby se zvýšená dopravní zátěž vyhnula centru obce.

Největším mostním objektem na trase (délka 600 m, výška 40 m) přechází pravým obloukem údolí Labe. Poté levým obloukem obkrouží obec Vlčkovice a stoupá po úbočí kopce. V mírném stoupání lesem trasa pokračuje až po křížení se silnicí III/30014, kde je navržena MÚK Kocbeře. Dále trasa sleduje směrové vedení stávající silnice I/37 a odchýlí se, až před obcí Střítež, kterou obchází z východní strany. Poté již trasa přechází do úseku 1109.



## Křižovatky

Stavba 1108 si vyžádá úpravu některých přilehlých komunikací v místech křížení s trasou rychlostní silnice a dále vybudování MÚK v km cca 12,470 - 13,300. Ta je navržena dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ jako deltovitá a je napojena na silnice I/37 a III/30014. Součástí MÚK je jedna průsečná a jedna okružní křižovatka o poloměru 25 m v místech napojení na stávající silniční síť. Tato křižovatka bude sloužit jako hlavní přípojný bod rychlostní silnice pro Dvůr Králové nad Labem. Vybudování této křižovatky, vyvolá také potřebu přeložky silnice II/300 tak, aby se zvýšená dopravní zátěž vyhnula centru obce Kocbeře.

Na trase je navržena jedna MÚK a celkem 29 významnějších mostních objektů. Konkrétní návrh mostních objektů bude zpracován v dalším stupni projektové přípravy.

V místech, kde je trasa v násypu, budou dále realizovány trubní propusty, sloužící jako migrační propusty (průměru 30 - 100 cm) v takových vzdálenostech, aby jejich vzájemné vzdálenosti byly v lesních porostech ve vzdálenostech cca 100 - 200 m a v polích 200 - 400 m.

## Zemní práce

Bilance zemních prací je podrobně zpracována pouze pro trasu rychlostní silnice R11 ve variantě A. Pro variantu D se jedná pouze o orientační propočet.

Trasa úseku rychlostní silnice R11, stavba 1108 ve variantě D

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| výkop    | 1 784 025 m <sup>3</sup> |
| násep    | 1 413 397 m <sup>3</sup> |
| přebytek | 370 088 m <sup>3</sup>   |

Přebytečný materiál bude muset být uložen na deponii nebo skládku. Lze však také případně využít jako protihlukovou konstrukci zemní val. Řešení problému přebytku zemních hmot bude předmětem dalšího stupně projektové přípravy.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a vyjádření obdržených v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) a je součástí podmínek stanoviska.

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek uvedeny v podmínkách souhlasného stanoviska.

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

V oznámení záměru dle přílohy č. 3 k zákonu byly předloženy tři varianty (A, B a C), přičemž varianta A, byla v oznámení v rámci provedeného hodnocení vyhodnocena jako varianta z původních tří nevhodnější. Oznamovatel se proto rozhodl zabývat se touto variantou, přičemž do dokumentace dále doplnil novou variantu D. Varianta D byla navržena z hlediska

požadavku na prověření další možné varianty trasy rychlostní komunikace R11 u obce Kočeře a Památkové rezervace Kuks s cílem jejího maximálního oddálení. První kilometr je totožný pro obě varianty a následně je totožných posledních cca 4,5 km.

Při posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatel, lze považovat vlivy izolované varianty D za příznivější než vlivy izolované varianty A, neboť vedení trasy varianty D má menší dopad na obce Kuks, Choustníkovo Hradiště a Kočeř, které se nacházejí v blízkosti záměru.

K posouzení vlivu na zdraví obyvatel a hodnocení zdravotních rizik je nutno uvést, že tato hodnocení byla v dokumentaci provedena pouze pro vlivy tras variant rychlostní silnice a nezohlednila vlivy na základě změn v dopravě na stávajících silnicích v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Z tohoto hlediska je varianta A příznivější, protože jednoznačně odstraní větší intenzity dopravy na těchto komunikacích, než varianta D. Totéž se týká vlivů na ovzduší a vlivů hluku.

Z hlediska vlivu na vodu je mírně výhodnější varianta A, z důvodu zásahu varianty D do vnitřního OPVZ II. stupně.

Dle předběžného odhadu výměry záborů ZPF vyvolá oproti variantě D (57,94 ha) větší zábor ZPF varianta A (86,99 ha).

U varianty A se předpokládá zábor PUPFL 18,55 ha, přičemž u varianty D celkem 34,73 ha. Varianta A se tedy jeví z hlediska záborů PUPFL jako šetrnější.

Varianta A zasahuje do méně biotopů zvláště chráněných druhů a méně významných krajinných prvků.

Ve zpracované migrační studii, která je součástí dokumentace, je doloženo, že navržené varianty v parametrech hodnocených touto studií mají dostatečný potenciál pro zajištění odpovídající migrační propustnosti pro volně žijící živočichy, za dodržení podmínek a opatření uvedených v této studii. Z porovnání vlivu na krajinný ráz obou variant dle příslušné metodiky je vhodnější (s menšími vlivy) varianta A.

Trasa navrhované rychlostní silnice ve variantě A zasahuje do ochranného pásma památkové rezervace Kuks.

Porovnání variant z hlediska technických parametrů je zpracováno na základě technické studie a je uvedeno v následující tabulce.

| ukazatel    |                 | jednotka       | Varianta A     | Varianta D |           |
|-------------|-----------------|----------------|----------------|------------|-----------|
| Délka       |                 | km             | 19,72          | 20,62      |           |
| MÚK         |                 | ks             | 2              | 1          |           |
| Zemní práce | Výkopy          | m <sup>3</sup> | 1 886 400      | 1 784 025  |           |
|             | Výlomy z tunelu | m <sup>3</sup> | 103 500        | 0          |           |
|             |                 | Násypy         | m <sup>3</sup> | 2 160 500  | 1 413 397 |
| Zábory      | ZPF             | ha             | 86,99          | 57,94      |           |
|             | PUFL            | ha             | 18,5451        | 34,7257    |           |
| Mosty       |                 | ks             | 24             | 27         |           |

|          |       |    |     |    |
|----------|-------|----|-----|----|
| Tunely   | ks    | 1  | 1   | 0  |
|          | Délka | m  | 620 | 0  |
| Ekodukty | Počet | ks | 0   | 1  |
|          | Délka | m  | 0   | 40 |

Dopravní intenzity jsou uvedeny v následujících tabulkách. Údaje pro variantu A byly získány z Aktualizace prognózy dopravního zatížení dálnice D11 v úseku Hradec Králové - státní hranice (CITYPLAN spol. s r. o., 2007) a pro potřeby studie byly upraveny na rok 2030. Intenzity pro variantu D jsou poskytnuty dopravním technologem firmy SUDOP a.s. Koeficienty vztahu pro výpočet podílu denní a noční intenzity dopravy z celodenních intenzit byly stanoveny podle Novely metodiky výpočtu hluku silniční dopravy (Česká výpočtová metodika - Liberko a kol., 2005).

Výhledový rozsah dopravy pro rok 2030 - varianta A

| úsek                 |                      | výhledový rok 2030 |      |       |              |      |              |      |
|----------------------|----------------------|--------------------|------|-------|--------------|------|--------------|------|
|                      |                      | voz./24h           |      |       | DEN voz./hod |      | NOC voz./hod |      |
| od                   | do                   | OA                 | T    | S     | S            | %T   | S            | %T   |
| MÚK Jaroměř sever    | MÚK Choust. Hradiště | 15675              | 7215 | 22890 | 1287         | 30,1 | 287          | 44,3 |
| MÚK Choust. Hradiště | MÚK Kocbeře          | 12048              | 6733 | 18781 | 1046         | 34,2 | 255          | 49,4 |
| MÚK Kocbeře          | Střítež              | 14640              | 7061 | 21701 | 1218         | 31,1 | 277          | 45,5 |

Výhledový rozsah dopravy pro rok 2030 - varianta D

| úsek              |             | výhledový rok 2030 |      |       |              |      |              |      |
|-------------------|-------------|--------------------|------|-------|--------------|------|--------------|------|
|                   |             | voz./24h           |      |       | DEN voz./hod |      | NOC voz./hod |      |
| od                | do          | OA                 | T    | S     | S            | %T   | S            | %T   |
| MÚK Jaroměř sever | MÚK Kocbeře | 11104              | 5743 | 16847 | 942          | 32,5 | 222          | 47,3 |
| MÚK Kocbeře       | Střítež     | 12586              | 6190 | 18776 | 1053         | 31,5 | 242          | 46   |

OA - osobní automobily, T - těžká vozidla, S - celková intenzita, %T - procento těžkých vozidel z celkového počtu během počítané hodiny

Větší význam bude mít rychlostní silnice R11 pro tranzitní a mezinárodní dopravu, než pro dopravu místní. Je to způsobeno tím, že navržená trasa R11 má významná regionální centra

(Trutnov, Dvůr Králové nad Labem), tím pádem místní regionální doprava bude R11 využívat jen na některých krátkých úsecích, z větší části však zůstane na stávající silnici I/37.

Oproti variantě A kolem obce Kuks má varianta D vedená více severovýchodním směrem určité nevýhody. První nevýhodou je prodloužení její délky vlivem dlouhého oblouku kolem obce Vlčkovice v Podkrkonoší. Druhou nevýhodou je nedostatečné napojení R11 na okolní území, neboť mezi MÚK Jaromeř sever a MÚK Kocbeře vznikne přibližně 14 km dlouhý úsek bez propojení na okolní silniční síť. (Související investicí varianty D bude také přeložka silnice II/300 v obci Kocbeře.)

Tyto dva faktory výrazně přispívají k nižšímu odčerpání dopravy ze stávajících silnic a menšímu využití nové rychlostní silnice v tomto úseku. To má pak nutný následek ve větších intenzitách dopravy na stávajících silnicích v prostorech blízko obytné zástavby a tím pádem i ve větších vlivech na zdraví ve variantě D z tohoto hlediska.

Dále je nutno zmínit i faktor historického vývoje, kdy varianta A je součástí územně plánovacích dokumentů a v území je do určité míry stabilizovaná, zatímco každá jiná varianta povede územím s jinými funkcemi a bude znamenat rozsáhlé změny územně plánovacích dokumentů s nejasnou realizovatelností.

Celkově lze z hlediska vlivů na životní prostředí variantu A považovat za vhodnější než variantu D a variantu D tedy za méně vhodnou.

Pro porovnání navržených lokalit umístění SSÚRS z hlediska vlivu na složky životního prostředí, je zřejmé, že kritériem bude zásah do ochranného pásma biokoridoru nadregionálního významu - Les Království - K37, do něhož zasahuje, resp., v jehož ochranném pásmu se nachází, lokalita č. 2. Posuzované lokality mají shodný vliv na hluk a ovzduší. Lokalita č. 1 a č. 2 vyvolá trvalý zábor ZPF, přibližně o rozloze cca 200 x 60 m, tedy o ploše 12 000 m<sup>2</sup>. Lokalita č. 1 i 2 se nacházejí v OPVZ 2b. Žádná z lokalit nezasahuje do CHLÚ nerostných surovin, zvláště chráněných území ani lokalit Natura 2000. Z uvedeného vyplývá, že vhodnější pro umístění SSÚRS je lokalita č. 1.

#### ***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 25 vyjádření k dokumentaci. Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly buď zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě opatření navrženy do stanoviska.

#### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***

Příslušný úřad obdržel následujících 13 vyjádření:

1. Obec Choustníkovo Hradiště ze dne 3. 8. 2011;
2. Obec Kocbeře ze dne 10. 8. 2011;
3. Obec Vítězná ze dne 8. 8. 2011;
4. Obec Hajnice ze dne 8. 8. 2011;
5. Obec Hořenice ze dne 15. 8. 2011;
6. Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 26. 7. 2011;
7. Městský úřad Dvůr Králové nad Labem, odbor životního prostředí, ze dne 1. 8. 2011;
8. Městský úřad Trutnov, odbor životního prostředí, ze dne 30. 8. 2011;
9. Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové ze dne 19. 7. 2011;
10. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 26. 7. 2011;

11. MŽP, odbor ochrany ovzduší, ze dne 4. 8. 2011;
12. Občanské sdružení R11 - Kocbeře ze dne 8. 8. 2011;
13. Ing. Antonín Šanda s rodinou ze dne 5. 8. 2011.

### **Podstata vyjádření obce Choustníkovo Hradiště**

Obec vyjádřila nesouhlas s variantou A. Dále uvádí, že varianta D vznikla z jejich podnětu a pro území, ve kterém se obec nachází, je nepřijatelnější. Zohledňuje zejména to, že probíhá mimo obydlené území a svým budoucím provozem by neobtěžovala život občanů. Dle jejich názoru je z posudku zřejmé, že z hlediska vlivu stavby na životní prostředí je varianta D výhodnější. Proto by uvítali a považovali za správné umístit tuto budoucí velmi důležitou komunikaci do posuzovaného prostoru ve variantě D.

Jako další variantní řešení podporujeme variantu C, která byla posuzována ve zjišťovacím řízení. Věří, že varianta A nebude realizována tak, jak je v návrhu a bude hledáno řešení, které naší společnosti bude nejlépe vyhovovat a to zejména právě z hlediska dopadu stavby na životní prostředí.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*V rámci procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. byla z hlediska vlivů na životní prostředí jako varianta s menšími vlivy vyhodnocena varianta A a to jak v dokumentaci EIA, tak v posudku EIA. Při hodnocení bylo použito závazných nebo doporučených metodik v rezortu životního prostředí a ochrany veřejného zdraví. Varianta D je podle tohoto vyhodnocení méně vhodná, ale také realizovatelná.*

*Varianta C nebyla v dokumentaci hodnocena, a proto nemůže být ani doporučena ve stanovisku.*

### **Podstata vyjádření obce Kocbeře**

1. Obec má za to, že posudek nehodnotí vlivy posuzovaného záměru (jeho variant) objektivně, neboť zpracovatel posudku nejenže neodstranil vady dokumentace vytknuté ve vyjádření obce k dokumentaci, ale dokonce v rozporu s hodnocením provedeným v dokumentaci prohlásil za „významně výhodnější“ variantu A (oproti variantě D), a to ačkoli pro tento závěr není v dokumentaci ani v posudku žádná relevantní opora.

Dle názoru obce není možno při objektivním posouzení obou variant dojít k závěru, že varianta A, tedy varianta vedená v blízkosti obcí Kuks, Vlčkovice, Choustníkovo Hradiště a Kocbeře, může být „mírně výhodnější“ (neboť se jedná o variantu, jejíž realizace by naopak, oproti variantě D, vyvolala řadu negativních průvodních jevů, na které bylo již obcí opakovaně poukazováno, a které jsou shrnuty dále), natož „významně výhodnější“, kdy tento závěr zpracovatele posudku není a ani nemůže být opřen o žádné relevantní vyhodnocení vlivů variant posuzovaného záměru na životní prostředí.

2. Obec opětovně připomíná, že varianta A rychlostní silnice R11 s sebou přináší zejména následující negativní průvodní jevy:

- a) negativní vliv na zdraví obyvatel
- b) narušení zdrojů vody
- c) zábor CHLÚ cihlářských surovin
- d) zábor ZPF a zábor pozemků soukromých osob
- e) narušení okolí památkové rezervace Kuks – Betlém
- f) narušení širšího krajinného celku a charakteristického rázu území

ad a)

Navrhovaná trasa varianty A probíhá v bezprostřední blízkosti obcí Choustníkovo Hradiště a Kocbeře. U obou těchto obcí je vzdálenost tělesa silnice od okraje obce menší než 500 m. Malá vzdálenost je navíc ještě umocněna tím, že krajina oddělující obě obce od tělesa silnice

je zcela plochá a otevřená, bez výraznějších terénních nerovností, a dále pak i tím, že těleso silnice je umístěno na náspu vystupujícím nad okolní krajinu.

Splnění hlukových limitů si tak vyžádá další nemalé náklady spojené s vybudování protihlukových zdí (krajinařsky navíc zcela nevhodných; viz též § 22 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích) a dalších opatření, jejichž cílem bude snížit hladinu hluku na požadovanou úroveň.

K předložené hlukové studii uvádí, že porovnání obou variant vychází v zásadě výlučně z porovnání množství a velikosti protihlukových stěn, což je ovšem z hlediska vlivů stavby na hlukové zatížení území kritérium zcela mimoběžné. Z hlediska hluku je třeba vycházet z počtu hlukem (byť třeba i jen podlimitním) zasažených a obtěžovaných osob, který je jednoznačně vyšší u varianty A (obdobně jako je tomu z hlediska ochrany ovzduší), neboť ta prochází v bezprostřední blízkosti většího počtu a větších sídel, než varianta D.

V dané souvislosti je možno odkázat na závěr Hodnocení zdravotních rizik, v němž je uvedeno, že „z vyhodnocení obou variant se pro posouzení vlivu na zdraví obyvatel jeví varianta D příznivější, vzhledem k vedení trasy a počtu ovlivněných obyvatel“.

ad b)

Navrhovaná trasa varianty A je vedena přes hygienické pásmo ochrany vod v oblasti Janská studánka. Jedná se o zdroj vody i pro Dvůr Králové nad Labem a jediný zdroj pro obec Kočeře.

Trasa varianty A se též dostává do blízkosti OPVZ pro Choustníkovo Hradiště.

Negativnější vliv varianty A na tuto problematiku je potvrzen Posouzením možného ovlivnění podzemních zdrojů vody, kde je v závěrech uvedeno, že „ovlivnění konkrétních zdrojů podzemních vod je u varianty D výrazně menší, než u předchozích variant A až C“, jakož i že „z tohoto hlediska je navržena varianta D výhodnější než varianta A“.

Uvedeným se posudek v zásadě nezabývá, pouze k tomuto odkazuje na návrh podmínek stanoviska.

ad c)

V blízkosti obce Choustníkovo Hradiště přetíná navrhovaná trasa varianty A CHLÚ cihlářských surovin (CHLÚ č. 718 260 200), které se nachází jižně od uvedené obce. Rychlostní komunikace, včetně přeložky silnice I/37, zabírá celou severovýchodní část tohoto CHLÚ, čímž výrazně zmenšuje jeho plochu a s největší pravděpodobností by významně omezila i jeho budoucí využití.

ad d)

Navrhovaná trasa varianty A je vedena převážně přes zemědělské pozemky. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví velkého množství soukromých osob a nelze pominout fakt, že proces odkupu a získávání pozemků pro výstavbu záměru bude s největší pravděpodobností velice složitý a vyžádá si dlouhou dobu; v uvažované trase varianty D je přitom vlastníků co do počtu méně, jedná se především o vlastníky z kategorie veřejných subjektů, tedy o Českou republiku a obec, nikoli soukromé osoby.

Kromě toho dojde v případě realizace varianty A ke ztrátám vyvolaným devastací a záborem hodnotných zemědělských půd (např. varianta A by vedla k více než k dvojnásobnému záboru půdy I. třídy bonity).

Z hlediska záboru ZPF (a to jak z hlediska záboru půd I. a II. třídy bonity, tak záboru ZPF obecně) je varianta D jednoznačně šetrnější.

ad e)

Navrhovaná trasa zasahuje do ochranného pásma NKP Kuks a Braunův Betlém, resp. památkové zóny Kuks. Navíc má být trasa rychlostní silnice právě v tomto místě vedena po náspu, což povede k ještě většímu zásahu do širšího okolí NKP. Právě za účelem ochrany

NKP a jejího prostředí bylo přitom příslušné ochranné pásmo zřízeno. Je nepochybné, že NKP nemůže existovat zcela samostatně a izolovaně. Stejně tak jako samotná NKP je důležité též její zasazení do krajiny, která se zároveň s NKP vyvíjela. Necitlivým zásahem i do širšího okolí NKP tak může být snížena hodnota i této NKP, což nelze považovat za přijatelné.

V této souvislosti je též zapotřebí vzít v úvahu navrhovaný most přes řeku Labe, který se má nacházet u obce Brod a jehož výška má činit 47 m. Tento most se sice nenachází přímo v ochranném pásmu NKP, avšak zcela zřejmě vytvoří novou dominantu krajiny, jež je schopna ovlivnit celé vnímání krajiny kolem NKP. Trasa D přitom snižuje výšku tohoto mostu přes Labe u obce Brod ze 47 m na méně než 20 m.

ad f)

Celá oblast bývalého panství Františka Antonína Šporka Choustníkovo Hradiště, která má být zasažena variantou A, je stabilizovaná, otevřenou zemědělsky využívanou krajinnou s významnými historickými prvky. Jde o unikátní barokní krajinu, nacházející se v údolí řeky Labe, která by byla realizací varianty A významně narušena. Význam této cenné kulturní krajiny se blíží významu Lednicko - Valtického areálu.

Navíc v této souvislosti nelze odhlédnout od negativní, variantou A však způsobené fragmentace území obcí, kdy by došlo k nežádoucímu oddělení částí obcí (např. část obce Choustníkovo Hradiště), jakož i částí krajinných celků (např. by došlo k degradaci krajinného prostoru kolem obce Kocbeře - oddělení Kocbeří od Janské Studánky a části Nová Ves - narušení též tradičních vazeb).

K bodu e) a f) obec doplňuje, že krajina bývalého panství Choustníkovo Hradiště byla studována Výzkumným ústavem Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., v rámci projektu „Vývoj koncepcí a nástrojů pro záchranu národně cenných kulturních krajín na příkladu světového kulturního dědictví UNESCO“, přičemž toto téma bylo řešeno v rámci zpracování „Kulturně historické analýzy oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště“. Braunův Betlém je již v současnosti na indikačním seznamu ČR pro zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO. Zpracovávaný projekt prokázal, v souladu se současnou filosofií Centra světového dědictví (World Heritage Centre) a snahou nevytrhávat jednotlivé objekty, ale chránit je v identickém prostředí a původních souvislostech, i potřebu rozšířit předkládaný návrh i o navazující komponovanou kulturní krajinu, včetně vlastního komplexu národní kulturní památky Kuks. Vedení varianty A záměru v blízkosti Kuksu (včetně vysokého mostu přes Labe) by jistě zcela znemožnilo případný zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO. Lze též odkázat na stanovisko Národního památkového ústavu ze dne 24. 3. 2010.

Z tohoto pohledu se tedy jeví zcela vadné i hodnocení vlivu variant záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny (str. 227 dokumentace).

**3.** Je tedy možno shrnout, že v kontextu výše uvedeného nemůže obstát závěr dokumentace, že varianta A je „mírně výhodnější“ oproti variantě D.

Obec připomíná, že tento závěr nebyl učiněn na základě pečlivého rozboru vlivů obou posuzovaných variant trasy rychlostní komunikace, a zejména na základě poměření významnosti jednotlivých vlivů (tabulka na str. 244 dokumentace sice hovoří o „významnosti“ vlivů, posuzuje ale ve skutečnosti jejich intenzitu, což je rozdíl). Závěr byl učiněn pouze na základě poněkud subjektivně nastaveného hodnocení intenzity vlivů v tabulce v části E. dokumentace.

Zpracovatel posudku se přitom nikterak nepokusil odstranit vady tohoto tabulkového hodnocení, na které upozornila obec ve svém vyjádření k dokumentaci záměru a aniž se s nimi jakkoli vypořádal, převzal, tedy ovšem zkreslené, pořadí variant na základě této tabulky provedené.

Obec má za to, že při zohlednění připomínek uvedených ve vyjádření, je nutno variantu D považovat za variantu z hlediska vlivů stavby na životní prostředí za variantu příznivější.

4. Jak již bylo v úvodu uvedeno, za nejpodstatnější však obec považuje skutečnost, že zpracovatel posudku nejenže neodstranil vady dokumentace záměru vytknuté ve vyjádření obce k dokumentaci, ale dokonce v rozporu s hodnocením provedeným v dokumentaci prohlásil za „významně výhodnější“ variantu A (oproti variantě D), a to ačkoli pro toto není v dokumentaci ani v posudku žádná opora.

Na závěr obec uvádí, že není pravdivý závěr posudku, že by varianta A záměru byla významně výhodnější oproti variantě D (je tomuto totiž právě naopak), neboť v posudku určené pořadí variant záměru a jejich výhodnosti je zcela neprokázané a nemající oporu ve vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí ani v dokumentaci; vzhledem k tomu je i nepoužitelný návrh stanoviska dle § 10 zákona, který z tohoto nesprávného závěru vychází.

Z výše uvedených důvodů obec i nadále:

- nesouhlasí s vydáním kladného stanoviska pro realizaci rychlostní silnice R11 stavba 1108 ve variantě A a požaduje, aby stanovisko k této variantě bylo nesouhlasné,
- souhlasí s vydáním kladného stanoviska pro realizaci rychlostní silnice R11 stavba 1108 ve variantě D a požaduje, aby pouze k této variantě bylo stanovisko souhlasné,
- žádá o prověření teoretických variant vedoucích východně od obce Kocbeře dle grafického návrhu z 8. 3. 2010, neboť důvody uvedené v tvrzení, že jsou méně výhodné, není opřeno o relevantní údaje – převedení tranzitní dopravy by bylo srovnatelné s navrhovanou trasou A a napojení na Dvůr Králové nad Labem nebylo vůbec rozpracováno.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*K bodu 1.:*

*Na základě aktuálně dostupných podkladů v rámci procesu EIA lze souhlasit s výsledkem posouzení v dokumentaci, že izolované vlivy variant uvažovaného záměru na životní prostředí jsou téměř srovnatelné s tím, že varianta A je mírně výhodnější. Pokud se však na posouzení podíváme v širším kontextu a nebudeme řešit izolované vlivy variant, ale stav životního prostředí po jejich realizaci, pak zjistíme, že např. u vlivů na zdraví dojde k následujícím rozdílům:*

- 1. Vzhledem k tomu, že varianta D převezme podstatně menší intenzity dopravy ze stávajícího dopravního systému dle dopravně - inženýrských výpočtů, dojde k ponechání větších intenzit dopravy v místech s blízkou obytnou zástavbou a tím i k větším vlivům na zdraví v těchto místech.*
- 2. Vzhledem k tomu, že varianta D probíhá východně od obce Kocbeře, je hlavní dopravní napojení tohoto úseku (na Dvůr Králové) nutně vedeno intravilánem obce Kocbeře, což vede k podstatně větším vlivům na zdraví v obci Kocbeře oproti variantě A.*

*Pozn.: Mezi vlivy dopravy ze stávajících silnic se vzdáleností chráněného venkovního prostoru staveb a chráněného venkovního prostoru řádově v jednotkách až desítkách metrů a dopravy na rychlostní silnici se vzdáleností chráněného venkovního prostoru staveb a chráněného venkovního prostoru řádově ve stovkách metrů je velmi významný rozdíl jak v oblasti vlivů na ovzduší, tak v oblasti vlivů hluku.*

*Pokud by metoda porovnání variant použitá v dokumentaci (pouze porovnání vlivů záměru) byla použita pro teoretickou variantu pokračování stávajícího stavu (bez realizace záměru) nebo pro teoretickou variantu realizace záměru bez převedení téměř žádné dopravy, pak by tyto teoretické varianty vyšly nejlépe (žádné nebo velmi malé vlivy), zatímco reálně by došlo*



*k významným negativním vlivům na životní prostředí právě v oblastech s blízkou obytnou zástavbou.*

*K bodu 2.a:*

*Vlivy hluku byly v rámci dokumentace prověřeny v hlukové studii, kde v prostoru obce Kocbeře není pro splnění hlukových limitů potřeba rozsáhlých protihlukových stěn signalizována. Jedná se však o první posouzení problematiky hluku, která bude dále upřesňována mj. i na základě podmínek stanoviska EIA.*

*V rámci těchto podmínek jsou řešeny i požadavky § 22 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, uváděné ve vyjádření.*

*Nutné splnění hlukových limitů znamená zajištění kvality a pohody bydlení obyvatel obce Kocbeře. Navíc, na základě jednoduchých kontrolních výpočtů provedených v rámci posouzení dokumentace, bylo zjištěno, že v průměru dojde realizací záměru ke snížení vlivů hluku ve srovnání se stávajícím stavem.*

*Hodnocení zdravotních rizik vychází z metody použité v dokumentaci – posouzení izolovaných vlivů záměru a nezohledňuje výsledný stav životního prostředí po realizaci záměru.*

*K bodu 2.b:*

*Potenciální vlivy na vodní zdroje jsou u obou variant poměrně značné, ale jsou však relativně dobře technicky řešitelné a ve stanovisku jsou k tomu stanoveny příslušné podmínky.*

*K bodu 2.c:*

*K zásahu do CHLÚ bude během projektové přípravy nutné zajistit závazné stanovisko s využitím CHLÚ pro účely, které nesouvisí s dobýváním ložiska dle horního zákona. V tomto případě se však nejedná o limitující vliv.*

*K bodu 2.d:*

*Problematika výkupu pozemků nesouvisí s vlivy na životní prostředí.*

*Varianta A vzhledem k svému charakteru vykazuje vyšší zábory ZPF, zatímco varianta D vzhledem ke svému charakteru vykazuje vyšší zábory PUPFL. Z hlediska procesu EIA jsou lesní pozemky více chráněné než ZPF a pro významné dopravní stavby by měly být přednostně využity jiné pozemky než lesní.*

*K bodu 2.e:*

*K zásahu do ochranného pásma NKP Kuks a Betlém je ve stanovisku stanovena příslušná podmínka, která prakticky eliminuje negativní vliv.*

*K problematice výšky mostu lze uvést, že skutečně podle podélného profilu jsou rozdíly mezi variantami. V obou variantách most přemostňuje údolí Labe a nijak nevystupuje nad okolní terén. Rozdíly spočívají v rozdílné míře podrobností zpracování podélných profilů. Výšky v podélném profilu varianty A byly zpracovány v měřítku 1:1 000, u varianty D v měřítku 1:50 000. Navíc dosud nebylo provedeno geodetické zaměření terénu, takže se vycházelo z výškopisu základní mapy. Na přemostění ve variantě A je více kót než na přemostění ve variantě D.*

*Celkově je možno konstatovat, že dle prakticky shodného tvaru přemostění budou vlivy na krajinu v obou variantách obdobné a dále budou podobné vlivu stávajícího přemostění Labe silnicí I/37.*

*K bodu 2.f.:*

*Problematikou vlivů na krajinu se podrobně zabývá příloha dokumentace Posouzení vlivu na krajinný ráz, která uvedené znaky krajiny respektuje. Zároveň ovšem u varianty D zdůrazňuje rozsáhlejší narušení významného krajinného prvku ze zákona -lesa.*

*K doplnění bodu e) a f):*

*V Posouzení vlivu na krajinný ráz se konstatuje, že v PDoKP A2 prochází varianta A většinou v zářezu, takže nebude moci ovlivňovat panorama Kuksu ani nebude od Špitálu viditelná.*

*Dále je možno doplnit, že záměr bude v tomto prostoru vykazovat menší vlivy na krajinu než stávající silnice I/37, která je vedena blíže NKP a po terénu.*

*K bodu 3:*

*Obec ve svém vyjádření podává výčet některých faktorů, kterými dokládá menší vlivy varianty D a větší vlivy varianty A.*

*K tomu je třeba doplnit, že porovnání vlivů variant bylo provedeno pouze pro vlastní trasy variant záměru. Bohužel nijak nereflektovalo změny intenzit dopravy na stávajících silnicích, a to zejména v blízkosti obytné zástavby, které jsou doloženy dopravně-inženýrským výpočtem. Povinností zpracovatele posudku je posoudit uvedené porovnání, a pokud byl nějaký vliv nebo faktor opomenut, potom jej zohlednit, což také bylo provedeno.*

### **Podstata vyjádření obce Vítězná**

- vyjádření je shodné s vyjádřením obce Kocbeře

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Viz vypořádání vyjádření obce Kocbeře.*

### **Podstata vyjádření obce Hajnice**

Uvádí, že připomínky uplatněné k dokumentaci byly v zásadě vyřešeny, resp. vysvětleny a promítnuty do návrhu stanoviska.

Z podmínek v návrhu stanoviska podporují zejména požadavek na konzultativní řešení pozemkových úprav, potřebu zajištění dopravní obslužnosti, zachování prostupnosti území (nejen silniční, ale též pěší v případě rozdělení jednotlivých částí obce liniovou stavbou, kdy dojde k omezení dostupnosti infrastruktury - škola, pošta, obecní úřad - pro oddělené části), podmínku koordinovat postupy prací na daném úseku rychlostní silnice s aktivitami obce a v rámci výstavby důsledně zajistit bezpečnost obyvatel, a to kromě jiného výstavbou chodníků v dotčených lokalitách.

Vzhledem k povaze procesu EIA předpokládáme, že připomínky uplatněné v tomto procesu budeme uplatňovat v dalších fázích přípravy realizace projektu, tj. zejména v územním řízení. Pokud jde o podporu některé varianty, z pohledu obce Hajnice se jedná o srovnatelné projekty (hodnotíme pouze úsek, který ovlivňuje bezprostřední okolí obce), vhodnější je varianta A s ohledem na menší hlukové zatížení v lokalitě Výšinka.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

### **Podstata vyjádření obce Hořenice**

Nemá k posudku žádné připomínky, jelikož navržená komunikace prochází malou částí katastru obce, asi 200 m v polích za železniční tratí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

### **Podstata vyjádření Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství**

- z hlediska nakládání s odpady: bez zásadních připomínek

- z hlediska ochrany ovzduší: z provedeného hodnocení vyplývá, že výstavba rychlostní silnice nebude mít významný vliv na klima v jejím okolí; souhlasí s posudkem při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska
- z hlediska ochrany ZPF: vzhledem k předpokládanému rozsahu odnětí zemědělské půdy je kompetentní MŽP
- z hlediska ochrany přírody a krajiny: nemá zásadní námitky proti zpracovanému posudku; obě zpracovatelem posudku akceptovatelné varianty (A a D) přetínají se zhruba stejným dopadem i navrhovaným technickým řešením regionální územní systém ekologické stability; z hlediska vlivu jednotlivých variant na biotopy zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin je jako negativně významnější vyhodnocen vliv varianty D, s čímž se krajský úřad ztotožňuje; ve stejném smyslu dojde i k ovlivnění migračních tras; na základě provedeného vyhodnocení vlivů z hlediska zájmů chráněných zákonem o ochraně přírody a krajiny preferuje k realizaci variantu A, a to za předpokladu splnění navrhovaných opatření k prevenci, snížení nebo eliminaci negativních vlivů stavby na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny
- z hlediska ochrany lesa: souhlasí s variantou A, která má nižší předpokládaný zábor PUPFL než varianta D
- z hlediska ochrany vod: nemá k předloženému posudku připomínky

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **Podstata vyjádření Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem, odboru životního prostředí**

- z hlediska vodního hospodářství: připomínky vodoprávního úřadu k dokumentaci byly zapracovány do podmínek návrhu stanoviska pro variantu A i D; vodoprávní úřad nemá další připomínky
- z hlediska ochrany ovzduší, odpadového hospodářství, ochrany ZPF: bez připomínek
- z hlediska lesního hospodářství: nesouhlasí s variantou D, protože představuje příliš velký zábor lesních pozemků a nebezpečné otevření ochranného komplexu lesa bořivým severozápadním a západním větrům; doporučuje variantu A; požaduje další průběžné projednávání zásahů do PUPFL
- z hlediska ochrany krajiny a přírody: upřednostňuje variantu A, která je svým charakterem k přírodě a krajině citlivější; v dalších fázích projektové přípravy je však potřeba vycházet z toho, že bude vhodnými způsoby minimalizován negativní vliv na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny a budou navržena adekvátní kompenzační opatření

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **Podstata vyjádření Městského úřadu Trutnov, odboru životního prostředí**

- z hlediska vodního hospodářství: vodoprávní úřad nemá připomínky; na území správního obvodu Trutnova jako obce s rozšířenou působností není prakticky rozdíl v ovlivnění vodních poměrů při realizaci trasy A nebo D
- z hlediska ochrany ovzduší, odpadového hospodářství, ochrany přírody, ochrany ZPF, ochrany PUPFL: bez připomínek

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

## **Podstata vyjádření Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové**

Nemá námítky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

## **Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Hradec Králové**

- oddělení integrace: nemá připomínky k návrhu souhlasného stanoviska
- oddělení ochrany ovzduší: oproti předchozím vyjádřením nemáme žádné další připomínky
- oddělení ochrany vod: připomínky k dokumentaci jsou v předloženém posudku zahrnuty a řešeny; při dodržení těchto připomínek a podmínek, jež byly dále uloženy v podmínkách návrhu stanoviska předloženého posudku pro fázi přípravy, výstavby a provozu záměru, nemá oddělení ochrany vod dalších připomínek
- oddělení odpadového hospodářství: při respektování a dodržení veškerých obecných povinností stanovených platnými právními předpisy na úseku odpadového hospodářství, nemá k předloženému záměru žádných připomínek
- oddělení ochrany přírody: připomínky k dokumentaci byly v předloženém posudku zohledněny; nemá další připomínky
- oddělení ochrany lesa: varianta A má celkem 18,545 ha záborů PUPFL a varianta D má celkem 34,7257 ha záborů PUPFL; varianta A je z hlediska zásahu do PUPFL jednoznačně méně problematická a šetrnější; varianta D zásadně negativně ovlivní celý lesní komplex Kocbežského hřbetu a při rozčlenění lesa navrženou variantou D jej vystaví zejména negativním účinkům biotických a abiotických škodlivých činitelů a zásadním způsobem přeruší významné migrační tahy místní fauny.
- závěr: souhlasí s vedením trasy ve variantě A

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

## **Podstata vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší**

- k předloženému posudku uplatnil několik formálních připomínek, které však nemají vliv na závěry vyplývající z kapitol hodnotících vliv záměru na kvalitu ovzduší; souhlasí s navrženým stanoviskem a považujeme záměr z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší za akceptovatelný

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

## **Podstata vyjádření občanského sdružení R11 - Kocbeře**

K posudku uvádí zejména tyto připomínky:

1. Navrhovaná varianta A probíhá v oblasti obce Kocbeře v bezprostřední blízkosti lidských obydlí (někde i na náspu) v otevřené krajině. Zcela jistě naruší mnohem výrazněji ráz krajiny a kvalitu života v obci (hluk, znečištění, omezený rozvoj obce, výstavba různých skladovacích objektu apod.), než varianta D.
2. Studie nevyvrátila riziko působení stavby a provozu silnice na zdroje kvalitní pitné vody v oblasti Jánská Studánka.
3. Argumentace úbytku místní dopravy ze silnic nižších tříd není zcela správná při celkovém vyhodnocení vlivu dopravy na obyvatele. Stavbou R11 dojde k podstatnému soustředění

dálkové, zejména kamionové dopravy, mezi Polskem a ČR na tuto komunikaci. Pro místní dopravu z blízkého okolí nemá tato komunikace podstatný význam, neboť nebude výhodné na ni ani v jedné variantě najíždět. Soustředěním dálkové dopravy však dojde k podstatně vyšší zátěži dotčených obyvatel. Z tohoto hlediska je varianta D výhodnější.

Na základě těchto a předchozích argumentů nesouhlasí s vydáním kladného stanoviska pro realizaci rychlostní silnice R11 stavba 1108 ve variantě A, variantu D považujeme za výhodnější.

Při hodnocení variant se nám jeví na základě současných znalostí optimální varianta, kterou navrhly obce Kocbeře a Choustníkovo Hradiště ve svém vyjádření ze dne 8. 3. 2010, tj. prověření varianty, vycházející z varianty C dle mapy, kterou ve svém vyjádření přiložily.

Nesouhlasí se stanoviskem zpracovatele posudku k tomuto návrhu, které považujeme za odbyté.

Zpracovatel posudku k návrhu uvádí: Teoretické varianty vedoucí východně od obce Kocbeře jsou dle dosud provedeného posouzení vlivů na životní prostředí méně výhodné a to ze dvou důvodů: Jednak převedou podstatně méně tranzitní dopravy, která bude jezdit dále intravilánem obcí, jednak nejdůležitější napojení posuzovaného úseku - napojení na Dvůr Králové bude muset být vedeno intravilánem obce Kocbeře.

Z navržené trasy na přiložené mapě k návrhu obcí je zřejmé, že je možno vybudovat sjezd z dálnice pro Dvůr Králové n.L. v oblasti Zboží, čímž výše uvedený argument zpracovatele posudku zcela odpadá. Navržené řešení je výhodné i pro Dvůr Králové, neboť nájezd na dálnici v tomto místě zkrátí průjezd tranzitní dopravy na dálnici městem.

Žádáme, aby navržená varianta byla vzhledem k závažnosti dopadů celé stavby na okolí též zpracována a posouzena.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

##### *K bodu 1.*

*V obci Kocbeře se dle posouzení provedeného podle závazné metodiky v procesu EIA předpokládá ve variantě A bezpečné plnění hlukových i imisních limitů a to s velkou rezervou i bez protihlukových stěn. Vzdálenost od lidských obydlí lze charakterizovat jako průměrnou. V bezprostřední blízkosti lidských obydlí prochází stávající silnice I/37. Detailně budou tyto vlivy dále minimalizovány na základě podmínek stanoviska.*

*Vlivy na krajinný ráz budou dle posouzení provedeného podle doporučených metodik přijatelné a navíc budou zásadně minimalizovány plněním podmínek stanoviska.*

##### *K bodu 2.*

*V procesu EIA jsou vlivy na zdroje pitné vody a odpovídající rizika řešena dostatečně z hlediska posouzení dle zákona včetně řady podmínek pro eliminaci a minimalizaci těchto vlivů v dalších fázích přípravy, realizace a provozu uvažovaného záměru.*

##### *K bodu 3.*

*Úbytek místní dopravy je doložen v dokumentaci na základě dopravně-inženýrských výpočtů.*

*Uváděná varianta nebyla oznamovatelem předložena k posouzení v dokumentaci, a proto také nemohla být posouzena.*

#### **Podstata vyjádření Ing. Antonína Šandy s rodinou**

V posudku jsou porovnávány varianty A a D. Varianta A má pro sjezdy z R11 dvě poměrně blízko od sebe (5 km) umístěné MUK se sjezdy. Varianta D má navržen jen jeden sjezd. Tento základní rozdíl pak zvýhodňuje v některých hodnotících ukazatelích variantu A. Když se ale varianta D doplní druhým sjezdem z R11 na stávající komunikace, hned za přemostěním Labe u areálu výroby krmiv pro psy za obcí Brod, hodnotící ukazatelé se

značně změní. Jedná se hlavně o ukazatele, které vyplývají z počtu projíždějících aut v blízkosti obytných sídel a které mají vliv na život obyvatel v okolí R11.

Zpracovatel posudku si stěžuje na neprovedený rozbor s přihlédnutím na regionální dopravu. Ve vyjádření je dále uvedena tabulka s údaji o intenzitách dopravy a jejich srovnání (neregionální vs. regionální; stávající a budoucí stav).

Posudek rovněž nehodnotí vliv nadregionální tranzitní dopravy na okolní komunikace u sjezdů z R11. Sjezdy svedou tuto kamionovou nákladní i osobní dopravu (z důvodu zkrácení si dálkových tras či úspory za mýtné) do obcí, které dosud tranzitní dopravou netrpí např. Vítězná. Posudek má v těchto ohledech velmi závažné chyby a svádí k falešnému hodnocení celé situace. Je přesvědčen, že počty projíždějících aut ve variantě D se dvěma sjezdy jsou pro obyvatele žijící v okolí silnice I/37 a přilehlých silnic nižších tříd únosné a jsou velkým zlepšením situace proti stávajícímu stavu (průměrem o 50 %). Posudek je nepravdivý s nepodloženými údaji, kde se straší ve variantě D se zvýšenou regionální dopravou a nutností budování obchvatu Kocbeře, který samozřejmě není nutný.

Návazným hlediskem na počty projíždějících aut je hodnocení hlučnosti. Uvádí, že i bez výpočtů je evidentní téměř trojnásobné zhoršení situace oproti stávajícímu stavu u varianty A, mírné zlepšení stavu (o 11 %) u varianty D s jedním sjezdem a 43 - 65 % zlepšením oproti stávajícímu stavu u varianty D se dvěma sjezdy.

Dále cituje z posudku: „Z expozice v noční době se u některých obyvatel může projevit rušení hlukem včetně možného zvýšení sedativ.“, což se uvádí pro úseky, kde nejsou navrženy protihlukové stěny.

Dále uvádí, že hodnocení vlivů na estetické hodnoty, vlivů na harmonické měřítko krajiny, vlivů na harmonické vztahy v krajině nejsou správná, neboť je uváděna téměř totožné pro obě varianty, které se však v tomto ohledu liší.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*V posudku je posuzována dokumentace, která obsahuje varianty A a D. Varianta D je vyhodnocena v menší míře podrobnost než varianta A. Tato míra je však dostatečná pro posouzení v procesu EIA.*

*K problematice realizace dalšího (druhého) sjezdu ze záměru ve variantě D je nutno konstatovat, že varianty jsou posuzovány tak, jak jsou navrženy oznamovatelem, proces EIA nemá žádné nástroje k jejich koncepčním a technickým změnám.*

*K větě: „Posudek je nepravdivý s nepodloženými údaji, kde se straší ve variantě D se zvýšenou regionální dopravou a nutností budování obchvatu Kocbeře, který samozřejmě není nutný.“ lze uvést, že intenzity dopravy jsou stanoveny v dokumentaci na základě dopravně-inženýrských výpočtů a přeložka silnice II/300 (obchvat) v obci Kocbeře je nedílnou součástí záměru ve variantě D (viz dokumentace), a to proto, aby se zvýšená dopravní zátěž vyhnula centru obce.*

*Ve vyjádření uvedená tabulka dokumentuje budoucí stav v prostoru západně od trasy ve variantě A (např. v prostoru obce Vítězná). Předpokládá, že tento prostor bude buď zasažen vlivy hluku z R11 ve variantě A nebo vlivy hluku zbytkové dopravy na stávající I/37 (v případě varianty D). Přitom ovšem dle hlukové studie budou např. v prostoru obce Vítězná bezpečně splněny hlukové limity v obou variantách. Ovšem proces EIA musí řešit celý prostor a všechny potenciální vlivy stanovené zákonem.*

*Formulace ohledně „užívání sedativ“ pocházejí z teoretického Hodnocení zdravotních rizik, kdy se na základě příslušných metodik zanedbává řada protihlukových překážek. Zároveň ovšem dokumentace konstatuje, že při bezpečném plnění hygienických limitů k uvedeným jevům nedojde. To je dále podtrženo příslušnou podmínkou tohoto stanoviska.*

*K vlivům na krajinu je nutno zdůraznit, že tyto musely být posouzeny prostřednictvím doporučené metodiky a jejich posouzení se nemohlo omezit pouze na pohledové vlivy z jednoho bodu a jednoho směru. K vlivům na krajinu a krajinný ráz je uložena podmínka stanoviska, jejíž plnění zajistí minimalizaci tohoto vlivu a to včetně pohledového působení.*

### **Stanovisko:**

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **„Rychlostní silnice R11, stavba 1108“**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

### **Doporučená varianta:**

Obě varianty záměru jsou z hlediska jejich vlivů na životní prostředí přijatelné. Varianta A je vhodnější z důvodu menšího záboru PUPFL, menšího zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů a do méně významných krajinných prvků, vlivů na vodu a ve vazbě na širší dopravní vztahy je rovněž výhodnější z hlediska nepřímých vlivů na zdraví obyvatel. Varianta D je příznivější z hlediska přímých vlivů na zdraví obyvatel záměrem bezprostředně dotčených obcí, menšího záboru ZPF, nižšího vlivu na nerostné zdroje a absence přímého zásahu do ochranného pásma památkové rezervace Kuks. Umístění SSÚRS se jako nejvhodnější jeví v lokalitě č. 1.

### **Podmínky souhlasného stanoviska:**

#### **I. Opatření pro fázi přípravy**

1. v dokumentaci k územnímu řízení (dále jen „DÚR“) bude komunikace dle Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 (MD č.j.: 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010) a dle ČSN 736101 navržena v kategorii R 25,5/120
2. na základě aktualizovaného modelu intenzit dopravy optimalizovat detailní umístění a tvar MÚK tak, aby záměr převedl co nejvíce dopravy ze stávajících silnic procházejících podél obytné zástavby

*ovzduší*

3. součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude rozptylová studie pro období výstavby, kde budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů včetně zohlednění prašnosti
4. v DÚR aktualizovat rozptylovou studii pro vybranou variantu včetně vyhodnocení plnění platných imisních limitů a posouzení vlivu změn stávajícího dopravního systému

## *hluk*

5. v DÚR aktualizovat akustickou studii pro fázi provozu vč. návrhu protihlukových opatření pro bezpečné splnění hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb vč. korekce na nepřesnost výpočtu
6. v dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku a vibrací
7. protihlukové stěny prioritně realizovat z neprůhledných materiálů; v případě nutnosti realizace průhledné stěny použít prvky, které umožní ptákům na překážku včas reagovat - např. svislé tmavé pruhy šířky 2 cm o rozteči 10 cm místo siluet dravých ptáků, které jsou neúčinné; v detailu řešit začlenění protihlukových stěn do krajiny včetně vhodného ozelenění
8. v rámci vypracování podrobné akustické studie konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi a orgánem ochrany veřejného zdraví jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochranných, tak i pro podchycení všech hygienicky významných objektů a ploch, které by v každé výpočtové oblasti měly být řešeny
9. zpracovat Plán organizace výstavby tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména obytné zástavby hlukem a emisemi
10. součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyložením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive navrhne další technická nebo organizační opatření, která budou z hlediska hluku z etapy výstavby akceptovatelná orgánem ochrany veřejného zdraví ve vztahu k hygienickému limitu pro etapu výstavby
11. pro další stupeň projektové přípravy vypracovat „Návrh trhačích prací“ v prostoru tunelu, který upřesní podmínky jejich provádění; stanovit velikosti náloží respektující seizmickou bezpečnost nejbližší zástavby rodinných domů v okolí stavby i bezpečnost a neporušenost konstrukcí souvisejících se stavbou tunelu

## *voda*

12. provést podrobný hydrogeologický průzkum z hlediska ovlivnění režimu a kvality podzemních vod v zájmovém území stavby a širším okolí
  - a. součástí tohoto průzkumu bude stanovení jednoznačných technických opatření pro eliminaci vlivů na vody během výstavby
  - b. z hydrogeologického hlediska věnovat pozornost založení mostních konstrukcí v blízkosti OPVZ prameniště Jánská studánka (týká se varianty A)
  - c. posoudit možné ovlivnění domovních studní v obci Výšinka výstavbou tunelu u varianty A nebo hlubokého zářezu u varianty D pod Kamenným vrchem; návrh technického řešení tunelového tubusu řešit z hlediska minimalizace rizik souvisejících s ovlivněním režimu podzemních vod
  - d. součástí tohoto průzkumu budou i konkrétní návrhy všech kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných individuálních vodních zdrojích
  - e. součástí tohoto průzkumu bude konkretizace technického řešení vyústění dešťové kanalizace komunikace a silničních odvodňovacích příkopů
  - f. součástí tohoto průzkumu bude stanovení jednoznačných technických opatření, při jejichž splnění bude možno po R11 přepravovat nebezpečné látky



13. navrhnout a zavést pravidelný monitoring režimu a kvality podzemních vod podél trasy zvolené varianty - vzhledem k možnosti ovlivnění individuálních zdrojů podzemních vod a zásahům do infiltračních území vodních zdrojů (hromadných i individuálních)
14. v případě realizace záměru ve variantě A zpracovat studii detailních hydrogeologických rizik pro zdroj vody pro město Dvůr Králové nad Labem a obec Kocbeře pro situaci kvalitativního a kvantitativního ovlivnění těchto zdrojů vody; v této souvislosti navrhnout odpovídající kompenzační opatření
15. v případě realizace záměru ve variantě D zpracovat studii detailních hydrogeologických rizik pro zdroj vody Ferdinandov a Choustnítkovo Hradiště pro situaci kvalitativního a kvantitativního ovlivnění těchto zdrojů vody, v této souvislosti navrhnout odpovídající kompenzační opatření
16. v případě nemožnosti náhrady zdroje hromadného zásobování Ferdinandov ve variantě D řešit změny trasy v tomto úseku
17. v úseku průchodu variant trasy „Ochranným pásmem 2. stupně (vnější) podzemních vod v okrese Náchod pro Chráněnou oblast přirozené akumulace vod Východočeské křídy, která je využívána pro veřejné zásobování vodou Jaroměřska, Českokalicka, Novoměstska a Hradce Králové" a „Ochranným pásmem 2. stupně pro vodní zdroj vodovodu Dvůr Králové n. Labem" bude navržena dešťová kanalizace svedená do vodních toků přes dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s odlučovači ropných látek
18. v úseku průchodu variant trasy „Ochranným pásmem 2. stupně pro vodní zdroj vodovodu Hajnice" zamezit přímému vtoku vod z povrchu komunikace do kteréhokoliv toku v tomto úseku; vody z komunikace zasakovat; současně je nutná striktní ochrana toků od látek závadných vodám, zejména ropných; navrhnout svedení dešťové kanalizace do zasakovacích jímek přes dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s odlučovači ropných látek; totéž platí u SSÚRS v lokalitě Střítež a Výšinka
19. dešťovou kanalizaci mostů zaústit do dešťové kanalizace komunikace
20. silniční odvodňovací příkopy navrhnout jako nepropustné
21. provést hydrotechnické posouzení navrhovaného mostního objektu přes Labe a jeho záplavové území
22. v místech blízkého kontaktu s ochrannými pásmy jednotlivých zdrojů podzemní vody navrhnout opatření proti rozstříku z komunikace
23. před zahájením stavby zpracovat Plán opatření pro případ havárie v době výstavby, tento plán zpracovat dle náležitostí vyhlášky MŽP č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, tento předložit k odbornému stanovisku správcům toků a následně předložit ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu
24. před zahájením stavby zpracovat Povodňový plán stavby dle TNV 752931, tento předložit k odbornému stanovisku správci toku (Povodí Labe s.p.) a následně předložit k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených obcí příslušným vodoprávním úřadům
25. výše uvedené plány budou závazné pro všechny pracovníky i jednotlivé subdodavatele, kteří budou s plány prokazatelně seznámeni formou školení
26. zajistit souhlas správců toků s vypouštěním odváděných srážkových a průsakových vod z komunikace do vodních toků

### *půda*

27. v průběhu projektové přípravy je povinností investora zajistit v souladu s platnou legislativou všechny náležitosti pro vydání souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF (vyhodnocení důsledků navrhované stavby na ZPF v rozsahu dle vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF, přílohy č. 5 (Obsah vyhodnocení důsledků navrhovaného umístění staveb na ZPF))
28. všechny dočasné záборы ZPF budou rekultivovány
29. popis lesních porostů na zabírané části porostních skupin provést v dalším stupni projektové přípravy ve výpočtech pro odnětí společně s vyčíslením škod na pozemcích a porostech
30. na základě přesného zaměření rychlostní silnice optimalizovat trasu záměru tak, aby byl zábor PUPFL minimalizován
31. minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů potřebných pro výstavbu záměru na technologické minimum
32. v dalším stupni projektové přípravy vypracovat návrh na rekultivaci dočasných záborů PUPFL za dodržení pravidel obnovy lesa
33. zajistit důslednou lesnickou rekultivaci dočasných záborů PUPFL
34. projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření rozsahu odlesnění v terénu
35. v dalších stupních projektové přípravy předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků územních systémů ekologické stability, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody

### *ochrana přírody*

36. po výběru varianty určené k realizaci provést podrobný biologický průzkum v prostoru očekávaného záboru a v prostoru ochranného pásma rychlostní silnice; na základě tohoto průzkumu stanovit optimální termín provádění zemních prací s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů (pro obojživelníky a plazy lze předpokládat termín od 15. 7. do 15. 9., kdy jsou tohoroční jedinci již dostatečně mobilní); dále podle tohoto průzkumu v případě potřeby zpracovat žádosti o výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů
37. během přípravy záměru, realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) investor zajistí u odborně způsobilé osoby monitoring migrace živočichů se zvláštním důrazem na migraci obojživelníků vč. návrhu migračních podchodů, nadchodů, migračních zábran, vytvoření naváděcích pásů, nových stanovišť apod., a to vč. následného posouzení efektivity realizovaných opatření; v případě potřeby navrhnout dodatečná opatření; zvláštní pozornost věnovat:
  - a. kompenzačním opatřením za ztrátu biotopů plazů zničením osluněných strání, okrajů cest atd. ve formě vybudování náhradních biotopů v rámci technického řešení naspů rychlostní silnice; zvláštní pozornost věnovat trase varianty A v km 116,000 - 116,800 a km 117,800 - 120,000, trase varianty D v km 1,5 až 3,5, a km 5,5 až 7,0 (počítáno od začátku trasy varianty)
  - b. všem biokoridorům křižujícím trasu záměruve variantě A:
  - periodickému mokřadu u Choustníkova Hradiště v km 119,4, který je biotopem ropuchy zelené; v případě dotčení záměrem jako kompenzační opatření řešit nové stanoviště v rozsahu min. 600 m<sup>2</sup> např. ve formě několika tůní

- zábranám pro obojživelníky v km 119,050 až cca 119,700 podél průchodu trasy severně od Ježkova a Stachova rybníka se silnými populacemi kriticky a silně ohrožených obojživelníků vč. kuňky ohnivě a čolka velkého
- prověření migrační trasy v km 121,450 - Regionální biokoridor 750 Pod Hrází - Polesí Hradiště (požadavek na ekodukt)

ve variantě D:

- prověření migrační trasy v km 126,000 - Nadregionální biokoridor K37 Les Království (požadavek na ekodukt)
- řešit izolaci významných herpetologických lokalit - Rabiš a lom ve Ferdinandově např. návrhem dalšího mostního objektu a propustků; řešit osazení komunikace oboustranně v km 10,000 až cca 11,250 (počítáno od začátku trasy varianty) trvalými bariérami pro obojživelníky; opatření pro kriticky ohroženou zmiji obecnou, čolka velkého, čolka horského, čolka obecného, slepýše křehkého, ještěrku živorodou, ještěrku obecnou, ropuchu obecnou a další

38. v rámci DÚR zpracovat Detailní migrační studii podle Technické podmínky Ministerstva dopravy č. 180 a na základě dlouhodobého monitoringu; v detailní migrační studii:

- a. upřesnit lokalizaci a technické parametry migračních objektů a migračních zábran pro fázi výstavby a fázi provozu na základě geodetického zaměření trasy a jejího technického upřesnění
- b. průchody toků tělesem komunikace a přemostění technicky řešit tak, aby byla zajištěna maximální migrační prostupnost; v místech, kde je trasa v násypu, dále realizovat migrační prostupy (o průměru 30 - 100 cm), a to tak, aby jejich vzájemné vzdálenosti byly v lesních porostech cca 100 - 200 m a v polích cca 200 - 400 m
- c. zvýšenou pozornost věnovat doplňujícím prvkům jako je přirozené podmostí, oplocení a vegetační úpravy
- d. počítat se zaplacením min. lesních úseků a okolí migračních objektů
- e. věnovat pozornost zapojení migračních objektů do krajiny, formou naváděcích prvků, liniových doprovodů cest a vodních toků s tím, že bude respektována přirozená vegetační skladba dřevin
- f. zvláštní pozornost věnovat problematice ekoduktu v km 121,450, který by převedl Regionální biokoridor 750 Pod Hrází - Polesí Hradiště a umožnil tak migraci zvěře v kategorii A
- g. dále je třeba se zaměřit především na tyto objekty dle úvodní migrační studie (Anděl, 2009):

ve variantě A:

- objekt A3, km 115,492- 115,672, polní cesta
- objekt A4, km 116,860-117,080, polní cesta a Drahyně
- objekt A9, km 119,368-119,388, polní cesta
- objekt A8, km 118,857-119,157, Kocbeřský potok
- objekt A12, km 120,288-120,342, polní cesta
- objekt A14, km 122,102-122,122, silnice III/29926
- objekt A16, km 123,470-123,490, polní cesta
- objekt A24, km 127,449-127,669, údolí Hajnického potoka
- objekt A25, km 128,880-128,934, polní cesta
- objekt A26, km 129,145-129,199, údolí
- objekt A27, km 130,297-130,477, údolí
- objekt A28, km 130,650, polní cesta
- objekt A29, km 131,003-131,016, strouha

- objekt A31, km 131,842-131,858, příjezdová komunikace
- ve variantě D (počítáno od začátku trasy varianty):
- objekt D3, km 1,686 - 2,186, údolí
  - objekt D4, km 3,667 - 3,682, silnice III/3071
  - objekt D6, km 6,382 - 6,392, polní cesta
  - objekt D16, km 14,740 - 14,800, údolí
  - objekt D17, km 15,039 - 15,215, údolí Hajnického potoka
  - objekt D18, km 15,462 - 15,516, údolí
  - objekt D19, km 15,963 - 16,17, údolí
  - objekt D20, km 16,442 - 16,452, polní cesta
  - objekt D22, km 18,183, polní cesta
  - objekt D23, km 18,516 - 18,529, potok
  - objekt D25, km 19,379 - 19,389, polní cesta
39. detailní návrh záměru řešit s ohledem na minimalizaci kácení dřevin a keřů; v dalším stupni projektové přípravy upřesnit rozsah kácení mimolesní zeleně a projednat jej s orgány ochrany přírody
  40. v dalším stupni projektové přípravy zpracovat studii vlivu na významné krajinné prvky včetně návrhu kompenzačních opatření a projednat je s orgány ochrany přírody
  41. v dalším stupni projektové přípravy zpracovat popis dotčené části vodoteče v trase varianty A v km 119,5 vč. konkrétního návrhu nového koryta (přírodě blízkého s maximálním vyloučením opevňování dna či břehů) včetně technických i biologických prvků; navrhnout opatření, která i při samotné výstavbě přeložky zajistí ochranu rostlin a živočichů předmětné vodoteče; obdobně postupovat u dalších případných přeložek vodotečí a přemostění
  42. stanovit přesné hranice blízkých biotopů zvláště chráněných druhů rostlin, a to ve variantě A i D; v km 132 varianty A vstavače májového (západní příkop silnice I/37), ve variantě D lilie zlatohlavé (cca 200 m<sup>2</sup> v severně orientované rokli pod železniční tratí nedaleko mostu) a okrotice bílé (květnatý lem lesa cca v km 7,6), dále stanovit ochranné pásmo o šířce 50 m; detailní technický návrh záměru a jeho výstavby řešit tak, aby biotopy ani jejich ochranná pásma nebyly dotčeny
  43. zpevňující prvky budou dle technických možností řešeny přednostně realizací gabionů s hrubou kamennou frakcí (prostředí využitelné plazy); jejich okolí nebude osazováno dřevinami

#### *krajina*

44. v dalším stupni přípravy záměru zpracovat projekt vegetačních úprav tělesa silnice; zvláštní pozornost věnovat ozelenění pohledově atraktivních úseků; obecně se doporučují výsadby stromořadí nebo skupin stromů k patě násypů a výsadby keřů na svahy násypů a zářezů; unikátní pozornost věnovat části trasy v prostoru ochranného pásma NKP Kuks; pro ozelenění použít přednostně druhy potenciálně přirozené vegetace
45. v dalších stupních přípravy záměru zpracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění trasy v území; v rámci studie řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s obcemi a majiteli dotčených pozemků

#### *koordinace*

46. v dalších stupních přípravy koordinovat výstavbu záměru s aktivitami obce Hajnice

## **II. Opatření pro fázi výstavby**

47. minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby
48. z důvodu snížení prašnosti provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu
49. automobily před výjezdem na vozovku a používané vozovky pravidelně čistit
50. minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami

### *hluk*

51. všechny stavební práce provádět pouze v denní době (od 7 do 21 hodin)
52. při začátku stavebních prací provést kontrolní měření u obytné zástavby a konkretizovat protihluková opatření
53. zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
54. stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží (útlum cca 4 - 8 dB).
55. kombinovat hlučnou práci s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny hluku)
56. zkrátit provoz výrazných zdrojů hluku v jednom dni; práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvivalentní hladiny)
57. staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlé zóny
58. včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne

### *voda*

59. pokračovat v navrženém pravidelném monitoringu podzemních vod
60. zajistit odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů; dodržet ukazatele a limitní hodnoty dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb., ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů; podle potřeby budou zřízeny akumulční prostory doplněné případně o odlučovače ropných látek
61. průsakové vody odčerpávané ze stavebních jam před portály tunelů a z těsněných jímek při výstavbě pilířů a opěr mostních objektů budou pro vypouštění splňovat parametry dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů; zřídit akumulční prostory doplněné případně o odlučovače ropných látek
62. v případě havarijního úniku nebezpečných látek neprodleně odtěžit kontaminovanou zeminu a odvézt ji mimo staveniště k odstranění (ve smyslu zákona o odpadech a prováděcích předpisů) a nahradit nezávadnou; při odstraňování příčin a následků havárie postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby; každou takovou skutečnost oznámit příslušným institucím dle havarijního plánu
63. v případě, že při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, neprodleně tyto odtěžit tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; při odstraňování příčin a následků havárie postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby;

každou takovou skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, oznámit příslušným institucím dle havarijního plánu

64. všechny pracovníky seznámit s umístěním havarijních souprav
65. při povodňové situaci bude zhotovitel stavby postupovat dle schváleného Povodňového plánu a řídit se pokyny povodňové komise příslušné obce
66. látky závadné vodám neskladovat přímo na staveništi; dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené a zabezpečené skladovací místo mimo záplavové území; na stavbu dodávat pouze jednodenní zásobu
67. nátěry mostních konstrukcí v prostoru nad korytem toku provádět pod ochranou sorbentů a zaplachtování
68. barvy a nátěrové hmoty - jejich jednotlivé komponenty míchat v zaplachtovaných prostorech konstrukcí
69. prázdné obaly od látek závadných vodám např. nátěrových a izolačních nátěrových hmot ukládat do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstranit ze staveniště; jedná se o odpad ve smyslu zákona o odpadech a zákona o obalech
70. odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel vybavit sorpčními prostředky a úkapovými nádobami potřebnými při běžné údržbě vozidel a mechanismů a prostředky pro odstranění případné havárie; tyto plochy umístit mimo stanovené záplavové území
71. při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy, v případě závady či nehody, provést:
  - a. prohlídku jejich stavu
  - b. podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží
  - c. utěsnění porušených provozních nádrží
  - d. pohonné hmoty, oleje a mazadla skladovat pouze na zabezpečených plochách; veškeré zásoby pohonných a mazacích hmot budou maximálně pro jednodenní potřebu stavby
  - e. nádrže stavebních mechanismů zabezpečit proti krádežím pohonných hmot
72. provozovatelé vozidel a stavební mechanizace jsou povinni zajišťovat pravidelné technické prohlídky
73. obsluhy vozidel, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat
74. je zakázáno provádět výplachy mixů a čerpadel betonové směsi přímo na stavbě
75. je zakázán provoz vozidel a mechanizace mimo staveništní komunikace a mimo obvod staveniště
76. dodavatel zajistí soustavnou údržbu staveništních komunikací; v době sucha zajistí zvlhčování komunikací k zamezení nadměrné prašnosti
77. plochy zařízení staveniště sloužící jako sociální zázemí stavby vybavit chemickými toaletami; splaškové vody z umýváren a sprch jímat do bezodtokých jímek

#### *ochrana přírody*

78. před zahájením stavby podá investor žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný obecní úřad
79. kácení dřevin během výstavby realizovat jen v nezbytné míře a v mimohnízdním období (mimo období března až července)

80. v průběhu stavebních prací postupovat v souladu s ČSN DIN 18 920 (Sadovnictví a krajinářství, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech); výkopy v kořenovém prostoru stromů provádět ručně a ne blíže než 2,5 m od paty kmene stromu
81. likvidaci vykácených dřevin řešit štěpkováním, případně kompostováním, dřevo není možné pálit
82. při zemních úpravách stanovit odborný přírodovědný dozor
83. při realizaci stavby provádět monitoring invazních druhů rostlin a provádět jejich likvidaci
84. při realizaci stavby provádět monitoring migrace živočichů
85. umístění zařízení stavení navrhnut mimo hodnotné biotopy, především mimo nivy potoků, vlhké louky a mokřadní biotopy
86. po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch

#### *odpady*

87. v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání nebo odstraňování
88. původce odpadu si zvolí k využívání nebo odstraňování odpadů oprávněnou osobu s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady
89. odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle zákona o odpadech
90. zajistit přednostní využití odpadů v souladu se zákonem o odpadech
91. odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby
92. ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle zákona o odpadech a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností
93. odpady shromažďovat utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií
94. zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem
95. vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování polychlorovaných bifenyly (dále jen „PCB“) a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidenci vymezené v § 26 zákona o odpadech; tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem o odpadech nebo prováděcím právním předpisem
96. umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady
97. zpracovat plán odpadového hospodářství v souladu se zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem a zajišťovat jeho plnění
98. vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství
99. ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených v § 15 zákona o odpadech
100. platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v zákoně o odpadech

### *archeologické památky*

101. v průběhu veškerých zemních prací umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu; jeho zajištění projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti; podmínky pro provedení archeologického výzkumu a harmonogram prací projednat s prováděcí organizací v dostatečném předstihu; úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči

### **III. Opatření pro fázi provozu**

#### *hluk*

102. před uvedením stavby do trvalého provozu ověřit splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb domů ležících v bezprostřední blízkosti všech navržených protihlukových bariér (po dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví) z dopravy v denní i v noční době kontrolním měřením; v úsecích, kde bude měřením prokázáno překračování platných hygienických limitů, budou provedena nápravná opatření

#### *odpady*

103. s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství

#### *voda*

104. pokračovat v navrženém pravidelném monitoringu režimu podzemních vod; vypouštěné srážkové vody musí vyhovovat ukazatelům a limitním hodnotám dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů
105. v případě vypouštění odpadních splaškových vod ze SSÚRS do kanalizace s čistírnou odpadních vod obce Hajnice musí splňovat limity hodnot kanalizačního řádu provozovatele veřejné kanalizace
106. navrhnout plán zimní údržby komunikace zohledňující chráněné oblasti přirozené akumulace vod, OPVZ, resp. zranitelnou oblast
107. v případě povoleného přepravování látek závadných vodám, budou přepravci dodržovat pravidla pro přepravu těchto látek
108. pro dešťovou usazovací nádrž a odlučovač ropných látek provozovatel zpracuje provozní řád; bude mít k dispozici návod k obsluze a předepsanu četnost odkalení

#### *ochrana přírody*

109. po provedení výsadeb keřů podél protihlukových stěn a vegetačních úprav, ošetřovat vysázené dřeviny po dobu 3 let a následně provádět pravidelnou údržbu vysázených dřevin
110. monitoring invazních druhů rostlin a jejich likvidaci provádět min. 5 let po zrealizování stavby
111. po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu provádět monitoring migrace živočichů včetně realizace případných nápravných opatření

### **IV. Opatření pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí**

112. v případě dotčení periodického mokřadu u Choustníkova Hradiště v km 119,4, který je biotopem ropuchy zelené, jako kompenzační opatření řešit nové stanoviště v rozsahu min. 600 m<sup>2</sup> např. ve formě několika tůní, toto udržovat min. 10 let po dokončení stavby



113. realizovat kompenzační opatření za ztrátu biotopů plazů zničením osluněných strání, okrajů cest atd. ve formě vybudování náhradních biotopů v rámci technického řešení naspů rychlostní silnice
114. za kácenou mimolesní zeleň na ploše navržené pro výstavbu záměru navrhnout výsadbu dřevin na svazích a zářezech nové komunikace; počty navržených dřevin upřesnit v dokumentaci pro stavební povolení
115. na přemostěních vodních toků navrhnout opatření proti rozstříku z komunikace, např. plné zábradlí; tuto funkci mohou plnit i protihlukové stěny
116. podél protihlukových stěn navrhnout výsadbu popínavých keřů

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

**Obdrží:** oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku