

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 17. března 2008
Č.j.: 22348/ENV/č

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 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

Identifikační údaje:

Název: Rychlostní silnice R11, stavba 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko

Kapacita (rozsah) záměru: Stavba rychlostní silnice R11, úsek 1109, je součástí dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Trutnov – státní hranice. Stavba úseku 1109 navazuje na začátku úseku v km 133,090 za mimoúrovňovou křižovatkou Střítež na připravovanou stavbu 1108 Jaroměř - Trutnov. Konec úseku je v km 153,900 a to na hranici s Polskem.

Charakter záměru: Jedná se o novostavbu v kategorii R26,5/100. Na trase je navrženo 13 větších mostů přes údolí o délce větší než 100 m (z toho 3 velké mostní objekty: 660 m most Poříčí, 430 m most přes údolí řeky Ličná a 400 m most Lampertice) a několik malých mostů. Dále dva tunely: tunel Poříčí o délce 510 m a tunel Opevnění 430 m. Součástí návrhu trasy jsou i přeložky dotčených silnic, místních komunikací a polních cest. Dále plán umístění a základního tvaru mimoúrovňových křižovatek (dále MÚK), které jsou navrženy 3: MÚK Poříčí, MÚK Zlatá Olešnice a MÚK Královec.

Rychlostní silnice R11, stavba 1109 byla v oznámení předkládána v jedné aktivní variantě, v délce 20,85 km.

Umístění: kraj: Královéhradecký
obec: Bernartice, Králevec, Lampertice, Trutnov, Zlatá Olešnice
kat. území: Bernartice, Křenov u Žacléře, Královec, Lampertice, Bohuslavice nad Úpou, Bojiště u Trutnova, Debře, Libeč, Poříčí u Trutnova, Starý Rykyník, Trutnov, Voletiny, Zlatá Olešnice

Zahájení: 2012

Ukončení: 2015

Oznámenatel:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
145 05 Praha 4

Záměr „Rychlostní silnice R11, stavba 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ naplňuje díkci bodu 9.3, kategorie I, přílohy č. 1 k citovanému zákonu. Záměr má významný vliv na životní prostředí a proto bude posuzován dle cit. zákona. Dle § 7 cit. zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo upeřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen dokumentace).

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k cit. zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

- ochrana podzemních a povrchových vod a vodních toků
- hlučková a rozptylová studie, hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví
- ochrana přírody a krajiny - fauna, flóra a ekosystémy, prostupnost krajiny při migraci živočichů, vliv na krajinný ráz
- nakládání s odpady
- vyhodnocení možnosti přemístění sjezdu navrhovaného u obce Střítež z km 132 na km 134 u obce Nový Rykyník dle požadavku města Trutnov
- zvážit požadavek na zpracování staveb 1108 a 1109 rychlostní silnice R11 v jedné dokumentaci ve vazbě na vlastní hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a případné mezinárodní posuzování
- dále je třeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlych vyjádřeních (viz. příloha)

Odůvodnění:

Příslušný úřad obdržel řadu relevantních odůvodněných připominek a požadavků ke zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 k cit. zákonu. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly příslušným řádem specifikovány výše uvedené oblasti.

Příslušný úřad obdržel připomínky zaslány těmito subjekty:

- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Český svaz ochránců přírody, Základní organizace JARO
- Městský úřad Trutnov, odbor životního prostředí
- Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
- Občanské sdružení GALACIE
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové
- Ministerstvo životního prostředí Polské republiky
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové
- Obecní úřad Královec

- DSO Společenství obcí Podkrkonoší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
- Občanské sdružení Zelený Trutnov
- Český svaz ochránců přírody, Základní organizace ORLICE
- Mgr. Sofia Hladíková
- Děti Země – Klub za udržitelnou čoprávu
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Broumovsko
- Zemědělská vodo hospodářská správa, Oblast povodí Labe - Pracoviště Trutnov
- Obec Zlatá Olešnice
- Ministerstvo životního prostředí, sekce ochrany klimatu a ovzduší
- Město Trutnov
- Lesy a parky Trutnov, s.r.o.
- Společnost Horní Labe a.s.

Souhrnné vypořádání připomínek:

Připomínky ve vyjádřeních, která příslušný úřad obdržel, se týkají především následujících okruhů:

- vyoudování protihlukových opatření
- minimalizace zásahů do krajiny
- požadavky na žlukovou a rozptylovou studii
- biologické hodnocení
- zajištění prostupnosti krajiny
- vliv na prvky ÚSES a krajinný ráz
- zábor PUPFL a ZPF
- nakládání s odpady
- vliv na zdraví obyvatel a hodnocení zdravotních rizik
- vliv na podzemní a povrchové vody
- variantní zpracování trasy silnice
- přeshraniční posuzování záměru
- posouzení obou úseků v jednom procesu EIA
- snížení kapacity R11

S ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků doporučuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 15 kusů.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správném řízení a nelze se proti němu odvolat.



Ing. Jaroslava HONOVÁ
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Obdrží:

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávě celkem 101 [CEPA] 1C, Vršovické 65

Přílohy k č.j.: 22348/ENV/08

- MŽP, odbor ochrany ovzduší, č.j.: 89/820/08/RH ze dne 14.1.2008
- MŽP, odbor ochrany vod, č.j.: 94/740/08 ze dne 18.1.2008
- ČSOP, Základní organizace JARO, vyjádření ze dne 25.1.2008
- MěÚ Trutnov, OŽP, č.j.: 2008/518/ŽP/CTM ze dne 25.1.2008
- Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů, č.j.: 1559/07-16210 ze dne 29.1.2008
- Občanské sdružení GALACIE, vyjádření ze dne 29.1.2008
- ČIŽP, OI Hradec Králové, č.j.: 45/ŘI/004215/08 ze dne 30.1.2008
- MŽP Polské republiky, č.j.: DOOŠ-080/709/2008/AO ze dne 30.1.2008
- KÚ Královéhradeckého kraje, OŽPaZ, č.j.: 665/ZP/2008-Hy ze dne 30.1.2008
- KHS Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, č.j.: hk/353/08/2/pr.hk/ze
ze dne 31.1.2008
- Obecní úřad Královec, vyjádření ze dne 31.1.2008
- DSO Společenství obcí Pečkronecší, vyjádření ze dne 31.1.2008
- MŽP, odbor zvláště chráněných částí přírody, č.j.: 2124/ENV/08-104/620/08 ze dne
1.2.2008
- AOPK České republiky, č.j.: 00310/SOPK/2008 ze dne 1.2.2008
- Občanské sdružení Zelený Trutnov, vyjádření ze dne 1.2.2008
- ČSOP, Základní organizace ORLICE, vyjádření ze dne 4.2.2008
- Mgr. Sofia Hladíková, vyjádření ze dne 4.2.2008
- Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, vyjádření ze dne 5.2.2008
- AOPK České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Broumovsko,
č.j.: 00465/BR/2008 ze dne 7.2.2008
- Zemědělská vodohospodářská správa, Oblast povodí Labe - Pracoviště Trutnov,
č.j.: OPL/P TU/0098/2008 ze dne 21.2.2008
- Obec Zlatá Olešnice, č.j.: 10/2008 ze dne 25.2.2008
- Ministerstvo životního prostředí, sekce ochrany klimatu a ovzduší, č.j.: 230/800/08
- Město Trutnov, č.j.: R/266/2008/HLM ze dne 29.2.2008
- Lesy a parky Trutnov, s.r.o., vyjádření ze dne 29.2.2008
- Společnost Horní Labe a.s., č.j.: 1267, vyjádření ze dne 28.2.2008

Výjádření Společenství obcí Podkrkonoší

MÍNISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ZAVOD ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha

Datum
Dokument

6. -02- 2008

MIZPP00HADVM



Identifikace

9945

V Hajnicích dne 31.1.2008

Dne 21.1.2008 byla na úřední desce KÚ Královéhradeckého kraje zveřejněna informace o oznamení záměru - Fyčiostní silnice R11, stavba 1108 (a dne 16.1.2008 informace o záměru Rychlostní komunikace R11, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko). Společenství obcí Podkrkonoší tímto dopisem podává ve smyslu ustanovení § 6 odst. 7 zákona EIA k témtoto oznamením v zákonem stanovené lhůtě toto vyjádření, jímž vyslovuje požadavky na dokumentaci a připomínky k Oznámení:

Náš dobrovolný svazek obcí, koordinující rozvoj venkova a propojenosť společenství obcí v regionu po projednání na společném zasedání vyslovuje následující obavy:

- Domníváme se, že R11, jakoli viděná jako součást koncepce dopravy v ČR, bude mít na naše území zejména negativní dopady. Mezi přímé dopady lze zařadit přímou výstavbu se všemi souvisejícími rizikovými jevy v blízkosti staveniště (možná rizika – hlučnost, prašnost, zvýšené zatížení okolních komunikací, ohrožení v případě havárii apod.), dále následný dopravní provoz na R11, který bude postupně kumulovat z okolních regionů se všemi doprovodnými jevy – nepředvídatelná výstavba doprovodné infrastruktury (pumpy, motoresty, obchodní centra, skladové haly), hlučnost, prašnost, riziko vzniku kriminality (prostituce, loupeže, krádeže apod.), která je průvodním typickým jevem píhřančích dopravních tahů. Dalším negativním jevem typickým pro české dálkové trasy je nedostatečné zajištění úklidu v okolí komunikací, které druhohrně ovlivňuje estetické vnímání regionu.
- Obáváme se zároveň nárůstu dopravy na komunikacích navazujících na přivaděče s R11. Tyto komunikace nejsou na případnou zátěž technicky připraveny a vedou většinou obydleným územím uprostřed obcí. Tyto navaznosti nejsou v oznamení stavby 1108 zmíněny a respektovány.
- Středle neobsahuje další záměry vývoje stávající silniční sítě v regionu v souvislosti s výstavbou R11.
- Nedostatečně zohlceně klimatické podmínky regionu vedou ke zvýšené potřebě chemického posypu silničního povrchu, následné splavování těchto chemikálií do přilehlého okolí s rizikem kontaminace vodních zdrojů – zdrojů pitné vody i povrchových vod, využívané zemědělské půdy a lesů.
- Silniční těleso bude výrazným dělícím prvkem v každém nejen s estetickým, ale i sociokultuálním dopadem na konkrétní obce a následně tak i na celý mikroregion Podkrkonoší. Místně pak dojde ke snížení celkového potenciálu využití území k bydlení a rekreaci. Obáváme se, že takovýto výrazný rušivý prvek negativně ovlivní současný krajinný ráz a obecné vnímání regionu jako klidové oblasti a rekreacního předměstí hcr s perspektivou rozvoje měkké turistiky.
- Přinosy jako např. odvedené dopravy z obcí a urychlení přesunu za prací se našich obcí významně nedokončí, efekt by se snáze nahradil obchvaty obcí a řádnou údržbou stávající komunikace a její rekonstrukcí. Nacpák dojde k omezení dopravní obslužnosti – staneme se přijezdnou oblastí, k snížení priority údržby současných komunikací důležitých pro místní a regionální pohyb obyvatel.
- Dálnice svými vlivy a související urbanizací, bariérou a vlivy na prostředí naprostě popře současné strategické dokumenty v území zdůrazňují zejména funkce bydlení, obnovy venkova, péče o krajинu a rekreace. Odlehčení stávající silnice není jisté. Pro podnikání v našich obcích nemá přenos, dle zkušeností odjinud nacpák těžká doprava bude přivedena do regionu.
- Obáváme se případných industriálních záměrů, které mohou popří současný pojed venkova, narušit historickou kontinuitu území a jejího životního stylu.
- Obáváme se trvalého narušení rozsáhlých křícových sedimentů, které se nacházejí na rozsáhlém území Podkrkonoší a jsou bohatou pramenou oblastí v pásmu Les Království, která skýtá perspektivu využití v budoucnu. Prameny využívané v současnosti jsou i důležitým strategickým zdrojem pitné vody vysoké kvality. Proto se jeví neologická vedení trasy buď přímo pásmu hygienické ochrany vod nebo v jejich těsné

- blízkosti. Pramenní oblast „Janská Studánka“ a další mohou výt významně poškozeny narušením křídových vrstev a jsou jedním zdrojem pitné vody pro naše oce a široké okolí.
- Dalším prvkem stavby je opomíjená důležitost povrchových vod s celým spektrem rizik: Kocbeřský potok, prameniště Hajnického potoka a přilehlé rybníky (které nejsou zobrazeny na mapovém podkladu a nejsou tak ani zohledňovány ve studii) s výskytem chráněných druhů obojživelníků.
 - Dle našeho názoru stávající rozšířená trasa od Jaroměře a obchvaty obcí jsou pro naši a regionální situaci lepším řešením (a na polovině trasy se blíží trase navržené R11), nepříslušné dopravu Jizerských hor a Jeseníků, rozdělí dopravní směry do směru Trutnov a Náchod a nebude třeba stavět další přivaděče.

Žádáme Ministerstvo životního prostředí, aby:

1) naplnilo §5 odst. 2 zákona EIA a čl. 2 odst. 1 ve spojení s Přílohou č. IV směrnice EIA a požadovalo posouzení staveb R1108 a R1109 jako jednoho celku, tj. aby došlo spojení posuzování a dokumentací EIA MZP196 a MZP197, protože načasování to jednoznačně umčí.

2) požadovalo podle § 2 zákona EIA a čl. 3 směrnice EIA posouzení všech přímých i nepřímých a kumulativních vlivů záměru. Zejména pak:

- nezávislé studie posílení dopravy přes ČR vytvořením evropského silničního koridoru. Studie by měla hodnotit vznik dopravy vytvořením nové atraktivní cesty mezi severní a jižní Evropou a také by měla kvantifikovat množství dopravy, které se při realizaci převede z jiných přechodů mezi ČR a Polskem do této oblasti. Studie by měla umožnit posouzení vlivů na bezpečnost dopravy, emisní zatížení, vytížení současných komunikací. Měla by obsahovat stejně posouzení jiných východněji položených variant projednávaných v minulých letech,
- na základě výsledků první studie vypracování studie vzniku emisního zatížení území s posouzením vlivu na ekosystémy a dále dopad vzniku emisí na obyvatelstvo a rekreační potenciál území. Studie by měla zhodnotit možný vliv na lesní ekosystémy nepřímo dotčené ale dálšké, jako Krkonoše, Jeseník hory, všechny změry hydrologie a nutričního potenciálu ovlivněné lokality.
- komplexní studii dopadu stavby R1108/1109 a jejich variant na prostupnost krajiny s návrhem kompenzačních opatření. Tato studie by měla hodnotit kumulativní dopady tedy existenci současné komunikace a nové stavby R1108/1109 najednou, což v oznámení EIA takto hodnoceno zcela nelogicky není a u dálnice je uváděna lepší prostupnost než u současné silnice, i když po realizaci logicky budou existovat obě stavby vedle sebe a migrační bariéra tak bude výrazně zesílena! Prioritně by měla být navržena opatření pro zachování funkce nadregionálních a regionálních biokoridorů. Návrhy výbec neobsahují tunelové varianty, ani šetrnou variantu.
- zhodnocení či samostatnou studii vlivu stavby R1108/1109 (podle variant a především ve srovnání s navrhovanou „šermou a odpovědnou“) na další urbanizaci a výstavbu ve volné krajinné podél trasy (stavby logistických center, benzínových stanic, restaurací). Lze a doporučuje se vycházet ze zkušenosti a kvantifikace těchto jevů podél současné trasy D1 a z dálnic v podobných terénech.
- samostatnou studii zásahu do krajinného rázu s hodnocením variant a doporučením kompenzace – vzhledem k rozsahu stavby a zásadnímu dlouhodobě neménitelnému zásahu. Studie musí obsahovat kompletní posouzení a zejména dostatečné vizualizace jak místní, tak ze širokého okolí, posouzení vnímání veřejnosti a seriózními odbornými institucemi (památkové, architektonické, krajinnářské). Případné stručné hodnocení v rámci EIA dokumentace nelze pro stavbu tohoto rozsahu považovat za dosažující.
- samostatnou studii a hydrogeologický posudek vlivů na celé pásmo severního okraje CHOPAV Východočeská křída, zejména na pískovcové sedimenty a zdroje vody pro celou oblast (prameniště oblast Les Království jeho reliéf. Dopady narušení stavbou mohou mít regionální dopad na změny režimu podzemních vod a zlomových pásem v křídovém kolektoru.
- žádáme vypracování podrobné hlukové studie s návrhem protihlukových opatření: Výstavba a zejména následný provoz rychlostní silnice R11 bude významným zdrojem emisí hluku. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoví hygienické limity hluku. Navrhovaná protihluková opatření nejsou na dostatečné úrovni popsaná a nelze akceptovat pouze obecně nazvaná opatření jako protihluková stěna, neboť tato nemůže svým charakterem v darém území obstát z důvodů začlenění do krajiny (významný dělící efekt, nevhodný krajinný prvek, pohledová a pociťová stránka obyvatel). Nepřijatelný je provoz na R11 bez jakýchkoli protihlukových opatření. Studie předpokládá

protihluková opatření pouze v lokalitách Brod nad Labem a Výšinka. Ostatní obce v tomto nejsou výběc zohledněny a argumentace odhadem, že hladiny hluku budou splňovat zákonré limity, je nepřijatelné.

- požadujeme samostatnou studii povětmostní situace a možného přenosu zplodin se zhodnocením dopaců na bezpečnost provozu na R11 a ostatních komunikacích, obytné zóny a kvalitu života obyvatel.

- požadujeme podrobné zhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší (detailní rozptylová studie). Požadujeme zohlednění limitů s edovaných v celé Evropské unii, tedy i v ČR s výhledem předpokládaného nárůstu dopravy, kdy bude komunikace využívána jako mezinárodní tepna sever-jih alespoň do roku 2030. Požaduji, aby v rámci dokumentace EIA byly zhodnoceny dopady výstavby a zejména následného provozu záměru na dodržování zákonných emisních stropů znečišťujících látek a zákoných limitů platných od roku 2010. Od roku 2012 budou rovněž v celé Evropské unii, tedy i v ČR, nastaveny limity pro suspendované částice PM 2,5. Vzhledem k tomu, že stavba rychlostní silnice R11 je plánována až po tomto datu, požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly posouzeny i emise a imise pro tyto částice.

3) respektovalo povinnost mezinárodního posouzení EIA pro stavbu R11, kterou ukládá § 11-13 zákona EIA i čl. 7 směrnice EIA, tj. že musí být projekty s předpokládanými vlivy na území jiného státu posouzeny v tzv. mezinárodním procesu EIA. Projekt stavby R11 zcela bezpochyby významně ovlivní dopravní směřující do Polské republiky a otevře nový transevropský silniční dopravní koridor. Stejně tak by se MŽP mělo zajímat o posuzování projektu polské S3(A3), která by měla navazovat na českou D/R11. Obě tyto stavby by měly zcela jasně a transparentně posuvat v návaznosti R11 bez návaznosti nenachází opodstatnění.

4) vyžádalo předložení k posouzení projekt souvisejících a plánovaných dopravních investic přivaděčů a koncepcí změny role současných komunikací, v regionu jsou tyto změny součástí řešení a dopady se uplatní právě jejich prostřednictvím. Je nutné, aby tyto stavby byly posuzovány společně se stavbou výše uvedenou v ozámení.

5) aby si podle § 6 odst. 2, resp. čl. 5 směrnice EIA vyžádalo doplnění a posouzení variant záměru, které podle dotčené veřejnosti mohou být výrazně ekologicky příznivější. MŽP jako příslušný orgán má v těchto případech v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 zákona EIA navrhnut zpracování variant řešení záměru.

A) Žádáme, aby v souladu s výše uvedenými předpisy MŽP požadovalo doplnění "šetrné a odpovědné varianty". Řídící se pravidlem, že dálkový koridor by měl na průchodu neuškodit a souvisejícími investicemi prospět v řešení současných problémů. Tuto variantu navrhujeme v trase R11 – 1108 o těchto parametrech: R25,5/100 v polovičním profilu v trase, kombinující trasu A a B takto: od Jaroměře níže položená trasa A v zářezu nad obcemi Hořenice a Heřmanice, dále s mostem v stejné lokalitě a dále částečně ve stopě s využitím silnice I.tř. na km 115 – 117 kolem Kuksu – položení níže než járví A, dále navazuje na obchvat Ch. Hradiště, se sjezdem v blízkosti současné křižovatky na km 119-120 a dále směřující v zářezu do tunelu, východním obchvatem obce Kocbeře v cel uvedeného km 121 do 125, dále nad obcí Kocbeře navazuje na trasu varianty B v zářezu na km 125 v místě současné křižovatky na Kohoutov s přemostěním Kocbeřského potoka jižně křižovatky na Kohoutov. Tunel by byl v délce 2 km od km 121 po prolnutí se současnou cestou Škvárovka.

B) Žádáme MŽP, aby si vyžádalo doplnění aktivní „nulové“ varianty spočívající ve vybudování silnice v parametrech S11,5/90, která by z části využívala současnou trasu a obce by obcházela obchvaty. V průchodu lesním komplexem Les Království by pak byla řešena rozšířením silnice I.tř. o jeden pruh na Z straně bez zásahu do nivy. Postupně by bylo nutno provést výrazná zlepšení základu komunikace a environmentálních investic, stále však rásové nížší než u R11.

6) aby si vyžádalo uvedení současných variant do souladu s normou ČSN 736101. Norma definuje rychlostní komunikaci především jako silnici třídy R25,5/100. Navrhované řešení R27,5/120 není zcela jistě v souladu s touto normou a to pro rychlosť, která je doporučována pro pahorkatý terén na úrovni 100 km/h (pro hornatý terén dokonce na úrovni 80 km/h). Všechny současně navrhované varianty tuto normu nerespektují a mají navrhovanou rychlosť 120 km/h! Způsobily by tak větší zásah do krajiny, větší nákladovost stavby a její menší bezpečnost především v zimním období. Klimatické podmínky severně od

Choustníkova Hradiště jsou v této oblasti mnohem dřívější než v nížině, proto nedodržování normy ČSN 736101 a navrhování parametrů stejných jako pro nížnaté úseky dálnice považujeme za nepřijatelné.

7) Požadujeme, aby se dokumentace EIA zaměřila na posouzení přesunů dopravy na dálici, směřování dopravy a tranzitní dopravy z širokého okolí do Podkrkonoší a na národní úrovni variantně řešila jiné alternativy tranzitu než je tato (nejen dálčí tah stahující dopravu od Jizerských hor po Ostravu do našeho směru). Dokumentace by měly obsahovat zhodnocení nahrady současných tras a přesuny dopravního zatížení jak regionálně tak na úrovni státu.

8) Požadujeme, aby se dokumentace EIA zaměřila na smysluplnost sjezdů a širší dopady, dle jejich účelu plánovat jejich provedení, bez tohoto nelze posoudit dopady na naše a sousední obce. Je třeba posoudit, zda se realizací stavby zatížení současných komunikací sníží, což je pro nás podmínkou, nebo naopak.

9) Požadujeme, aby se dokumentace EIA zaměřila na uvažovanou šířku komunikace, dle nás a cenných zkušeností s dopravou a řešením obslužnosti je nadbytečná a vysokonákladová, nadměrně likvidující životní prostředí.

10) Požadujeme, aby varianty prokázaly jak zajišťují soulad se strategií našeho mikroregionu zaměřenou na celistvost a propojenosť území a šetný turistický ruch, na zachycení turismu směřujícího na přetížené hory nabídkou v tradičně rekreační oblasti Podkrkonoší. Je nutno posoudit dopady na rekreační potenciál celého Podkrkonoší obsahující

11) Požadujeme, aby dokumentace prověřila současné průjezdy a jejich dopady na životní prostředí a obyvatelstvo a osvětlila zcela srozumitelně nutnost či zbytnost řešit je tak kapacitní stavbou.

12) Požadujeme, aby dokumentace srozumitelně a pravdivě předložila modele vlivů na obyvatelstvo hlukem, změnou vodního režimu, změnou krajiny a to pro všechny varianty včetně námí navržených.

Zdůvodnění požadavku na doplnění „šetrné a odpovědné varianty“ - R25,5/100 v polovičním profilu v trase výše navržené:

-ze zkušenosti a kontaktu s obyvateli je převažující pochybnost o smysluplnosti řešení současné dopravní situace v regionu velkokapacitní komunikaci.

-tato varianta zcela splňuje a mnohonásobně překračuje nároky na kvalitní a dostatečně kapacitní dopravu s velkou rezervou do budoucnosti. Přibyla by k současné komunikaci další kapacita až 13 až 20 000 aut/denně! Pro srovnání současná doprava přes přechod Královec je podle sčítání intenzity dopravy z roku 2005 podle ŘSD – 2000 aut/den (trasa R1109) a 6-8000 aut/den pro trasu Jaroměř-Trutnov (trasa R1108)!! I při očekávaném převedení části dopravy z přechodu Náchod (podle ŘSD 2005 celá doprava přes přechod 5177 aut/den.) stále tato varianta násobně překračuje požadavky na kapacitu dopravy. Současná stavba navrhované R27,5/120, která by pojala 40 000 aut/den, je proti současnemu stavu dopravy naddimenzovaná v úseku státní hranice o cca 2000% i proto je pro nás zcela nepřijatelná!!!

-varianta je výrazně šetrnější ke krajině a jejímu rázu /menší zářezy, oblouky, tunely V od Kocbeří a tvoří mnohem menší migrační bariéry, je odstíněná lesními porosty a nezasahuje je v cenných částech. Navíc vzhledem k majetkovým poměrům likviduje lesy ve vlastnictví státu nikoli jiných vlastníků.

-územní hájení možnosti rozšíření do celého profilu R25,5/100 výrazně přispěje k potlačení negativních jevů spojených se zastavováním volné krajiny podél komunikace, který je obecným a velmi vážným problémem v celé České republice. Při zařazení „šetrné a odpovědné varianty“ žádáme posouzení všech variant z pohledu dopadu na další zastavování území.

-tato varianta na rozdíl od navrhovaných bude splňovat normu ČSN 736101

-poloviční varianta nebude třídit „atraktivní pro Evropu“ a nebude stahovat tranzitní dopravu ze širokého okolí vytvořením atraktivní tranzitní trasy s výraznými negativními dopady do podhorského regionu. Vytvoření takové transverzalní trasy by mělo za následek významný dopad na zatížení místních

komunikací a posílení cestovní dopravy a tím dále k zesílení dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo, jeho bezpečnost a tedy efekt by byl zcela opačný zamýšlenému a udávanému v oznámení EIA (tj. snížení zatížení místních komunikací).

Zdůvodnění požadavku na doplnění „nulové“ varianty spočívající ve vybudování silnice v parametrech S11,5/90 s obchvaty:

-ze zkušeností a kontaktu s obyvateli je přepravující pochybnost o smysluplnosti řešení současné dopravní situace v regionu velkocapacitní komunikací.

-tato varianta je nejrealističtější a evolučně přirozenou cestou k řešení problémů s dopravou v regionu
-tato varianta zcela splňuje nároky na kvalitní a dostatečně kapacitní dopravu s rezervou do budoucnosti. Přibyla by k současné komunikaci další kapacita až 13 až 20 000 aut/denně! Pro srovnání současná doprava přes přechod Královec je podle sčítání intenzity dopravy z roku 2005 podle ŘSD – 2000 aut/čten (trasa R1109) a 5-8000 aut/den pro trasu Jaroměř-Trutnov (trasa R1108)! I při očekávaném převedení části dopravy z přechodu Náchod (podle ŘSD 2005 celá doprava přes přechod 5177 aut/den.) stále tato varianta násobně překračuje požadavky na kapacitu dopravy. Současná stavba navrhované R27,5/120, která by pojala 40 000 aut/den, je proti současnemu stavu dopravy nadměrnovaná v úseku státní hranice o cca 2000% i proto je pro nás zcela nepřijatelná!!!

-tato varianta na rozdíl od navrhovaných bude splňovat normu ČSN 736101

- varianta nebude tím „atraktivní pro Evropu“ a nebude slahovat tranzitní dopravu ze širokého okolí vytvořením atraktivní tranzitní trasy s výraznými negativními dopady do podhorského regionu. Vytvoření takové transevropské trasy by mělo za následek významný dopad na zatížení místních komunikací a posílení dopravy a tím dále k zesílení dopadů cestovní dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo, jeho bezpečnost a tedy efekt by byl zcela opačný zamýšlenému a udávanému v oznámení EIA (tj. snížení zatížení místních komunikací).

Za DSO Společenství obcí Podkrkonoší
Petr Červený, předseda



SPOLEČENSTVÍ OBĆI
PODKRKOŃSI
ICO: 709 53 441



Město Dvůr Králové nad Labem

náměstí T. G. Masaryka 38, 544 17 Dvůr Králové nad Labem

ODBOR ROZVOJE, INVESTIC A MAJETKU MIZPP00GZXPE

Datum úředního vyjednávání
dne 05.02.2008

→ 8 - 02 - 2008

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO
PROSTŘEDÍ
Ing. Fürstová
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Dvůr Králové n/L: vyřizuje: telefon: č. j.:
06.02.2008 Kacírmová Marie 499 318 152 RIM/5941-08/199-2008/kv
Počet příloh: 1 Počet listů příloh: 7 Spis. a skart. znak: 641.6-S/5

Věc:

Předání stanoviska k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“

V příloze Vám zasíláme stanovisko k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“, které podala Mgr. Sofie Hladíková, Jungmannova 983, Dvůr Králové n.L. dne 05.02.2008 do podatelny Městského úřadu ve Dvoře Králové nad Labem.

S pozdravem

MĚSTO
Dvůr Králové n. Labem
1

Filakovská
Ing. Radmila Filakovská
vedoucí odboru RI/M

Příloha:
Stanovisko Mgr. Sofie Hladíkové

Městský úřad
Dvůr Králové n.L.

MĚSTSKÝ ÚŘAD Dvůr Králové nad Labem		Číslo dop.
- 5. 02. 2008		Zpracovatel
Došlo:	RIM	KV
C.j.:	Y	Poznámka
Lisť dok.:		
Poč. pňoh:		
Poč. listů:		

Dne 4.2.2008

Věc: Stanovisko k EIA oznámením - "MZP196 - Rychlostní silnice R11, stavba 1108"

Dne 21.1.2008 byla na úřední desce KÚ Královéhradeckého kraje zveřejněna informace o záměru Rychlostní silnice R11, stavba 1108.

Jako občan, na jehož města, na jehož území se část stavby nachází vznáším námitky k některým skutečnostem záměru stavby a požaduji, aby byly zváženy v posouzení záměru, které dle § 6 odst. 7 zákona EIA k těmto oznámením v zákonem stanovené lhůtě podávají dotčené obce.

Vím, že moje město považuje přiblížení R11 co nejvíce k městu za svoji prioritu, která přinese městu tolik očekávaný rozvoj, já se však proti této vizi ohrazuji a připomínám, že jako občan České republiky a nemohu zohledňovat jen úzké zájmy a jako každý vzdělaný a trochu poučený člověk vnímat celou záležitost v kontextu. Proto je pro mne nepřijatelné zatížení, které zamýšlená komunikace přinese okolním obcím a přírodě, která je mimo jiné i významným rekreačním potenciálem právě pro obyvatele našeho města.

- Domnívám se, že R11, jakkoli viděná jako součást koncepce dopravy v ČR, bude mít na naše území zejména negativní dopady. Mezi přímé dopady lze zařadit přímou výstavbu se všemi souvisejícími rizikovými jevy v blízkosti staveniště (možná rizika – hlučnost, prašnost, zvýšené zatížení okolních komunikací, ohrožení v případě havárií apod.), dále následný dopravní provoz na R11, který bude postupně kumulovat z okolních regionů se všemi doprovodnými jevy – nepředvídatelná výstavba doprovodné infrastruktury (pumpy, motoresty, obchodní centra, skladové haly), hlučnost, prašnost, riziko vzrůstu kriminality (prostituce, loupeže, krádeže apod.), která je průvodním typickým jevem příhraničních dopravních tahů. Dalším negativním jevem typickým pro české dálkové trasy je nedostatečné zajištění úklidu v okolí komunikací, které druhotně ovlivňuje estetické vnímání regionu.
- Obávám se zároveň nárůstu dopravy na komunikacích navazujících na přivaděče s R11. Tyto komunikace nejsou na případnou zátěž technicky připraveny a vedou většinou obydleným územím uprostřed města i okolních obcí. Tyto návaznosti nejsou v oznámení stavby 1108 zmíněny a respektovány.
- Nedostatečně je zajištěna tato situace přímo ve Dvoře Králové n.L., kde se naprostě zbytečně počítá se dvěma sjezdy. Zejména sjezd pod obci Kocbeře neúměrně zatíží centrum města, předeším ulici Legionářskou,

kde jsou blízko sebe tři školní budovy a obávám se o bezpečnost dětí podél této komunikace.

- Studie neořešuje další záměry vývoje stávající silniční sítě v regionu v souvislosti s výstavbou R11.
- Nedostatečně zohledněné klimatické podmínky regionu povedou ke zvýšené potřebě chemického posypu silničního povrchu, následné splavování těchto chemikálů do přilehlého okolí s rizikem kontaminace vodních zdrojů – zdrojů pitné vody i povrchových vod, využívané zemědělské půdy a lesů.
- Silniční těleso bude výrazným dělícím prvkem v krajině nejen s estetickým, ale i sociokulturním dopadem na okolní obce. Místně pak dojde ke snížení celkového potenciálu využití území k bydlení a rekreaci. Obáváme se, že takovýto výrazný rušivý prvek negativně ovlivní současný krajinný ráz a obecné vnímání regionu jako klidové oblasti a rekreačního předpolí hor s perspektivou rozvoje měkké turistiky.
- Most u obce Kuks přes celé labské údolí nejen závažně postihne obce pod ním, ale nevracně ovlivní krajinný ráz a zničí nevracně širší okolí této významné barokní památky.
- Dálnice svými vlivy a související urbanizací, bariérou a vlivy na prostředí naprosto popře současné strategické dokumenty v území SO Podkrkonoší zdůrazňující zejména funkce bydlení, obnovy venkova, péče o krajинu a rekreace. Odlehčení stávající silnice není jisté. Pro podnikání v našich obcích nemá přínos, dle zkušenosti odjinud naopak těžká doprava bude přivedena do regionu.
- Obávám se případných industriálních záměrů, které mohou popřít historickou kontinuitu území a jejího životního stylu.
- Obávám se trvalého narušení rozsáhlých křídových sedimentů, které se nacházejí na rozsáhlém území Podkrkonoší a jsou bohatou pramenou oblastí v pásmu Les Království, která skýtá perspektivu využití v budoucnu. Prameny využívané v současnosti jsou i důležitým strategickým zdrojem pitné vody vysoké kvality. Proto se jeví nelogické vedení trasy buď přímo pásmy hygienické ochrany vod nebo v jejich těsné blízkosti. Prameniště oblast „Janská Studánka“ je nejen jediným zdrojem pitné vody pro Obec Kocbeře, ale i kvalitním zdrojem pitné vody pro severní část města a městskou nemocnici. Trvalá rizika přináší jak samotná stavba, tak následný provoz.
- Dle mého názoru stávající rozšířená trasa od Jaroměře a obchvaty obcí jsou regionální situaci lepším řešením (a na polovině trasy se blíží trase navržené R11), nepřitáhne dopravu Jizerských hor a Jeseníků, rozdělí dopravní směry do směru Trutnov a Náchod a nebude třeba stavět další přivaděče.

Město by mělo požadovat po MŽP aby:

1) naplnilo §5 odst. 2 zákona EIA a čl. 2 odst. 1 ve spojení s Přílohou č. IV směrnice EIA a požadovalo posouzení staveb R1108 a R1109 jako jednoho celku, tj. aby došlo spojení posuzování a dokumentací EIA MZP196 a MZP197, protože načasování to jednoznačně umožňuje.

2) požadovalo podle § 2 zákona EIA a čl. 3 směrnice EIA posouzení všech přímých i nepřímých a kumulativních vlivů záměrů. Zejména pak:

- nezávislé studie posílení dopravy přes ČR vytvořením evropského silničního koridoru. Studie by měla hodnotit vzrůst dopravy vytvořením nové atraktivní cesty mezi severní a jižní Evropou a také by měla kvantifikovat množství dopravy, které se při realizaci převede z jiných přechodů mezi ČR a Polskem do této oblasti. Studie by měla umožnit posouzení vlivů na bezpečnost dopravy, emisní zatížení, vytížení současných komunikací. Měla by obsahovat stejné posouzení jiných východněji položených variant projednávaných v minulých letech.

- na základě výsledků první studie vypracování studie vzrůstu emisního zatížení území s posouzením vlivu na ekosystémy a dále dopad vzrůstu emisí na obyvatelstvo a rekreační potenciál území. Studie by měla zhodnotit možný vliv na lesní ekosystémy nepřímo dotčené ale blízké, jako Krkonoše, Jestřebí hory, všechny změnou hydrologie a nutrifikace území potenciálně ovlivněné lokality.

- kompletní studii dopadu stavby R1108/1109 a jejích variant na prostupnost krajiny s návrhem kompenzačních opatření. Tato studie by měla hodnotit kumulativní dopady tedy existenci současné komunikace a nové stavby R1108/1109 najednou, což v oznámení EIA takto hodnoceno zcela nelogicky není a u dálnice je uváděna lepší prostupnost než u současné silnice, i když po realizaci logicky budou existovat obě stavby vedle sebe a migrační bariéra tak bude výrazně zesílena! Prioritně by měla být navržena opatření pro zachování funkce nadregionálních a regionálních biokorridorů. Návrhy vůbec neobsahují tunelové varianty, ani šetrnou variantu.

- zhodnocení, či samostatnou studii vlivu stavby R1108/1109 (podle variant a především ve srovnání s navrhovanou „šetrnou a odpovědnou“) na další urbanizaci a výstavbu ve volné krajině podél trasy (stavby logistických center, benzínových stanic, restaurací). Lze a doporučuje se vycházet ze zkušeností a kvantifikace těchto jevů podél současné trasy D11 a z dálnic v podobných terénech.

- samostatnou studii zásahu do krajinného rázu s hodnocením variant a doporučením kompenzací – vzhledem k rozsahu stavby a zásadnímu dlouhodobě neměnitelnému zásahu. Studie musí obsahovat kompletní posouzení a zejména dostatečné vizualizace jak místně, tak ze širokého okolí, posouzení vnímání veřejnosti a seriózními odbornými institucemi (památkové, architektonické, krajinářské). Případné stručné hodnocení v rámci EIA dokumentace nelze pro stavbu tohoto rozsahu považovat za dostačující.
- s předchozím bodem souvisí můj požadavek na zhodnocení vlivu záměru(variant) na komponovanou krajинu Šporkova panství v okolí národní kulturní památky Kuksu, přes jejíž ochranné pásmo navrhované trasy procházejí a mohou mít významný negativní dopad na jedinečné hodnoty této barokní krajiny a významnou památku minimálně pro celou Českou republiku
- požaduji samostatnou studii a hydrogeologický posudek vlivů na celé pásmo severního okraje CHOPAV Východočeská křída, zejména na pískovcové sedimenty a zdroje vody pro celou oblast (pramená oblast Les Království jeho reliéf. Dopady narušení stavbou mohou mít regionální dopad na změny režimu podzemních vod a zlomových pásů v křídovém kolejtoru.
samostatný hydrogeologický posudek pro oblast Janská studánka se zhodnocením případných rizik a variant krizových řešení pro tamní vodní zdroje.
- vypracování podrobné hlukové studie s návrhem prohlukových opatření: Výstavba a zejména následný provoz R 11 bude významným zdrojem emisí hluku. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoví hygienické limity hluku.
- samostatnou studii povětrnostní situace a možného přenosu zplodin se zhodnocením dopadů na bezpečnost provozu na R11 a ostatních komunikacích, obytné zóny a kvalitu života obyvatel.
- podrobné zhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší (detaiiní rozptylová studie). Ve studii chybí zohlednění limitů sledovaných v celé Evropské unii, tedy i v ČR s výhledem předpokládaného nárůstu dopravy, kdy bude komunikace využívána jako mezinárodní tepna. Požaduji, aby v rámci dokumentace EIA byly zhodnoceny dopady výstavby a zejména následného provozu záměru na dodržování zákonného emisních stropů znečišťujících látek a zákonných limitů platných od roku 2010. Od roku 2012 budou rovněž v celé Evropské unii, tedy i v ČR, nastaveny limity pro suspendované částice PM 2,5. Vzhledem k tomu, že stavba R 11 je plánována

až po tomto datu, požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly posouzeny i emise a imise pro tyto částice.

- připomínám povinnost mezistátního posouzení EIA pro stavbu R11, kterou ukládá § 11-13 zákona EIA i čl. 7 směrnice EIA, tj. že musí být projekty s předpokládanými vlivy na území jiného státu posouzeny v tzv. mezistátním procesu EIA. Projekt stavby R11 zcela bezpochyby významně ovlivní dopravu směřující do Polské republiky a otevře nový transevropský silniční dopravní koridor. Stejně tak by se MŽP mělo zajímat o posuzování projektu polské S3(A3), která by měla navazovat na českou D/R11. Obě tyto stavby by měly zcela jasně a transparentně postupovat v návaznosti, R11 bez návaznosti nenachází opodstatnění.

- chybí k posouzení projekt souvisejících a plánovaných dopravních investic přívaděčů a koncepcí změny role současných komunikací, v regionu jsou tyto změny součástí řešení a dopady se uplatní právě jejich prostřednictvím. Je nutné, aby tyto stavby byly posuzovány společně se stavbou výše uvedenou v oznámení.

- Je třeba provést kvalitní biologický průzkum v okolí Ježkova a Stachova rybníka (navrhováno do Natura 2 000) u Choustníkova Hradiště.

Podle terénních pozorování (ověřitelné i na AOPK ČR Hradec Králové) se zde vyskytují silné populace těchto zvláště chráněných druhů obojživelníků: kuňka obecná, ropucha obecná, ropucha zelená a skokan skřehotavý. Z dalších chráněných živočichů pak užovka obecná, čáp bílý, čáp černý, ledňáček říční, krahujec obecný, moták pochop, křepelka polní, fuhýk obecný, rorýs obecný, vlaštovka obecná a další.

- Kvalitní biologický průzkum požaduji rovněž pro oblast Hajnice Výšinka – zde u rybníků na západní straně stávající silnice a v mokřinách při prameni hajnického potoka žije řada chráněných druhů obojživelníků a nad východním okrajem lesa žije chráněný chřástal polní.

Podle § 6 odst. 2, resp. čl. 5 směrnice EIA může město požadovat po MŽP doplnění a posouzení variant záměru, které podle dotčené veřejnosti mohou být výrazně ekologicky příznivější. MŽP jako příslušný orgán má v těchto případech v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 zákona EIA navrhnut zpracování variant řešení záměru, požadovat posouzení aktivní „nulové“ varianty spočívající ve vybudování silnice v parametrech S11,5/90, která by z části využívala současnou trasu a obce by obcházela obchvaty. V průchodu lesním komplexem Les Království by pak byla řešena rozšířením silnice I.tř. o jeden pruh na Z straně bez zásahu do nivy. Postupně by bylo nutno provést výrazná zlepšení základu komunikace a environmentálních investice, stále však násobně nižší než u R11.

- podle § 6 odst. 2, resp. čl. 5 směrnice EIA by mělo město požadovat po MŽP uvedení současných variant do souladu s normou ČSN 736101. Norma definuje rychlostní komunikaci především jako silniční třídy R25,5/100. Navrhované řešení R27,5/120 není zcela jistě v souladu s touto normou a to pro rychlosť, která je doporučována pro pahorkovitý terén na úrovni 100 km/h (pro hornatý terén dokonce na úrovni 80 km/h). Všechny současně navrhované varianty tuto normu nerespektují a mají navrhovanou rychlosť 120 km/h! Způsobily by tak větší zásah do krajiny, větší nákladovost stavby a její menší bezpečnost především v zimním období. Klimatické podmínky severně od Choustníkova Hradiště jsou v této oblasti mnohem drsnější než v nížině, proto nedodržování normy ČSN 736101 a navrhování parametrů stejných jako pro nížnaté úseky dálnice považujeme za nepřijatelné.

- Je nezbytné, aby se dokumentace EIA zaměřila na posouzení přesunů dopravy na dálnici, směrování dopravy a tranzitní dopravy z širokého okolí do Podkrkonoší a na národní úrovni variantně řešila jiné alternativy tranzitu než je tato (nejen dálniční tah stahující dopravu od Jizerských hor po Ostravu do našeho směru). Dokumentace by měly obsahovat zhodnocení náhrady současných tras a přesuny čoprávního zatížení jak regionálně tak na úrovni státu.
- Je třeba, aby se dokumentace EIA zaměřila na smysluplnost sjezdů a širší dopady, dle jejich účelu plánovat jejich provedení, bez tohoto nelze posoudit dopady na město a okolní obce. Je třeba posoudit, zda se realizací stavby zatížení současných komunikací sníží, což je pro nás podmínkou, nebo naopak.
- Doporučuji, aby se dokumentace EIA zaměřila na uvažovanou šířku komunikace, dle nás a denních zkušeností s čoprávou a řešením obslužnosti je nadbytečná a vysokonákladová, nadměrně likvidující životní prostředí.
- Požaduji, aby varianty prokázaly jak zajišťují soulad se strategií města a mikroregionu Podkrkonoší zaměřenou na celistvost a propojenosť území a šetření turistický ruch, na zachycení turismu směřujícího na přetížené hory nzbídkou v tradičně rekreační oblasti Podkrkonoší. Je nutno posoudit dopady na rekreační potenciál celého Podkrkonošsí.
- Je potřebné, aby dokumentace prověřila současné průjezdy a jejich dopady na životní prostředí a obyvatelstvo a osvětlila zcela srozumitelně nutnost či zbytnost řešit je tak kapacitní stavbou.

- Požaduji, aby dokumentace srozumitelně a pravdivě předložila modely vlivů na obyvatelstvo žlukem, změnou vodního režimu, změnou krajiny a to pro všechny varianty včetně mnou navržené.

Zdůvodnění požadavku na doplnění „nulové“ varianty spočívající ve vybudování silnice v parametrech S11,5/90 s obchvaty:

- tato varianta je nejrealističtější a evolučně přirozenou cestou k řešení problémů s dopravou v regionu
- tato varianta zcela splňuje nároky na kvalitní a dostatečně kapacitní dopravu s rezervou do budoucnosti. Přibyla by k současné komunikaci další kapacita až 13 až 20 000 aut/den! Pro srovnání současná doprava přes přechod Královec je podle sčítání intenzity dopravy z roku 2005 podle ŘSD – 2000 aut/den (trasa R1109) a 6-8000 aut/den pro trasu Jaroměř-Trutnov (trasa R1108)! I při očekávaném převedení části dopravy z přechodu Náchod (podle ŘSD 2005 celá doprava přes přechod 5177 aut/den.) stále tato varianta násobně překračuje požadavky na kapacitu dopravy. Současná stavba navrhované R27,5/120, která by pojala 40 000 aut/den, je proti současnemu stavu dopravy nadmírnovaná v úseku státní hranice o cca 2000% i proto je pro nás zcela nepřijatelná!!!
- tato varianta na rozdíl od navrhovaných bude splňovat normu ČSN 736101, nebude totik „atraktivní pro Evropu“ a nebude staňovat tranzitní dopravu ze širokého okolí vytvořením atraktivní tranzitní trasy s výraznými negativními dopady do podhorského regionu. Vytvoření takové transevropské trasy by mělo za následek významný dopad na zatížení místních komunikací a posílení dopravy a tím dále k zesílení dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo, jeho bezpečnost a tedy efekt by byl zcela opačný zamýšlenému a učívanému v oznamení EIA (tj. snížení zatížení místních komunikací).

Ve dvoře Králové n.L.

Mgr. Soňa Hladíková
Jungmannova 983
Dvůr Králové n.L.

Soňa Hladíková



MIZPP00H0Z43

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
V 1/10
BdL 4.02.2008 K
8423 08

Ministerstvo životního prostředí
Oddělení posuzování vlivů na ŽP
Vršovická 65
100 10 Praha

Trutnov, 1.2.2008

Věc: Stanovisko k EIA oznámením - "MZP196 - Rychlostní silnice R11, stavba 1108" a "MZP197 - Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko"

KÚ Královéhradeckého kraje zveřejnil na úřední desce oznámení záměru Rychlostní komunikace R11, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko, stavba 1109 s uvedeným datem zveřejnění 14.1.2008 a dále oznámení záměru Rychlostní silnice R11, stavba 1108, s uvedeným datem zveřejnění 17.1.2008. Občanské sdružení Zelený Trutnov podává dle § 6 odst. 7 zákona EIA k těmto oznámením v zákonem stanovené lhůtě následující požadavky na metodiku zpracování Dokumentace a celkovou koncepcí řešení:

1) Žádáme, aby obě stavby (R1108 a R1109) byly v rámci EIA posuzovány jako jeden celek (spojení posuzování a dokumentace EIA MZP196 a MZP197) - viz §5 odst. 2 zákona EIA a čl. 2 odst. 1 a Přílohou č. IV směrnice EIA.

2) Žádáme doplnění o posouzení dalších variant řešení (viz § 7 odst. 5 zákona o EIA) a to zejména:

- varianty silnice v parametrech S11,5/90, využívající přednostně stávající trasy silnice 37 a obchvaty obcí.

- varianty s menším počtem jízdních pruhů

Dále žádáme o variantní a doplněná řešení míst křížení biocentra Les Království a biokoridorů – jednak nadregionálního Pramen Úpy – AdršpašskoTeplické skály (z Královeckého Špičáku přes Královecký průsmyk k jižnímu okraji Lámpertic a k Žacléři) a jednak regionálního významu.

U biocentra Les Království žádáme o varianty s delším tunelem. V této souvislosti zvláště upozorňujeme jako na problematický úsek současného řešení - vedení dálnice kolem obce Kocbeře, a to z hlediska vlivu na ÚSES, vodní zdroje, ale i obyvatelstvo dotčené obce – a žádáme důkladné variantní řešení a variantní posouzení v této lokalitě. Varianta bez tunelu je zcela nevhodná, ostatní zatím zpracované varianty se jeví jako nedostatečné.

U biokoridorů, zejména u nadregionálního biokoridoru Pramen Úpy – AdršpašskoTeplické skály žádáme o doplnění více průchodů a přechodů pro zvěř (zejména mezi 145 a 155 km – zde včetně dostatečně širokého ekoduktu).

3) Vyjadřujeme zásadní výhradu ke konstatování „Výstavba rychlostní silnice R11, stavba 1109, jako taková, nevyvolává přeshraniční vlivy.“ uvedeném v základním zhodnocení záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/PR“ (viz str 121), které je součástí oznámení. Výstavba rychlostní silnice usměrní dopravu dosud rozptýlenou do více tras na rychlostní silnici, s níž se počítá jako s významnou mezinárodní trasou a která bude mít bezpochyby významné vlivy na území na obou stranách hranice.

Zelený Trutnov, Úpická 146/18, 541 01 Trutnov, tel: 605 732 848, e-mail: kvajda@email.cz
IČ: 28558014

4) Vyjadřujeme výhradu ke konstatování v základním zhodnocení záměru, že stavba neovlivňuje území soustavy Natura 2000. Stavba tvoří bariéru mezi Ptačími oblastmi a Evropsky významnými lokalitami Krkonoše (v nejbližším místě vzdálena cca 3 km) a Broumovsko a zásadně ovlivňuje jejich spojnice - nadregionální biokoridor ÚSES Pramen Úpy – Adršpašsko-Teplické skály. Žádáme v rámci posouzení EIA doplnění o posouzení vlivu na Natura 2000 a v uvedeném úseku o zpracování migrační studie zaměřené zejména na pohyb velkých savců, ptáků a obojživelníků.

5) Žádáme o provedení podrobného biologického průzkumu v úseku od Choustníkova Hradiště po Výšinku

6) Vyjadřujeme výhradu k vyhodnocení rozsahu vlivů záměru na populaci (shrnuté v tabulce 75 u stavby 1109). Nelze např. jednoznačně konstatovat, že dojde ke snížení hluku a imisí oproti nulové variantě. Na trase dojde nepochybně k několikanásobnému zvýšení intenzity dopravy – bude sem převedena významná část dopravy ze silnice 33, zčásti i ze silnice 16, vzhledem k pohodlnosti a rychlosti vzroste objem silniční nákladní a individuální dopravy v trase díky snadnější mobilitě a na úkor jiných čruhů dopravy a tras (půjde o páteřní mezinárodní trasu Varšava – Lodž – Wroclav – Hradec Králové – Kolín – Praha). Část této dopravy pak zatíží připojné trasy – v této souvislosti žádáme o studii předpokládaného dopravního zatížení a vyvolaných investic v úseku od dálnice přes Poříčí do Trutnova a východních Krkonoš, kam se bude soustředit doprava dnes rozložená do několika tras a zvýšená oproti současnému stavu (včetně vyvolaných investic). Tyto aspekty nebyly v základním zhodnocení záměru vůbec posuzovány, přitom zhodnocení posuzuje výstavbu jako výrazně příznivější než nulovou variantu (současný stav).

Korektněji je třeba vyhodnotit a kvantifikovat i sociální a ekonomické dopady (např. dopady centralizace služeb do větších uzlů a vliv na jejich případný odliv z malých sídel) a vliv na hmotný majetek (zábory pozemků).

7) Upozorňujeme, že stavba je v rozporu s doposud platnou Územně plánovací dokumentací (viz vyjádření města Trutnov).

8) Vyjadřujeme výhradu ke konstatování v základním zhodnocení záměru, že „u navržené a hodnocené stavby převažují pozitivní dopady a je z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelná.“ Toto hodnocení považujeme za přecčasné, vzhledem k absenci posouzení výše uvedených variant a chybějícím podkladům.

Ing. Jaromír Kvasnička
místopředseda o.s.

Bc. Petr Sobotka
místopředseda o.s.



ČESKÝ SVAZ OCHRÁNCŮ PŘÍRODY

ZÁKLADNÍ ORGANIZACE „ORLICE“ HRADEC KRÁLOVÉ

REGIONÁLNÍ CENTRUM PRO KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ



MINISTERSTVO ŽIVOTY MIZPP00HOIICA

ODBOR EIA A IPPC

VRŠOVICKÁ 65

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Lhotecká 179
500 09 HRADEC KRÁLOVÉ 9

Tel./fax 495 591 603
Mobil 604 751 265
e-mail orlice@razdva.cz, adam.zaruba@krnovice.cz
www www.krnovice.cz/csop
IČO 001 144 05
DIČ

Datum
družstva
číslo

- 5 - 02 - 2008

číslo jednotky

9244 ENV 04

E-banka Hradec Králové
č.ú. 2329436001/2400

V Hradci Králové
4. února 2008

Značka:

Věc: Vyjádření ZO ČSOP Orlice k oznámení záměru MZP197 „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Dne 16. ledna 2008 bylo na úřední desce Krajského úřadu Královéhradeckého kraje vyvěšeno oznámení výše uvedeného záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. ZO ČSOP Orlice tímto podává své vyjádření/připomínky k tomuto oznámení.

A. Žádáme, aby záměry MZP196 (R11 – úsek 1108) a MZP197 (R11 – úsek 1109) byly pro účely posuzování vlivů na životní prostředí spojeny a posuzovány jako jeden celek.

B. Dále žádáme, aby v dokumentaci vlivů na životní prostředí:

1. bylo upřesněno zdůvodnění záměru, zejména uvedením podrobných údajů o aktuálních dopravních intenzitách na stávajících komunikacích I/37 a I/16 (Jaroměř-Trutnov-státní hranice ČR/Polsko) a I/33 (Jaroměř-Náchod-státní hranice ČR/Polsko) a o předpokládaných dopravních intenzitách na těchto komunikacích v budoucích letech (jak po realizaci R11, tak i pro případ bez reclizce R11). Zdůvodnění by mělo obsahovat údaje o tom, nakolik R11 odlehčí stávajícím komunikacím ve směru Jaroměř-státní hranice, zejména I/33 přes Náchod.

2. byla v závislosti na předpokládaných intenzitách v budoucích letech doplněna do posuzování vlivů na ŽP a řádně posouzena také aktivní nájezdová varianta spočívající v úpravě a rozšíření stávajících komunikací I/37, I/16 a I/33, včetně výstavby obchvatů obcí a měst, přeložek a dalších potřebných opatření.

3. byly podrobně vyhodnoceny vlivy na okolí – hlukovou studii, rozptylovou studii a studiem, které vyhodnocují např. vibrace, vlivy záměru na zdroje pitné vody, možné znečištění podzemních a

povrchových vod a půdy, studie vlivů na obyvatelstvo¹ apod., toto vše včetně navržených opatření k předcházení nebo minimalizaci těchto negativních vlivů.

4. Dále žádáme, aby dokumentace obsahovala co nejpodrobnější profesionální vyhodnocení vlivů záměru na ekosystémy, místá výskytu chráněných a ohrožených druhů organismů, chráněná území, významné krajinné průkry, územní systémy ekologické stability a další složky přírody, vše včetně navržených a doporučených opatření k předcházení či minimalizaci negativních vlivů na okolí (včetně případných změn trasy, tunelového vedení komunikace, podchodu a nadchodu pro možnost migrace živočichů apod.).

5. Požadujeme zpracování zvláštní a velmi podrobné studie vlivu celé trasy komunikace na krajinný ráz a vzhled krajiny, podle některé z propracovaných metodik hodnocení zásahu do krajinného rázu – např. Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činností nebo změny využití území na krajinný ráz autorů I. Vorla, R. Bukáčka, P. Matějky, M. Čulka a P. Skleničky z roku 2004, Metodického podkladu hodnocení krajinného rázu v chráněných krajinných oblastech autorů R. Bukáčka a P. Matějky z roku 1997 nebo Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě, jehož autorem je I. Michal a kol.. Tato studie musí obsahovat i návrh opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na krajinný ráz (rovněž i v etapě výstavby), včetně případných úprav trasy, způsobu vedení a parametrů komunikace, architektonické úpravy apod..

Žádáme rovněž o návrh opatření k prevenci negativních druhotních zásahů do krajiny a krajinného rázu, které může záměr vyvolat – jedná se zejména o riziko nežádoucí urbanizace krajiny v okolí rychlostní silnice výstavbou skladových a průmyslových areálů, obchodních center apod. staveb a areálů. Tato vyvolaná zástavba může mít často podstatně horší vlivy na charakter a vzhled krajiny než samotná komunikace.

6. Žádáme zpracování podrobného rávrhu ozelenění komunikace (včetně propojení nově vysázené zeleně se stávající krajinnou zelení v okolí stavby) a jejích doprovodných staveb, architektonického řešení a začlenění stavby do krajiny. Součástí musí být i popis opatření k zaházení stop po stavební činnosti v krajině.

7. byly podrobně vyhodnoceny záschy do krajinné zeleně v souvislosti se záměrem a navržena kompenzační opatření a opatření k ochraně zeleně v průběhu stavby.

8. byl podrobně navržen systém nakládání s odpady z výstavby, zejména nakládání s přebytečnými zeminami a dalším velkoobjemovým odpadem tak, aby nedocházelo k poškozování vzhledu a rázu krajiny i krajinných průkry (zejm. rokli, údolíček, terénních snížení apod.) ukládáním odpadů (byť neškodných) na nevhodných místech nebo zakládáním nových skrádek odpadů a zemin.

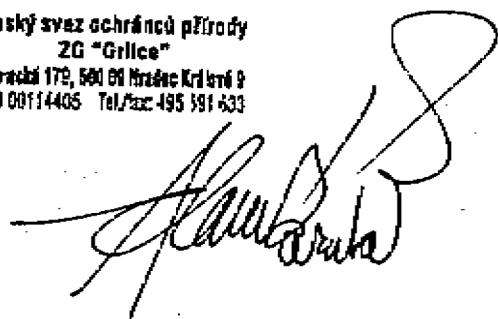
Nechceme v žádném případě zpochybňovat nutnost řešení copřavního spojení mezi Jaroměří a státní hranicí s Polskem, nicméně je nutné si uvědomit, že výstavba rychlostní komunikace bude velmi výrazným či drastickým zásahem do krajiny a jejího rázu, i dalších hodnot, které se v krajině vyskytují. Jsme přesvědčeni, že tomu by mělo odpovídat také co nejpodrobnější a co nejsériózněji provedené posouzení vlivů na životní prostředí spojené s návrhem co nejúčinnějších ochranných a kompenzačních opatření. Kromě velmi kvalitních odborných podkladů a posudků povzývajeme za nezbytnou také co nejširší komunikaci s občany. Věříme, že celý proces EIA na rychlostní komunikaci

¹ Nestačí pouze konstatovat, že vliv na obyvatelstvo bude kladný v důsledku podpory ekonomického rozvoje, kterou komunikace zajistí. Máme signály, že někteří dotčeni obyvatelé s výstavbou rychlostní komunikace nesouhlasí. Tuto problematiku je třeba řešit kompletně, včetně negativních důvodů.

R11 bude proveden co nejkvalitněji po odborné stránce a co nejkorektněji vůči veřejnosti reprezentované místními občany, i občanskými sdruženími a nevládními organizacemi a že v případě komunikace R11 tak nedojde ke konfliktním situacím a dlouhotrvajícím problémům a tahanicím, které zráme všichni z řady případů jinde v České republice.

S pozdravem za ZO ČSOP Orlice Ing. Adam Záruba, předseda ZO

Český svaz ochránců přírody
ZO "Orlice"
Lhotická 179, 580 01 Mladá Boleslav
IČO 00114405 Tel/Fax 495 391 633



Datum dne
čas příjezdu:

30.-01-2008

Úřad / jednatel /
číslo jednatelství:
4035 ENV 08

Ministerstvo životního prostředí
Ocđelení posuzování vlivů na ŽP
Vršovická 65
100 10 Praha

Věc: Stanovisko k EIA oznámením - "MZP196 - Rychlostní silnice R11, stavba 1108" a "MZP197 - Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko"

Dobrý den,

naše sdružení tímto dopisem podává ve smyslu ustanovení § 6 odst. 7 zákona EIA k oznámením MZP197 a MZP196 v zákonem stanovené lhůtě toto vyjádření:

Požadujeme:

- posouzení akce MZP196 a MZP197 nikoliv „salámovou metodou“, ale jako jednoho celku
- doplňení šetrnějších variant - a to dvoupruhé silnice v trase A a dále jako aktivní nulovou variantu rozšíření současné dvoupruhé silnice s realizací obchvatů obcí
- doplnit pro všechny navrhované trasy – variantu vedení 4,5 km tunelem mezi km varianty A 121 až 127 východně od obce Kocbeře, která nenaruší biokoridor Les Království ani
- žádáme kompletní přepracování kapitoly fauna a flora, na základě dlouhodobého biologického průzkumu. Kapitola je nekvalitně zpracovaná a absolutně nereflektuje skutečný stav území.
- upravit všechny propustky a přeložky toků na mostní objekty s funkcí biokoridoru
- vypracovat studii vlivu dostavby evropského dopravního koridoru na vztůst dopravy v Královéhradeckém kraji

Ke zpracování oznámení:

Str. 5 V r. 2004 v návrhu ÚP VÚC Trutnovsko-Náchodsko je uvedena západní varianta R11. V současné době Královéhradecký kraj zpracovává pro území celého kraje zásady územního rozvoje dle nového stavebního zákona a proto již číčí ÚP VÚC nebyly dokončovány. Požadujeme uvést přesné termíny a citace schvalování jednotlivých územních dokumentací a jejich kontext s dalšími strategickými dokumenty kraje.

Str. 6 V oznámení se uvádí, že R11 prochází v převážné míře zemědělskou krajinou charakteristickou pro české pahorkatiny, kde se sřídají menší zemědělské plochy a lesní porosty a rovnocenně rozptýlená sídelní struktura. Podle autora tento typ krajiny patří v rámci ČR k celkově ekologicky nejstabilnějším a jeho únosnost zatížení není v žádném případě vyčerpáno a proto realizace záměru nezpůsobí překročení celkového únosného zatížení území a celkový vliv stavby na obyvatelstvo bude pozitivní. Na základě jakého výzkumu k tomuto závěru autor došel?

Str. 7 Autor oznámení připouští vliv stavby na krajinný ráz, ale ten lze snížit technickým řešením stavby. Ovšem již neuvádí jaký vliv.

B I.9. Tabulka je dosí zmatečná a proto požadujeme upřesnit v tabulce orgány, které vydávají jednotlivá rozhodnutí. Vlastníci rozhodnutí nevyčávají, jsou účastníky řízení. Zcela

byl opomenut zákon o památkách, všechny varianty zasahují do ochranného pásmo Památkové rezervace Kuks.

C.II.6. Veřmi zajímavě pedaná geomorfologická charakteristika území, zvláště pak v kontextu s kap.

C.II.7, což vypovídá o tom, že autor této kapitoly nepochopil geomorfologii území, o čemž svědčí i věta: Reliéf krajiny se podél rychlostní silnice mění. Požadujeme tuto kapitolu přepracovat.

C.II.7 Zde autor zcela opomenu, že převéžnou částí území teče řeka Labe a tudíž část území leží v bioregionu 1.9. Cidlinsko-chrudimského a fytogeograficky je řazeno do termofytika (Slavík 1988). To by vyplynulo logicky i z předcházející kapitoly, kdyby byla dobré a přehledně zpracována. V této kapitole autor ne zcela vhodným způsobem interpretoval - oopsal část publikaci Čulek M. a kol. (1996) a Neuhäuslová a kol. (1998).

C.II.7.3 Kapitola nese název ekosystémy, ale v následujícím textu se již nenachází jakákoli zmínka o ekosystémech. Požadujeme celou kapitolu přepracovat a zhodnotit vliv stavby na jednotlivé ekosystémy, jakým způsobem ovlivní interakce mezi ekosystémy, které se v území vyskytují, např. ekosystémy stojatých vod, ekosystémy tekoucích vod, lesní ekosystémy, luční ekosystémy.

C.II.8 Požadujeme dopracovat vliv stavby na národně cennou kulturní krajinu, komponovanou barokní krajinu F.A.Šporka na základě výsledků mezinárodního výzkumu „Vývoj koncepcí a nástřejů pro záchranu národně cenných kulturních krajin na příkladu světového kulturního dědictví UNESCO“ z r. 2007.

Barokní krajina F.A.Šporka byla umělecky dotvářena v duchu promyšlené barokní kompozice. Součástí umělecké tvorby byla příroda sama se svým reliéfem, vodními toky, lesními porosty, jednotlivými rostlinnými prvky a se svým duchem místa (genius loci). Krajinná kompozice byla utvářena solitérními jedinci dřevin, alejemi a uskupením dřevin. Aleje (bukové, dubové, lipové) tvořily přirozené spojnice významných lokalit. Ovocné aleje měly své pečstatné zastoupení po celé hraniční pozemků, zejm. polí a luk. Umístění solitérních stromů (buk, dub, lípa) tvořily a díky dnešním dnů ještě tvoří významné body v kompozičním osovém členění. Byly záměrně vysazovány, doprovázely a fixovaly důležitá zastavení, sakrální architekturu a další význačná místa. Vedení R11 negativně zasáhne do této národně cenné krajiny a znemožní její revitalizaci.

C.III Zásadně nesouhlasíme s tvrzeními v této kapitole a požadujeme na základě přepracování dílčích kapitel její přepracování.

D.I.7 Zásadně nesouhlasíme se zpracováním této kapitoly. Zcela zde byly opomenuty vlivy na ekosystémy, viz kap. C.II.7.3.

D.I.7.1 Zásadně nesouhlasíme s tvrzením v dílčím závěru, že vliv na flóru a faunu se hodnotí jako přijatelný, protože se jedná o antropogenně ovlivněné území (celé území ČR je antropogenně ovlivněné). Jedná se o čistě subjektivní názor autora, který není podložen žádným výzkumem v území.

D.I.7.2. Zásadně nesouhlasíme s tvrzením v dílčím závěru, že vliv stavby na ekosystémy bude na přijatelné úrovni a že z hlediska ekosystémů je nejvýznamnější zásah do VKP a prvků ÚSES. Opět se jedná o čistě subjektivní názor autora, který není podložen žádným výzkumem

v území ani o triviální rozbor výskytu ekosystémů a základních ekologických podmínek v území.

D.I 8 Požadujeme zcela přepracovat kapitolu na základě mezinárodního výzkumu „Vývoj koncepcí a nástrojů pro záchranu náročně cenných kulturních krajin na příkladu světového kulturního dědictví UNESCO“. Vliv stavby na národně cennou krajinu bude velmi zásadní, protože zcela změní a sníží krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb

S pozdravem


Mgr. Jaroslav Bajer
Hradec Králové

P.s : Rezitka nepoužíváme

G A L A C I E
M. Horákové 1074, HK 6

Mgr. Jaroslav Bajer Mcb.: 777 191 178
jaroslavbajer@yahoo.com IČO: 265 93 831
www.galacie.cz KB: 27-9093520267/0100



ČESKÝ SVAZ OCHRÁNCŮ PŘÍRODY
Základní organizace JARO
 areál nemocnice, Národní 83, 551 01 Jaroměř



Tel.: 603 847 189 e-mail: coracias@seznam.cz IČO: 67441076 www.jarjaromer.cz

ČS a.s. Jaroměř
 č.ú. 1181891379/0300

ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDEČ

1/0

Datum
 číslo projektu 31.1.2008

Poznámka
 příloha

Ministerstvo životního prostředí
 Oddělení posuzování vlivů na ŽP
 Vršovická 65
 100 10 Praha

Dne: 25.1.2008

Náš jednací kód: 7635 EMW 08

Věc: Stanovisko k EIA oznámením - "MZP196 - Rychlostní silnice R11, stavba 1108" a "MZP197 - Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko"

Motto: „...raději bývaj o krajině psali básně - jen doba nám jaksi nepřeje...“

Dne 16.1.2008 byla na úřední desce KÚ Královéhradeckého kraje zveřejněna informace o oznámení záměru - Rychlostní komunikace R11, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko a dne 21.1.2008 pak informace o záměru Rychlostní silnice R11, stavba 1108. Naše sdružení ČSOP JARO Jaroměř tímto dopisem podává ve smyslu ustanovení § 6 odst. 7 zákona EIA k této oznámení v zákonem stanovené lhůtě toto vyjádření:

Žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán:

1) naplnil požadavky §5 odst. 2 zákona EIA a čl. 2 odst. 1 ve spojení s Přílohou č. IV směrnice EIA a požadovalo posouzení staveb R1108 a R1109 jako jednoho celku, tj. aby došlo spojení posuzování a dokumentaci EIA MZP196 a MZP197. Stavby jsou součástí jednoho celku, doba výstavby bude na sebe téměř plynule navazovat, proto by posuzování formou „salámové metody“ bylo v rozporu s výše uvedenými zákonými normami.

2) respektovalo povinnost mezistátního posouzení EIA pro stavbu R11, kterou ukládá § 11-13 zákona EIA i čl. 7 směrnice EIA, tj. že musí být projekty s předpokládanými vlivy na území jiného státu posouzeny v tzv. mezistátním procesu EIA. Projekt stavby R11 zcela bezpochyby významně ovlivní dopravu směřující do Polské republiky a otevře nový transevropský silniční dopravní koridor. Stejně tak by se MŽP mělo zajímat o posuzování projektu polské S3(A3), která by měla navazovat na českou D/R 11. A i u této stavby vyžadovat mezistátní posouzení EIA.

3) aby si podle § 6 odst. 2, resp. čl. 5 směrnice EIA vyžádalo doplnění a posouzení variant záměru, které podle dotčené veřejnosti mohou být výrazně ekologicky příznivější. MŽP jako příslušný orgán má v těchto případech v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 zákona EIA navrhnut zpracování variant řešení záměru.

Žádáme, aby v souladu s výše uvedenými předpisy MŽP požadovalo doplnění „ekologické varianty“ a „aktivní nulové varianty“ R1108/1109 o těchto parametrech:

- a) „R25,5/100 v polovičním profilu“, to znamená **jen** poloviční profil (= dva pruhy) v těchto parametrech v navrhované trase A (s patřičnými úpravami vyplývajícími ze snížení navrhované rychlosti)
 (!zdůvodnění varianty a bližší definování uvádíme níže)

b) „aktivní nulová varianta - S11,5/90“

Žádáme MŽP, aby si vyzádalo doplnění aktivní „nulové“ varianty specifikující ve vybudování silnice v parametrech S11,5/90, která by z části využívala současnou trasu a obce by obcházela obchvaty. V průchodu lesním komplexem Les Království by pak byla řešena stejně jako navrhovaná varianta A (t. R1108).

c) pro všechny varianty (A,B,C, „ekologická“, „aktivní nulová“) ověřit a doplňit !několik variant vedení delším tunelem (než současná varianta 620 m) přes nadregionální biocentrum severně od obce Kocbeře Les Království, která by eliminovala dopad na biokoridor a také by nezasahovala ochranná pásmá vodních zdrojů. Je třeba doplnit více variant, aby pak o nich šlo rozhodnout na základě kvalitního biologického hodnocení a detailního průzkumu Kocbeřského potoka a mokřin s výskytem chráněných druhů na Z, V a J od Výšinky – viz požadavky níže bod 6 – NRBk Les Království!

Jako nejvhodnější se jeví varianta cca tří a půl kilometrového tunelu mezi km 121 až 126, který by se zanároval před RBC Polesí Hradiště (před nynějším km 121, tak aby co nejméně dělil údolí Kocbeřského potoka) a vycházel na povrch v km 126 (nynější var. A) a přemosťoval současnou silnici. Dále by komunikace pokračovala ve variantě B odsazené cca 150 na západ (tak aby se vyhla vodním plochám) a co nejčíže z Výšinkou by se napojila na vedení v trase A! Další možnou podvariantou je vyvedení tunelu až v současném km 127 varianty A a opět pokračování v trase A.

Pozitiva takového trasování jsou natolik významná, že rozhodně požadujeme, aby tyto a případně další tunelové varianty byly ověřeny a v případě technické realizovatelnosti doplněny a preferovány. Takovéto varianty by nenarušovala NRBk Les Království ani RBk Pod Hrází – Polesí Hradiště, dále by naprostě eliminovaly průchod kolem ochranných pásem vodních zdrojů nad obcí Kocbeře a zcela by ušetřily tučno obec od vysokého negativního dělícího vlivu dálnice. Nelze ovšem v žádném případě souhlasit s povrchovým vedením dálnice ve východní variantě kolem obce Kocbeře, jelikož by vliv na všechny zmíněné prvky ÚSES byl zcela fatální a nesrovnatelně větší než u současných variant A, C, dokonce i B.

4) požadovalo podle § 2 zákona EIA a čl. 3 směrnice EIA (ve spojení s jejich přílohami) posouzení všech přímých i nepřímých a kumulativních vlivů záměru. Zejména pak:

- nezávislé studie posílení dopravy přes ČR vytvořením evropského silničního koridoru ve směru západ-východ: Paříž – Moskva (viz např. mezinárodní dohoda AGR) a sever-jih: Skandirávie a přístav Štětín- Středozemní moře (viz iniciativa a sdružení CETC – Central European Transport Corridor, které prosazuje vytvoření moderního dopravního koridoru propojujícího Skandinávii s pobřežím Středozemního moře). Studie by měla hodnotit vzrůst dopravy vytvořením nové atraktivní cesty mezi severní a jižní Evropou a zápační a východní Evropou, tj. ve svém důsledku dobrovlněho vytvoření jakési „křížovatky Evropy“, a také by měla kvantifikovat množství dopravy, které se při realizaci převeče z jiných přechodů mezi ČR a Polskem do této oblasti.

- na základě výsledků první studie vypracování studie vztahu emisního zatížení území s posouzením vlivu na ekosystémy (především lesní porosty!, především ve vztahu ke zvýšení emisí dusíku) a dále dopad vztahu emisí na obyvatelstvo (suspendované částice PM2,5, uhlovodíky atd.). Studie by měla zhodnotit možný vliv na lesní ekosystémy EVL Krkonoše, která je součástí sítě evropsky chráněných lokalit Natura 2000 a dále na lesní porosty v oblasti Lesa Království. Dále požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly provedeny detailní rozptylové studie pro oblast přechodu R1108 rad Trutnovem; R1108 kolem Kocbeří a R1109 kolem Královice.

- komplexní studii dopadu stavby R1108/1109 a jejích variant na migraci prostupnost krajiny s návrhem kompenzačních opatření. Tač studie by měla hodnotit kumulativní dopad tedy existenci sou-

časné komunikace a nové stavby R1108/1109 najednou, což v oznámení EIA takto hodnoceno zcela neologicky není! a u dálnice je uváděna lepší prestopnost než u současné silnice, i když po realizaci logicky budou existovat obě stavby vedle sebe naráz a migrační bariéra tak bude výrazně zesílena. Přícritně by měla být navrhнута opatření pro zachování funkce nadregionálních a regionálních biokoriderů. V rámci studie by mělo být provedeno alespoň dvoyleté vyhledávání migračních tras velkých živočichů a obojživelníků. Zvláštní pozornost by pak měla studie migrační prostupnosti věnovat ovlivnění migrační prostupnosti na ptáky a ovlivnění jejich hnízdišť v okolí komunikace /vliv hluku aj./ - a to se zvláštním zřetelem, jelikož trasa bude působit jako dělící prvek mezi Ptačími oblastmi (a EVL) soustavy Natura 2000 – CZ0521009 Krkonoše (v nejbližším místě vzdálena cca 3 km) a CZ0521014 Broumovsko, a hrubě poškodí jejich spojnici ve formě nadregionálního biokoridoru ÚSES Pramen Úpy – Adršpašsko-Teplické skály!!! Podle nás z tohoto pohledu nelze vyloučit vliv na území sítě Natura 2000 a mělo by tedy mělo být v rámci posouzení EIA doplněno posouzení vlivu na Natura 2000.

- navrhované trasy leží mimo zvláště chráněná území. Důsledkem toho je mj. zcela nedostatečná úroveň dat, které by vysvětily či potvrdily výskyt zvláště chráněných živočichů a rostlin a pomohly tak odpovědně zhodnotit dopad jednotlivých variant, proto požadujeme provedení dlouhodobého ekologické hodnocení (v součinnosti s návrhem na vyhledávání migračních tras viz výše – 2 roky). A to především zaměřené na území zmíněná v bode tohoto stanoviska 3c a bodu 6 (rybníky u Choustníkova hradíšť, NRBk Les Království a další).
- zhodnocení, či samostatnou studii vlivu stavby R1108/1109 (podle variant a především ve srovnání s námi navrhovanou „ekologickou“) na další urbanizaci a výstavbu ve vclné krajině podél trasy komunikace (stavby logistických center, benzínových stanic, restaurací). Lze a doporučuje se vycházet ze zkušeností a kvantiifikace těchto jevů podél současné trasy D11 Praha - Hradec Králové.
- samostatná studie zásahu do krajinného rázu s hodnocením variant a doporučením kompenzací – vzhledem k rozsahu stavby a zásadnímu dlouhodobé nemžitelnému zásahu požadujeme vypracování seriézní samostatné studie. Případné stručné hodnocení v rámci EIA dokumentace považuje pro stavbu tohoto rozsahu za zcela nedostačující.
- s předchozím bodem souvisí náš požadavek na zhodnocení vlivu záměru (variant) na komponovanou krajinu Šporkova panství v okolí národní kulturní památky Kuksu, přes jejíž ochranné pásmo navrhované trasy procházejí a podle nás mohou mít významný negativní dopad na jedinečné hodnoty této barokní krajiny a významnou památku mimořádně pro celou Českou republiku.
- zhodnocení vlivu záměru (provozu, údržby) na podzemní a povrchové vody, včetně návrhu opatření ke zmírnění těchto vlivů – záměr prochází CHOPAV Východočeská křídla. Hodnocení by se mělo blíže zaměřit na zásah do ochranného vodního pásma nad obcí Kocbeře (možné řešení střetu podáváme níže mj. návrhem „ekologické“ varianty R1108/1109, či tunelovou východní variantou níže)!

5) aby si vyžádalo uvedení současných variant A, B, C do souladu s normou ČSN 736101. Norma definuje rychlostní komunikaci především jako silnice třídy R25,5, i když připouští i R27,5, která se ovšem neliší od dálnice – parametry i zásahem do krajiny. Navrhované řešení R27,5/120 není zcela jistě v souladu s touto normou a to pro rychlosť, která je doporučována pro pahorkovitý terén na úrovni 100 km/h a pro hornatý terén dokonce na úrovni 80 km/h. Všechny současně navrhované varianty tuto normu nerespektují a mají navrhovanou rychlosť 120 km/h (resp. 100km/h)! S tím dále souvisí větší zásah do krajiny, větší nákladnost stavby a její menší bezpečnost především v zimním období. Klimatické podmínky jsou v této oblasti mnohem drsnější než v nížině, proto nedodržování normy ČSN 736101 a navrhování parametrů stejných jako pro nížinaté úseky dálnice považujeme za nepřijatelné.

6) Požadujeme doplnit navržená opatření pro kompenzaci zásahu do těchto prvků ÚSES o následující opatření:

- stavba 1109:

● NRBk Pramen Úpy - AdršpašskoTeplické skály

přírůstek doplnit:

- navrhovanou přeložku trasy Černého potoka v km 152,250 ($I=260$ m) rozšířit a v rámci kompenzačních opatření řešit jako revitalizační akci podchod potoka pod komunikací řešit nikoliv propustkem, ale formou průchodu pro zvěř – savce i obojživelníky (šířky alespoň 15 m, výška alespoň 3 m + vhodná úprava pro obojživelníky).

- průchod pro zvěř zřídit také v rámci úpravy a průchodu toku v km 153, 580. Řešit jako mostový objekt s funkcí biokoridoru (opět v řešení pamatovat na obojživelníky).

- přes hluboký zářez v km 150,000 – 150,300 převést široký ekodukt přímo v obci NRBk

- v km 148,800 – místo dvoustranných zdí tunel s přechodem pro zvěř, nebo ekodukt

- v km 145,400 – místo hlubokého zářezu a zdí – využít přeložku polní cesty a spolu s ní přes vrch široký přechod pro zvěř

případně doplnit:

- zvěžit přechod pro zvěř v km 147,100 – 147,500

- mostovou přeložku polní cesty v 152,970 řešit současně jako ekodukt

● RBk Zámecký vrch – Čížkovy kameny

- v km cca 142,200 až cca 144,00 – požadujeme ověřit možnost prodloužení tunelu Opevnění (vsunutím západně do svahu)

● RBk Houska – Čížkovy kameny

- využudovat přechod pro zvěř přes hluboký zářez na km 136,100 – 136,500, který jde přímo srdcem RBk, o délce min. 100 m.

- přeložku polní cesty na km 137,220 (okraj RBk) řešit jako široký přechod pro zvěř se štěrkovou cestou vprosřed (nebo přechod pro zvěř řešit samostatně překlenutím hlubokého zářezu přibližně v km 137,650)

- stavba 1108:

● RBk Pod Hrází – Polesí Hradiště

- V souladu s doporučeními EIA (str. 81) žádáme úpravu v km 121, kde je neřešený významný negativní vliv na RBk Pod Hrází – Polesí Hradiště. Zprůchodnění je třeba řešit i ve spojitosti se šoucasnou silnicí I/37 (jak opět doporučuje EIA str. 83). Zadáme převezení RBk pomocí přechodu pro zvěř o šířce cca 150 m mezi km 121,000 – 121,300.

● NRBk Les Království

- zcela nepřijatelná je varianta bez tunelu, tj. B. Navrhovaný tunel ($I = 620$ m) u variant A,C je pozitivním řešením, ale nemůže plně kompenzovat dělící efekt a převádět NRBk, jelikož v trase případného přechodu zvěře je na západě výstavba „Na Výšince“. Požadujeme ověřit varianty prodloužení tunelu (blíže k návrhu úprav tunelu přes NRBk výše bod 3)!

- požadujeme provedení kvalitního biologického hodnocení oblasti NRBk Les Království zasažené výstavbou – do tohoto hodnocení zahrnout i mokřiny a louky kolem Výšinky a

Hradišťský les. Podle našich terénních průzkumů jsou tyto louky s tůněmi a přilehlé a zmíněné lesní porosty vysoko cenné s velmi významným výskytem zvláště chráněných druhů jako jsou: chřástal polní, bekasina otavní, kulišek nejmenší, výr velký, čáp černý, vělojed lesní, krahujec obecný, jestřáb lesní, cřešník kropenatý, krkavec velký, skorec vodní, bramborníček hrázdý, veverka obecná, užovka obojková, čolek obecný, čolek horský, ropucha obecná, zmijí obecná, ještěrka živorodá, slepýš křehký atd.

- Požadujeme ošetření průchodů menších toků (a jejich přeložek) přes tělesa náspů. V dokumentaci jsou navrhovány často propustky, nebo mosty o délce 10 m. Tyto požadujeme prodloužit a technicky řešit jako průchody pro zvěř zaměřené a s opatřením na průchod obojživelníků! (ukázka viz obrázek níže) Jedná se především o tyto úseky a toky (pokud nebyly již zmířeny):

- most přes Kocbeřský potok v km 125,950
- Běluňka v km 131,450
- bezjmenný přítok Běluňky v km 131,000
- most přes potok v km 119,500 (km pro var. A)



Ukázkový mostní objekt s funkcí biokoridoru

- **km cca 119,050 až cca 119,700 osadit pevnými zábranami pro obojživelníky** – Trasa (A,B) jde severně od rybníků Ježkův a Stachův, kde jsou velmi silné populace kriticky a silně ohrožených obojživelníků – lokalita byla dokonce zvažována na zařazení do Natura 2000 pro ochranu kuňky ohnivé! Je třeba vyloučit vedení trasy C, jelikož by oddělovalo tyto rybníky od volné krajiny a přístupu k biokoridoru RBk 742 Heřmanice – Žíreč a RBk 1644 Žíreč. Vhodnou variantou místo pevných zábran je prodloužení tunelu v km 119,000 a vedení do km 119,700 na pontonech (místo současného vysokého náspu) – proto žádáme minimálně částečné prodloužení mostu a vedení na pontonech!
 - požadujeme v této oblasti provést prioritní kvalitní biologický průzkum! Podle našich terénních pozorování (ověřitelné i na AOPK ČR Hradec Králové) se zde vyskytuje silně populace těchto zvláště chráněných druhů obojživelníků: kuňka obecná, ropucha obecná, ropucha zelená a skokan skřípotavý. Z dalších chráněných živočichů pak užovka obojková, čáp bílý, čáp černý, ledňáček říční, krahujec obecný, moták pochep, křepelka polní, ťuhýk obecný, rorýs obecný, vlašťovka obecná a další.

7) Požadujeme provedení těchto úprav ke zmenšení dopadu stavby na životní prostředí (kilometráž opět pro trasu A)

- mostní přeložku polní cesty v km 113,630 řešit v kombinaci s ekoduktem
- v km 115,000 – cca 115,500, alespoň částečně vést trasu v tunelu či tubusu z důvodu omezení hlučnosti
- mostek v km 144,070, – opět řešit citlivě jako průchod pro zvěř a obojživelníky
- most přes polní cestu v km 123,480 řešit s ohledem na průchod zvěře ($l = \text{min. } 20 \text{ m}$)
- přes hluboké zářezy v km 128,200 a km 137,800 převést ekodukt
- zvážit vedení trasy tunelem s funkcí ekoduktu v km 132,800 – místo velmi hlubokého zářezu
- mosty v kilometru 134 spojit v jeden souvislý

8) Požadujeme, aby v rámci posouzení EIA (a následném stanovisku) byla vyžadována a navržena výsadba zeleně na náspech komunikace (opatření přesně na určité km stavby), a aby bylo striktně definováno druhové složení výsadby – aby byly použity druhy potenciální přirozené vegetace. (Výsadba nepůvodních dřevin a keřů podél komunikací je nedoceněným a neřešeným problémem) Výsadba především stromů může v budoucnu významně zmírnit dopady stavby na krajinný ráz a dále může mít vliv na zachycování škodlivých láttek aj. Jako prioritní vidíme odstínění komunikace stromy a zelení v průchodu kolem Kuksu (s preferováním varianty A)

**Zdůvodnění a definování požadavku na doplnění „ekologické varianty“ - R25,5/100
v polovičním profilu (tj. dva pruhy) v trase též fotožné variantě A:**

- tato varianta zcela splňuje /dokonce mnohonásobně překračuje/ nároky na kvalitu a dostatečně kapacitní dopravu s velkou rezervou do budoucnosti. Přibyla by k současné komunikaci další kapacita 13 000 až 20 000 aut/denně! Pro srovnání: současná doprava přes přechod Královec je podle sčítání intenzity dopravy z roku 2005 podle ŘSD – 2000 aut/den (trasa R1109) a 6-8000 aut/den pro trasu Jaroměř-Trutnov (trasa R1108)! I při očekávaném převedení části čoprávy z přechodu Náchod (podle ŘSD 2005 celá doprava přes přechod 5177 aut/den.) stále tato varianta násobně překračuje požadavky na kapacitu dopravy. Současná stavba navrhované R27,5/120, která by pojala 40 000 aut/den, je proti současnemu stavu dopravy naddimenzovaná v Česku stáří hranice o cca 2000% a i proto je pro nás zcela nepřijatelná!!!
- varianta je výrazně šetrnější ke krajině a jejímu rázu /menší zářezy, oblouky, tunel za Kocbeří/ a tvoří mnohem menší migrační barieru!
- trasování blížící se variantě A – nejméně zasahuje komponovanou barokní krajinu kolem rádiového kulturního památky Kuks /na rozdíl od ostatních se pohybuje dotýká ochranného pásmo/
- územní hájení možnosti rozšíření do celého profilu R25,5/100 výrazně přispívá k potlačení negativních jevů spojených se zastavováním volné krajiny podél komunikace, který je obecným a velmi vážným problémem v celé České republice. Při zařazení „ekologické varianty R1108/1109e“ žádáme posouzení všech variant z pohledu dopadu na další zastavování území.
- tato varianta na rozdíl od navrhovaných bude splňovat normu ČSN 735101
- poloviční varianta nebude tolík „atraktivní pro Evropu“ a nebude zbytečně tolík produkovat dopravu navíc vytvořením tolík atraktivní tranzitní trasy. Vytvoření takové transevropské trasy by mělo za následek významný dopad na zatížení místních komunikací a posílení dopravy a tím dále zvýšení dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo, tedy efekt by byl zcela opačný zamýšlenému a udávanému v oznamení EIA (tj. snížení zatížení místních komunikací).
- snížená návrhová rychlosť by umožnila citlivější vedení varianty A v okolí Kocbeří, které by se vyhnulo ochrannému pásmu vodního zdroje a eliminovalo tento negativní vliv!

Závěrečné hodnocení:

Jako zcela zásadní vliv, který v hodnocení oznamení EIA zcela chybí, je to, že se dostavbou D11/R11 k hranicím /v navrhovaných naprostě nadimenzovaných parametrech/ otevře trans-ev-

ropská trasa - hodnocení EIA by se mělo na toto zaměřit primárně, tj. na pfevečení a produkci dopravy. Výstavbu kapacitní dálnice v rámci komfortu cbyvatel aj. lze ocívočit: v trase Praha – Hradec Králové – Jaroměř, vedení takto kapacitní trasy severněji absolutně neodpovídá ani výhledovému množství automobilů produkovaného vztuštem vnitrostátní dopravy. Lze pedle nás souhlasit pouze s variantou dvoupruhé silnice, která eliminuje negativní dopady dopravy na obce, kterými v současné době prochází silnice I/37, a která současně nebude natolik atraktivní, aby stáhla do Královéhradeckého kraje dopravu z jiných regionů. Stavba R11 v dálničních parametrech s kapacitou kolem 40 000 aut/den k přechodu Královec, kde je přeprava 2000 aut/den, se nedá nazvat jinak než megalomanskou a v žádném případě ji nelze odůvodnit. Zcela irrelevantní se pak, ve stínu otevření transevropské trasy, jeví odůvočnění a cíl stavby R11 v oznámení EIA jako „odvedení především tranzitní dopravy mimo zástavbu.“

Nesouhlasíme s navrhovanou kapacitou záměru, tj. silnicí o parametrech R27,5/120 a R26,5/100 a žádáme doplnění varianty „ekologické dvoupruhé R25,5poloviční profil/100“ a dále aktívni „nulové“ S11,5/90, která by využívala současné trasy a obce obcházela obchvaty.

Věříme, že se nám společně podaří na základě kvalitníen dat, která žádáme doplnit, nalézt konstruktivní debatou přijatelné řešení a těšíme se na další spolupráci...

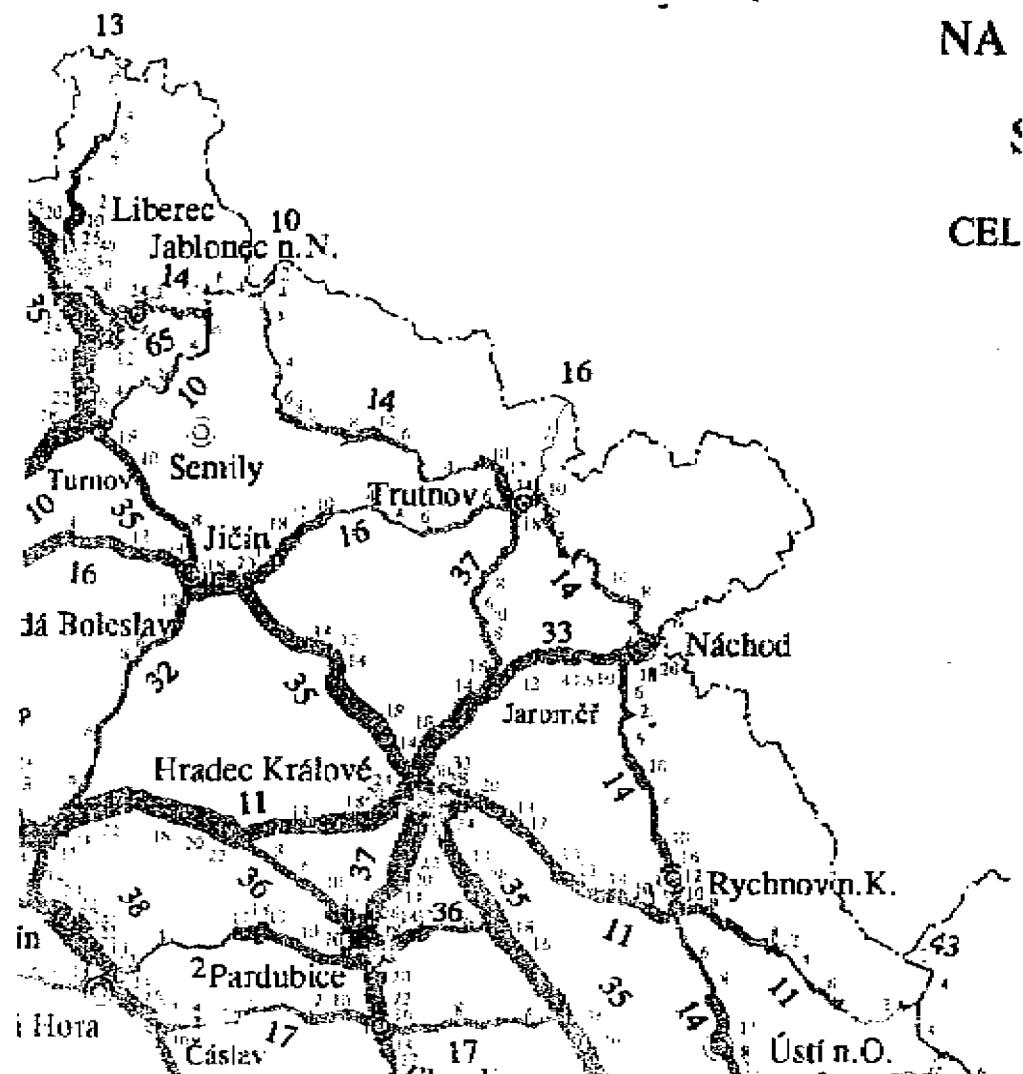
s pozdravem za občanské sdružení ČSOP JARO Jaroměř

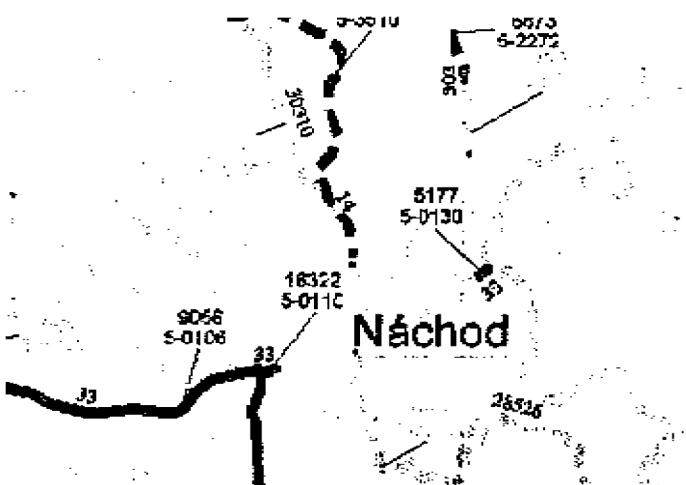
Český svaz ochránců přírody
Základní organizace 48/04
Nádraží 83, 551 01 Jaroměř
IČO: 674 41 876
č.j. 11818913

Martin Hanousek
+420 777 658 903
ceskesrdce@seznam.cz
www.jarojaromer.cz

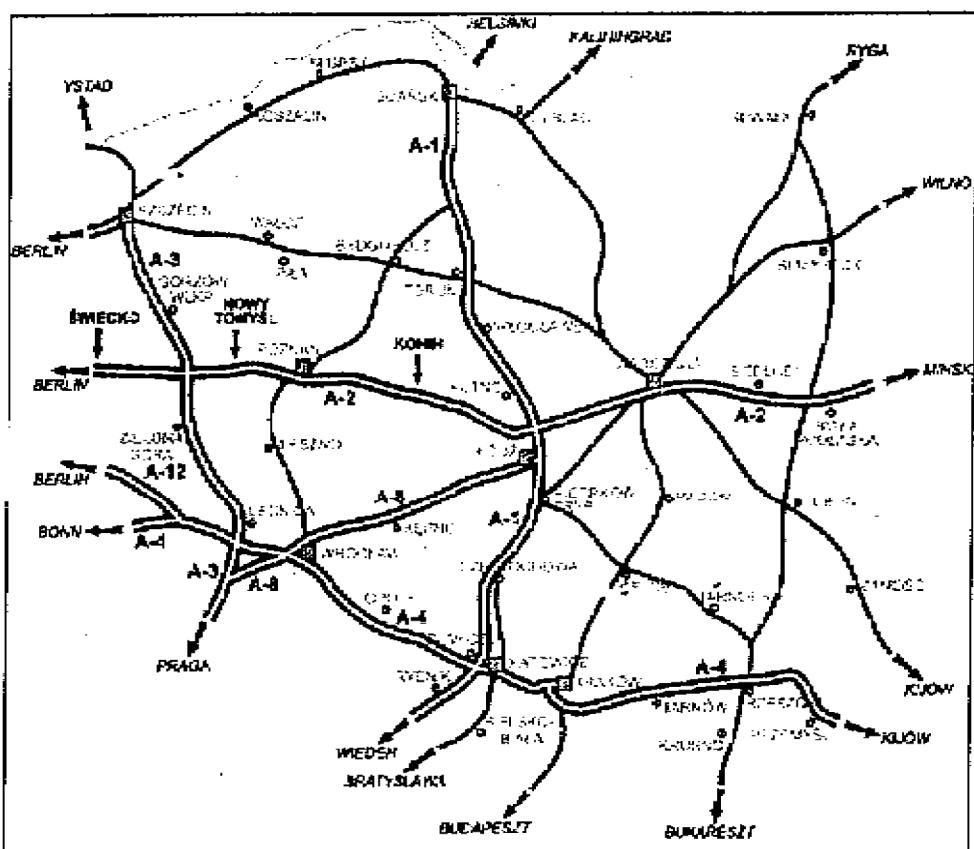
David Číp
+420 603 847 189
coracias@seznam.cz
www.jarojaromer.cz

Přílohy: Mapy ŘSD z mapování intenzity dopravy 2005:





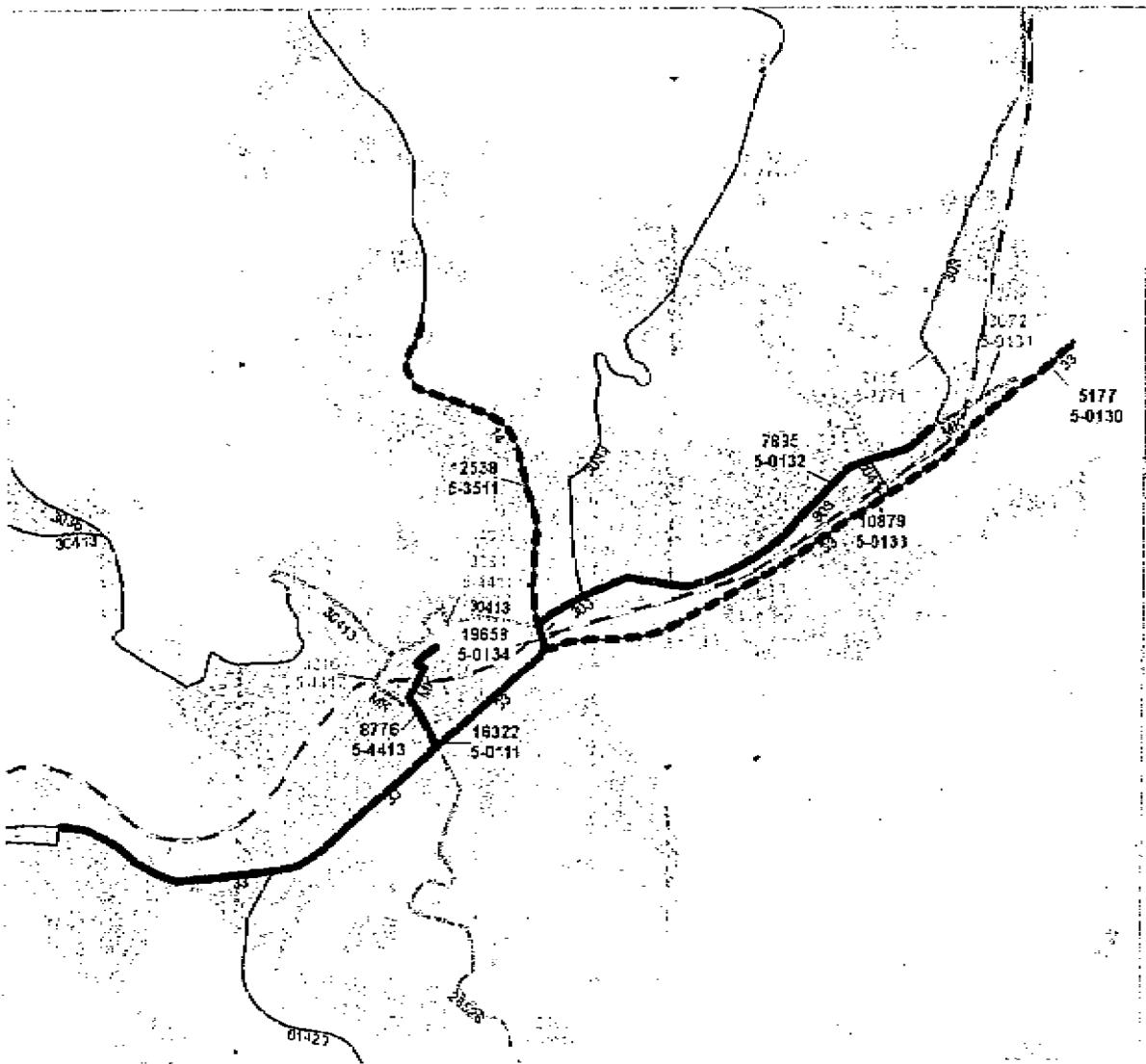
Náchod - detail intenzit dopravy 2005



Kriziku využívání transevropského dopravního koridoru ve směru přístav Štětín (A3) a spojení Minsk – Moskva (A8) – mapa navrhované dálniční sítě v Polsku

Náchod

CZ0523-NA-1



Výsledky sčítání dopravy na dálnici a silniční síti ČR
v roce 2005

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65, 100 10 Praha 10

INTERNÍ SDĚLENÍ

pro: **Ing. Jaroslavu Honovou, ředitelku odboru posuzování vlivů na ŽP a IPPC**
od: **Ing. Jana Kužela, ředitele odboru ochrany ovzduší**

Naše č.j.: 89/820/08/RH

Vaše č.j.: 2124/ENV/08

Vyřizuje: Mgr. Hošťálková /2409

dne: 14. 1. 2008

Věc: Posuzování vlivů na ŽP podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění – zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Rychlostní silnice R 11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Vážená paní ředitelko,

k předloženému oznámení o vlivech záměru „Rychlostní silnice R 11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ na životní prostředí, Vám z hlediska ochrany ovzduší sdělujeme následující:

Vzhledem k charakteru plánovaného záměru by rozptylová studie, která bude součástí dokumentace, měla být zpracována pro částice PM₁₀, oxid dusičitý, oxid uhlíkatý, benzen a benzo(a)pyren.

Pro dostatečné pošouzení vlivu navrhovaného záměru na místní kvalitu ovzduší musí rozptylová studie obsahovat nejenom vyhodnocený příspěvek k imisní situaci, ale i zhodnocené imisní požadí. Součet (tj. nově vzniklé příspěvky imisních koncentrací + stávající imisní koncentrace) pak musí být porovnán s platnými imisními limity stanovenými v nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.

S pozdravem



Ing. Jan Kužel
ředitel odboru ochrany ovzduší



MZPJSGOTLORS

2124/ENV/08

(odpověď pod stejným číslom)

Počet: listů

Vnitřní sdělení

Adresát: Ing. Jaroslava Honová
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a
IPPC

Vaše čí.:
519/710/08

Naše čí.
94/740/08

Vyřizuje:
Josef Skalický

Datum:
18.1.2008

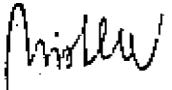
Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko

V zájmovém území se nenachází žádná Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). Záplavové území pro řeku Úpu je mimo území stavby. Na základě screeningového hodnocení je celkový vliv na povrchové a půdzemní vody přijatelný. Veškeré vodní toky i s údolními nivami, které posuzovaná trasa kříží, jsou převedeny pod mostními objekty. V průběhu výstavby rychlostní silnice budou realizována vodohospodářská ochranná opatření, která minimalizují riziko kontaminace vod. Dešťové vody z povrchu rychlostní silnice budou odvedeny a před vypouštěním do recipientu předčištěny, aby se zabránilo kontaminaci látkami zejména ropného původu. V rámci Dokumentace EIA bude provedeno: posouzení vlivu rychlostní silnice na množství a jakost vody v jednotlivých tocích a navržení vodohospodářských ochranných opatření pro snížení rizika kontaminace.

Odbor ochrany vod s předloženým záměrem souhlasí za předpokladu dodržení požadavků stanovených nařízením 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 nařízení vlády č. 229/2007 Sb. a dále pravidel stanovených vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech nákládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

Pokud budou během výstavby a provozu dotčeny hraniční vodní toky, musí být záměr s dostatečným časovým předstihem projednán v rámci bilaterální spolupráce České republiky a Polské republiky v oblasti vodního hospodářství na hraničních vodách. Podle písmene b) § 107 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), patří rozhodování ve všech hraničních vod do působnosti krajských úřadů. Příslušný krajský úřad musí tedy v tomto případě

požádat odbor ochrany vod MŽP o projednání záměru. Žádost musí být doložena odpovídající projektovou dokumentací.

21.4.08 V. J. 

Ing. Veronika Jágllová



**Městský úřad Trutnov
odbor životního prostředí**

Slovanské nám. 165, Trutnov 541 16, telefon 499 803 249, fax 499 803 412

Č.j.2008/518/ŽP/CTM

V Trutnově dne 25.1.2008

Skarzační znak: A/20

Žadatel: Ministerstvo životního prostředí (IČO: 164 801)
Vršovická 65
100 19 Praha 10 - Vršovice

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Datum
číslo přílohy 29.-01.-2008

Datum
číslo zápisu 6651

OP

SOUHRNNÉ STANOVISKO

*odboru životního prostředí
k oznámení záměru*

Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko

Předložené oznámení záměru (podle přílohy č.3 k zák.č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí) zpracovala, v roce 2007, společnost EVERINA s.r.o., Tř. 1. máje 97, Liberec.

Jedná se o novostavbu čtyřpruhové rychlostní silnice R11, která představuje významné dopravní spojení celostátního významu. Začíná v Praze a pokračuje východním směrem na Poděbrady, dále je v souběhu se silnicí I/11 na Hradec Králové. Dále povede na sever k Jaroměři, Trutnovu a státním hranicím s Polskou republikou. Pokračuje tedy ve směru tranzitní dopravy do Polska.

Záměr rychlostní silnice R11, stavba 1109 je koncovým úsekem výstavby dálnice D11 na našem území a to v úseku od Trutnova ke Královci, tj. státní hranici s Polskem. Posuzovaná stavba 1109 leží na území obce s rozšířenou působností, kterou je Trutnov. Posuzovaný úsek 1109 leží na území 5 obcí : Trutnov, Zlatá Olešnice, Bernartice, Lampertice, Královec.

Stavbou budou dotčeny tyto katastrální území:

Starý Rykyník, Bojiště u Trutnova, Trutnov, Bohuslavice nad Úpou, Poříčí u Trutnova, Debrné, Voletiny, Líbeč, Zlatá Olešnice, Křenov u Žacléře, Bernartice, Lampertice, Královec - vše v okrese Trutnov, kraji Královéhradeckém.

Vodní hospodářství:

Vodoprávní úřad posoudil předložený záměr „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ a k jeho obsahu nemá připomínek.

Upczerňujeme na skutečnost, že pokud se stavba bude nacházet v PHO II. b) (vnější) a na pozemcích, na nichž se nachází koryto vodního toku, bude nutný souhlas příslušného vodoprávního úřadu (tj. Městský úřad Trutnov - odbor životního prostředí) podle § 17 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Vyřizuje: Petra Andrová, DiS.

Ochrana ovzduší:

Z hlediska ochrany ovzduší nemáme k oznámení záměru připomínky. Naše stanoviště se týká pouze území, které spadá pod působnost Městského úřadu Trutnov – k.ú. Starý Rožkytník, Bejiště u Trutnova, Trutnov, Bohuslavice nad Úpou, Peříčí u Trutnova, Debrné, Voletiny, Libeč.

Vyřizuje: Ing. Rejlová

Odpadové hospodářství:

V dalším stupni projektové dokumentace požadujeme doložit předpokládané množství odpadů, které budou při realizaci akce vznikat a kam budou předávány.

Vyřizuje: Tomáš Sič

Ochrana ZPF:

Souhlasíme se záměrem „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ a k předloženému oznámení nemáme žádných připomínek. V další fázi požadujeme předložit upřesnění trvalých a dočasných záborů zemědělského půdního fondu včetně bonit a tříd ochrany. Domníváme se, že záměr je nutno posoudit dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyřizuje: Hejna

Ochrana LP:

Souhlasíme se záměrem „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ a k předloženému oznámení nemáme žádných připomínek. V další fázi požadujeme předložit upřesnění záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa včetně kategorií lesa. Domníváme se, že záměr je nutno posoudit dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyřizuje: Hejna

Ochrana přírody:

Z hlediska nám svěřených působností vyplývajících ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nemáme k oznámení zjišťovacího řízení zásadních připomínek. Tato akce bude mít významný vliv na přírodu a krajinu v tomto území a proto je dle našeho názoru nutné záměr posuzovat dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Je třeba, aby byly zpracovány pro kritická místa i variantní řešení, která pomohou snížit či zmírnit následky této akce.

Vyřizuje: Ing. Záhubová

Celkové zhodnocení:

Z hlediska životního prostředí souhlasíme s předloženým oznámením záměru. Požadujeme respektovat připomínky jednotlivých orgánů státní správy. Dle našeho názoru je nutné záměr posuzovat dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Toto souhrnné stanovisko nenahrazuje povolení ani souhlas a není rozhodnutím dle správního řádu.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
TRUTNOV

1

Ing. Miloslav Diviš
vedoucí odboru životního prostředí

Na vědomí: MěÚ Trutnov – odbor výstavby
MěÚ Žacléř – odbor výstavby

Příloha: 1 x PD (zpět žadateli)



MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
PDostavba/
čas přípravy

30.-01.-2008

Počet kusů
přeprav

**ODBOR STÁTNÍ SPRÁVY,
HOSPODÁŘSKÉ ÚPRAVY
A OCHRANY LESŮ
ČÍSLO ÚTVARU: 16210**

VÁŠ DOPIS ZN.: 1391/ENV/08
ZE DNE: 9. 1. 2008

**SPISOVÁ ZN.:
NAŠE ČJ.: 1559/07-16210**

VYŘIZUJE: Ing. Veselý
TELEFON: 221 312 098
FAX: 221812991
E-MAIL: veselym@mze.cz

Ministerstvo životního prostředí
 Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
 a IPPC
 Vršovická 65
 100 10 Praha 10

ADRESA: TĚŠNOV 17, 117 05 PRAHA 1

DATUM: 29. 1. 2008

Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení o vlivu na životní prostředí záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“.

Ministerstvo zemědělství jako dotčený správní úřad, podává podle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“.

Předkládaný záměr výstavby rychlostní silnice R11, stavby 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko, představuje závažný zásah do životního prostředí a klade rezanedbatelné nároky na zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa a realizace této stavby bude znamenat i negativní změny hydronymických poměrů sousedních lesních porostů.

V následné dokumentaci EIA proto považujeme z hlediska lesního hospodářství a ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, za nezbytné přesněji vyhodnotit nejen rozsah pozemků bezprostředně dotčených trvalým záborem nebo dočasným omezením jejich užívání, ale i působení stavby na kvalitu sousedních lesních porostů.

Ing. Jiří John
 ředitel odboru státní správy,
 hospodářské úpravy a ochrany lesů

MÍSTO PODPISU
 2008
 29.1.2008
 Ing. Jiří John



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



MIZPP00H13P1

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Datum dny
Doba příjezdu

- 1 - 02 - 2008

46
33

Oblastní inspektorát Hradec Králové
Resslova 1229, 500 02 Hradec Králové
tel.: 495 773 111, fax 495 211 375
IČ: 41 69 32 05, e-mail: pub_ic@tk.cz, www.czp.cz

MŽP
Posuzování vlivů na ŽP a IPPC

Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

č.j. : 45/RJU/0042/5/08

Vytváří: Ing. Včelák
Ing. Hubený
Ing. Smolej
Mgr. Netušilová
J. Hanuš

v Hradci Králové 30.1.2008

Věc: Stanovisko k zahájení zjišťovacího řízení záměru zařazeného v kategorii II

Akce: Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko

Místo: k.ú. Starý Rokytník, Bojiště u Trutnova, Trutnov, Bohuslavice nad Úpou,
Poříčí u Trutnova, Debrné, Voletiny, Libeč, Zlatá Olešnice, Křenov u
Žacléře, Bernartice, Lampertice, Královec

Oznámovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha

Zpracovatel: RNDr. Petr Anděl, CSc., osvědčení MŽP č.j. 7248/1155/OPV/93

Předmětem záměru je novostavba silnice R 11, úsek 1109 v navržené trase Trutnov – státní hranice ČR/Polsko s hraničním přechodem v Královci, s předpokládanou časovou relací započetí výstavby v roce 2015. Délka trasy je 20,81 km.

Oddělení ochrany ovzduší:

Při realizaci uvedeného záměru nedojde ke vzniku žádných stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší mimo účinku plynoucích z realizace výstavby. Prostor stavby lze považovat za plošný zdroj, při stavebních pracích budou vznikat emise znečišťujících látek do ovzduší pouze provozem těžké stavební mechanizace. Substráty a stavební materiál budou převáženy těžkými nákladními vozidly. Snižení vlivu na okolní prostředí lze realizovat, organizací prací a případným vlhčením a mlžením snižovat emise z dopravy materiálů na okoli stavby.

Oddělení ochrany ovzduší ke zpracování a závěrům předloženého záměru nemá námitky. Dle našeho názoru plně nahrazuje dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí z hlediska ochrany ovzduší.

Oddělení ochrany vod:

Z hlediska ochrany vod je realizace posuzovaného záměru, kterým je výstavba rychlostní silnice R11 v úseku označeném jako stavba 1109, tj. Trutnov až státní hranice s Polskem, možná, neboť dle oznámení bude v rámci dalšího stupně hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vypracována dokumentace, ve které bude podrobně zhodnocena navržená varianta trasy stavby 1109.

V dokumentaci musí potom být stanoveny podmínky, jež budou součástí opatření navržených z hlediska ochrany vod k prevenci, eliminaci a minimalizaci účinků na životní prostředí. Tyto podmínky musí být respektovány v následujících stupních PD a zahrnuty jako

podmínky návazných správních řízení. Provoz díla potom musí být v souladu s těmito závaznými předpisy.

Oddělení odpadového hospodářství:

V oznámení je uveden výčet druhů odpadů, jejichž vznik je předpokládán ve fázi výstavby a následně při vlastním provozu záměru. Není však blíže specifikován způsob shromažďování těchto odpadů. Proto požadujeme, aby v dalších stupních projektové dokumentace byl specifikován způsob shromažďování vznikajících odpadů (v souladu s vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání odpady, v platném znění) před jejich předáním oprávněné osobě ke sběru a výkupu, k využívání či k cestraňení.

V tabulce č. 11, kde jsou uvedeny odpady vznikající při provozu předmětného záměru, je mj. uveden odpad katalogového čísla 20 03 99 – Komunální odpady jinak blíže neurčené. Dále nikde v textu oznámení není popsán způsob vzniku a nakládání s tímto odpadem. V dalších stupních projektové dokumentace proto požadujeme specifikovat způsob vzniku a následné nakládání s tímto druhem odpadu.

V případě, že by v rámci přípravy území a výkopových prací byly zasaženy staré ekologické zátěže nacházející na území dotčeného předmětným záměrem, je třeba s odtěženými odpady a zeminami nakládat dle jejich skutečných vlastností a v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o odpadech“).

Dále upozorňujeme, že s odpady z azbestu je třeba nakládat v souladu s ustanovením § 35 zákona o odpadech.

V textu oznámení v části týkající se nakládání s odpady jsou používány výrazy (např. „odstraňování na vrakoviště“), které současná platná legislativa na úseku odpadového hospodářství nezná.

Oddělení ochrany přírody:

Dokumentaci hodnocení vlivu záměru na životní prostředí je třeba doplnit podle doporučení zpracovatele oznámení uvedených v rámci dílčích závěrů jednotlivých kapitol.

Při návrhu protihlukových stěn požadujeme, aby z důvodu ochrany volně žijících ptáků byly vyloženy čiré materiály a stěny byly řešeny z materiálů, které ptáci rozliší jako překážku. Dále je v dokumentaci nezbytné navrhnout opatření, která zabrání jakémukoliv znečištění vodních toků při výstavbě záměru včetně zabránění zakalerí jejich vod.

Zpracovatel oznámení vycházel z prozatímního hrubého biologického průzkumu zájmového území. V rámci dokumentace je nutné provést komplexní celoroční biologický průzkum dotčeného území včetně průzkumu dotčených vodních toků s důrazem na ty, které mají být využity jako recipienty pro odvodňování komunikace. Na základě tohoto průzkumu je nezbytné navrhnout opatření k vyloučení, minimalizaci či kompenzaci negativních vlivů záměru na faunu, flóru a ekosystémy. V souvislosti s uvedencou potřebou přeložení prvků ÚSES upozorňujeme na nutnost zajištění funkčnosti prvků ÚSES při výstavbě i provozu záměru.

Oddělení ochrany lesa:

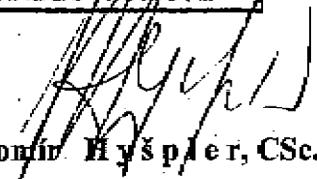
Stavební záměr je plánován pouze v jedné aktivní variantě s orientačně stanoveným záboorem pozemků určených pro plnění funkcí lesa (PUPFL) ve výši 17,06 ha. Konkrétní upřesnění trvalého a dočasného záboru bude stanoveno dle sdělení v dokumentaci na str. 26, vždy v dalšími stupni projektové dokumentace pro daný úsek a po zaměření terénu. Stejným způsobem budou zpracována rozhodnutí a stanoviska čle konkrétních správních úřadů (viz. Výčet navazujících rozhodnutí uvedených v tabulce 6, str.25).

Souhlasíme s realizací záměru za předpokladu doplnění následujících požadavků:

- doplnit dokumentaci o posouzení vlivu stavby na lesní ekosystémy v blízkosti stavby
- uvést návrh na rekulтивaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dečasného odnétí či omezení
- provést zákres situace do porostní mapy

Pro jednotlivé úseky záměru požadujeme doplnění dalších stupňů dokumentace podle uvedených připomínek.




Ing. Radomír Hyšper, CSc.

ředitel oblastního inspektorátu

Příloha: oznámení

Warszawa, dnia 30.01.2008 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Maciej Nowicki

DOOŚ-080/109/2008/AO

MIZPP09H11MU

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Doba žití:
čas plánov.
- 1 - 02 - 2008

číslo jmenat: 8086 FNV/08

Ministerstvo Životního Prostředí

100 10 Praha 10 – Vršovice

Vršovická 65

Gromovský Petr

W nawiązaniu do pisma z dn. 09.01.2008 roku, znak: 1391/FNV/08, otrzymanego dnia 14.01.2008, w sprawie planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej R11, budynek 1109, Trutnov - granica państwa R.Cz/RP, którego oddziaływanie może przekroczyć terytorium Republiki Czeskiej, potwierdzam odbiór powiadomienia oraz przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991r., w przesłanym Stronie narządzającej powiadomieniu, Strona pochodzenia powinna umieścić informację o planowanej działalności zawierającą każdą dostępną informację o jej możliwym oddziaływaniu transgranicznym.

Jednocześnie uprzejmie zauważam, że nadesiane przez stronę czeską dokumenty zawierające informację o planowanym przedsięwzięciu oraz jego oddziaływaniu nie pozwalają na podjęcie decyzji o ewentualnym przystąpieniu przez stronę polską do procedury oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Biorąc powyższe pod uwagę, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozszerzenie przesłanej dokumentacji w zakresie możliwego oddziaływania transgranicznego planowanego przedsięwzięcia, w szczególności zaś w zakresie oddziaływania na obszar Natura 2000. Proszę umieją uzasadnić myśleową tem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

przylegającym do obszaru planowanej działalności Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Góry Kamieńskie” PLH 0200038, oraz rezerwatu przyrody „Kiczki Kamień”.

Jednocześnie uprzejmie zauważam, iż dopiero po otrzymaniu ww. informacji Strona polska będzie mogła, zgodnie z art. 3 ust 3 Konwencji z Espoo, podając decyzję o zamiarze uczestniczenia w procedurze oceny oddziaływania na środowisko.

Z poważaniem

Z up. Ministra
Sekretarz Stanu
Stanisław Gątowski

MINISTR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Maciej Nowicki

Ministerstvo životního prostředí
100 10 Praha 1C – Vršovice
Vršovická 65

Vážený Pane,

v rávaznosti na dopis ze dne 09.01.2008, značka: 1391/FNV/08, obdržený dne 14.01.2008, ve věci plánovaného záměru spočívajícího v budování rychlostní komunikace R11, stavbě 1109. Trutnov – státní hranice Cze/PL, jehož působení může přesahhnout území České republiky, potvrzuji přijetí informace a předkládám následující stanovisko.

Po dle čl. 3 odst. 2 Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států přijaté v Espoo dne 25. února 1991 je strana původu v oznamení zaslaném dotčené straně povinna uvést informace o navrhované činnosti, včetně jakýchkoli dostupných informací o jejím možném dopadu přesahujícím hranice států.

Zároveň sděluji, že českou strancu zaslány dokumenty obsahující informace o plánovaném záměru a jeho působení neumožňují přijmout rozhodnutí o případném přistoupení polské strany k záměru podílet se na posuzování vlivů na životní prostředí v přeshraničním kontextu.

Se zohledněním výše uvedeného se na Vás obracím s prosbou o rozšíření zaslány dokumentace co do možného přeshraničního působení plánovaného záměru, zejména v otázce působení na území Natura 2000. Svou prosbu odůvodňuji tím, že na území Polské republiky příslušajícím k oblasti navrhované činnosti se týká Zvláštní oblasti ochrany Natura 2000 „Góry Kamienne“ PLH 0200038, a přírodní rezervace „Kruczy Kamień“.

Zároveň si dovojuji poznamenat, že teprve po obdržení výše zmíněných informací bude polská strana moci ve smyslu článku 3 odst. 3 Úmluvy z Espoo přijmout rozhodnutí o záměru podílet se na posuzování vlivů na životní prostředí.

s úctou

Na základě zmocnění
státní tajemník
Stanisław Gąłkowski
(podpis nečitelný)



KRAJSKÝ ÚŘAD KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí a zemědělství

MIZPP00H1CUL

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ /10/

Dostupnost
čas přání
31.01.2008

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Cílem jednací

7471 JENNI OS

VÁŠ DOPIS ZNAČKY ZE DNE
1391/ENV/08/9.1.2008

NAŠE ZNAČKA
665/ZP/2018 -Hy

VYŘIZUJE /LINKA/
Hyšková / 495 817 591

HRADEC KRÁLOVÉ
30.1.2008

Posuzování vlivů na životní prostředí podle 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“) – vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství k předloženému oznámení záměru „Rychlostní komunikace R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný orgán ve smyslu § 22 zákona, vykonávající statní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, obdržel dne 11.1.2008 od Ministerstva životního prostředí oznámení záměru „Rychlostní komunikace R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“. Stavba rychlostní silnice R 11, úsek 1109, je součástí dálnice D11 Praha - Hradec Králové - Trutnov - státní hranice. Stavba úseku 1109 navazuje na začátku úseku v km 1233,090 za mimoúrovňovou křižovatkou Střítež na připravovanou stavbu 1108 Jaroměř - Trutnov. Konec úseku je v km 153,900, a to na hranici s Polskem.

K výše uvedenému krajský úřad uvádí následující:

Z hlediska orgánu ochrany ovzduší máme k předloženému oznámení tužo námitku - dle § 3 odst. 9 zákona o ochraně ovzduší, v platném znění - při výstavbě liniového zdroje znečištění ovzduší se vyžaduje vypracování rozptylové studie.

Z hlediska orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství není k předloženému oznámení záměru zásadních připomínek.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu - musí investor získat souhlas s dočasným a trvalým odnětím zemědělské půdy. Orientačně stanovený zábor zemědělské půdy je 62,62 ha. Vzhledem k předpokládanému rozsahu odnětí bude kompetentní Ministerstvo životního prostředí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny, ve smyslu působnosti vymezené ust. § 77a odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů – nemá

Wenkova 1142
500 02 Hradec Králové
tel. 495 817 111
fax 495 817 336

Oddělení EIA a IPPC
e-mail: hhyskova@kr-kralovehradecky.cz
e-mail: posta@kr-kralovehradecky.cz

krajský úřad k předloženému oznámení námitek za předpokladu, že v další etapě připravy záměru budou respektována doporučení uvedená na str. 110 oznámení – tj. zpracování biologického průzkumu potenciálních lokalit výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin v trase komunikace a vypracování Rámcové migrační studie pro zajištění průchodnosti pro velké žijící živočichy. Řešení ravně v oznámení pro křížení trasy komunikace s regionálními biokoridory č. 723 Zámecký vrch – Čížkovy kameny a č. 724 Houska – Čížkovy kameny (tunel a most) jsou z hlediska ochrany přírody akceptovatelná.

Z hlediska ochrany lesa - krajský úřad se podle ustanovení § 48a odst. 2d) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“) vyjadřuje k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součásti v územní působnosti kraje.

Pořehou posuzovaného záměru mohou být dotčena některá zvláště chráněná území. Na území posuzované plánované trasy - stavby rychlostní silnice R 11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice se nenacházejí lesy ochranné o nichž rozhoduje příslušný orgán státní správy lesů na základě ustanovení § 7 odstavec 2 lesního zákona, avšak nacházejí se zde příměstské lesy v k.ú. Starý Rokytník a k.ú. Bojiště, o nichž rezahuje příslušný orgán státní správy lesů na základě ustanovení § 8 odstavec 3 lesního zákona. Dále se mohou na vymezeném území plánované trasy nacházet pozemky určené k plnění funkcí lesa, u kterých nemá krajský úřad včenou ani územní příslušnost rozširovovat o kategorizaci lesa dle ustanovení § 8 odstavec 1, písmeno a, b, c lesního zákona. K záměru posuzované stavby nemá krajský úřad připomínky, neboť neshledal podstatné důvody, pro které by záměr nevyhovoval ustanovením lesního zákona, pokud v rámci realizace projektu nedojde k dotčení zájmů chráněných lesním zákonem.

K dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a jejich ochranného pásmo dle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona, uplatňuje stanovisko též příslušný obecní úřad s rozšířenou působností ve smyslu ustanovení § 48 odst. 2 písm. b) a písm. c) lesního zákona.

Z hlediska ochrany vod v rozsahu působnosti dané ustanovením § 107 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, není k předloženému oznámení připomínek.

1 Krajský úřad
Královéhradeckého kraje
odbor životního prostředí
a zemědělství

RNDr. Miroslav Krejzlík
vedoucí oddělení životního prostředí a zemědělství



MIZPP00H0HBM

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje

se sídlem v Hradci Králové

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

naše značka: hk/353/08/2/prahk/ze
spis ID: H555H6HK353S/310108
vyřízuje: Ing. Eva Zelenková
495 058 419
e-mail: eva.zelenkova@kshk.cz
V Hradci Králové dne 31.1.2008

Vyjádření k oznámení záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ zařazeného v kategorii I

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové jako příslušný správní orgán podle § 82 očst. 2 písm. i) ve spojení s ustanovením § 77 zákona č. 253/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) posoudila jako dotčený správní orgán na základě požadavku Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 - Vršovice ze dne 9.1.2008 číslo jednací 1391/ENV/08 předložené oznámení „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“.

Po zhodnocení záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví se vydává toto vyjádření:

S dokumentací oznámení záměru zjišťovacího řízení „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ zařazeného v kategorii I

s e s o u b l a s i

za předpokladu, že:

1. **V rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí bude dopracováno hodnocení zdravotních rizik z dopravy pro obyvatele nejbližší obytné zástavby v dotčených obcích podél trasy rychlostní komunikace R11.**
2. **V rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí bude zpracována podrobná hluková studie na základě skutečných hladin hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dotčených obcí podél trasy rychlostní silnice R11, ověřených měřením hluku v denní a noční době.**
3. **Před uvedením stavby do trvalého provozu bude ověřeno splnění hygienických limitů hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb nejbližší obytné zástavby dle hlukové studie v denní i v noční době kontrolním měřením.**

Odůvodnění:

Oznamovatelem záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ dle přílohy č.3 k zákonu č. 100/2001 Sb., v platném znění, je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4, zastoupená generálním ředitelem Ing. Alfredem Brunclíkem, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4, IČ 659 93 390. Dokumentace oznámení byla zpracována firmou EVERNIA s.r.o., Tř. 1. máje 97, 460 01 Líbeřec v roce 2007.

Předložený záměr řeší problémy vzrůstající dopravy na infrastrukturu a jeho konečný důjed bude znamenat zlepšení stávající dopravní situace.

Rychlostní silnice R11, stavba 1109 je součástí mezinárodního dálničního tahu v trase Praha – Hradec Králové – Trutnov – hraniční přechod ČR/Polsko Královec – Wrocław – Warszawa. Na našem území je rychlostní silnice R11, stavba 1109 součástí dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Trutnov – státní hranice. Rychlostní silnice R11, stavba 1109 navazuje na začátku úseku v km 133,09 za MÚK Střítež

na připravovanou stavbu 1108 Jaroměř – Trutnov. Zde se zároveň snižuje kategorie rychlostní silnice R27,5/120 na R26,5/100. Konec úseku je v km 153,90 a to na hranici s Polskem.

Jedná se o novostavbu čtyřpruhové rychlostní silnice v délce 20,85 km. Na trase je navrženo 13 větších mostů přes údolí: o délce větší než 100 m (z toho 3 velké mostní objekty: 550 m most Poříčí, 430 m most přes údolí řeky Ličné a 400 m most Lampertice) a několik malých mostů. Dále dva tunely: tunel Poříčí o délce 510 m a tunel Opevnění 430 m. Součástí návrhu trasy je i návrh přeložek dotčených silnic, místních komunikací a polních cest. Dále je to návrh umístění a základního tvaru 3 mikroregionálních křižovatek: MÚK Poříčí, MÚK Zlatá Olešnice a MÚK Královec.

Rychlostní silnice R11, stavba 1109 je v oznámení předkládána v jedné aktivní variantě, která je porovnávána s nulovou variantou, tj. stavem bez realizace záměru.

Napojení na stavbu 1108 je u obce Střítež do MÚK Střítež, pokračuje dvěma velkými protisměrnými oblouky kolem západního okraje obce Starý Ryckýnik (obec je pojmenována na svém západním okraji mostem mezi vrchy Hůrka a Houska) směrem k Trutnovu - městské části Poříčí, která je na R11 napojena MÚK Poříčí. Prostor příhraničních ploch je přemostěn největší mostní estakádou na trase - mostem Poříčí. Od Trutnova směrem ke státní hranici je trasa vedena koridorem souběžným se stavající silnicí I/16 podél plaviště popílků tepelné elektrárny Poříčí II. Druhý tunel Opevnění je navržený západně od konce plaviště. Údolí kolem obcí Zlatá Olešnice, Bernartice, Lampertice a Královec jsou přemostěna mosty. Na severním konci obce Zlatá Olešnice je navržena MÚK. Následuje přemostění údolí říčky Ličné, tratě ČD a silnice III/30019. Dominantou je most Lampertice přes příčné údolí s Důlním potokem mezi Bernarticemi a Lamperticemi o výšce až 40 m. Na konci úseku před hraničním přechodem je navržena na jižním okraji k.ú. Královec MÚK. Přechod státní hranice do Polska je západně od stavajícího přechodu na silnici I/16. Místo přechodu je koordinováno s návrhem trasy rychlostní komunikace S3 na polském území v tzv. přeshraniční studii.

Ze závěří zjednodušeného shrnutí Hodnocení zdravotních rizik z hlediska hluku a emisí, vyplývá, že oddálením dopravy od obcí a plynulostí dopravy po realizaci rychlostní silnice R11 lze předpokládat zlepšení stávající situace.

Protože posouzení hlukové situace je předloženo pouze formou orientačního odhadu vyhodnocených oblastí, je nutno v rámci Dokumentace EIA akustickou situaci v jednotlivých oblastech upřesnit ve hlukové studii a dle zjištěných výsledků navrhnout protihluková opatření nutná k dodržení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, resp. chráněném venkovním prostoru.

S ohledem na členitost terénu musí být v Dokumentaci EIA zpracovaná podrobná rozptylová studie pro jednotlivé lokality.

Upozorňujeme, že vzhledem ke skutečnosti, že se trasa rychlostní silnice přibližuje ochranným pásmům vodních zdrojů v blízkosti města Trutnova, obcí Voletiny, Zlatá Olešnice, Křenov, Bernartice - Rybena, Vrchová a Šachta Královec, je nutno v dalších stupních specifikovat vodohospodářská ochranná opatření vedoucí k minimalizaci rizika kontaminace podzemních vod ropnými látkami a posypovými solemi během výstavby i ve fázi provozu záměru.

Podmínky stanovené výroku vyjadření směřují ke splnění požadavků zákona v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepřízivními účinky hluku a vibrací.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví požadujeme záměr dále posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Konsultace: Ing. Pavláčková, Ing. Černý

Přílohy: Dokumentace oznámení
(ponechána zče)


Ing. Eva Zelenková
oprávněná úřední osoba

MIZPP00H0500

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Datum zprávy: 4. 2. 2008
Počet listů: 1
Číslo zprávy: 1596
Rok: 08

OBEVNÍ ÚŘAD
KRÁLOVEC
IČO: 47465549

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
110 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE

Královec dne 31.01.2008

Věc: Vyjádření k posouzení vlivů na životní prostředí k oznámenému záměru výstavby „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov - státní hranice ČR/Polsko.

Oznámení bylo zveřejněno na úřední desce obce Královec dne 11.01.2008. Bylo rovněž zařazeno na veřejné jednání ZO Královec dne 24.11.2008.

Zpracovaný záměr dopadu na životní prostředí by měl být zpracován dle zákona zejména z pohledu zamezení šíření hluku. V obci Královec vede dálnice v blízkosti obytných domů a to v osadě Dverky kde je stavba vzdálena cca 100 metrů od obytných domů a dále na severním okraji obce, kde vzdálenost stavby se pohybuje ve vzdálenosti cca 100 až 200 metrů.

Ochrana před hlukem by měla být v souladu s § 7 odstavce 1 zákona.

Dopad na vodní zdroje je minimální, dopad na ovzduší rovněž neohrožuje životní prostředí obce.

Ke zpracovanému stupni přípravy záměru nemáme dalších připomínek, je vyhovující.

Za obec Královec

Helmut Anders - starosta

Andres



OBEC KRÁLOVEC
PSČ 542 03
IČ. 47465549



Vnitřní sdělení

Pro: Ing. Jaroslavu Honovou,
ředitelku odboru posuzování vlivů na životní prostředí a JPPC

Vaše čj.: Naše čj.: Vyřizuje: Datum:
1391/ENV/08 2124/ENV/08-104/620/08 Ing. Dorňák 1.2.2008

„Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ - posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Odbor zvláště chráněných částí přírody byl v rámci zjišťovacího řízení požádán o vyjádření k oznámení záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ zpracovanému podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Stavba rychlostní silnice R11, úsek 1109, je součástí dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Trutnov – státní hranice, přičemž navazuje na začátku úseku v km 133,09 za MÚK Střítež na připravovanou stavbu 1108 Jaroměř – Trutnov. Konec úseku je v km 153,90 a to na hranici s Polskem. Jedná se o novostavbu v kategorii R26,5/100 v délce 20 85 km. Na trase je navrženo 13 větších mostů přes údolí o délce větší než 100 m (z toho 3 velké mostní objekty: 660 m most Poříčí, 430 m most přes údolí řeky Ličná a 400 m most Lampertice) a několik malých mostů. Dále dva tunely: tunel Poříčí o délce 510 m a tunel Opevnění 430 m. Součástí návrhu trasy je i návrh přeložek dotčených silnic, místních komunikací a polních cest a návrh umístění a základního tvaru MÚK Poříčí, MÚK Zlatá Olešnice a MÚK Královec.

Předpokládaná stavba se nenachází v žádném zvláště chráněném území ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“). Krajský úřad Královéhradeckého kraje vydal stanovisko ve smyslu ustanovení § 45i zákona, ve kterém konstatuje, že záměr nemůže mít významný vliv na ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

V dokumentaci EIA je nezbytné provést zhodnocení vlivů na floru, faunu a ekosystémy, a to mj. na základě botanického a zoologického průzkumu provedeného zejména v cenných lokalitách z pohledu zájmů ochrany přírody nacházejících se v zájmovém území a to s důrazem na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin, živočichů a možné ovlivnění jejich biotopů (viz vyhláška MŽP č. 395/1992 Sb.). Počítat je však také pozornost i hodnocení vlivu záměru na prostupnost krajiny ve vztahu k migraci živočichů dle metodiky MD a ŘSD (TP 180 – Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy) a Metodiky pro zajištění průchodnosti dálnice pro volně žijící živočichy (AOPK ČR, 2002). Požadujeme posouzení vlivu zvýšení průtoku v dobrých vodotečích při srážkových epizodách v důsledku zaústění dešťové kanalizace odvádějící dešťovou vodu

z tělesa komunikace a návrh případných opatření (např. přirodní retenční zasakovací nádrže). V málo vodných recipientech totiž může dojít k významné změně stávajícího hydrologického režimu. Důsledkem mohou být nejenom změny v morfologii koryta, ale nárazové zvýšení průtoků může znamenat i „hydraulický stres“ pro některé druhy živočichů, kteří na něj nejsou adaptováni, a může tak časem dojít i k ochuzení společenstev hydrobiontů. Na základě provedených výše uvedených průzkumů a hodnocení je pak rutně navrhno ut konkrétní opatření k prevenci, vyloučení, snížení či kompenzaci nepříznivých vlivů na floru, faunu a ekosystémy.

Upozorňujeme, že „silně ohrožené“ druhy rostlin a živočichů přestavují stejně jako druhy „kriticky ohrožené“ či druhy „ohrožené“ jeden ze stupňů ohrožení „zvláště chráněných druhů“ (viz §48 zákona), a proto je zbytečné je v tabulce č. 6 na str. 25 uvádět samostatně.

RNDr. Alena Vopálková
ředitelka odboru zvláště
chráněných částí přírody

6/1
6/2



MIZPP00H0E9H



**AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY
A KRAJINY ČESKÉ REPUBLIKY**
organizační složka státu

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Datum dne:
druhého
dne předem

8. 02. 2008

početní
příloha číslo:

4/10
9
7

číslo výkazky: 9423 RMV 08

Nuslešské 39
140 00 Praha 4
tel.: 241 082 219
fax: 241 082 999
aopkr@nature.cz

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC
Ing. Jaroslava Honová
Vršovická 65
Praha 10
100 10

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ 00310/SOPK/2008 VYŘIZUJE LOBOVÁ, DUCHOŇOVÁ V PRAZE DNE 1. ÚNORA 2008

Věc: Vyjádření AOPK ČR k záměru výstavby „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Vážená paní ředitelko,

v příloze Vám zasíláme vyjádření AOPK ČR k záměru realizace „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“.

S pozdravem

Agentura ochrany přírody a krajiny

Ing. Pavel Pešout
NÁMĚSTEK ŘEDITELE

Příloha: Vyjádření AOPK ČR k záměru výstavby „Rychlostní silnice R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Na vědomí: Vážená paní RNDr. Alena Vcpálková, Ministerstvo životního prostředí - Odbor zvláště chráněných částí přírody, Vršovická 65, 100 10, Praha 10

Vyjádření AOPK ČR k záměru výstavby „Rychlostní silnice R11, stavba 110S, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“

Plánovaná rychlostní silnice nezasahuje do žádných maloplošných chráněných území ani žádná neovlivňuje. V její blízkosti se ale nachází dvě velkoplošná chráněná území - Krkonošský národní park a CHKO Broumovsko; vliv komunikace na tato území nelze vyloučit. Silnice dále přímo nezasahuje do žádné lokality soustavy Natura 2000, v její blízkosti ale leží EVL Krkonoše a PO Krkonoše; předpokládáme ovlivnění těchto lokalit stavbou i provozem na plánované komunikaci.

Komunikace přímo zasahuje do následujících prvků USES: R BK Houska - Čížkovy kameny, R BK Zámecký vrch - Čížkovy kameny, NR BK Prameny Úpy - Adršpašsko - Teplické skály a prochází v těsné blízkosti R BC Houska.

Stavba neovlivňuje žádný registrovaný významný krajinný prvek, ale zasahuje nebo ovlivňuje řadu VKP ze zákora (esy, vodní toky a údolní hilly), z nich významnější jsou: vodní tok Úpa, Ličná, Zlatá Olešnice a její bezejmenné levotostranné přítoky, Důlní potok a Černý potok, les v SZ části k.ú. Starý Rokytník, les Poříčského hřbetu, les v J části k.ú. Debrné a lesy na J a S k.ú. Zlatá Olešnice. Komunikace zasahuje další potenciálně cenná území: Mrtvé jezero v k.ú. Poříčí u Trutnova a Debrné a luční a močadlní společenstva v k.ú. Královce.

Na základě těchto skutečností považujeme za nezbytné zpracovat pro všechny výše uvedené stavbu dolčené lokality biologické hodnocení a na základě jeho výsledků zvolit k životnímu prostředí co nejšetrnější technické řešení konfliktních míst. Zvýšenou pozornost je přitom třeba věnovat NR BK Prameny Úpy - Adršpašsko - Teplické skály, R BC Houska - R BK Houska - Čížkovy kameny a Zámecký vrch - Čížkovy kameny a Mrtvému jezeru.

Nejproblematictějším úsekem je NR BK Prameny Úpy - Adršpašsko - Teplické skály, který mimo jiné slouží jako migrační prostor pro ptactvo mezi PO Krkonoše a PO Broumovsko. Je proto nezbytné důkladně posoudit vliv stavby jak na uváděný NR BK tak na PO Krkonoše, která leží v některých místech ve vzdálenosti cca 4 kilometry od plánované komunikace. Přestože ve stanovisku Krajského úřadu Královéhradeckého kraje je uvedeno, že záměr nemůže mit významný vliv na EVL uvedené v národním seznamu (nařízení vlády č. 132/2005 Sb.) nebo vyhlášené PO ve smyslu zákona, dle našeho názoru nelze vliv bez důkladného posouzení vyloučit.

Dále upozorňujeme, že v oznámení je neuštále zaměňován nadregionální biokoridor za jeho osu. Nadregionální biokoridor je pás území o šířce 4 kilometry. Nelze s ním nijak manipulovat, proto je výrok „nadregionální biokoridor bude převeden v místě velkého mostu Lampertice o 800 m jižněji, nutné přeložení“ v tabulce 69 chybný.

E-mailem s úředně ověřeným elektronickým podpisem

05. 02. 2008

Věc: Vyjádření k oznámení podle § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. k záměru „Rychlostní komunikace R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ v rámci zjišťovacího řízení

Krajský úřad Královéhradeckého kraje na své úřední desce zveřejnil dne 16. 01. 2008 oznámení o zahájení zjišťovacího řízení pro záměr „Rychlostní komunikace R11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“ dle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) posílají tímto MŽP v zákonné lhůtě do 20 dní od zveřejnění tohoto oznámení o zahájení zjišťovacího řízení níže uvedené vyjádření dle § 6 odst. 7 cit. zákona k této stavbě.

Oznamení zpracoval v říjnu 2007 RNDr. Petr Anděl, CSc. z firmy Evernia, s. r. o., jehož odborné osvědčení 7243/1155/OPV/93 platí do 31. 12. 2011 a který se specializuje na dobývání nerostů, dopravní zařízení a projekty SEA. Další informace o jeho činnosti jsou zde: <http://tomcat.ekenia.cz/eia/detail.jsp?view=osoby&id=10258/ENV/06> (oznamovatel je např. známý vysokou kvalitou svých dvou dokumentací pro dálnici D8-0805 Lovosice – Řehlovice přes CHKO České středohoří a dálnici D8-0807 Trmice – státní hranice).

Předložené oznamení obsahuje rychlostní silnici R1109 (dle ČSN 73 6101 neexistující) kategorie R26,5/100 a délky 20,85 km. Záměr představuje druhý číslo úsek silnice R11 z Jaroměře do Polska – navazujícím v ČR je úsek R1108. Součástí stavby jsou 3 MÚK (Poříčí, Zlatá Olešnice a Královec), 13 mostů dlouhých nad 100 metrů (3 nad 400 metrů) a 2 krátké tunely (Poříčí délky 510 metrů a Opevnění délky 430 metrů) od liberecké firmy VALBEK, s. r. o. (své vysoké odborné znalosti a jemný cit pro krajinu prokázala např. při projektování tunelů na dálnici D8 od Lovosic ke státní hranici). Záměr je předložen bez variant, jeho výstavba má údajně probíhat v letech 2015-20.

1. Úvod

Na úvcd je jistě také nutné připomenout, že § 7 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. uvádí (cit.): „Cílem zjišťovacího řízení je upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na a) povahu konkrétního záměru nebo druhu záměru, b) faktory životního prostředí uvedené v § 2, které mohou být provedením záměru ovlivněny, c) současný stav poznatků a metody posuzování.“

Kromě toho § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. uvádí (cit.): „V závěru podle odstavce 3 může příslušný úřad navrhnut zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší určitěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení prokazatelně ičelně a z technických hledisek možné.“

Dle § 1 odst. 3 cit. zákona je účelem posuzování vlivů na životní prostředí „získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tento podklad je jedním z podkladů v řízeních podle zvláštních právních předpisů.“

V § 2 cit. zákona se uvádí (cit.): „Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajинu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné písobení a souvislosti.“

V § 5 odst. 2 cit. zákona se uvádí (cit.): „*Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznamení záměru...*“

*) Je tedy mj. zřejmé, že ke zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí je jednak nutné zjistit výchozí stav a jednak posoudit různé vlivy na přírodu, krajинu a složky životního prostředí a zdraví obyvatel, aby bylo dosaženo účelu zákona, tj. získat objektivní odborný podklad pro další navazující proces rozhodování, resp. (správní) řízení.

V § 23 odst. 12 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí (cit.): „*Na řízení podle tohoto zákona se nevztahuje správní řád, pokud tento zákon nesí stanoví jinak.*“

V § 177 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád) se uvádí (cit.): „*Základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v § 2 až 3 se použijí při výkonu veřejné správy i v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že se správní řád nepoužije, ale sám úpravnou odpovídající těmto zásadám neobsahuje.*“ Citovaná ustanovení se mj. týkají těchto činností správních orgánů, které lze samozřejmě vztáhnout i na proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí:

- § 2 odst. 1 správního řádu = správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy
- § 2 odst. 4 správního řádu = správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem
- § 3 správního řádu = správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti

**) Je tedy mj. zřejmé, že MŽP jako správní orgán by mělo v každém kroku procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen proces EIA) postupovat v souladu se zákony, mělo by chránit veřejné zájmy (ochrana životního prostředí, přírody a krajiny a zdraví občanů je jistě veřejným zájmem) a mělo by zjišťovat skutečný stav věci (jak také předpokládá i § 5 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.).

Sdělením Ministerstva zahraničních věcí poč. č. 124/2004 Sb. m. s. vstoupila v České republice v platnost dne 4. 10. 2004 „Úmluva o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí“ (dále jen „Aarhuská úmluva“). Od té doby je tak součástí českého právního řádu.

Podle Aarhuské úmluvy mají smluvní strany povinen zajištit, aby osoby z řad dotčené veřejnosti mohly dosáhnout toho, že soud nebo jiný nezávislý a nestranný orgán zřízený zákonem přezkoumá po stránce hmotné i procesní zákonost jakýchkoli rozhodnutí, aktu nebo nečinnosti podle čl. 6 této úmluvy, a to v „plné jurisdikci“ tedy také o stránce hmotné i procesní. Článek 6 Aarhuské úmluvy obsahuje závazky stran této úmluvy, týkající se zajížení „účasti veřejnosti na rozhodování o specifických činnostech“, a to ve vztahu k činnostem, uvedeným v příloze I této úmluvy. Tyto závazky jsou v právním řádu naplněny mimo jiné prostřednictvím procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí postupem podle zákona č. 100/2001 Sb. (tzv. proces EIA).

***) Je tedy mj. zřejmé, že i stanoviska MŽP vydávaná dle zákona č. 100/2001 Sb., ačkoliv nejsou správními rozhodnutími, ale jen „pouhými“ akty výkonu státní správy, podléhají soudnímu přezkumu, pokud kterýkoliv účastník bude přesvědčen, že bylo vydáno v rozporu se zákonem.

2. Základní požadavky Dětí Země

Požadavek Dětí Země č. 1: Zpracovatel dokumentace by měl při jejím vypracování kromě Nulové varianty (N) a předložené Oficiální varianty (O) výhodnotit i vlivy dalších dvou variant – ekologické (E) a úsporné (U):

1) **Ekologická (E) = R1109 v kat. R25,5/80** (dle ČSN 73 6101 jde o horské území) s počelným sklonem 5%, přičemž by se stavěl jen poloviční profil podobně jako je tomu u hradičních úseků silnice R49 (celkové délky 27 km) jako R4903 Lipa – Pozcěčov, R4904 Pozděchov – Horní Lideč a R4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (všechny tři úseky mají parametry R25,5/80 !!!) - viz oba Závěry zjišťovacího řízení ze dne 25. 1. 2007, neboť na R1109 je žalostně nízká současná i budoucí intenzita dopravy: Královec v roce 2005 = cca 1160 aut/den, Náhod v roce 2005 = 5.180 aut/den (na R4904 a R4905 jsou současné intenzity kolem 3-5.000 aut/den, což je srovnatelné s R1109). Pro úsek R1108 v kat. R25,5/100 (dle ČSN 73 6101 jde o pahorkovité území) s podélným sklonem 4,5%, opět v polovičním profilu s MÚK (obdobným způsobem je trasována silnice R49 v úseku R4902.2. až R4905).

2) **Úsporná (U) = S1109 v kat. S11,5/70** (podélný sklon pro horské území je do 7,5%), tj. 2pruhová silnice se 3 MÚK. Pro úsek Jaroměř – Trutnov pak jako S1108 v kat. S11,5/80 (podélný sklon pro pahorkovité území je do 6%).

Oficiální varianta R1109 (O) by měla splnit doporučení ČSN 73 6101, tj. v rámci zpracování dokumentace je nutné provést nové trasování pro kategorii R25,5/100 a ne R26,5/100 s podélným sklonem do 4,5% (i když se tyto parametry týkají pahorkovitého území, nikoliv správně horského). U úseku R1108 by se zkoumala komfortní kat. R27,5/120.

Předložené trasování R1109 (a stejně tak R1108) vůbec nerespektuje usnesení české vlády č. 741 ze dne 21. 7. 1999 (viz příloha tohoto vyjádření), které ve své příloze č. 1 u vedení cílnej D11. mj. uvádí, že „úsek Jaroměř - Trutnov - hranice Polska postupně budovat jako rychlostní silnice R 11 podle možností s využitím úseků stávající silnice“. PZ trasování R1109 je zřejmé, že nevyužilo ani jednu místní stávající silniči!!!

Je tedy nezbytné provést „přetrasování“ silnice R1109 (Oficiální varianta), včetně R1108, tak, aby R1109 splnila doporučení ČSN 73 6101, tzn. pro kat. R25,5/100 (ne R26,5/100) a zároveň, aby „využila úseky stávajících silnic“. Pokud tedy bude šířka R1109 o 1 užší, je nutné také v dokumentaci např. znovu posoudit i tento aspekt, např. zábory půdy, zásahy do lesů apod.

Vzhledem k tomu, že parametry var. „E“ a var. „S“ jsou nižší, je nutné, aby ŘSD vybraná firma Valbek, s. r. o. ve spolupráci s Dětmi Země vyprojektovala jejich trasování zejména s ohledem na vyšší parametry podélných sklonů, možnosti menších poloměrů a menších násypů a zárezů. Nižší parametry obou variant tedy sice znamenají nižší rychlosti pro řidiče (ale v zajmu jejich bezpečnosti), ale hlavně nižší stavební náklady (menší násypy a zárezy, vyšší stoupání) a zejména zřejmě PODSTATNĚ nižší negativní vlivy na přírodu a krajinu. Z tohoto pohledu by alternativní varianty mohly umožnit PRODLOUŽENÍ tunelu Opevnění (ochrana RBK Zámecký vrch – Čížkovy kameny). Z dopravního hlediska nižší parametry sníží taky indukovanou dopravu, resp. atraktivnost této silnice R11.

Obě alternativní varianty („E“ a „S“), včetně Oficiální var., by měly důsledně respektovat také usnesení české vlády č. 741/1999 a využívat úseky stávajících (místních) silnic, nejlépe aspoň z 25-33 %. Z tohoto pohledu je nutné, aby Valbek, s. r. o. přetrasovalo i svou Oficiální var. (v rozporu s příslušnou ČSN). Druhou možností je, že v dokumentaci bude edůvodněno, proč ŘSD ČR č. Valbek, s. r. o. ocímita (z nějakých důvodů) respektovat cit. usnesení vlády.

Jak je výše zřejmé, tak přecíložené oznámení obsahuje jen jednu aktuální variantu záměru (mimo Nulové varianty). Tento postup je však v rozporu se Směrnicí Rady 85/337/EHS o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 97/11 ES a 2003/35/ES (článek 5 cds.: 1 a odst. 3 ve spojení s přílohou IV Směrnice). Podle cit. ustanovení Směrnice je investor povinen mj. uvést „nástin hlavních studovaných alternativ s uvedením hlavních důvodů pro svůj výběr s ohledem na environmentální vlivy“!

Ze Směrnice lze dovodit, že nástin hlavních studovaných variant je investor povinen předložit vždy, nikoliv s omezeními a diskreční pravomoci správního orgánu, která vyplývají z § 7 cds.: 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. orgán ochrany přírody musí dle cit. ustanovení v závěru zjišťovacího řízení zpracování variantního řešení požadovat VŽDY.

Kromě toho v § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (v nověle č. 216/2007 Sb. ze dne 22. 8. 2007) se uvádí, že „pokud se jedná o záměr, který podléhá posouzení podle přílohy č. I k tomuto zákonu, musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stejně důvody pro její volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí“!

Požadavek Dětí Země č. 2: Zpracovatel dokumentace by měl zpracovat dokumentaci pro sloučené oba plánované díly: úseky R11 dohromady, tj. pro úsek R1108 (délky 20,0 km) a R1109 (délky 20,85 km), neboť je to z dopravního a ekologického hlediska účelné (jde o celý souvislý úsek) a rovněž i z ekonomického a časového.

Podobně se dohromady zpracovává dokumentace EIA pro spojené díly úseky silnice R49 na Zlínsku, a to R4902.2. (R25,5/120), R4903 (R25,5/80), R4904 (R25,5/80) a R4905 (R25,5/80) o celkové délce 27 km. Kromě toho u záměru R35 Vysoké Mýto – Staré Město se zpracovává dokumentace EIA dokonce pro délku R35 (v kat. R25,5/100) cca 55 km. Není tedy logický důvod, proč by se celá silnice R11 nemohla procesem EIA posuzovat celá a ne jako dosud se všemi problémy tzv. salámovou metodou dle přání ŘSD ČR.

Požadavek Dětí Země č. 3: Zpracovat dokumentaci s posouzením přeshraničních vlivů dle § 11-13 zákona č. 100/2001 Sb. (a čl. 7 Směrnice EIA) pro celou silnici R11, tj. R1108 a R1109 dohromady. Záměr R11 může mít jistě významné negativní vlivy na polské území (jako na české). MŽP by mělo zjistit stav přípravy projektu polské silnice S3(A3). Příkladně se dle oznámení pro R4905 také předpokládá posouzení mezinárodních vlivů u silnice R49 (úsek od Lípy ke státní hranici se Slovenskem).

Požadavek Dětí Země č. 4: Zpracovatel dokumentace by měl pro všechny tří varianty nechat podrobně (znovu) spočítat uvažované dopravní intenzity (např. mezi rokem 2005 a rokem 2035), např. v prostředí kanadského programu EMME, který používá CDV Emo, a zejména očividně, proč je nutné stavět čtyřpruhovou komunikaci až ke státní hranici.

To, že silnice R11 má být součástí transevropského silničního tahu Paříž – Norimberk – Plzeň – Praha – Hradec Králové – Wrocław – Warszawa – Brest – Moskva není správné tvrzení, neboť silnice R11 spolu s D1 a D5 v ČR může být také součástí euroasijského koridoru Londýn – Paříž – Praha – Moskva – Vladivostok (v těchto širších globálních souvislostech se dá očekávat, že současné intenzity na hraničním přechodu Královec kolem 2.000 aut/čen mohou být za pár let absolutně jiné, než jak se uvádí v oznámení).

Intenzity dopravy na hraničních přechodech v Královéhradeckém kraji dle sčítání dopravy v roce 2005:

Měřený úsek	Dopravní intenzita
Královec/Lubawka (I/16)	1.155 aut/den
Meziněstí/Mieroszów (II/302)	570 aut/čen
Janovičky/Głuszyca Góra (II/303)	1.961 aut/den (měřeno před obcí Janovičky, ne na hranici)
Otovice/Turnaczow (II/302)	1.771 aut/čen (měřeno před obcí Otovice, ne na státní hranici)
Náchod/Kudowa-zdrój (I/33)	5.177 aut/čen

Z tabulky je zřejmé, že v roce 2005 překročilo českou hranici mezi KH krajem a Polskem kolem 10.700 vozidel/den. Silnice II. třídy mají tecy řecky převážně regionální význam a nelze na nich v současné době předpokládat výraznou tranzitní dopravu v úseku Paříž - Praha - Wrocław - Varšava - Moskva a tím ani převedení těchto vozidel na nově vybudovanou silnici R11. Přitom součet dopravních intenzit na I/33 a I/16 na hraničních přechodech je JEN 6.322 aut/den.

V této souvislosti je v dlouhodobém výhledu pro zajištění dopravy mezi Hradecko-Pardubickou sičelní regionální aglomerací a přilehlému území Polska postačující vybudování kvalitní silnice I. třídy v úseku Trutnov – státní hranice zcela vychovující v kat. S11,5/70 (pro horský terén) jako 2pruhové „rychlostní“ silnice vedené důsledně mimo města a obce s vystavěnými 3 MÚK. Kapacita takové nové silnice je 18–20.000 aut/den, přitom řidiči v rámci regionální dopravy budou nadále využívat i stávající silnice I/37 a I/16 a I/33. Silnice se 4pruhovým uspořádáním (tj. dálničního typu) je v tomto případě ekonomicky nevýhodná, neboť pro návratnost investice je potřeba provoz zpravidla nejméně 20.000 aut/den.

I z tohoto důvodu je nutné, aby součástí dokumentace EIA pro silnici R11 (R1108 + R1009) byl výpočet ekonomické efektivnosti celé její délky 41 km programem HDM-4. Předložený záměr R1109 (včetně možná i R1108) jednoznačně naplňuje opakovanou (opravněnou) kritiku řady nálezů NKÚ o předražených dálnicích a silnicích v ČR v tom smyslu, že z dopravního hlediska není 4pruhový profil R25,5 pro rychlosť 100 km/h na R1109 ažolutně nesmyslný.

Požadavek Dětí Země č. 5: Zpracovatel dokumentace by měl pro obě varianty nechat zpracovat podrobnou rozptylovou a hukovou studii, včetně zvážení vybudování PHS či tubusu na estakádě Poříčí délky 660 metrů přes okraj Trutnova (realizovatelnost takového „plastového tubusu na estakádě“ je prokázána např. na mostu Vchynice délky cca 230 metrů na dálnici D8-0305 Lovosice – Řehlovice, o němž RNDr. Petr Ančel, CSc. moc dobré ví, také se uvažuje vybudovat „plastový tubus“ na R55 přes praží oblast u Bzence).

Požadavek Dětí Země č. 6: Zpracovatel dokumentace by měl jako součást dokumentace provést podrobný přírodnovědný průzkum a zpracovat biologické hodnocení pro všechny varianty a související stavby. Přírodnovědný průzkum by měl probíhat minimálně 1 rok, a to v období jara, léta a podzimu, a měl by zahrnovat i vyhledání migrační tras velkých živočichů a obojživelníků.

Požadavek Dětí Země č. 7: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést posouzení, zda všechny varianty jsou v souladu s „Metodickou příručkou k zajišťování průchodnosti dálniční komunikací pro volně žijící živočichy“ (AOPAK ČR, 2001).

Požadavek Dětí Země č. 8: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést posouzení, zda jsou všechny varianty v souladu s „Metodikou křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“ (AOPAK ČR, 1995).

Požadavek Dětí Země č. 9: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci pro všechny varianty provést hodnocení fragmentace krajiny dcepravou dle metodické příručky AOPAK ČR z roku 2005.

Požadavek Děti Země č. 10: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést detailnější vyhodnocení vlivů tří variant (a v porovnání s Nulovou variantou) na krajinný ráz podle některé z respektovaných metodik (ed Ing. arch. Ivana Vorla, Ing. Igora Michala či dle metodiky Romana Bukáčka a Petra Matějky ze Správy CHKO ČR), ačkoliv nejsou oficiálně schválené či MŽP doporučované. Měl by příp. navrhnout i účinná eliminační a kompenzační opatření.

Požadavek Děti Země č. 11: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci vyhodnotit, co jaké míry budou obyvatelé okolních obcí negativně dotčeni staveništěm dopravou (hluk, emise, prašnost) při výstavbě všech variant, včetně toho, kde budou objízdné trasy, kde zařízení staveniště.

Požadavek Děti Země č. 12: Zpracovatel dokumentace by měl u všeck variant v dokumentaci navrhnout eliminační a kompenzační opatření za likvidovanou zeleň, dřevoře VKP a prvky ÚSES.

Požadavek Děti Země č. 13: Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést posouzení všech variant a Nulové varianty na rekreační potenciál cítceného území a odůvodnit, která je pro přírodu a krajinu přijatelnější.

Požadavek Děti Země č. 14: Zpracovatel dokumentace by měl do dokumentace v součinnosti s ŘSD ČR nechat vložit aktuální výpočty ekonomické efektivnosti výstavby celé silnice R11 (včetně R1108 a R1109) k roku 2035 (vůči roku 2005) pomocí programu HDM-4, aby bylo zjištěno, která z předložených variant (zde R1109) je skutečně ekonomicky efektivní a zbytečně by se nepremarnily veřejné finance (diskontní sazba = 7 %). Součástí výpočtu pro varianty by měly být i testy citlivosti.

3. Shrnující závěr

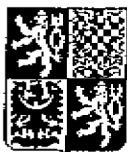
- 1) Děti Země požadují pro předmětný záměr vypracovat podrobnou dokumentaci ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., která podrobně porovná Nulovou a tři varianty záměru (v souladu s usnesením vlády č. 741/1999):
 - a) N = Nulová (I/37 a I/16)
 - b) O = Oficiální jako R1108 v kat. R27,5/120 a jako R1109 v kat. R25,5/100 dle ČSN 73 6101 (ne R26,5/100).
 - c) E = Ekologická jako R1108 v kat. R25,5/100 a jako R1109 v kat. R25,5/80, tj. výstavba 4pruhové silnice prozatím v poloviční profilu s potřebnými MÚK a příp. s prodlouženými tunely (resp. aspoň tunelu Opevnění) - výstavba polovičního profilu se plánuje např. u R4903 až R4905.
 - d) U = Úsporná jako S1108 v kat. S11,5/80 a jako S1109 v kat. S11,5/70, tj. 2pruhová „rychlostní“ silnice s potřebnými MÚK.
- 2) Záměr bude v dokumentaci hodnocen společně s úsekem R1108 Jaroměř – Trutnov jako celek ve výše naznačených variantách „O“, „E“ a „U“.
- 3) Záměr celé silnice R11 (resp. společně oba záměry R1108 a R1109 dohromady) bude posouzen z hlediska mezinárodních vlivů na polské území výstavbou navazujícího úseku S3 (A3).
- 4) Zpracovatel dokumentace vypracuje dokumentaci EIA a zohlední v ní uvedené požadavky Děti Země v dalších bodech s využitím záměrů na R35 Vysoké Mýto – Staré Město a zejména záměru R4902.2 až R4905.

Příloha: Usnesení české vlády č. 741 ze dne 21. 7. 1999

RNDr. Miroslav Patrik
vedoucí klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem dle zákona č. 227/2000 Sb. (v souladu např. s § 37 odst. 4 správního řádu, § 37 odst. 2 soudního řádu správního apod.). Kvalifikovaný certifikát sériové číslo 101620 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA (ověření osobních certifikátů na http://qca.postsignum.cz/www/query_crt.php). Doručení této podepsané zprávy potvrďte prosím neodoleně v souladu s § 2 odst. 5 vyhlášky č. 496/2004 Sb., o elektronických podatelech.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 21. července 1999 č. 741

k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010

Vláda

I. schvaluje

1. Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 obsažený v části III předloženého materiálu a upravený podle přílohy tohoto usnesení (dále jen "Návrh") s tím, že další aktualizace a věcná a časová koordinace staveb dopravních sítí v České republice bude řešena ve vzájemné spolupráci Ministerstva dopravy a spojů a Ministerstva financí podle možností financování s cílem urychleného naplňování celého rozvojového záměru,

2. vedení dopravních sítí uvedených v příloze tohoto usnesení,

3. zajišťování územní ochrany liniových dopravních staveb obsažených v Návrhu;

II. ukládá

1. ministru dopravy a spojů předložit vládě do 30. listopadu 1999 harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu,

2. ministru dopravy a spojů ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem financí

a) zabezpečovat věcnou a časovou realizaci Návrhu včetně jeho zařazení do registru investic Ministerstva financí,

b) předložit v roce 2000 změnu modelu financování II. železničního koridoru,

3. ministru dopravy a spojů ve spolupráci s ministry pro místní rozvoj a životního prostředí předložit vládě aktualizaci Rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 v případě významných změn vývoje dopravních nároků a makroekonomické situace státu;

III. v ý z ý v á ministra životního prostředí ve spolupráci s ministry dopravy a spojů a pro místní rozvoj urychleně řešit problematiku vedení

1. dálnice D 5 kolem Plzně s maximálním využitím již projednaných úseků,

2. dálnice D 8 Chráněnou krajinou oblastí České Středohoří.

Provedou:

místopředseda vlády a
ministr financí,
ministr dopravy a spojů,
životního prostředí,
pro místní rozvoj

Předseda vlády
Ing. Miloš Zeman, v. r.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Příloha

k usnesení vlády
ze dne 21. července 1999 č. 741

Vedení dopravních sítí

a) vedení dálnice D 3:

- úsek Praha - Benešov u Prahy řešit podle výsledků zpracovávaného územního plánu velkého územního celku Pražské aglomerace,
- úsek Benešov u Prahy - České Budějovice řešit postupně podle nárůstu intenzit jako dálnici D 3,
- úsek České Budějovice - hranice s Rakouskem řešit jako R 3 (v první fázi jako dvoupruhovou);

b) vedení rychlostní silnice R 6:

- úsek Nové Strašecí - Karlovy Vary řešit jako R 6 (dvoupruh) a územně chránit pro budoucí vedení čtyřpruhu v závislosti na růstu intenzit a dopravních potřebách;
- úsek Karlovy Vary - hranice SRN řešit jako R 6 (čtyřpruh);

c) vedení rychlostní silnice R 7:

- úsek Postoloprty - Chomutov výhledově řešit jako R 7 včetně územní ochrany v závislosti na vývoji dopravních potřeb;

d) vedení dálnice D 11:

- úsek Libice nad Cidlinou - Jaroměř vybudovat jako D 11,
- úsek Jaroměř - Trutnov - hranice Polska postupně budovat jako rychlostní silnici R 11 podle možnosti s využitím úseků stávající silnice;

e) vedení rychlostní silnice R 43:

- o vedení koridoru R 43 Brno - Svitavy definitivně rozhodnout až po schválení územního plánu velkého územního celku Brněnské aglomerace;

f) vedení dálnice D 47:

- v úseku Bílovec - Ostrava realizovat trasu v oblasti Klimkovic podle nařízení vlády č. 185/1994 Sb.;

g) vedení rychlostní silnice R 49:

- úsek I/49 Zádveřice - hranice Slovenska pouze územně chránit pro budoucí požebu dalšího kapacitního spojení se Slovenskem v závislosti na přijetí do EU a dohodě se slovenskou stranou,
- úsek Hulin - Fryšták řešit jako R 49 s napojením na čtyřpruh do Slušovic a zaústěním do stávající silnice I/49;

h) vedení rychlostní silnice R 52:

- úsek Pohořelice - státní hranice Rakouska řešit v závislosti na výsledku jednání expertní komise ČR - Rakousko ve smyslu jednání s rakouskou stranou ve Valticích;

i) vedení rychlostní silnice R 55:

- úsek Olomouc - Přerov - Hulin - Břeclav řešit v kategorii R s postupnou výstavbou v závislosti na růstu intenzit a finančních možnostech,
- úsek Břeclav - státní hranice s Rakouskem řešit v závislosti na výsleccích jednání s rakouskou stranou podle bodu h);

j) vedení nově navrhované rychlostní silnice R 28:

- úsek Postoloprty - Most - Mníšek - hranice Německa řešit pouze v případě souhlasu německé strany z hlediska návaznosti na německou silniční síť;

k) modernizace železničních koridorů:

- upřednostnit přípravu a výstavbu IV. železničního koridoru (Praha - Veselí n.Luž. - H. Dvořiště / Veselí n.Luž. - Č. Velenice) před III. koridorem,
- zabezpečovat územní ochranu v územních plánech velkých územních celků pro budoucí možnost vedení železničních vysokorychlostních tratí;

l) rozvoj vodních cest:

- zabezpečovat územní ochranu rozvoje vodních cest definovaných v zákoně č. 114/1995 Sb.,
- zajistit zlepšení splavnosti dolního Labe,
- výstavbu vodních cest upřesňovat a zabezpečovat na základě skutečných potřeb dopravního trhu a finančních možností státu;

m) oblast mezinárodních dohod:

- na základě postupu výstavby a dokončování jednotlivých tahů dopravních sítí, skutečných a prognózovaných intenzit provozu a zkušeností z provozu na vybrané síti dopravních cest iniciovat případná upřesnění večení mezinárodních dopravních tahů na území České republiky přijatých v mezinárodních dopravních dohodách včetně posouzení jejich vlivů na životní prostředí.



Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI
BROUMOVSKO



MIZPP00GZZUB

Lechujská 59
549 54 Police n. Metuje
tel.: 491 549 020
fax: 491 549 034
e-mail: broumovsko@nature.cz.
www.brol.mosko.cz/chrana/priroda

POLICÍ NAD METUJÍ
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC
Ing. Jaroslava Honová
Vršovická 65
Praha 10
100 00

POČET STRAN	VÁŠ DOPIS ČÍSLO JEDNACÍ ZE DNE	NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ	VÝŘIZUJE	VYPRAVENO DNE
2		00465/BR/2008	Ing. Pchödková, 491 549 033	7.2.2008

Věc: Výjádření Správy CHKO Broumovsko k oznámení záměru výstavby „Rychlostní silnice R11, stavba 1109 – Trutnov až státní hranice ČR/Polsko“.

Správa CHKO Broumovsko se sídlem v Polici nad Metují (dále jen Správa) jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle ustanovení § 78 odst. 2, zákona ČNR č. 114/1992 Sb., vydává pro další zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí následující doporučení.

Stavba rychlostní komunikace R11 v úseku Slřítež - Královec (státní hranice s Polskem) nezasahuje přímo do území CHKO Broumovsko ani do žádného ze spravovaných místních chráněných území národní kategorie.

Prochází však správním územím obce s rozšířenou působností (ORP) Trutnov, v němž Správě náleží pravomoc ve věci povolování výjimek ze základních ochranných podmínek silně a kriticky ohrožených druhů rostlin a živočichů.

Proto požadujeme další rozpracování dokumentace se zaměření na výskyt a ochranu všech zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v kategorii silně a kriticky ohrožených. Kvalitní zmapování skutečného výskytu a návrh možné ochrany bude nezbytným podkladem pro udělení výjimky ze základních ochranných podmínek této skupiny.

S pozdravem:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Správa CHKO Broumovsko
Lechujská 59
549 54 Police n. Metuje

Ing. Hana Heinzelová

VĚDOUCÍ SPRÁVY



Zemědělská vodohospodářská správa

Oblast povodí Labe - Pracoviště Trutnov
Horská 5, 541 01 TRUTNOV

MŽP

odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC

Vršovická 65

100 10 Praha 10 - Vršovice

VÁS DOPIS ZNAČKY / ZE DNE
1391/ENV/08

NAŠE ZNAČKA
OPL/P TU/0098/2008

VÝŘIZUJE / TELEFON
Chládková

TRUTNOV
21.2.2008

Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů - rychlostní silnice R11, stavba 1109 - stanovisko správce drobných vodních toků.

Výše uvedená stavba bude zasahovat do zařízení ve správě naší organizace a čo ploch odvodněných systematickou trubkovou drenáží. Odvodnění (meliorační detail) je součástí pozemku a jako takový vlastnictvím majitele tohoto pozemku. Hlavní odvodňovací zařízení (HOZ, což jsou otevřené odvodňovací kanály nebo kryté kanály o průměru 30cm a více, složičí převážně k odvedení vody z odvodněných ploch) je ve správě naší organizace. Projekty odvodnění, pokud se zachovaly, jsou uloženy v archivu našeho pracoviště. Jedná se o tato zařízení:

km 134,230 Odvodnění Starý Rokytník z roku 1983, okr.č. 242, arch.č. 67

LP č. 3 Mlýnského potoka (zatrubněný)

LP č. 4 Mlýnského potoka

km 144,420 LP č. 4 Zlaté Olešnice

km 145,680 LP č. 2 Zlaté Olešnice

km 147 – 148 Odvodnění Bernartice z roku 1937, okr.č. 33, arch.č. 11

Odvodnění (sólo detail) z roku 1967, okr.č. 152, arch.č. 152

km 149,600 Lampertický potok

km 151 Odvodnění Bernartice z roku 1937, okr.č. 33, arch.č. 11

km 151,660 HOZ (hlavní odvodňovací zařízení) „A“, „B“

Odvodnění (sólo detail) z roku 1955, odr.č. 120, arch.č. 120

Odvodnění Královec z roku 1978, okr.č. 227, arch.č. 54

Odvodnění z roku 1912, okr.č. 19

km 153,580 HOZ (hlavní odvodňovací zařízení) „O4“, „O1“ (zatrubený)

Vodní teky, HOZ a orientačně i odvodněné plochy byly zakresleny do přiložených situací map 1:10 000.

Vliv stavebních prací i stavby samotné, co se týče ovzduší, hluku, vody, půdy, flóry a fauny i krajinného rázu, bude jistě nezanedbatelný. Tuto komunikaci také zřejmě v budoucnu využije mnohem více aut, než kolik by projízdělo regionem po stávajících komunikacích. Vzhledem k potřebám a přírosovi této veřejně prospěšné stavby cvšem nelze jinak, než se jen snažit co nejvíce minimalizovat tyto škody vhodnou volbou trasy a dalšími opatřeními. Z tohoto hlediska se nabízí i zvážení možnosti využití železničního koridoru. Doprava je v současné době utlumena, využití tratí minimální a přirozené prostředí je již násypy a terénními úpravami částečně poškozeno.

Území mezi Poříčím a Bernarticemi je značně nestabilní. Na základě pozorování z udržovacích a kontrolních prohlídek vodních toků, tedy z venkovních pochůzek, mohu prohlásit, že kromě evidovaných sesuvů v této oblasti dochází k dalším, které se nedotkly různých zařízení (trati, silnice) a nejsou proto nijak sledovány a evidovány. Lze je identifikovat na porostech dřevin podle zakřivení kmene a počle reliéfu terénu.

Dále zde dochází ke škodám na porostech silnic námrazou, což potvrzuje poškození především smrkových kultur (abajonety) na návětrných svazích. Z toho plyne i větší ohrožení komunikací namrzáním a zvýšená spotřeba posypových materiálů. Bude docházet k zasolení okolních pozemků a zvýšené kontaminaci povrchových vod v drobných vodních tocích, které mají v této pramenné oblasti malý průtok.

Při pochůzkách lze také zjistit množství drobných šachet, lomů a náspů i průzkumných vrtů, souvisejících s dlouhodobým využíváním zdejšího ložiska (silně radioaktivního) černého uhlí, pomístní těžbou kamene a těžbou uranu v okolí Bečkova.

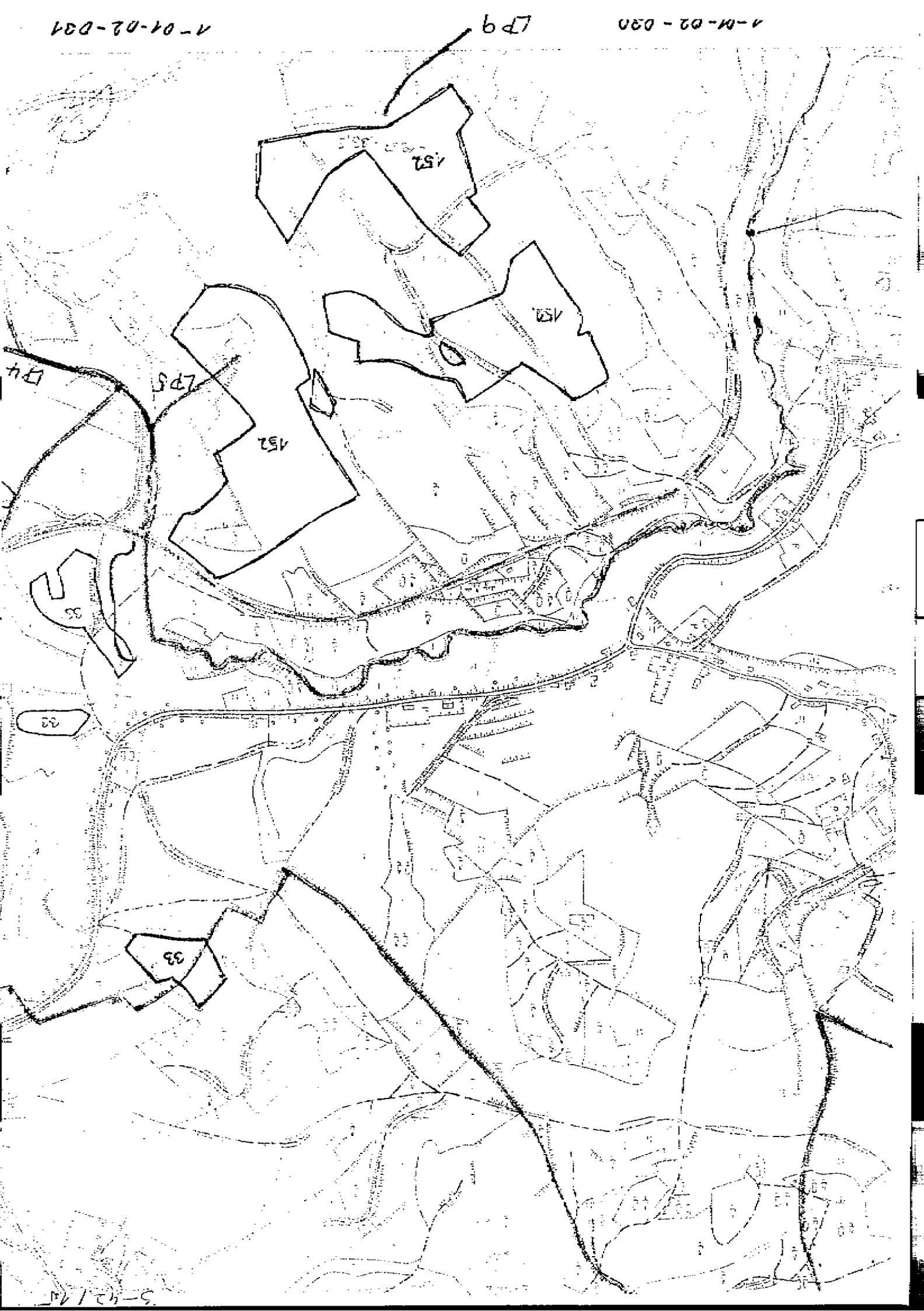
Při zařízení vod dešťových, svádených z povrchu silnice, bude třeba mít na zřeteli malou kapacitu koryt zdejších drobných vodních teků. Ani koryta upravená, vedoucí intravilánem obcí, nemají většinou kapacitu větší než na Q1-3 - provedení 1 - 3leté vody. V případě zásahu do odvodněných ploch, kterých je především v okolí Královice značné množství, bude třeba zajistit, aby nedošlo k zamokření a znehodnocení půdy přerušením této drenáže stavbou. Stavba by se také pokud možno neměla dotknout ochranných pásem vodních zdrojů pitné vody pro místní obce. Tyto nemají v případě kontaminace zdrcjů náhradu odpovídající kvality a množství.

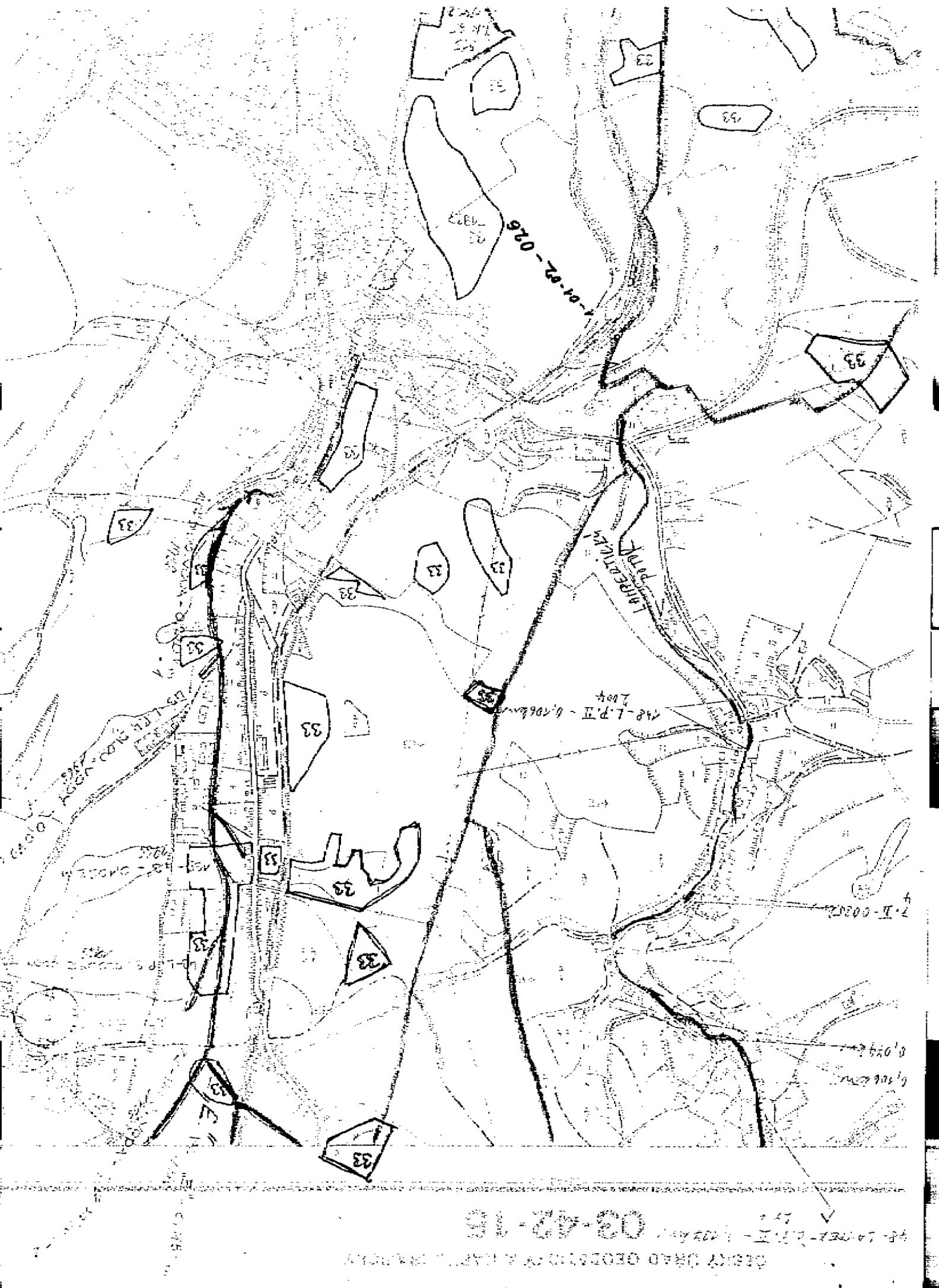
S úctou

Zemědělská vodohospodářská správa
Oblast povodí Labe
Pracoviště Trutnov III
Horské 5, Trutnov 541 01

m.z. *Chlaba*
ZVHS-OPL HK-Pracoviště Trutnov

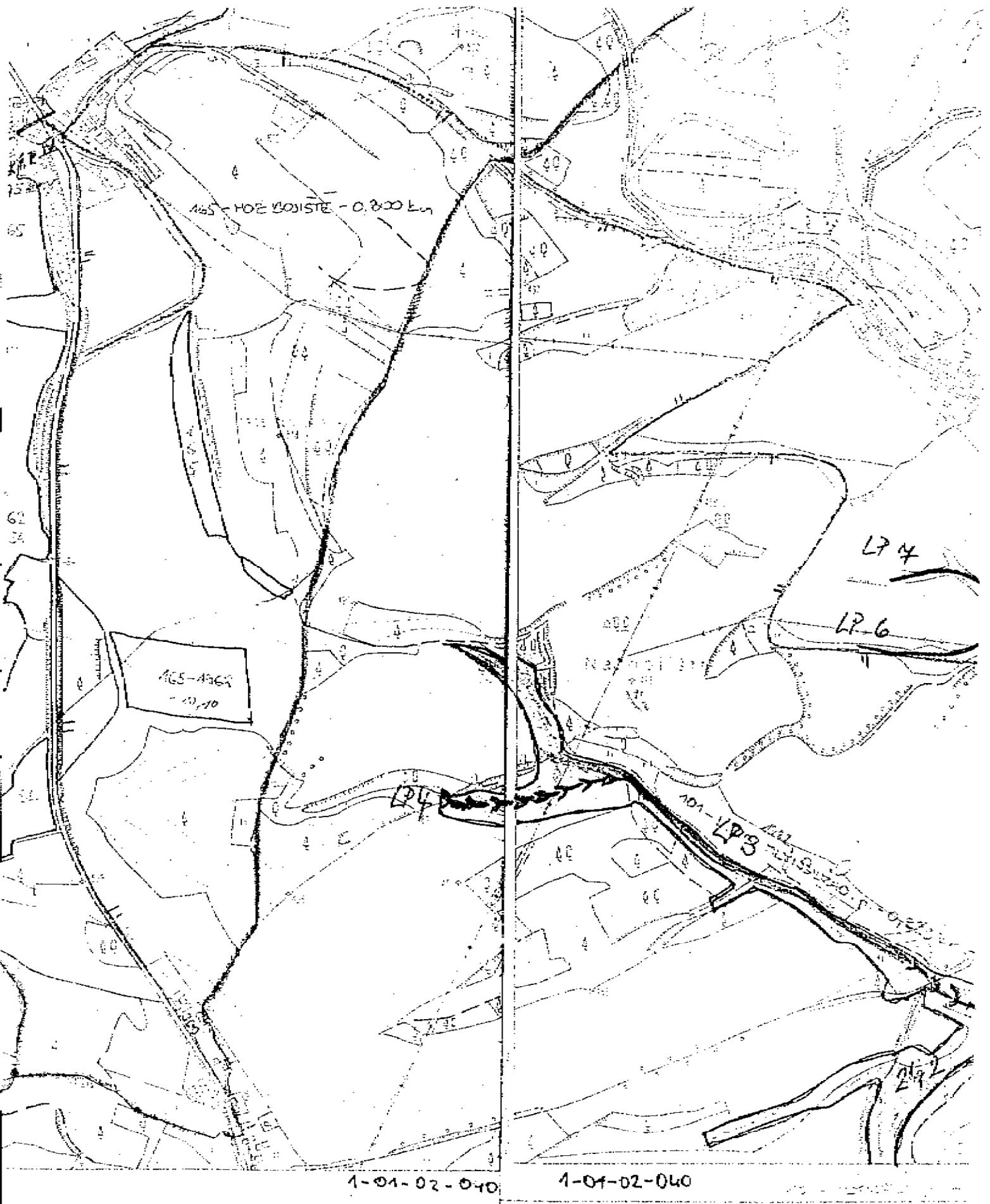
Ing. Zdeněk Kopecký





48-L.P.II - 6.1966
48-L.P.II - 6.1966
48-L.P.II - 6.1966
48-L.P.II - 6.1966
48-L.P.II - 6.1966

03-29-16



105 - HOE BOVISTE - 0,300 Lm
105-1362 - 10,10
101-102-103-104-105-106-107-108-109-110
1-01-02-040
1-01-02-040

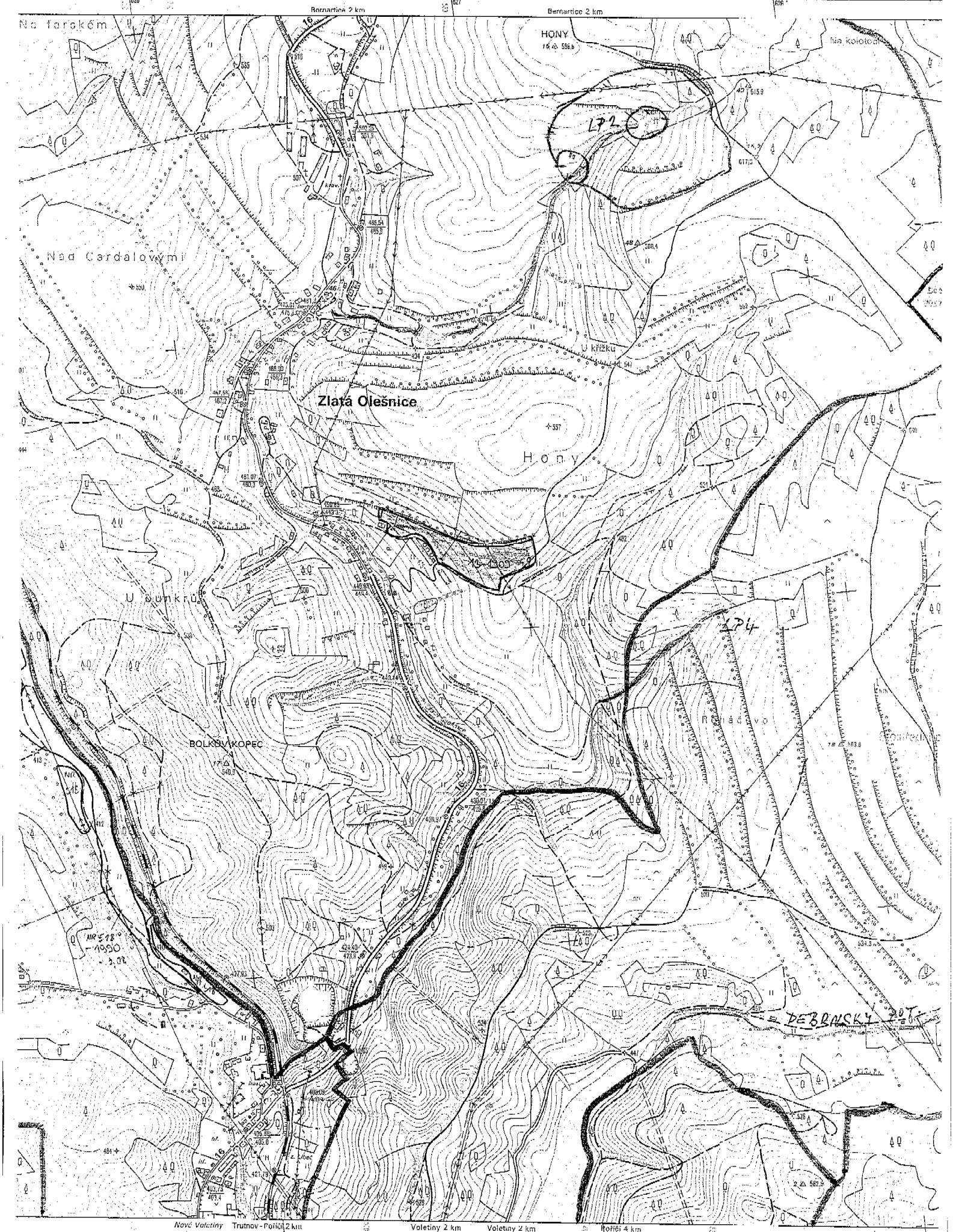
000 01 : 1

1997-1998 - 1998-1999 899 A

1

A-64-02 - 026

04 / 24 -



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR

Mgr. Aleš Kuták
náměstek ministra
a ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší

INTERNÍ SDĚLENÍ

Pro: Ing. Karel Bláha, CSc., náměstek ministra – ředitel sekce technické ochrany ŽP
Cc: Ing. Jaroslava Honová – ředitelka odboru posuzování vlivů na životní
prostředí a IPPC

V Praze, dne: . února 2008
č. j. 230/800/08, 11525/ENV/08,
782/M/07

Vážený pane náměstku,

pro účely odpovědi ministra obci Kocbeře i pro účely procesu EIA stavby 1108
dálnice D11 resp. rychlostní silnice R11 Vám sdělujeme, že sekce ochrany klimatu a ovzduší
jakožto svodná sekce MŽP pro dopravu již stavou 1108 sleduje jako jednu z cca 15-20
problematických úseků dálnic a rychlostních silnic v ČR, a to z důvodů uváděných sekci 600:

- průchod označeným pásmem NKP Kuks a Betlén,
- průchod komponovanými plochami bývalého panství Choustníkovo Hradiště, které
usiluje o zápis na listinu kulturních krajin UNESCO.

Druhý uvedený důvod se přitom překrývá s jedním z důvodů uváděných obci Kocbeře
(průchod lesem Kázlovství, který je součástí komponovaných ploch bývalého panství
Choustníkovo Hradiště). Lokální specifika (další důvody uváděné obci Kocbeře) mohou být
dalším důvodem pro zvýšení sledovanosti úseku 1108.

Zástupce sekce 800 proto provede místní šetření v lokalitě, navštíví obec Kocbeře, aby
si nechal blíže vysvětlit jejich návrhy na varianta vedení tras, které nejsou opatřeny náčrtem
a tudíž nejsou jednoznačně srozumitelné, a provede základní technické prověření technických
možností, zda by bylo možné navrhnut trasu úseku 1108, která by pokud možno kompletně
odstranila nebo zmírnila vytyčené nedostatky předložených variant úseku 1108.

Tyto informace je možné využít pro odpověď ministra obci Kocbeře.

S pozdravem





MIZPP00HZFSN

2008-02-25
Obec Zlatá Olešnice

Obec – Obecní úřad Zlatá Olešnice

Zlatá Olešnice čp. 145 541 01 TRUTNOV

Tel. 499 841842, e-mail: zl.olesnice@volny.cz, podat.zl-olesnice@volny.cz

162/12

08

Mimisterstvo životního prostředí
ing. Fúrstová
Vršovická 65
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE

Váš dopis ze dne: Naše č.j.: Vyřizuje: Tel.: Zlatá Olešnice dne:
14.1.2008 – 1391/ENV/08 10/2008 Karol 608 148118 25.2.2008

Věc: Výjádření k záměru „Rychlostní silnice R 11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR / Polsko

Zastupitelstvo obce Zlatá Olešnice projednalo dne 20.2.2008 záměr výstavby Rychlostní silnice R 11, stavba 1109, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko a přijalo toto usnesení:

Usnesení č. 1/2 - 08 přijaté dne 20.2.2008

- Obecní zastupitelstvo souhlasí s trasou rychlostní silnice jak je navržena včetně mimoúrovňové křížovatky v katastrálním území Zlatá Olešnice km 145,90.
- V úseku km 146,63 vední tok (OPVZ) 4449 je souběžně vedena místní komunikace p.p.č. 2122 a vodovodní řad pro obec. Nutno zajistit průjezdný profil pod R-11.
- Od vodního zdroje v lese (OPVZ) 4449 je veden hlavní vodovodní řad pro obec křížení s R-11 v úseku km 145,70 – 145,80. Nutno zajistit nepřerušení dodávky vody pro obec.

Oznámení o záměru bylo vyvěšeno na úřední desce obecního úřadu od 22.1.2008.

K dnešnímu dni nebylo přijato na podatevně obecního úřadu ve Zlaté Olešnici žádné připomínkové vyjádření k záměru stavby.

Karel Jeroslav
místostarosta obce

O B E C
ZLATÁ OLEŠNICE
541 01 Trutnov
IČ 278 488
-2-

LESY A PARKY TRUTNOV

Úpická 469

s.r.o.

541 01 Trutnov

V Trutnově dne: 29. února 2008

Vyřizuje: ing. František Novák

**Městský úřad Trutnov
odbor rozvoje města
Slovanské nám. 165
541 16 Trutnov**

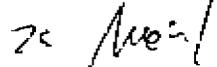
Věc: Vyjádření k plánované výstavbě rychlostní komunikace

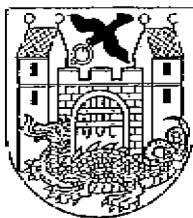
K předložené dokumentaci plánované rychlostní komunikace R 11 máme následující připomínky:

- 1) V lokalitě Výšinka upřednostňujeme variantu B (bez tunelu)
- 2) Požadujeme zachování cest v následujících lokalitách:
 - Černá leč - pod mostem v km 134,23
 - Naučná stezka 1866 - pod mostem v km 134,52
- 3) Požadujeme zpřístupnění lesů v lokalitě Terasy (Zlatá Olešnice, por. 33 D), které budou výstavbou komunikace odříznuty od přístupu.

S pozdravem

Lesy a parky Trutnov s.r.o.
Úpická 469, 541 01 Trutnov
DIČ: CZ25968700, číslo 79C5630277/01CO
Tel./fax: 499 313 352
E-mail: poles@lesytrutnov.cz


Ing. Jaroslav Semerák, jednatel a ředitel
Lesy a parky Trutnov s.r.o.



MĚSTO TRUTNOV - MÍSTOSTAROSTKA

Slovanské náměstí 165, PSČ 541 16

Ministerstvo životního prostředí ČR
Vršovická 65
Praha 10
100 10

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE

NAŠE ZNAČKA
RJ / 2008/HLM
266

VYŘIZUJE / TEL.
Hliza / 499 803 372

V TRUTNOVĚ DNE
29.2.2008

Věc: Vyjádření v rámci zjišťovacího řízení k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108 Jaroměř – Trutnov“ a „Rychlostní silnice R11 stavba 1109 Trutnov – st. hranice ČR/Polsko“

Město Trutnov, jako dotčený samosprávní celek, zásadně nesouhlasí s navrženým záměrem umístěním stavby „Rychlostní silnice R11 stavba 1108 Jaroměř – Trutnov“ a „Rychlostní silnice R11 stavba 1109 Trutnov – st. hranice ČR/Polsko“.

Po prostudování dokumentace, zpracované firmou VALBEK spol. s r. o., Vaňurova 505/17, Liberec 3, 460 02, která řeší ve všech třech variantách umístění sjezdu z komunikace R11 na km 132 u obce Střítež, požadujeme změnu umístění sjezdu a jeho posunutí na km 134 za území obce Nový Rokytník, který je součástí stavby „Rychlostní silnice R11 stavba 1109 Trutnov – st. hranice ČR/Polsko“.

Navrhované řešení umístění sjezdu v úseku 132 km mezi obcemi Střítež a Nový Rokytník s napojením na stávající komunikaci I/37 bude mít negativní vliv na obec Nový Rokytník. Na I/37 bude svedena veškerá doprava z R11 ve směru na Krkonoše. Umístěním sjezdu na navrhovaném km 132 by došlo k dalšímu již neúnosnému nárůstu frekvence dopravy v obci Nový Rokytník, jejímž centrem komunikace I/37 prochází, a jejíž technický stav je limitován existující bytovou výstavbou v okolí této silnice. Dalším negativním faktorem je neexistence jiného dopravního napojení této obce na město Trutnov (chodník pro pěší, cyklostezka).

Umístění sjezdu z R11 na km 132 je přímo v rozporu s platou územně plánovací dokumentací – „územním plánem města Trutnova“ a zároveň s návrhem „Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje“ a potažmo pak s „Generelem silniční dopravy Královéhradeckého kraje“. Veškeré tyto územně plánovací dokumentace uvažují s umístěním sjezdu z budoucí rychlostní komunikace R11 na km 134 a na tento navazují i další opatření v rámci budování a rekonstrukce dopravní infrastruktury daného regionu. Jejím z těchto opatření je i vybudování západního obchvatu města Trutnova respektive přeložky komunikace I/14, která bude plnit funkci odklonu veškeré dopravy R11 – Krkonoše (v obou směrech) mimo stávající plochy s funkcí bydlení v částech města Trutnova – Bojiště a Horní Předměstí.

Požadujeme změnu dokumentace „Rychlostní silnice R11 stavba 1108 Jaroměř – Trutnov“ a „Rychlostní silnice R11 stavba 1109 Trutnov – st. hranice ČR/Polsko“ ve smyslu respektování našich připomínek tj. posunutí sjezdu z úseku km 132 do úseku km 134. Dále Město Trutnov požaduje

změnu kategorií komunikace z rychlostní silnice na dálnici, a respektování tak hlavního územně plánovacího dokumentu vlády „Politika územního rozvoje České republiky“ schváleného usnesením vlády České republiky č. 561 ze dne 17. května 2006. Tuto nově upravenou dokumentaci požadujeme s nám opětovně projednat.



Horynová
Ing. Hana Horynová
místostarostka

Společnost Horní Labe a.s.

MJTNP008WAUT

Marius Pedersen Group



Městský úřad Trutnov
Slovanské náměstí 165
541 16 Trutnov

11 - F. J. H
g: 1267
xx
Sor.

MĚSTSKÝ ÚŘAD TRUTNOV

Podatelna	c.j.	15982/2007	Čas doručení:
Došlo dne:		29-02-2008	11:46 h
Poč. listů:	Poč. příloh:		
Předáno:	Pozn.:		

V Trutnově, dne 28.2.2008

Věc: „Rychlostní silnice R11, stavba 1108, Trutnov – státní hranice ČR/Polsko“
– stanovisko k záměru

Preamble

Trasa navržené rychlostní silnice (těleso vozovky či její ochranné pásmo) protíná v úseku cca km 138,0 - km 138,2 zájmové území skládky tuhých komunálních odpadů Trutnov-Kryblice II. Toto území je rádně pronajato platnou nájemní smlouvou uzavřenou s vlastníkem pozemků, tj. Městem Trutnov. Současně pro zmíněné zájmové území bylo vydáno územní rozhodnutí č.j. Výst. 863/234/94-Fi, jenž nabyla právní moc.

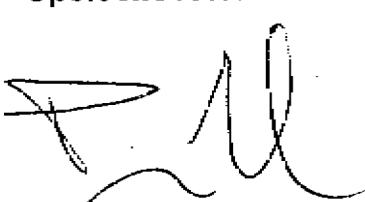
Stanovisko

S navrženou trasou lze souhlasit za podmínky, že výstavba technické provedení a následný provoz R11 neomezí popsané realizaci zmíněné skládky, dopř. dojde pouze k nevýznamnému posunu hranice skládky o max. 20m.

Oboustranně přijatelné technické provedení tělesa vozovky v návaznosti na těleso skládky bude vzájemně odsouhlaseno nejpozději ve fázi projektu pro územní řízení.

S pozdravem

Společnost Horní Labe a.s.


Společnost Horní Labe a.s.
Bohuslavice 226
541 03 Trutnov
DIČ: CZ13586306
-6-

Ing. Jiří Pražák
ředitel

Příloha: Situace R11

