

P O S U D E K

o vlivech záměru

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

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

(duben 2021)

P O S U D E K

o vlivech záměru

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

**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**

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č. osvědčení
2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. 52153/ENV/15

spolupráce:

Ing. Jana Bajerová

(duben 2021)

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 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 č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. 52153/ENV/15.

Datum: 18. 04. 2020

Podpis:

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

OBSAH:

| | |
|---|----|
| I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE | 6 |
| I. 1. Název záměru | 6 |
| I. 2. Kapacita (rozsah) záměru | 6 |
| I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) | 6 |
| I. 4. Obchodní firma oznamovatele | 8 |
| I. 5. IČ oznamovatele | 8 |
| I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele | 8 |
| II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE | 8 |
| II. 1. Úplnost dokumentace | 8 |
| II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení | 11 |
| A. Údaje o oznamovateli | 11 |
| B. Údaje o záměru | 11 |
| B.I. Základní údaje | 11 |
| B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 | 11 |
| B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru | 11 |
| B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) | 12 |
| B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry | 14 |
| B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí | 14 |
| B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry | 15 |
| B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení | 19 |
| B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků | 20 |
| B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat | 20 |
| B.II. Údaje o vstupech | 21 |
| B.II.1 Půda | 21 |
| B.II.2 Voda | 21 |
| B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje) | 21 |
| B.II.4 Energetické zdroje | 22 |
| B.II.5 Biologická rozmanitost | 22 |
| B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu | 22 |
| B.III. Údaje o výstupech | 23 |
| B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí | 23 |
| B.III.2 Odpadní vody | 23 |
| B.III.3 Odpady | 24 |
| B.III.4 Ostatní emise a rezidua | 24 |
| B.III.5 Doplnující údaje | 25 |
| C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území | 27 |
| C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území | 27 |
| C.I.1 Struktura a ráz krajiny | 27 |
| C.I.2 Geomorfologie | 27 |
| C.I.3 Hydrologie | 27 |
| C.I.4 Fauna a flora | 28 |
| C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000 | 29 |
| C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území | 30 |
| C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu | 30 |
| C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území | 30 |
| C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny | 32 |
| C.II.1 Ovzduší a klima | 32 |
| C.II.2 Voda | 32 |
| C.II.3 Půda | 34 |
| C.II.4 Přírodní zdroje | 34 |
| C.II.5 Biologická rozmanitost | 34 |
| C.II.6 Klima | 37 |
| C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví | 37 |
| C.II.8 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů | 37 |
| C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit | 38 |
| D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví | 39 |
| D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru | 39 |
| D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví | 39 |
| D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima | 45 |
| D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další a fyzikální a biologické charakteristiky | 47 |
| D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody | 51 |
| D.I.5 Vlivy na půdu | 57 |
| D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje | 59 |
| D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost | 60 |

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice

| | |
|--|-----|
| D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce | 68 |
| D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů | 70 |
| D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích | 72 |
| D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů | 73 |
| D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví | 74 |
| D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí | 83 |
| D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích | 84 |
| E. Porovnání variant řešení záměru | 84 |
| F. Závěr | 86 |
| G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru | 86 |
| H. Přílohy | 86 |
| II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí | 87 |
| II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice | 87 |
| III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ | 88 |
| IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ | 88 |
| V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI | 97 |
| V.1. Vyjádření k dokumentaci | 100 |
| V.2. Vypořádání připomínek z veřejného projednání | 171 |
| VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ | 178 |
| VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ... | 179 |

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr je liniovou dopravní komunikací, silnicí I. třídy. Jedná se o přeložku stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice (u Turnova) a MÚK Úlibice (u Jičína). Jde o novostavbu, celou řešenou v nové trase.

Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami.

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním.

Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110. V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km.

U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km.

Součástí záměru je přeložka silnice II/283 z MÚK Žernov (ve variantě E1), respektive z MÚK Volavec (ve variantě E2) směrem na Semily.

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

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------------|-----------|-----------------------|
| Královéhradecký kraj | Dílce | Dílce |
| Královéhradecký kraj | Dřevěnice | Dřevěnice |
| Královéhradecký kraj | Holín | Holín |
| Královéhradecký kraj | Holín | Horní Lochov |
| Královéhradecký kraj | Holín | Pařezská Lhota |
| Královéhradecký kraj | Holín | Prachov |
| Královéhradecký kraj | Jinolice | Jinolice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Jičín |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Moravčice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Popovice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Robousy |
| Královéhradecký kraj | Kbelnice | Kbelnice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Kněžnice | Kněžnice |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Březka |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Jivany |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libunec |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libuň |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Hlásná Lhota u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Podhradí u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Čejkovice u Jičína |

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Královéhradecký kraj | Podúlsí | Podúlsí |
| Královéhradecký kraj | Radim | Lháň |
| Královéhradecký kraj | Radim | Radim u Jičina |
| Královéhradecký kraj | Radim | Studeňany |
| Královéhradecký kraj | Radim | Tužín |
| Královéhradecký kraj | Soběraz | Soběraz |
| Královéhradecký kraj | Újezd pod Troskami | Újezd pod Troskami |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Úlibice |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Řehec |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Cidlina |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Těšín |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Zámezí |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Železnice |
| Liberecký kraj | Lažany | Lažany u Sychrova |
| Liberecký kraj | Čtveřín | Čtveřín |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hnanice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hrubá Skála |
| Liberecký kraj | Karlovice | Karlovice |
| Liberecký kraj | Ktová | Ktová |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Bělá u Turnova |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Loktuše |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Sekerkovy Loučky |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Vesec pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Ohrazenice | Ohrazenice u Turnova |
| Liberecký kraj | Přepeře | Přepeře u Turnova |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Lestkov pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Volavec |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Křečovice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Rovensko pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Václaví |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Štěpánovice u Rovenska pod Troskami |
| Liberecký kraj | Turnov | Bukovina u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Daliměřice |
| Liberecký kraj | Turnov | Malý Rohozec |
| Liberecký kraj | Turnov | Mašov u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Turnov |
| Liberecký kraj | Žernov | Žernov |
| Liberecký kraj | Tatobity | Tatobity |
| Liberecký kraj | Tatobity | Žlábek |
| Liberecký kraj | Stružinec | Tuháň u Stružince |
| Liberecký kraj | Veselá | Veselá u Semil |

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I. 5. IČ oznamovatele

65 99 33 90

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Vladimírem Ludvíkem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č. j. 5278 / 850 /OPV /93, autorizace prodloužena č. j. 52403/ENV/15.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění z hlediska vypovídací schopnosti pro navrhované varianty E1 (s podvariantami E11 a E12) a E2. Výrazně nižší vypovídací schopnost z hlediska popisu složek životního prostředí a z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí však mají pro obě varianty navrhované přeložky silnice II/282 a II/283; od této skutečnosti se také odvíjí návrh závazného stanoviska.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje téměř všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Oznamovaný záměr je navržen ve 2 aktivních variantách:

- Varianta E1 (s podvariantami E11 a E12)
- Varianta E2

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované přepracované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

1. Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (ke skutečnostem jiným a novým vzhledem k oznámení) a dále například přílohy mapové, obrazové a grafické:
2. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny
3. Situace záměru
4. Rozptylová studie
5. Hluková studie
6. Posouzení vlivů expozice hluku na veřejné zdraví
7. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika znečištění ovzduší dopravou
8. Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.
9. Biologický průzkum
10. Dendrologické hodnocení

11. Posouzení vlivu na krajinu
12. Posouzení projektu ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES
13. Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody
14. Vizualizace záměru
15. Migrační studie

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za akceptovatelnou pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska předložených variant E1 a E2.

Popis složek životního prostředí a vyhodnocení vlivů souvisejících s navrhovanou přeložkou II/282, II/283 v řešených variantách je výrazně obecnější v porovnání s variantami silnice I/35, a to zejména z hlediska vlivů na faunu (včetně migrace živočichů), floru, krajinný ráz, respektive vlivů na zdroje podzemních vod. Uvedená skutečnost se proto odráží i ve formulaci návrhu závazného stanoviska.

Náplň některých kapitol v popisné části dokumentace ne zcela odpovídá Příloze č.4 zákona, požadované informace jsou však dostupné v jiných částech dokumentace.

Dále je nezbytné konstatovat, že v úvodní části dokumentace nebylo provedeno vypořádání všech obdržených vyjádření, které příslušný úřad obdržel k oznámení EIA; některé připomínky z těchto vyjádření jsou zahrnuta ve vypořádání připomínek MŽP, ostatní připomínky jsou komentovány v předkládaném posudku a oprávněné připomínky z obdržených vyjádření, na které dokumentace nereagovala vyčerpávajícím způsobem, jsou formulovány do návrhu podmínek závazného stanoviska.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou doložena v Příloze 1 předkládaného posudku.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku z hlediska hodnocení variant E1 a E2 (bez přeložky II/282, II/283) za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Lze konstatovat, že rozsah a podrobnost přiložených odborných studií je přiměřený stupni projektové přípravy s odkazem na konstatování zpracovatele posudku v kapitole II. 1. tohoto posudku.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícím bodům dle příloh č. 1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění:

- 48 – Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu – 10 km.
- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí ČR.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr je liniovou dopravní komunikací, silnicí I. třídy. Jedná se o přeložku stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice (u Turnova) a MÚK Úlibice (u Jičina). Jde o novostavbu, celou řešenou v nové trase.

Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami.

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním.

Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110.

V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km.

U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km.

Součástí záměru je přeložka silnice II/283 z MÚK Žernov (ve variantě E1), respektive z MÚK Volavec (ve variantě E2) směrem na Semily.

Na přeložce silnice I/35 délky cca 32 km jsou navrženy dvě oboustranné odpočívky. Ve variantě E1 je v km 10,66 umístěna oboustranná střední odpočívka Václaví. Celková plocha odpočívky je cca 8,8 ha. Ve variantě E2 je v km 11,2 umístěna oboustranná střední odpočívka Štěpánovice. Celková plocha odpočívky je 9,46 ha. V km 29,375 (staničení varianty E1) je umístěna malá oboustranná odpočívka Soběraz. Celková plocha odpočívky je 3,82 ha.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------------|-------------|-----------------------|
| Královéhradecký kraj | Dílce | Dílce |
| Královéhradecký kraj | Dřevěnice | Dřevěnice |
| Královéhradecký kraj | Holín | Holín |
| Královéhradecký kraj | Holín | Horní Lochov |
| Královéhradecký kraj | Holín | Pařezská Lhota |
| Královéhradecký kraj | Holín | Prachov |
| Královéhradecký kraj | Jinolice | Jinolice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Jičín |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Moravčice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Popovice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Robousy |
| Královéhradecký kraj | Kbelnice | Kbelnice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Kněžnice | Kněžnice |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Březka |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Jivany |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libunec |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libuň |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Hlásná Lhota u Jičína |

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Podhradí u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Čejkovice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podůlší | Podůlší |
| Královéhradecký kraj | Radim | Lháň |
| Královéhradecký kraj | Radim | Radim u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Radim | Studeňany |
| Královéhradecký kraj | Radim | Tužín |
| Královéhradecký kraj | Soběraz | Soběraz |
| Královéhradecký kraj | Újezd pod Troskami | Újezd pod Troskami |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Úlibice |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Řeheč |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Cidlina |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Těšín |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Zámezí |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Železnice |
| Liberecký kraj | Lažany | Lažany u Sychrova |
| Liberecký kraj | Čtveřín | Čtveřín |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hnanice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hrubá Skála |
| Liberecký kraj | Karlovice | Karlovice |
| Liberecký kraj | Ktová | Ktová |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Bělá u Turnova |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Loktuše |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Sekerkovy Loučky |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Vesec pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Ohrazenice | Ohrazenice u Turnova |
| Liberecký kraj | Přepeře | Přepeře u Turnova |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Lestkov pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Volavec |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Křečovice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Rovensko pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Václaví |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Štěpánovice u Rovenska pod Troskami |
| Liberecký kraj | Turnov | Bukovina u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Daliměřice |
| Liberecký kraj | Turnov | Malý Rohozec |
| Liberecký kraj | Turnov | Mašov u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Turnov |
| Liberecký kraj | Žernov | Žernov |
| Liberecký kraj | Tatobity | Tatobity |
| Liberecký kraj | Tatobity | Žlábek |
| Liberecký kraj | Stružinec | Tuháň u Stružince |
| Liberecký kraj | Veselá | Veselá u Semil |

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí, že přeložka silnice I/35 se po realizaci stane významnou regionální páteří komunikací a o kumulaci s jinými záměry je třeba uvažovat především u staveb, které s ní bezprostředně souvisí:

- Dálnice D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice. Záměr na tuto komunikaci navazuje v MÚK Úlibice.
- Přeložka silnice II/283 – napojení Semil na novou I/35, vyvedení dopravy ze středu Turnova. Přeložka je součástí záměru.
- Dílčí přeložky místních komunikací, které jsou součástí záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Lze pouze upozornit, že za kumulativní vlivy nelze považovat přeložky, které jsou součástí hodnocené dokumentace.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Dokumentace v této kapitole uvádí, že výchozím podkladem pro optimalizaci trasy byla „Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MÚK Ohrazenice – MÚK Úlibice z 11/2014 a „Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb.“. Zájmové území bylo upřesněno ÚP VÚC Libereckého a Královéhradeckého kraje a územními plány sídelních útvarů v zájmovém území. Dále dokumentace popisuje vývoj výběru koridoru, vývoj výběru variant v rámci vybraného koridoru a závěry ze studie proveditelnosti hodnocených variant. Dokumentace potom v této kapitole uvádí varianty navržené pro hodnocení v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku by obsah výše uvedené kapitoly měl být spíše náplní kapitoly E – Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy). Z veřejně dostupných podkladů (například Informační leták ŘSD) pro uvedenou stavbu uvádí, že důvodem realizace nového vedení silnice I/35 je odvést tranzitní dopravu mimo intravilán obcí a měst na stávající silnici I/35, čímž se podstatně zlepší životní podmínky obcí a měst, sníží riziko nehod chodců a cyklistů, dojde k poklesu imisní zátěže v obytných zástavbách. Sníží se míra hlukového zatížení,lepší se možnost používat silnici pro místní dopravu. Ve většině úseku stávající trasy je vzhledem k intenzitám dopravy velmi problematické předjíždění, což vede k častým dopravním nehodám. Silnice plní v průtazích obcemi současně i obslužnou funkci, a tím je snížen komfort jejích uživatelů.

Stavba má význam pro spojení severní části republiky s Královéhradeckým a Pardubickým krajem. Podle platných harmonogramů bude realizován tento úsek jako poslední.

Stávající síť (silnice I/35) bude po vybudování stavby ponechána v plném rozsahu, aby sloužila jako doprovodná komunikace k novostavbě silnice I/35. Po dokončení stavby bude stávající silnice převedena do silnic II. tříd.

Ve vztahu k obsahu předkládaného posudku lze připomenout závěr zjišťovacího řízení, kde je konstatováno, že „jako ekonomicky i environmentálně nejvhodnější byly vybrány varianty „E1“ (s podvariantami „E11“, „E12“) a „E2“. Z výše uvedených důvodů MŽP zvolené varianty akceptuje a nepožaduje do dokumentace zahrnutí varianty Mott MacDonald Praha, která dle ekologické části studie proveditelnosti (Evernia, 2014) vykazuje ze všech zvažovaných variant největší negativní vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo“.

Jinak ze strany zpracovatele posudku bez dalších připomínek.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Dokumentace v této kapitole popisuje návrh trasy pro navrhované varianty E1 a E2. Dále je pro navrhované varianty uveden popis mimoúrovňových křižovatek a křižovatek, mostů, tunelů, přeložek a úprav dotčených komunikací, demolic a odpočívek.

Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami.

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním.

Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110.

V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km.

U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km.

Součástí záměru je přeložka silnice II/283 z MÚK Žernov (ve variantě E1), respektive z MÚK Volavec (ve variantě E2) směrem na Semily.

Mimoúrovňové křižovatky

Varianta E1 (7 mimoúrovňových křižovatek):

- Na začátku řešeného úseku je navržena přestavba stávající MÚK Ohrazenice. Jedná se o křižovátku silnice č. 35 s dálnicí D10/D35 a silnicí I/10.
- V km 1,208 je navržena MÚK Přepeře se silnicí II/610.
- V km 5,175 v místě křížení stávající silnice I/35 je navržena MÚK Valdštejsko.
- V km 11,770 je navržena MÚK Žernov, do které je napojena přeložka silnice II/283 ve směru na Semily.
- V km 18,280 je navržena MÚK Čimyšl, kterou je na přeložku napojena stávající silnice I/35 a dle ÚP obce Újezd pod Troskami i přeložka silnice II/281.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- V km 23,330 je navržena MÚK Kněžnice v místě křížení se stávající silnicí I/35, do které je rovněž napojena i přeložka silnice III/2846.
- V km 28,150 je navržena MÚK Valdice. Jihozápadní větev křižovatky je napojena do okružní křižovatky, která je součástí stavby přeložky silnice II/286 Robousy - Valdice (samostatná stavba).
- V konci úseku je trasa napojena do MÚK Úlibice, která je součástí stavby D35 Úlibice - obchvat. Jedná se o křižovatku dálnice D35 a silnice I/35 se silnicí I/16.

Varianta E2 (8 mimoúrovňových křižovatek):

Poloha a dispoziční řešení u 6 MÚK jsou shodné jako u varianty E1. U varianty E2 není MÚK Žernov a místo ní jsou navrženy MÚK Volavec a MÚK Ktová.

- V km 9,410 je navržena MÚK Volavec, do které je napojena přeložka silnice II/283 ve směru na Semily.
- V km 14,080 je navržena MÚK Ktová, do které je napojena přeložka silnice II/282.

Mosty

Rozhodující pro celkovou technickou a ekonomickou náročnost trasy je rozsah návrhu středních a velkých mostních objektů.

Varianta E1:

| | |
|--|----|
| Celkový počet mostů včetně mostů v MÚK | 60 |
| Z toho mosty na I/35 | 31 |
| Mosty na větvích MUK | 14 |
| Z toho nadjezdy nad I/35 | 15 |
| Malé a střední mosty rozpětí do 90 m | 20 |
| Velké mosty rozpětí nad 90 m | 11 |

Mosty km 0,000 - km 12,000 v podvariantě E11 jsou v kategorii silnice S15,25/100 a v podvariantě E12 v kategorii D21,5/100, niveleta na mostě a délky mostů se v podvariantách neliší. Od km 12,000 do km 32,503 jsou mosty jen v kategorii S15,25/100.

Varianta E2:

| | |
|--|----|
| Celkový počet mostů včetně mostů v MÚK | 59 |
| Z toho mosty na I/35 | 29 |
| Mosty na větvích MÚK | 13 |
| Z toho nadjezdy nad I/35 | 17 |
| Malé a střední mosty rozpětí do 90 m | 21 |
| Velké mosty rozpětí nad 90 m | 8 |

Tunely:

Na trase přeložky silnice I/35 se nachází dva tunely. V ZÚ km 0,0 v místě napojení na MÚK Ohrazenice to je krátký, mělký hloubený tunel délky 130 m. Jedná se o podjezd pod silnicí III/2797 a železniční tratí.

V místě průchodu trasy lokalitou Pelešany v Turnově je dle požadavku územního plánu města navržen tunel Pelešany délky 900 m. Trasa tunelu prochází sesuvným územím, které je vedeno jako dočasně uklidněné. Pro přípravu a realizaci tunelu bude nutné v předstihu provést podrobné průzkumné práce celého sesuvného území a případné návrhy sanace stavebně technickými opatřeními.

Varianta E1:

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním.

Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S 15,25/110. V podvariantě E12 je navržena mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110.

U podvarianty E11 je navržena jedna obousměrná tunelová trouba se třemi jízdními pruhy. Tunel je kategorie T 12,5.

U podvarianty E12 je tunel navržen se dvěma samostatnými jednosměrnými tunelovými troubami s šířkami jízdních pruhů 3,5 m. Tunelové trouby jsou kategorie T 8,0.

Varianta E2:

Varianta E2 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S 15,25/110. Tunel je s jednou obousměrnou tunelovou troubou se třemi jízdními pruhy kategorie T 12,5.

Přeložka dálnice D10 a rychlostní silnice I/35

V MÚK Ohrazenice je v souvislosti s celkovou přestavbou křižovatky navržena přeložka dálnice tak, že hlavní dopravní směr v křižovatce bude z Prahy na Liberec a opačně. Přeložka je navržena v délce 1 494 m (dva protisměrné směrové oblouky o poloměrech 810 m). Kategorie je daná profilem stávající dálnice D10 a rychlostní silnice I/35 tj. D 24,5/100, resp. S 22,5/80.

Přeložky a úpravy dotčených komunikací

Návrh trasy přeložky silnice I/35 vyvolává potřebu návrhu řady přeložek silnic, místních komunikací a cest. U varianty E1 jsou přeložky komunikací shodné pro obě podvarianty E11 a E12. Rozsah přeložek a úprav komunikací pro variantu E2 je shodný s variantou E1 s výjimkou úseku km 9,5-16,9, který je v dokumentaci popsán.

Přeložka silnice II/283, napojení na silnici I/35 – ve variantě E1

Přeložka silnice je napojena do MÚK Žernov, obchází zástavbu obce Žernov severním obchvatem v trase dle územního plánu obce, tj. přes okraj Václavského lesa ve směrovém oblouku o poloměru 400 m. Je vedena nad rybníkem Tisovka, jižně od okrajové zástavby obce Tatobity a jižně od lokality Žlábek, kříží lesní komplex a směrovým obloukem o poloměru 500 m kříží stávající křižovatku silnic II/283 a II/284, prochází lesním komplexem Zelený háj a napojuje se na stávající silnici II/283.

Přeložka silnice je navržena v délce 6,250 km. V ZÚ je napojena na stávající silnici II/282. Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MÚK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žládku, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny.

Podélný profil vychází z nivelety stávající silnice II/282 a II/283 na obou koncích přeložky, z nivelety křižované silnice I/35 v MÚK Žernov, nivelet křižovaných komunikací a z reliéfu stávajícího terénu. Niveleta je navržena tak, aby bylo možné v místě křížení stávajících komunikací navrhnout úroňové křižovatky, popřípadě úroňová připojení dotčených cest.

Od ZÚ až do km 3,4 návrh nivelety kopíruje stávající terén s hloubkou zářezů do 4,0 m a výškou násypů do 5,0 m. V tomto úseku má niveleta navrženy podélné spády od 1,53% do 5,74%.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Cca v km 4,230 kříží trasa příčné údolí s potokem soustavou dvou mostních objektů a násypových těles a stoupá podélným spádem 6,75% do nejvyššího místa trasy v lokalitě Zelený háj, tj. do místa stávající křižovatky silnic II/283 a II/284. Z tohoto místa klesá trasa, která je ve směrovém oblouku o poloměru 500 m, lesním komplexem do místa napojení na stávající silnici II/283 podélným spádem 5,5%.

Přeložka silnice II/283, napojení na silnici I/35 – ve variantě E2

Přeložka silnice II/283 ve variantě E2 je napojena do MÚK Volavec. Trasa varianty je vedena z této mimoúrovňové křižovatky směrem k terénnímu zlomu do území mezi lokalitou Volavec a obcí Radostná pod Kozákovem. Terénní zlom kříží směrovým obloukem a je vedena po zemědělských pozemcích směrem k jižnímu okraji obce Tatobity, který obchází dvěma směrovými oblouky a cca v km 4,400 se napojuje do stávající trasy silnice III/2825.

Trasa je vedena jižně od lokality Žlábek, kříží lesní komplex a směrovým obloukem o poloměru 500 m kříží stávající křižovatku silnic II/283 a II/284, prochází lesním komplexem Zelený háj a napojuje se na stávající silnici II/283.

Přeložka silnice je navržena v délce 7,8 km. Směrové vedení je dáno trasou polohou MÚK Volavec na přeložce silnice I/35, zástavbou Radostné pod Kozákovem, Tatobit a Žlábku, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny.

Podélný profil vychází z nivelety silnice I/35, nivelet křižovaných komunikací a z reliéfu stávajícího terénu. Z MÚK Volavec niveleta stoupá 2,50% do km 0,300 a odtud klesá podélným spádem 0,31% k terénnímu zlomu výšky cca 32 m, který překonává kombinací zářezu max. hloubky 10 m a mostním objektem v podélném sklonu 5,90%, délky 120 m.

Cca od km 1,250 až do km 5,150 niveleta kopíruje stávající terén. V tomto úseku má niveleta navržené podélné spády od 0,83% do 5,79%.

Mezi km 5,6 až km 6,2 kříží trasa příčné údolí s potokem soustavou dvou mostních objektů a násypových těles v údolnicovém oblouku a stoupá podélným spádem 6,35% do nejvyššího místa trasy v lokalitě Zelený háj, tj. do místa stávající křižovatky silnic II/283 a II/284. Z tohoto místa klesá trasa do místa napojení na stávající silnici II/283.

Odpočívky

Na přeložce silnice I/35 délky cca 32 km jsou navrženy dvě oboustranné odpočívky.

Ve variantě E1 je v km 10,66 umístěna oboustranná střední odpočívka Václaví. Celková plocha odpočívky je cca 8,8 ha. Odpočívka má navrženo 60 stání pro nákladní vozidla a 34 stání pro osobní vozidla. Je zde uvažováno s plochou pro čerpací stanici pohonných hmot, venkovní WC a plochy pro odpočinek.

Ve variantě E2 je v km 11,2 umístěna oboustranná střední odpočívka Štěpánovice. Celková plocha odpočívky je 9,46 ha. Odpočívka má navrženo 60 stání pro nákladní vozidla a 34 stání pro osobní vozidla. Je zde uvažováno s plochou pro čerpací stanici pohonných hmot, venkovní WC a plochy pro odpočinek.

V km 29,375 (staničení varianty E1) je umístěna malá oboustranná odpočívka Soběraz. Celková plocha odpočívky je 3,82 ha. Odpočívka má navrženo 14 stání pro nákladní vozidla a 24 stání pro osobní vozidla. Na odpočívce je umístěn WC a plochy pro odpočinek.

Demolice (varianta E1 a E2)

V prostoru MÚK Ohrazenice bude třeba odstranit stávající objekty obalovny. Jedná se o ocelové přístřešky a haly v celkovém počtu 6 objektů. Technologické zařízení bude demontováno vlastníkem.

V Turnově v Přepešské ulici (silnice II/610) v místě navrhované MÚK Přepeře bude nutné vykoupit a odstranit stávající přízemní obytný objekt č. 1365 a dřevěnou kůlnu.

Dále dokumentace uvádí pro řešené varianty plochy vozovek a bilance zemních prací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Popis technického řešení stavby lze označit za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ve vztahu k oboustranné střední odpočívce Václaví vyplynuly z hlediska procesu EIA následující připomínky:

- *Liberecký kraj doporučuje pro realizaci střední odpočívky zvolit daleko vhodnější lokalitu, a to v Přepeřích v místě mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře naproti plánovanému Veřejnému logistickému centru, jehož plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.*
- *V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je v úseku mezi tunelem pod tratí 070 Praha - Turnov a silnicí III/2797 a dále MÚK Přepeře navrženo severně od přeložky silnice I/35 veřejné logistické centrum. Na jih od této komunikace se nabízí možnost vybudovat velkou odpočívku s komplexním servisem pro kamionovou dopravu vzhledem k tomu, že naproti se nachází veřejné logistické centrum, ve městě Turnov se nacházejí 2 průmyslové zóny a dále důležitá křižovatka MÚK Ohrazenice, kde se stýkají dálnice D10 a silnice I/35.*
- *Poloha navržené odpočívky v jiné podobě by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a také z důvodu existence průmyslových zón na území města Turnova.*
- *Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví lze považovat za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě je neadekvátní.*
- *Odpočívka je viditelná ze všech míst Českého ráje; navíc bude negativně ovlivňovat život v přilehlých obcích.*

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulován návrh podmínky, aby tato odpočívka v rámci další projektové přípravy nebyla sledována.

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

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 2030

Dokončení stavby: 2040

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Královéhradecký, Liberecký

Obce: Dílce, Dřevěnice, Holín, Jinolice, Jičín, Kbelnice, Kněžnice, Libuň, Podhradí, Podúlsí, Radim, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Železnice, Lažany, Čtveřín, Hrubá Skála, Karlovice, Ktová, Mírová pod Kozákovem, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov, Tatobity, Stružinec, Veselá

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Výčet nejdůležitějších navazujících rozhodnutí je v dokumentaci uveden.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole bez připomínek s tím, že navazující rozhodnutí nesouvisí přímo se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, protože je bezprostředně spojeno s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich výčet nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace uvádí, že realizací záměru dojde k následujícím nárokům na trvalé a dočasné zábory ZPF, respektive PUPFL:

Trvalý a dočasný zábor ZPF

VARIANTA E1

| | | |
|------------------|---------------------|-----------|
| Podvarianta E11: | trvalý zábor celkem | 183,23 ha |
| | dočasný zábor | 17,88 ha |
| Podvarianta E12: | trvalý zábor celkem | 191,71 ha |
| | dočasný zábor | 17,88 ha |

| | | |
|-------------|---------------------|-----------|
| VARIANTA E2 | trvalý zábor celkem | 187,47 ha |
| | dočasný zábor | 17,30 ha |

Trvalý a dočasný zábor PUPFL

VARIANTA E1

| | | |
|------------------|---------------------|----------|
| Podvarianta E11: | trvalý zábor celkem | 9,50 ha |
| | dočasný zábor | 0,85 ha |
| Podvarianta E12: | trvalý zábor celkem | 10,31 ha |
| | dočasný zábor | 0,96 ha |

| | | |
|--------------|---------------------|---------|
| VARIANTA E2: | trvalý zábor celkem | 7,72 ha |
| | dočasný zábor | 0,75 ha |

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy v kategorii ZPF respektive PUPFL bez připomínek. Vynětí pozemků se řídí příslušnými složkovými zákony bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Je patrné, že záměr bude realizován v ochranném pásmu lesa.

B.II.2 Voda

Dokumentace konstatuje, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení stavenišť. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby. Po dokončení výstavby bude voda používána pouze pro zimní údržbu vozovky a příležitostné čištění komunikace, které bude zajišťováno správcem komunikace. Množství vody bude záviset na aktuálních povětrnostních podmínkách a dalších okolnostech, které nelze předem stanovit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Dokumentace konstatuje, že druh a množství stavebních materiálů a surovin je dáno charakterem stavby. Z hlediska objemu budou nejvýznamnějšími surovinami: kamenivo, štěrkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek, kamenivo – betonové

konstrukce, asfaltové směsi, materiál pro kryty vozovek, cement a přísady do betonů, prefabrikáty, potrubí, železobeton, beton, ocel atd.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Kvantifikace bilancí zemin je podstatná zejména pro etapu výstavby z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci zájmového území.

B.II.4 Energetické zdroje

Dokumentace uvádí, že v souvislosti s výstavbou záměru se předpokládá využití pouze elektrické energie. Dále dle dokumentace budou nezbytné pohonné hmoty, oleje, maziva pro stavební a dopravní mechanizaci, kde celkové množství pro stavbu v této fázi není známo.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob napojení zařízení staveniště na elektrickou energii a dodávky elektrické energie po trase stavby budou řešeny ve vyšších stupních projektové dokumentace. Dodávky energií budou zajištěny ze stávajících vedení, a budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace v této kapitole popisuje určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny. Jsou specifikovány dotčené zvláště chráněná území, jsou uvedeny památné stromy v kontaktu s navrhovaným záměrem, jsou identifikovány zvláště chráněné druhy bezobratlých živočichů a obratlovců, jakož je uvedena i tabulka výskytu zaznamenaných zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin. Současně je uveden i seznam zaznamenaných nepůvodních a invazivních druhů rostlin.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez závažnějších připomínek. Z popisu přírodních složek a popsání vlivů jsou formulovány v dalších částech posudku podmínky do návrhu závazného stanoviska.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace uvádí, že přeložka silnice I/35 se po realizaci stane významnou regionální páteří komunikací a o kumulaci s jinými záměry je třeba uvažovat především u staveb, které s ní bezprostředně souvisí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle zpracovatele posudku měly být v této kapitole pro přehlednost uvedeny údaje o dopravě pro stávající a cílový stav při realizaci hodnoceného záměru. Tyto údaje jsou však dostupné v jiných kapitolách hodnocené dokumentace.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Znečištění ovzduší - výstavba

Z hlediska znečištění ovzduší dokumentace popisuje v obecné poloze bodové, plošné a liniové zdroje znečišťování.

Znečištění ovzduší - provoz

Pro etapu provozu dokumentace uvádí, že po uvedení do provozu bude silnice novým liniovým zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území; jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny NO₂, benzen, PM₁₀, PM_{2,5} a benzo(a)pyren.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k popisu znečištění ovzduší v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Omezování emisí a hluku v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby. V tomto smyslu jsou formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska, pokud nejsou uvedena v kapitole B. I. 6., nebo v této kapitole jsou uvedena, avšak jsou zpracovatelem posudku modifikována.

Ve vztahu k etapě provozu lze upozornit, že v rozptylové studii nejsou bilancovány vstupy pro hodnocenou přeložku II/282 a II/283. Z výstupů rozptylové studie je však patrné, že z hlediska imisní zátěže přeložky řešeny v rámci hodnocených variant vedení silnice I/35.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

V dalším stupni projektové dokumentace bude dle dokumentace nakládání s dešťovou vodou řešeno podrobněji - budou navrženy případné usazovací jímky apod. Ve vztahu k technologickým odpadním vodám dokumentace uvádí, že se jedná o vodu používanou např. na oplach stavebních strojů. Celkové množství této vody je z hlediska životního prostředí nevýznamné a nelze jej v předstihu stanovit ani odhadnout.

Ve vztahu k produkci splaškových vod dokumentace uvádí, že v průběhu výstavby budou vznikat v zařízení staveniště. Způsob nakládání se splaškovou vodou bude upřesněn v Plánu organizace výstavby v dalším stupni projektové dokumentace. Sociální zařízení staveniště musí být buď napojeno na kanalizační síť, nebo na bezodtokou jímku na vyvážení. Přímo na staveništi budou instalována chemická WC.

Provoz

Po dokončení výstavby silnice budou vznikat pouze odpadní vody dešťové zachycené na povrchu vozovky. Dokumentace dokladuje celkové očekávané bilance srážkových vod odtékajících z vozovky pro řešené varianty E11, E12 a E2. Dokumentace uvádí, že bilancované množství produkovaných odpadních vod odpovídá průměrnému ročnímu průtoku cca 8 l/s, o čemž dokumentace konstatuje, že vzhledem k délce úseku a rozsahu navazujících povodí je technicky snadno zvládnutelná záležitost.

Dále dokumentace uvádí, že odpadní vody technologické ani vody splaškové nebudou vznikat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výstavba

Nakládání se splaškovými vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Při dodržení standardních postupů produkce splaškových vod nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Provoz

Z hlediska identifikace zdrojů, které mohou ovlivnit jakost vod ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Způsob technického řešení z hlediska odvádění dešťových vod (s odkazem na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech) je komentován v další části předkládaného posudku.

Dle názoru zpracovatele posudku by mělo být nezbytné v rámci projektu odvodnění komunikace spíše preferovat zasakování před odváděním do vodního toku. Je proto nezbytné pro další projektovou přípravu doporučit vypracování podrobného hydrogeologického průzkumu, který bude kromě jiného vyhodnocovat i možnost vsakování vznikajících dešťových vod. V tomto smyslu je formulováno odpovídající doporučení v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

B.III.3 Odpady

Dokumentace obecně konstatuje, že odpady vzniklé při provádění stavebních prací budou tříděny, ukládány do kontejnerů a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění. V rámci zařízení staveniště budou vytvořeny podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů, bude vedena evidence o způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů, odpady budou přednostně nabízeny k využití.

Dále dokumentace uvádí, že v období provozu budou vznikat odpady spojené s údržbou komunikace. Jedná se např. o zeminu ze seřezávky krajnic, zbytky pneumatik, zbytky patníků, asphalt z drobných oprav vozovky, sečená tráva a dřeviny při úpravách bezprostředního okolí komunikace apod. Z hlediska problematiky odpadového hospodářství je v období provozu nutné respektovat dle dokumentace pravidla vyplývající z legislativy související s nakládáním s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady v etapě výstavby i provozu se musí řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk – etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že během výstavby bude vznikat hluk z provozu stavebních mechanismů použitých při stavbě uvažovaného záměru. Dále jsou obecně uvedeny akustické charakteristiky rozhodujících stavebních mechanismů.

Hluk – etapa provozu

Pro potřeby posouzení hladiny akustického tlaku byla v rámci předkládané dokumentace zpracována akustická studie. V hodnocené kapitole jsou uvedeny uvažované intenzity dopravy na navrhované komunikaci.

Vibrace

Dále dokumentace uvádí, že v případě záměru lze prakticky vliv vibrací způsobených provozem na chráněnou zástavbu vyloučit.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Posuzovaná stavba není zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk – etapa výstavby

Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že součástí posuzované dokumentace není detailněji propracovaná hluková studie pro etapu výstavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu, jakož i doporučení pro zásady organizace výstavby z hlediska eliminace vlivů na hlukovou zátěž.

Hluk – etapa provozu

Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jakož i komentář k hlukové studii jsou formulovány v další části předkládaného posudku.

Vibrace

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.III.5 Doplnující údaje

Z dokumentace vyplývá, že malá část trasy je vedena ve velkých násypech a zářezech (větší než 10 m), u varianty E1 je to v součtu 5,8 %, u varianty E2 pak 1,7 %.

Dále dokumentace uvádí, že specifickým závažným vlivem na krajinný ráz je narušení horizontu hlubokým zářezem. Především na pohledově vysoce exponovaných horizontech může takto vzniknout „zub“, který zásadním způsobem narušuje prostorové vnímání krajiny. Riziko této situace je u varianty E1 při překonávání terénního zlomu v km 11,5 a 15,8. Zářezy zde navazují na velké mostní objekty a celý tento prostor je třeba považovat za problémové místo a věnovat se optimalizaci řešení.

Z velkých technických objektů se na trase vyskytují velké mosty a tunely. Velké mostní objekty jsou obecně nejrizikovějšími prvky silniční stavby z hlediska krajinného rázu. Jedná se o výrazné ryze technické objekty, které se stávají krajinnou dominantou.

Dle dokumentace jsou obě varianty E1, E2 vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

nedostatečná. Pro další přípravu bude prověřeno prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek bude problémovým místem z hlediska vlivu na krajinný ráz. Místo je jednak pohledově exponované z obou svahů údolí Libuňky a současně se nachází v blízkosti okraje CHKO Český ráj. Při návrhu technického řešení bude třeba věnovat vlivu na krajinný ráz zvýšenou pozornost.

Mimoúrovňové křižovatky (MÚK) představují často velké objekty s rozsáhlým zábořem půdy. Umístění i technické řešení mimoúrovňových křižovatek bude upřesněno v rámci dalších projektových stupňů. U všech MÚK musí být realizovány takové vegetační úpravy, které výrazně přispějí ke snížení jejich pohledové exponovanosti a zajistí jejich začlenění do krajiny. Všechny MÚK jsou zařazeny do problémových míst krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k náplni této kapitole bez zásadnějších připomínek. Podmínky navrhované do závazného stanoviska jsou zdůvodněny a formulovány v další části předkládaného posudku.

Zpracovatel posudku konstatuje, že problematický úsek za tunelem Pelešany se nejen nachází v blízkosti okraje CHKO Český ráj, ale také do tohoto okrajového území částečně zasahuje (km cca 4,580 – 5,200) v souvislosti s hlavní trasou předmětného záměru. Dále je v dokumentaci tato informace uvedena správně, resp. upřesněna.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Struktura a ráz krajiny

Dokumentace v této kapitole podává základní informace o charakteristice krajiny v zájmovém území. Je popisována charakteristika krajiny v počáteční části v úseku MÚK Ohrazenice-MÚK Valdštejsko, ve střední části v úseku MÚK Valdštejsko-MÚK Kněžnice a v koncové části, resp. v úseku MÚK Kněžnice-MÚK Úlibice.

Dále jsou uvedeny základní charakteristiky tří oblastí krajinného rázu (OKR): OKR 9 – Turnovsko-Český ráj, OKR 5 – Český ráj a OKR 6 – Cidlinsko, které jsou vymezeny v rámci Zásad územního rozvoje Libereckého a Královéhradeckého kraje.

Dokumentace v části této kapitoly uvádí také jednotlivé charakteristiky k hodnocení krajinného rázu, kterými je přírodní, kulturní a historická charakteristika krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu struktury a rázu krajiny ze strany zpracovatelského týmu posudku není závaznějších připomínek.

Zpracovatel posudku konstatuje, že ve vztahu k CHKO Český ráj, ke kterému se předmětný záměr přibližuje, a dále do něj také částečně okrajově zasahuje, by bylo účelné zahrnout do popisu také oblasti krajinného rázu vymezené v rámci Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO Český ráj (LÖW & spol., s.r.o., 2014). Především se pak jedná o oblasti krajinného rázu č. 1 – Jičínsko, č. 2 – Údolí Libuňky a č. 8 – Turnovsko. V dokumentaci absentuje detailnější komentář ke krajinnému rázu z hlediska navrhované přeložky II/282, II/283, zejména v oblasti Žernova.

C.I.2 Geomorfologie

Z dokumentace vyplývá, že z geomorfologického hlediska náleží posuzované území do dvou provincií: České tabule a Krkonoško-jesenické soustavy. Na území Libereckého kraje se jedná o území značně členité s výraznými terénními zlomy a převýšeními terénu kolem Rovenska pod Troskami. Na území Královéhradeckého kraje se jedná převážně o rovinnaté území s výraznějším převýšením terénu na obchvatu Kněžnice a v místě křížení údolí Cidliny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.

C.I.3 Hydrologie

Popisná část této kapitoly základní informace o hydrologii neobsahuje. Z dalších částí dokumentace vyplývá, že hlavními páteřními toky zájmového území jsou řeky Jizera a Cidlina, které spadají do povodí Labe. Odvodnění oblasti od Turnova po Libuň (Jinolice) vede do páteřního toku Jizera směrem na západ, odvodnění oblasti od Jinolic po Jičín směřuje do páteřního toku Cidliny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podrobnější údaje o povrchových a podzemních vodách jsou uvedeny v kapitole C. II. posuzované dokumentace.

C.I.4 Fauna a flora

Z hlediska zoologického průzkumu dokumentace v této kapitole sumarizuje přehled bezobratlých zvláště chráněných druhů, druhů zařazených v červených seznamech a evropsky významných druhů zjištěných v trase a v jejím blízkém okolí. Z hlediska významných a zvláště chráněných druhů obratlovců dokumentace definuje 7 úseků průzkumu obratlovců, pro které je dále uveden přehled zjištěných druhů.

Z hlediska botanického průzkumu dokumentace v této kapitole uvádí výskyt zaznamenaných zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin.

Dle hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhl. č.142/2018 (Příloha č. 8 dokumentace) zájmové území obsahuje celkem 381 taxonů vyšších cévnatých rostlin (Tab. 5 tohoto hodnocení; Floristický seznam zjištěných vyšších cévnatých druhů v zájmovém území).

Během botanického průzkumu byl v zájmovém území zjištěn výskyt 2 chráněných druhů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a významných druhů (*Leucojum vernum* §O, *Trollius altissimus* §O). Druh *Listera ovata* je zahrnut do Washingtonské úmluvy – ve znění posledních aktualizací z 18. 9. 1997 a 29. 4. 1999 (CITES).

Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Gulich & Chobot 2017) a kategorie IUCN bylo v zájmovém území zaznamenáno 24 druhů (Tab. 3 tohoto hodnocení - Výskyt zaznamenaných zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí lze se strany zpracovatele posudku formulovat následující připomínky:

- *Není patrné, proč, obdobně jako u botanického průzkumu, nejsou v této kapitole sumarizujícím způsobem uvedeny identifikované chráněné druhy živočichů.*
- *Z Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhl. č.142/2018 (Příloha č. 8 dokumentace) vyplývá, že během zoologického průzkumu byly zjištěny běžné druhy živočichů osídlující jak přírodě blízké, tak kulturní a antropicky ovlivněné lokality, od nížin až do horských oblastí. Zjištěno bylo 41 druhů chráněných podle vyhlášky č. 395/1992 Sb.*
- *Z hlediska přehlednosti výstupů zoologického vyhodnocení lze upozornit na to, že dokumentace na str. 81 vychází z popisovaných 7 úseků průzkumu obratlovců, které však nelze v Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhl. č.142/2018 (Příloha č. 8 dokumentace) nikde identifikovat. Naopak v tomto hodnocení je průzkum proveden pro 14 sledovaných lokalit, které v zadávané kilometrůžce významněji nekorespondují s uvedenými 7 úseky průzkumu obratlovců; tato skutečnost se částečně odráží i v obdrženích vyjádřeních k provedeným průzkumům.*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *Není patrné, v jakém detailním rozsahu se Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č.142/2018 Sb. věnovalo průzkumu v navrhované trase přeložky silnice č. II/282, II/283*
- *Není patrné, jaká je návaznost Přílohy č. 9 posuzované dokumentace (I/35 Turnov – Úlibice, Přírodovědný průzkum - Biologické podklady pro TS – podklad pro EIA), protože tato příloha zpracovaná v roce 2017 není nijak reflektována ani citována v dokumentaci EIA ani v Příloze č. 8 posuzované dokumentace pro zoologický průzkum (je pouze zmíněna v rámci botanického průzkumu – str. 10 Přílohy č. 8). Tato příloha konstatuje, že přeložka silnice II/282, II/283 není předmětem tohoto přírodovědného průzkumu, protože v době zadání zpracování průzkumu nebyla ještě přeložka projektově zpracována.*
- *Dále je patrné, že v dokumentaci (ani v Příloze č. 8) nebyly reflektovány některé připomínky ze zjišťovacího řízení ve vztahu k ÚSES, jak vyplývá např. z vyjádření OZPZ Libereckého kraje.*

Na základě všech výše uvedených konstatování jsou v souladu s další částí předkládaného posudku i se zohledněním obdržených vyjádření k dokumentaci formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska.

C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000

Významné krajinné prvky

Dokumentace uvádí, že navrhovaná trasa silnice I/35 nezasahuje do registrovaného významného krajinného prvku (dále jen RVKP). VKP ze zákona se v zájmovém území vyskytují. Dále dokumentace konstatuje, že zásahem budou dotčeny následující VKP ze zákona: lesy, údolní nivy, vodní toky a rybníky.

ÚSES

Dokumentace popisuje, které prvky nadregionálního, regionálního a lokálního systému se dostávají na kontaktu s navrhovaným záměrem ve variantách E1 a E2.

Zvláště chráněná území, přírodní parky

Dokumentace konstatuje, že trasa zasahuje do území CHKO Český ráj. Dále jsou uvedena maloplošná zvláště chráněná území nacházející se v blízkosti záměru pro řešené varianty. Dále dokumentace uvádí, že trasa záměru nezasahuje do žádného vyhlášeného přírodního parku.

NATURA 2000

Z dokumentace vyplývá, že v zájmovém území záměru se žádná lokalita soustavy Natura 2000 nenachází.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatelského týmu posudku lze konstatovat, že:

- *v této popisné části dokumentace mohly být detailněji identifikovány dotčené VKP ze zákona; protože tomu tak není ani ve vyhodnocení vlivů, je v návrhu závazného stanoviska formulováno odpovídající doporučení*

- z hlediska ÚSES jsou popsány dotčené prvky ÚSES; je však patrné, že obdržená vyjádření v řadě případů nekorespondují s vyhodnocením vlivů na ÚSES; v tomto smyslu jsou v rámci další části předkládaného posudku formulována odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska
- ve vztahu ke zvláště chráněným územím, přírodním parkům a systému NATURA 2000 ze strany zpracovatele posudku bez připomínek

C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území

Dle dokumentace navrhovaný záměr je v kontaktu s následujícími ložisky nerostů:

- Rovensko pod Troskami - východ (č. 5190300): Kontakt se záměrem: Varianta E1 prochází okrajem ložiska cca km 14,9-15,2, 15,4-15,6 a km 16,0.
- Přepeře u Turnova (č. 5023600): Kontakt se záměrem: Záměr prochází okrajem ložiska, cca km 0,1-0,6 (varianta E1, E2).
- Kbelnice (č. 9157300): Kontakt se záměrem: Záměr prochází ložiskem cca km 26,7-27,0 (varianta E1, E2).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.

C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Dle dokumentace zájmové území patří historicky k významným oblastem, počátky osídlení oblasti Turnovska sahají do konce starší doby kamenné (10 000 př. n. l.), počátky města Turnova i Jičina spadají do 13. století. Významným sídlištěm byly Nudvojovice s kostelem sv. Jana Křtitele z 2. třetiny 13. století. Jedná se o nejstarší památku na Turnovsku. V celém území se tak vyskytuje mnoho památkových objektů. V tabulce dokumentace je uveden přehled kulturních památek vyskytujících se v zájmovém území.

Z hlediska kulturních památek se záměr dostává do těsné blízkosti kulturní památky: křucifix a Katova tůň ve variantě E2 v km 12,8.

Trasa varianty E1 vede přes území s již doloženými archeologickými nálezy a přes území, kde se dá s velkou pravděpodobností očekávat další výskyt archeologických nálezů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je patrné, že území, na kterém se uskuteční stavba, je nutné pokládat za území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění. Postup, který je nutné dodržet v kontextu výše uváděných skutečností, jasně vyplývá z příslušného složkového zákona a musí být respektován bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Dokumentace uvádí, že území záměru nepatří k územím hustě zalidněným. Z převážné části je trasa obchvatu silnice vedena přes zemědělsky obdělávané území. Zastavěným územím prochází pouze na území města Turnov. Dle dokumentu ÚP

Turnov z 24. 4. 2020 záměr prochází zastavěným územím města Turnov k 29. 3. 2019 v délce cca 250 m.

Území záměru nepatří k územím zatěžovaným nad míru únosného zatížení. Staré ekologické zátěže nejsou v prostoru záměru známy. Dle dokumentace je stavba v kontaktu se záplavovými územími Jizery a Libuňky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; je patrné, že nad míru únosného zatížení je část území trasy zatěžováno v oblasti znečištění ovzduší, a to v ukazateli průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu (BaP).

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 Ovzduší a klima

Z hlediska klimatické charakteristiky dokumentace v kapitole C.II. 6 uvádí, že dle klimatické regionalizace (Quitt 1971) leží území v mírně teplé klimatické oblasti MT2, MT7, MT9, MT10, MT11 a v chladné klimatické oblasti CH7.

Dále jsou v této kapitole prezentovány platné imisní limity a pětileté aritmetické průměry pro roky 2014 až 2018.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Není však patrné, proč jsou v této kapitole uváděny imisní limity, které náležejí do rozptylové studie.

V souladu s požadavky prováděcího předpisu k zákonu o ochraně ovzduší dokumentace uvádí, že pro hodnocení stávající úrovně znečištění v předmetné lokalitě vychází z map úrovní znečištění. Tyto mapy zveřejňuje každoročně MŽP a uvádějí průměrné hodnoty koncentrací znečišťujících látek pro čtverce území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Jak je patrné, podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Místy je překročen limit pro roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (§ 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.).

C.II.2 Voda

Povrchové vody

Dokumentace uvádí, že hlavními páteřními toky zájmového území jsou řeky Jizera a Cidlina, které spadají do povodí Labe. Odvodnění oblasti od Turnova po Libuň (Jinolice) vede do páteřního toku Jizera směrem na západ, odvodnění oblasti od Jinolic po Jičín směřuje do páteřního toku Cidlina, což je jižním směrem.

Dokumentace dále v tabulkách uvádí přehled vodních toků v zájmovém území, které mají bezprostřední význam pro hodnocení vlivu záměru, tj. dostávají se do kontaktu s navrženými variantami E1 a E2.

Dále dokumentace uvádí, že zájmová oblast neobsahuje žádnou vodní plochu, která by byla přímo dotčena záměrem.

Dokumentace uvádí, že z hlediska hodnocení vlivu stavby na kvalitu vody v Jizeře a Cidlině je důležité, že z hlediska látek, které jsou nejvíce spojené s dopravním provozem, je kvalita vody dobré úrovně a limity nejsou překračovány.

Podzemní vody

Z dokumentace vyplývá, že podle mapy hydrogeologického členění ČR náleží lokalita u Turnova do rajónu svrchní vrstvy č. 4420 Jizerský coniak. Trasa komunikace spadá navíc do rajónů základní vrstvy č. 4360 Labská křída, č. 4410 Jizerská křída pravobřežní, č. 4430 Jizerská křída levobřežní a okrajově i č. 5151 Podkrkonošský permokarbon.

Záměr je z převážné části situován v CHOPAV Severočeská křída.

Dokumentace dále popisuje dotčená pásna hygienické ochrany vodních zdrojů:

- II. stupeň (1. a 2. část) ochranného pásma vodního zdroje Turnov Nudvojovice vrtané studny L-5N, TN-1, TN-2, T-2, T-4, T-5
- II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Újezd pod Troskami studna

Dále dokumentace uvádí, že dne 4. 2. 2019 byla na lokalitě Turnov - Úlibice provedena obhlídka plánované trasy. Obhlídka byla zaměřena na posouzení vlivu stavby na stav povrchových a podzemních vod.

Údaje o objektech a jejich popis dokumentace uvádí následovně:

| objekt | parcelní č. | k.ú. | druh HG objektu | hloubka | hladina |
|--------|-------------|--------------------|-----------------|---------|---------|
| L-5N | 3697/5 | Turnov | vrtaný | 83,50 m | 1,83 m |
| T-2 | 3636/4 | Turnov | vrtaný | 90 m | 3,80 m |
| T-4 | 3637/5 | Turnov | vrtaný | 90 m | 3,70 m |
| T-5 | 3698/3 | Turnov | vrtaný | 90 m | 2,15 m |
| TV-2 | 62 | Václaví | vrtaný | 149 m | 51,80 m |
| SL-1 | 869/3 | Újezd pod Troskami | vrtaný | 187 m | 48,1 m |
| S1 | 344/13 | Dřevěnice | vrtaný | 40 m | 0,70 m |

Na základě připomínek MŽP byla doplněna podrobnější charakteristika hydrogeologických objektů a v rámci provedeného šetření bylo ve vzdálenosti cca 150 m od plánované trasy komunikace.

Dále jsou v dokumentaci specifikována ochranná pásma vodních zdrojů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisné části této kapitoly ze strany zpracovatele posudku lze formulovat následující připomínky:

- *v příloze č. 13 posuzované dokumentace jsou kromě výše identifikovaných HG vrtů řešeny další zdroje podzemních vod, které jsou v této příloze označeny v doplnění hydrogeologického posouzení z 25. 06. 2020 jako zdroje S1 až S39;*
- *potenciální vlivy na tyto zdroje nejsou v dokumentaci nijak komentovány; v podmínkách dokumentace v kapitole D. IV. jsou řešeny opatřením pouze tyto zdroje; není zřejmá žádná skutečnost, zdali v kapitole D.IV dokumentace se vztahuje uvedená podmínka i na zdroje L-5N, T-2, T-4, T-5, TV-2, SL-1*
- *v kapitole vlivů na vodu jsou znovu popsána dotčená pásma hygienické ochrany vodních zdrojů, aniž jsou pro stavbu, respektive řešení dešťových vod formulována jakákoliv doporučení*
- *předcházející konstatování souvisí i se skutečností, že například v jímacím území Studeňany se nacházejí vodárenské objekty, ze kterých je prováděno zásobování Jičina; původní soubor širokoprofilových studní S-1 a S-2 (které jsou v posuzované dokumentaci uvedeny) byly následně doplněny o vrt S-3 a širokoprofilovou studnu S-4. Jedná se o relativně mělké study a posuzovaný záměr v navrhované podobě přetne povodí, ze kterého jsou studny dotovány vodou (včetně Lháňského potoka, který se vlévá do Trnávky)*
- *z doložených podkladů nelze jednoznačně vyhodnotit, zda-li průzkum zahrnoval taktéž celý úsek navrhované přeložky II/282, II/283 v řešených variantách*

Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající doporučení, případně komentována navržená doporučení.

C.II.3 Půda

Dokumentace dokládá pedologickou charakteristiku zájmového území. Jsou uvedeny půdní skupiny v zájmové lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace na úrovni procesu EIA mohla dokumentace poskytnout základní informace o charakteristikách hlavních půdních jednotek zájmového území.

Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušnými složkovými zákony i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.II.4 Přírodní zdroje

Dokumentace v této kapitole popisuje geologické poměry zájmového území. Dále jsou uvedeny ložiska nerostů v kontaktu s navrhovanými variantami.

Varianty E1 a E2 prochází okrajem ložiska Přepeře u Turnova (č. 5023600), cca v km 0,1-0,6 (varianta E1, E2).

Varianta E1 prochází okrajem ložiska Rovensko pod Troskami - východ (č. 5190300) v cca km 14,9-15,2, 15,4-15,6 a km 16,0.

Záměr prochází ložiskem Kbelnice (č. 9157300) v cca km 26,7-27,0 (varianta E1) resp. 26,0-26,3 (varianta E2).

Dále jsou popsána poddolovaná území a sesuvy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez významnějších připomínek. Lze pouze upozornit, že bez absence odpovídajících podkladů nelze spolehlivě interpretovat vztah navrhovaných tras k poddolovanému území Rovensko pod Troskami (č. 5190300), kde je v dokumentaci pouze uvedena informace „v prostoru ložiska surovin“ bez dalších vysvětlujících souvislostí.

C.II.5 Biologická rozmanitost

Příloha č. 8 posuzované dokumentace konstatuje, že žádný z dotčených prvků systému ekologické stability není významně dotčen. Nedojde ke ztrátě funkčnosti a ekostabilizující funkce.

Dále je konstatováno, že významné krajinné prvky jsou dotčeny; jedná se především o vodní toky, nivy vodních toků a les doprovázející vodní toky (nivy). V tomto případě je zásah do ekostabilizační funkce VKP omezen rozsahem přemostění těchto prvků.

V případě lesa je dotčen porostní plášť lesa, což je potenciálně negativní vliv, který by mohl podpořit bořivou činnost větru, vzhledem k větrné expozici (rychlost západních větrů je omezena konfigurací terénu).

Dále dokumentace uvádí, že botanický průzkum v území byl aktualizován v jarním a časně letním období roku 2018. K jeho vypracování byly využity, kromě zjištěných aktuálních dat (Bauer 2017), také údaje z aktualizovaného mapování biotopů AOPK

ČR. Během botanického průzkumu území byly zjištěny zvláště chráněné a cenné druhy rostlin, jejich seznam je uveden v tabulce v části *C. Hodnocení* dokumentace.

Dokumentace uvádí, že pro tyto druhy jsou v kapitole *D. 5 Návrh opatření k vyloučení negativního vlivu zásahu na chráněné zájmy, nebo jeho zmírnění, nelze-li ho zcela vyloučit, nebo návrh náhradních opatření ke kompenzaci negativního vlivu* uvedena opatření vedoucí ke snížení či omezení možného negativního vlivu záměru na tyto druhy.

Z hlediska dendrologické inventarizace dokumentace uvádí, že seznam dřevin zaznamenaných v zájmovém území obsahuje celkem 86 taxonů s tím, že zaznamenávány byly jen druhy planě rostoucí, a to včetně druhů pocházejících z výsadeb, které v zájmovém území lze považovat za zplanělé nebo zplaňující. Podrobně nebyly inventarizovány zahrady a sady v intravilánu. Skutečný počet přítomných druhů, variet a kultivarů v zájmovém území by byl tak mnohem větší.

Dokumentace konstatuje, že během dendrologického průzkumu nebyl v zájmovém území zjištěn chráněný druh podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Z celkového počtu zjištěných druhů bylo 15 taxonů vyhodnoceno jako nepůvodních nebo invazivních.

Z hlediska nelesní dřevinné vegetace v kolizi s plánovanou I/35 Turnov - Úlibice dokumentace konstatuje, že dendrologický potenciál v těsné blízkosti komunikací, účelových komunikací a cest je až na výjimky dlouhodobě neperspektivní vlivem nedostatečné péči, což se projevuje na zdravotním stavu dřeviny a její vitalitě. Jedná se především o přítomnost různých růstových defektů a napadení patogenními organismy, dřívější nevhodný ořez větví atd., které snižují stabilitu nosných prvků dřeviny a vyžadují stabilizační zásahy.

U náletových dřevinných porostů dochází z dendrologicko-ekologického hlediska ke znehodnocování estetické funkce porostů zejména vysokou překryvností dřevinných prvků, netypickými tvary koruny zastoupených druhů a výškou nasazení živých větví korun stromů. Dále můžeme sledovat prosychání korun nebo periferních částí, mechanické poškození a tlakové větvení stromů ve vidlici, které způsobuje vznik centrálních trhlin, zhoršení vitality výskytem hmyzu nebo dřevokazné houby, přítomnost různých růstových defektů, vznik hniloby a napadení patogenními organismy. Časté jsou spadené větve a zlomy větví.

Kultivary nepůvodních hybridních topolů jsou z hlediska kvality dřeva již málo perspektivní, můžeme sledovat prosychání koruny nebo periferních částí, což je u topolu typické již od 30. a 20. roku. Častou příčinou zhoršeného stavu je mechanické poškození a tlakové větvení stromů ve vidlici, počínající poruchy (trhliny, posun), přítomnost různých růstových defektů, mechanické poškození, tlakové větvení ve vidlici a defekty větvení, které snižuje stabilitu nosných prvků dřeviny.

Z dokumentace dále vyplývá, že zoologický průzkum území dotčeného zásahem byl zaměřen na vybrané druhy a skupiny živočichů: měkkýše, vodní hmyz (vážky, vodní brouci), denní motýly a blanokřídlé (mravencovití a čmeláci), dále na vybrané druhy saproxylických a fytofágních brouků, epigeické druhy predátorů (*Carabidae*), obojživelníky a plazy, ptáky a savce, včetně letounů.

Materiál byl sbírán standardními metodami shodnými pro inventarizační průzkumy z projektu AOPK ČR. Pro vybrané skupiny živočichů byly použity rozdílné metodiky. Během zoologického průzkumu byly zjištěny běžné druhy živočichů osídlující jak

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

přírodě blízké, tak kulturní a antropicky ovlivněné lokality, od nížin až do horských oblastí. Zjištěno bylo 41 druhů chráněných podle vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Dle dokumentace plánovaná trasa kříží lesní porosty, které se dle Zlatníka rozkládají v lesním vegetačním stupni 2. bukodubovém s přechody k 3. dubobukovému stupni. Rekonstrukčně dle mapy potenciální přirozené vegetace jsou stále charakterizovány zejména asociací *Melampyro nemorosi-Carpinetum*, okrajově pak asociacemi *Dentario enneaphylli-Fagetum*, *Luzulo-Fagetum* a *Pruno-Fraxinetum* místy v komplexu s *Alnion glutinosae*.

Složení stromového patra je ovlivněno hospodářskými zásahy v nedávné i vzdálenější minulosti což se projevuje značně negativně a porostů přírodě blízkých se zde vyskytuje minimum a i ty mají v důsledku špatného hospodaření narušenou přirozenou věkovou strukturu.

V širším okolí plánovaného záměru silnice I/35 Turnov-Úlibice se soustřeďují zachovalejší polopřirozené listnaté a smíšené porosty dubohabřin (biotop L3.1) pouze cca v km 2,150 (Nudvojovice), cca v km 13,500 a cca v km 22,190 (Javornice).

Přirozené suťové lesy (biotop L4) třídy *Carpino-Fagetea* jsou relativně nejlépe zachovány cca v km 11,200 v okolí svahu nad Václavským potokem a cca v km 13,760 ve variantě E1 a v MÚK Ktová (Borecké skály) ve variantě E2.

Ve variantě E1 v km 13,140 mají porosty blízko k biotopu L7.3 Subkontinentální borové doubravy.

V příloze č. 8 je uveden obrázek č. 24, kde jsou identifikovány památné stromy v kolizi a v těsné blízkosti zájmového území pro variantu E1, jakož i pro variantu E2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu biologické rozmanitosti lze ze strany zpracovatele posudku uvést následující skutečnosti:

- *dle názoru zpracovatele posudku bylo možné považovat za vhodné v této kapitole charakterizovat zásadní výstupy provedených průzkumů z hlediska identifikace zjištěných druhů; uvedené informace však lze dohledat v jiných částech a přílohách hodnocené dokumentace*
- *v příloze č. 8 je konstatováno, průzkum v území byl aktualizován v jarním a časně letním období roku 2018; není tedy patrné, proč je tato příloha datována červnem 2020*
- *jak je patrné z vyjádření obdržených k záměru, nelze se ztotožnit s konstatováním dokumentace, že žádný z dotčených prvků systému ekologické stability není významně dotčen a že nedojde ke ztrátě funkčnosti a ekostabilizující funkce*
- *migrační studie je doložena v příloze č. 15 hodnocené dokumentace; jak je dále z obdržených vyjádření patrné, s některými závěry migrační studie není vysloven jednoznačný souhlas; migrační studie dále v kapitole I. 3. konstatuje, že nejrozsáhlejší související stavba přeložky II/282, II/283 není předmětem posouzení migrační studie, protože v době zadání zpracování migrační studie nebyla ještě tato přeložka projektově zpracována*

Na základě výše uvedených skutečností jsou v další části předkládaného posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

C.II.6 Klima

Dokumentace konstatuje, že dle Článku 1 Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, se změnou klimatu rozumí taková změna klimatu, která je vázána přímo nebo nepřímo na lidskou činnost měnící složení globální atmosféry a která je vedle přirozené variability klimatu pozorována za srovnatelný časový úsek. Dále je popisován scénář změny klimatu a klimatické extrémů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Důležité je odvedení podstatné části dopravy mimo zastavěná území měst a obcí, a tím i snížení emisí včetně CO₂. Za podstatné lze potom považovat ve vztahu ke klimatickým změnám způsob řešení odvádění dešťových vod z nově vzniklé zpevněné plochy tělesa komunikace a preference zachování vznikajících vod v území. K této problematice jsou v další části posudku formulována odpovídající doporučení.

C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

V uvedené kapitole dokumentace konstatuje, že současná dopravní situace v obcích je velmi problematická. Stávající silnice I/35 prochází středem několika obcí, jedná se o obce Turnov, Ohrazenice, Karlovice, Ktová, Újezd pod Troskami, Libuň, Kbelnice a Kněžnice. V těchto obcích jsou obyvatelé nadměrně zatěžováni hlukem a imisemi z dopravy, silnice zde má zásadní negativní vliv na funkční a prostorové vztahy. Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Lze pouze vyslovit názor, že text této kapitoly mohl být spíše uveden v kapitole zdůvodnění záměru. Z přílohy č. 6 hodnocené dokumentace z hlediska vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska hlukové zátěže vyplývá, že ve variantě E0 bez záměru může být nadlimitně exponováno v denní době cca 390 osob a v noční době cca 830 osob, přičemž realizací záměru v obou variantách (E1 či E2) dojde k významnému snížení počtu osob nadlimitně exponovaných v noční době i denní době, řádově o stovky osob – detailnější údaje jsou uvedeny v tabulce č. 1 této přílohy.

C.II.8 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Dokumentace uvádí, že zájmové území je historicky významné, vyskytují se zde nemovité kulturní památky, památkové zóny i archeologické oblasti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve vztahu k archeologii lze konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Lze pouze upozornit, že z popisné části dokumentace není patrné, zda-li, v souvislosti s hodnoceným záměrem, existuje bezprostřední riziko likvidace nějaké kulturní památky. Z jiných částí dokumentace je potom patrný hmotný majetek, který bude nebytné demolovat v rámci navrhovaného záměru.

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Dokumentace uvádí, že z hlediska celkového zhodnocení kvality životního prostředí a jeho únosného zatížení vyplývají následující nejvýznamnější závěry:

- Jako dominantní prvek určující kvalitu životního prostředí v dotčeném území lze označit liniový zdroj hluku a znečištění ovzduší reprezentovaný především stávající silnicí 1. třídy I/35, která v současné době prochází centry nebo částmi všech obcí podél I/35.
- Vliv silnice I/35 v dotčeném území se projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k hlukovým vlivům, které překračují základní hlukové limity.
- Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č. 4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku zásadnějších připomínek s tím, že odpovídající podmínky z hlediska identifikovaných vlivů jsou zapracovány do podmínek v návrhu závazného stanoviska.

Lze pouze upozornit, že dokumentace v rámci celkového zhodnocení stavu životního prostředí mohly být zohledněny i ostatní složky životního prostředí.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Z hlediska zdravotních rizik, sociálních důsledků a ekonomických důsledků dokumentace konstatuje, že negativní vliv stavby se může potenciálně projevit:

- znečištěním ovzduší
- hlukem
- dopravními úrazy
- znečištěním vody a půdy

Znečištění ovzduší

Z hlediska vlivů na ovzduší dokumentace uvádí, že automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných medií široké spektrum emisí, se kterými se setkáváme. Nicméně některé z nich jsou dominantní a typické pro provoz vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem a některé jsou oproti jiným zdrojům emisí relativně zanedbatelné. Výfukové plyny motorových vozidel obsahují na 160 jednotlivých položek.

Podkladem k hodnocení úrovně znečištění ovzduší v lokalitě dotčené posuzovaným záměrem přeložky silnice I/35 byly výpočty rozptylové studie, udávající imisní vliv dopravy po této komunikaci pro oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren. Jedná se o zastoupení škodlivin, které je účelné a zcela postačující k hodnocení vlivů imisí z dopravy na zdraví obyvatel. Jako podklad o úrovni imisního pozadí byly využity aktuální oficiální údaje Českého hydrometeorologického ústavu pro dané území.

Z dokumentace a související přílohy č. 7 vyplývá, že při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší z října 2015.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku vyplývá, že imisní vliv dopravy po silnici I/35, vyhodnocený rozptylovou studií, je z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolní zástavby velmi nízký a nepředstavuje významné zdravotní riziko.

Přínos ve snížení zdravotního rizika znečištění ovzduší dopravou, daný navrženou přeložkou silnice převážně mimo obytnou zástavbu, je nesporný, ale kvantitativně nevýznamný. Rozdíl obou variant E1 a E2 je vzhledem k nízkému příspěvku a malému počtu exponovaných obyvatel z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší nehodnotitelný.

Dále je z podkladů patrné, že z porovnání objemu emisí benzo(a)pyrenu v intravilánu obcí, kde je v současné době překračován roční limit této látky, vyplývá, že investor nebude mít povinnost navrhnout kompenzační opatření.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví v porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1. Ta se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě.

Hluková zátěž

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru byla vypracována samostatná studie vlivu hlukové zátěže na veřejné zdraví zpracovaná autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik, která je přílohou hodnocené dokumentace, a ze které vyplývají následující skutečnosti:

- Vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění (infarkt myokardu a ischemická choroba srdeční).
- Z hlediska počtu nadlimitně exponovaných osob v denní i noční době není mezi aktivními variantami, tj. variantou E1 a E2, významný rozdíl. Tento závěr potvrzují i výsledky výpočtu pro celoroční průměrnou hlukovou zátěž L_{dn}. Obě aktivní varianty jsou významným zlepšením stávajícího akustického stavu, tj. varianty E0.
- Z hlediska počtu osob pravděpodobně rušených ve spánku a osob obtěžovaných není mezi aktivními variantami, tj. variantou E1 a E2, prakticky žádný rozdíl. Obě aktivní varianty jsou významným zlepšením stávajícího stavu, tj. varianty E0.
- Z hlediska pravděpodobného výskytu IM+ není mezi posuzovanými variantami, tj. variantou E0, E1 a E2, významný rozdíl.
- Z hlediska výskytu ICHS+ jsou obě aktivní varianty, tj. varianty E1 a E2, zlepšením stávajícího stavu, tj. varianty E0.
- Hluk z výstavby nebyl z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se z hlediska posouzení vlivů jedná o krátkodobou expozici hluku, pro jejíž zhodnocení nejsou zatím k dispozici dostatečné odborné podklady.

Studie vlivů na veřejné zdraví uzavírá, že na základě předložených podkladů a zpracování posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (hodnocení zdravotních rizik expozice hluku) záměru „Silnice I/35 Turnov-Úlibice“, lze vyslovit odborný názor, že obě aktivní varianty jsou významným zlepšením stávajícího stavu, přičemž z hlediska HRA není mezi oběma aktivními variantami významný rozdíl.

Nebezpečí dopravních úrazů

Dokumentace uvádí, že novostavba přeložky řeší současnou nevyhovující situaci, kde se vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast podstatně zvýší bezpečnost chodců v obcích, které nebudou rozděleny dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obci ohroženy.

Ovlivnění faktorů pohody obyvatel

Dokumentace uvádí, že provozem uvažovaného záměru dojde k vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast, k výraznému snížení vlivu hluku a exhalací na obyvatele a vlivu vibrací na okolní objekty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Znečištění ovzduší

Z hlediska vlivů na ovzduší ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví není ze strany zpracovatele posudku připomínek.

Hluková zátěž

Z hlediska vlivů na akustickou situaci ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Pouze lze považovat za vhodné upozornit, že dle přílohy č. 6 posuzované dokumentace při hodnocení účinků hluku na lidské zdraví je nutné vzít v úvahu poměrně velké nejistoty, kterými je tento proces zatížen, a to zejména:

- nejistotou geografických podkladů polohopisu a výškopisu;
- nejistotou parametrů objektů a prvků modelu (vlastnost fasád objektů a povrchu clon, odrazivost terénu, výška objektů a akustických clon);
- nejistotou vstupních podkladů o emisi hluku modelovaných zdrojů hluku, zejména při dlouhodobých výhledech; v tomto případě je posuzován rok 2040;
- nejistotou vyplývající z vlastností výpočtového standardu;
- nejistotou vyplývající z použitých meteorologických dat;
- nejistotou způsobenou zpracovatelem modelu procesem uživatel / nástroj;
- nejistotou způsobenou použitým predikčním softwarem;
- nejistotou vyplývající ze zjednodušení modelů hlukové situace pro urychlení výpočtu;
- nejistotou danou odhadem vývoje budoucí dopravy (intenzita a složení dopravního proudu).

Zpracovatel ve studii uvádí jednotlivé Metodiky výpočtu 1991, 1996, 2004, 2011 a Manuál 2018 s respektováním Metodického usměrnění hl. hygieničky z 20. 9. 2019. Dále zpracovatel uvádí: „Programovou reprezentaci těchto metodik a technických podmínek představuje programový produkt Hlukplus Profi Pásma. Použití toho programu je schváleno hlavním hygienikem ČR a na základě metodického pokynu hlavního hygienika ČR pro účely státního zdravotního dozoru. Pro zpracování akustické studie byl použit programový produkt Hlukplus Profi Pásma, verze 12“. S uvedeným tvrzením se dá souhlasit pouze z části, neboť program Hluk+ verze 12.5 nemá implementovaný Manuál 2018, který je v programu implementován až od verze 13.0.

S ohledem na některá vyjádření obdržaná v procesu EIA (např. obec Ohrazenice, město Rovensko pod Troskami, město Turnov, KÚ Libereckého kraje v rámci vyjádření k dokumentaci EIA, nebo např. obec Žernov v rámci vyjádření k oznámení) jsou v další části předkládaného posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Nebezpečí dopravních úrazů

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Dokumentace konstatuje, že osvětlení silnice není v této fázi přípravy (technická studie) navrženo. Pokud bude v dalších fázích přípravy navrhováno, tak v minimálním možném rozsahu podle příslušných technických norem a zásadně světly svítícími do spodní poloroviny.

Dle názoru zpracovatele posudku nelze striktně požadovat, že v celém řešeném úseku bude komunikace bez osvětlení (jedná se minimálně o portály tunelů a MÚK). Současně je třeba upozornit, že případné osvětlení komunikací vychází z příslušných ČSN, respektive Technických kvalitativních podmínek staveb.

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

Potenciální problematiku týkající se osvětlení navrhované trasy ve vztahu k bezpečnosti provozu na straně jedné a minimalizaci vlivu na světelné znečištění lze komentovat dle následujícího komentáře.

Problematiku osvětlování venkovních prostorů řeší norma ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů – Část 2 : Venkovní pracovní prostory. Omezením rušivého osvětlení (známé také jako světelné znečištění) se zabývá článek 4.5 této normy.

Výběr typů svítidel ve fázi prováděcího projektu musí respektovat ustanovení čl. 4.5 pro omezení rušivého osvětlení pod přípustnou mez, povolenou pro danou oblast dle tabulky č. 2 této normy – Přípustné maximum rušivého světla pro venkovní osvětlovací soustavy. Pro hodnocený záměr připadá v úvahu zóna životního prostředí E1: skutečně tmavé oblasti, jako národní parky a chráněná území.

Osvětlení komunikací se řídí Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb pozemních komunikací - Kapitola 15 OSVĚTLENÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ (schváleno: MD-OPK č. j. 9/2015-120-TN/3, ze dne 2. 2. 2015).

Dle těchto TKP se pro osvětlování na pozemních komunikacích volí svítidla v souladu s Nařízením komise (ES) č. 245/2009, podle kterého by se měl maximální podíl světelného toku vyzařovaného nad vodorovnou rovinu (ULOR) pohybovat v mezích uvedených v následující tabulce č. 1:

| Třída osvětlení | Světelný tok zdroje Φ (klm) | ULOR (%) |
|--|----------------------------------|----------|
| ME1 až ME6 a MEW1 až MEW6 | libovolný | 3 |
| CE0 až CE5, S1 až S6, ES, EV a A | $12 \leq \Phi$ | 5 |
| | $8,5 \leq \Phi < 12$ | 10 |
| | $3,3 \leq \Phi < 8,5$ | 15 |
| | $\Phi < 3,3$ | 20 |

Tabulka 1- Maximální světelný tok vyzařovaný nad vodorovnou rovinu

Poznámka:

ULOR je podíl světelného toku světelného zdroje ve svítidle, který je vyzařován nad vodorovnou rovinu proloženou svítidlem umístěným v normální, návrhové poloze.

Dále uvedené TKP uvádějí:

- V oblastech, kde je ve společenském zájmu důležité omezit množství světla emitovaného do nočního prostředí, se připouští maximální podíl světla vyzařovaného nad horizont u všech silničních tříd a světelných výkonů nejvýše na 1%. Mezi takové oblasti patří význačné přírodní rezervace, v nichž by světlo prokazatelně nepříznivě ovlivnilo život.
- Světlo na objektech a svítivost svítidla v potenciálně rušivém směru se posuzuje podle ČSN EN 12464-2. V zóně životního prostředí E1 se osvětlení pozemních komunikací zřizuje jen v nezbytných případech.
- V citlivých případech se postupuje tak, že se provede výpočet osvětlovací soustavy splňující požadavky uvedené v této části a porovná se s jiným řešením, které bude soustavu optimalizovat tak, aby byla co nejekonomičtější a energeticky nejméně náročná. Pak se zvolí ta soustava, která bude celkově vhodnější. Ekonomická hlediska se nenadřazují hlediskům environmentálním ani naopak. Je nutné též přihlídnout k tomu, že zřízení i provoz osvětlovacích soustav má přímo i nepřímo vliv na životní prostředí.

Z uvedeného rozboru je patrné, že nelze primárně předpokládat, že osvětlení vybraných částí hodnocené komunikace musí být primárně významným rušivým vlivem.

Zpracovatel posudku si je vědom, že živočichové i rostliny mají hluboko v sobě, stejně jako lidé, zakódovaný denní rytmus střídání světla a tmy. Mnoho druhů navázalo svůj životní cyklus na periodické změny délky dne během roku, značná část živočichů se přizpůsobila životu ve tmě a je na ní zcela závislá. Hejna hmyzu jsou stahována z volné přírody ke zdrojům světla, ptáci bývají dezorientováni, stromy v blízkosti svítidel na podzim včas neshodí listy a jsou poškozeny mrazem. Jiné druhy naopak světlo využívají ve svůj prospěch – je tak narušena rovnováha v celém ekosystému. Nevhodné osvětlení rovněž dramaticky mění ráz noční krajiny, a to i na místech, která se jinak snažíme chránit

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude silnice I/35 v doporučené variantě preferována v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou; tam kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2**

Ovlivnění faktorů pohody obyvatel

S předloženým konstatováním lze vyslovit souhlas. Dle názoru zpracovatele posudku mohl být v této kapitole uveden nějaký komentář týkající se dokumentací dále uvedených podmínek v kapitole D. IV.

V rámci stávající projektové přípravy záměru zatím nebyly identifikovány příjezdové trasy pro stavbu. Nelze proto vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku (jak obcí, tak soukromého majetku). Ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení pro další přípravu záměru:

- **investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy**
- **investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření**

Z hlediska celkové koncepce navrhovaného řešení zpracovatel posudku konstatuje, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů vychází z navrženého řešení záměru; je proto nezbytné, dle názoru zpracovatele posudku, pro další přípravu záměru formulovat do návrhu závazného stanoviska v souladu s dokumentací následující doporučení:

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- **v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska**

Tato podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Na základě skutečností uvedených v předcházející části posudku a na základě veřejného projednání záměru, kde byl jednoznačně vysloven požadavek, aby v záznamu z veřejného projednání bylo konstatováno, že je odlišná vypovídací schopnost v popisu a vyhodnocení vlivů mezi trasou I/35 a navrhovanou přeložkou II/282, II/283 je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **přeložka silnice II/282, II/283 související s doporučenou variantou E1, podvariantou E12 bude posouzena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění; zprovoznění doporučené podvarianty E12 a přeložky II/282, II/283 bude realizováno současně**

Ve vztahu k oboustranné střední odpočívce Václaví – tedy i ve vztahu k faktoru pohody obyvatelstva (jakož i z jiných aspektů obdržených vyjádření) vplynuly z hlediska procesu EIA následující připomínky:

- *Liberecký kraj doporučuje pro realizaci střední odpočívky zvolit daleko vhodnější lokalitu, a to v Přepeřích v místě mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře naproti plánovanému Veřejnému logistickému centru, jehož plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.*
- *V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je v úseku mezi tunelem pod tratí 070 Praha - Turnov a silnicí III/2797 a dále MÚK Přepeře navrženo severně od přeložky silnice I/35 veřejné logistické centrum. Na jih od této komunikace se nabízí možnost vybudovat velkou odpočívku s komplexním servisem pro kamionovou dopravu vzhledem k tomu, že naproti se nachází veřejné logistické centrum, ve městě Turnov se nacházejí 2 průmyslové zóny a dále důležitá křižovatka MÚK Ohrazenice, kde se stýkají dálnice D10 a silnice I/35.*
- *Poloha navržené odpočívky v jiné podobě by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a také z důvodu existence průmyslových zón na území města Turnova.*
- *Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví lze považovat za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě je neadekvátní.*
- *Odpočívka je viditelná ze všech míst Českého ráje; navíc bude negativně ovlivňovat život v přilehlých obcích.*

Na základě uvedených skutečností, se kterými se zpracovatel posudku ztotožňuje, je v návrhu závazného stanoviska formulován následující návrh podmínky:

- **z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví**

Dokumentace dále uvádí, že obě varianty E1, E2 jsou vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu bude prověřeno prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek bude problémovým místem i z hlediska vlivu na krajinný ráz. V souladu s dokumentací EIA a s některými obdrženými vyjádřeními je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)**

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Dokumentace konstatuje, že zdroje znečišťování ovzduší budou v období výstavby představovány provozem nákladní a stavební techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Stanovení množství emisí během výstavby není prakticky možné a při přípravě staveb není běžně prováděno. Tyto emise je zapotřebí minimalizovat vhodnými opatřeními v rámci plánu organizace výstavby.

Dále dokumentace uvádí, že negativním působením na kvalitu ovzduší v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, a to zejména při provádění zemních prací. V průběhu stavebních prací je proto nutné provádět technická a organizační opatření pro snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic.

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Dokumentace uvádí, že obě hodnocené varianty E1 a E2 jsou vedeny z velké části ve shodné trase, s výjimkou úseků kolem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je vedena východně od města, varianta E2 západně od města.

Byla hodnocena také varianta E0 (nulová varianta – tedy situace při zachování současného stavu.

Dle dokumentace realizace záměru v obou variantách sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Jičín, a který by byla jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace.

Imisní zátěž v okolí nové trasy je srovnatelná se zátěží, která by byla v okolí stávající silnice I/35, navržené trasy jsou však vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně a je nižší než podél stávající trasy.

Z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1. Ta vykazuje větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek.

Vlivy na klima

Ve vztahu k tomuto vlivu dokumentace uvádí, že vlivy na klima jsou hodnoceny jako málo významné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Zpracovatel posudku konstatuje, že etapa výstavby nepochybně může být zdrojem emisí ovlivňujících imisní situaci, avšak omezování emisí lze úspěšně řešit v rámci zásad organizace výstavby z hlediska omezování sekundární prašnosti čištěním komunikací a zařízením stavenišť, zkrápěním apod.

Dokumentace EIA z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v etapě výstavby navrhuje doporučení, která zpracovatel posudku reflektuje a částečně modifikuje. Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru, smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění následujících doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace*

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

vlivů na ovzduší budou smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:

- **staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti**
- **používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky**
- **po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo**
- **po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum**
- **v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch**
- **v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště**
- **k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly**
- **minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfukávání jemných částic do okolí**
- **umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál**
- **při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfukávání prachu větrem:**
 - ✓ **preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)**
 - ✓ **podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru**
 - ✓ **lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů**
 - ✓ **při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.**

Dle názoru zpracovatele posudku při respektování výše uvedené podmínky vzhledem k dočasnosti etapy výstavby by nemělo být potřebné vyhodnocovat etapu výstavby s využitím rozptylové studie.

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Z rozptylové studie vyplývá, že záměr je z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší možný. Z hlediska vypovídací schopnosti rozptylové studie lze konstatovat, že ze vstupních podkladů pro výpočet v kapitole 3. 3. Rozptylové studie není patrné, jakým způsobem byla vyhodnocena přeložka komunikace II/282, II/283, neboť v této kapitole absentují údaje o bilancích emisí na této přeložce. Vzhledem ke skutečnosti, že mezi přípravou záměru a realizací záměru nepochybně uplyne delší doba, současně dojde k technickému upřesnění výškových a směrových parametrů přeložky, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka, která reflektuje i připomínky z obdržených vyjádření k záměru:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
 - **bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu silnice I/35**
 - **bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; studie bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK**

Vlivy na klima

Lze konstatovat, že závěr k uvedenému vlivu není podložen nějakými konkrétními technickými řešeními. Ani v podmínkách kapitoly B. I. 6 nelze pro etapu přípravy stavby dohledat avizované podmínky ke snížení negativních vlivů na klima.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Je přitom patrné, že z globálního měřítka (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové významnější zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.

Současně je patrné, že mezi opatření k minimalizaci vlivů na klima lze zařadit i takové řešení nakládání s vodami, které budou směřovat k maximálnímu zachování vznikajících dešťových vod v území. V tomto smyslu jsou v kapitole posudku hodnotící vlivy na vodu rozpracována do podmínek návrhu závazného stanoviska některá konstatování hodnocené dokumentace.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další a fyzikální a biologické charakteristiky

Etapu výstavby

Hodnocením etapy výstavby z hlediska hlukové zátěže se dokumentace v této kapitole zabývá v prostoru Turnov – Nudvojovice, protože dle dokumentace jsou v dosahu stavby 2 výškové obytné objekty a silnice je zde vedena na násypu. V kapitole D. IV dokumentace jsou potom uvedeny dvě podmínky, týkající se minimalizace vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby.

Etapu provozu

Z dokumentace vyplývá, že trasa obou variant je s výjimkou intravilánu Turnova vedena mimo obytnou zástavbu. V místech, kde se k obytné zástavbě přiblíží (jedna lokalita ve variantě E1, dvě lokality ve variantě E2) je možno technicky zajistit, aby zde hluk z automobilové dopravy nepřekročil hygienický limit v denní ani v noční době. Rozměry a umístění navržených protihlukových stěn jsou specifikovány v hlukové studii.

Realizace záměru v obou variantách významně sníží hlukovou zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Jičín (a byla by jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace).

Dle dokumentace dojde k významnému snížení počtu obyvatel zatížených hladinami hluku nad 60 dB v denní době a nad 50 dB v noční době.

Z porovnání obou navržených variant vychází z akustického pohledu lépe varianta E1 – větší snížení počtu nadměrně zatížených obytných budov ve srovnání s variantou E0 a menší rozsah nutných protihlukových opatření pro dodržení hygienického limitu v okolí navržené trasy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Etapu výstavby – hluk

Lze konstatovat, že na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací, nelze objektivně vyhodnotit hluk v etapě výstavby. Lze požadovat respektování následující podmínky pro minimalizaci negativních vlivů v etapě výstavby zpracované do návrhu závazného stanoviska:

- *investor stavby zajistí, že při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; investor stavby zajistí, že ve výběrovém řízení na provedení stavby budou zohledněny požadavky na používání*

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy, protože je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby (ZOV). V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a konečném upřesnění navržených přepravních tras byla vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhopvat další opatření technického respektive organizačního charakteru. Jsou proto v souladu s dokumentací formulovány následující podmínky do návrhu závazného stanoviska:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:**
 - při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností
 - staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území

Příloha 2 hlukové studie prezentuje výsledky pro hluk ze stavební činnosti pro lokalitu Turnov – Nudvojovice. V rámci překládané studie byl vyhodnocen vliv stavební činnosti v prostoru náspu v km 1,5 pro provoz 4 strojů typu čelního nakladače, rypadla, finišeru a válce během pracovní doby. Dále se předpokládá příjezd 50 NA za 16 hodin v trase záměru a 50 NA v ulici Přepeřská. Z popisu uvedeného ve studii lze předpokládat, že byl vyhodnocen vliv uvedených strojů a provozu 50 NA. Pro uvedené hodnoty lze konstatovat, že se jedná o velmi předběžné posouzení akustické situace ze stavební činnosti. U popisovaných strojů nelze předpokládat, že budou v provozu najednou, neboť využití uvedených strojů dochází vždy v určitých etapách výstavby (nelze předpokládat souběžnou práci nakladače a rypadla s finišerem a válcem). Ve výpočtu byly vyhodnoceny výpočtové body shodné s body vyhodnocenými pro provoz na plánované trase silnice I/35. Nedošlo k vyhodnocení bodů v okolí ulice Přepeřská, kde se dle informací z hlukové studie předpokládá pohyb 50 NA v rámci obslužné staveništní dopravy. Výsledky tedy prezentují předběžné vyhodnocení vlivu této činnosti, které je pro potřeby v rámci procesu EIA dostačující. V rámci projektové dokumentace pro DSP však bude podrobně vyhodnocen hluk ze stavební činnosti související s výstavbou plánované trasy silnice I/35, a to i včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách.

- **po výběru zhotovitele stavby bude pro doporučenou variantu silnice I/35 vypracována akustická studie pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby**

Etapa provozu - hluk

Podmínky pro řešení studie

V podmínkách řešení studie zpracovatel uvádí: „Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v referenčních bodech byly stanoveny 2 m před fasádou domů ve výšce 6 m, tedy v max. výšce oken obytných místností u běžných rodinných domů. Tak to bylo provedeno i u RD s obytnými místnostmi pouze v přízemí, protože nelze vyloučit možnost vzniku obytných místností v rámci vestavby nebo nástavby.“ Hodnocení u RD ve vyšší výšce, než jsou jednotlivá NP není úplně standardní z hlediska posuzování. Výpočet a případný návrh PHO by tak v některých případech mohl být na straně bezpečnosti.

Hodnocení hlukové zátěže

V rámci této kapitoly nejsou popsány jednotlivé vstupy a postup zpracování výstupů pro hodnocení zdravotních rizik. Chybí informace o postupu při distribuování počtu obyvatel do jednotlivých objektů, není uvedena informace o rozsahu posuzované oblasti, nejsou uvedeny počty obyvatel, které sloužily jako vstupní podklady pro analýzy atd. Z metodického hlediska by měly být tyto údaje uvedeny, aby doplňovaly ucelený podklad o vstupních parametrech výpočtu, neboť takto není známo, jaký rozsah počtu obyvatel a území vstupoval do výpočtu.

Plnění hygienických limitů

Zpracovatel hlukové studie nevyhodnotil chráněnou zástavbu v začátku úseku včetně vlivu navazující MÚK Turnov, která je také ve správě oznamovatele. Chybí např. vyhodnocení BD Ohrazenice čp. 199, 200, RD čp. 224. Při zpracování hlukového posouzení je nutné zohlednit i sousední navazující úsek včetně MÚK Turnov, protože z hlediska šíření hluku a vlivu na akustickou situaci v chráněném venkovním prostoru působí liniový zdroj jako celek.

Vzhledem k tomu, že začátek trasy je veden v hloubeném tunelu a trasa dále pokračuje v zářezu, lze předpokládat, že hodnoty $L_{Aeq,T}$ zde budou podlimitní. Tuto skutečnost je však nutné ověřit v dalším stupni projektové dokumentace na základě výpočtu, a to i včetně vlivu navazující MÚK Turnov. V případě zjištění překročení hygienických limitů pak bude nutné navrhnout příslušná protihluková opatření.

Zpracovatel hlukové studie použil u výpočtového bodu 5 Přepeřská čp. 1804 výšku 18 m nad terénem. Tato výška neodpovídá nejvyššímu umístění okenního otvoru na objektu. Objekt čp. 1804 má 8 NP a podle počtu NP by výška nejvyššího bodu měla být cca 24 m nad terénem. Vzhledem k tomu, že u tohoto výpočtového bodu bez protihlukových opatření dochází k překročení hygienického limitu, bude nezbytné v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit a případně optimalizovat navrhovanou PHS na základě aktualizace výšky umístění výpočtového bodu.

U navrhovaných PHS nejsou definovány parametry neprůzvučnosti a případné pohltivosti. V dalším stupni projektové dokumentace bude nezbytné u navrhovaných PHS definovat i jejich neprůzvučnost a případnou pohltivost.

Odpočívky

V Příloze 1 předkládané hlukové studie je uvedeno posouzení hluku z provozu odpočívek. Ve všech výpočtových bodech jsou výsledky podlimitní. Z uvedených výstupů není zřejmé, zda se jedná o celkovou situaci, tedy vliv provozu na silnici I/35 včetně plánované odpočívky nebo pouze vliv provozu na plánované odpočívce. Po rozboru výsledků ve shodných výpočtových bodech pro provoz silnice I/35 a provoz

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

odpočívek, kdy pro odpočívku Štěpánovice a Soběraz jsou uvedeny v tabulkách shodné vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ jako pro hluk z provozu dopravy na silnici I/35, lze odvozovat, že se jedná o celkovou situaci z provozu dopravy na plánované silnici I/35 a provozu na plánované odpočívce. Tuto situaci by bylo vhodné v rámci předkládané akustické studie lépe popsat. Vliv provozu dopravy na plánovaných odpočívkách by měl být hodnocen i v navazujících stupních projektové dokumentace. V rámci DSP je nezbytné vyhodnotit i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na odpočívkách.

Měření hluku ve vybraných referenčních bodech

Příloha 4 uvádí měření hluku ve vybraných referenčních bodech. Měření hluku pro validaci modelu provedl Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem dne 29. 11. 2018. Měření bylo provedeno u dvou objektů pouze po dobu jedné hodiny. Rozsah a výstup měření neodpovídá rozsahu zpracování dokumentace. Byly měřeny pouze hodinové sondy, v termínu, kdy není doporučeno měření, v popisu měření nejsou uvedeny meteorologické podmínky, není uvedena fotodokumentace míst měření, nejsou uvedeny rychlosti dopravního proudu. Příloha měření hluku vykazuje zjevné nedostatky. Z uvedeného důvodu v rámci dalšího stupně projektové dokumentace doporučujeme jako součást zpracování hlukové studie i nové měření hluku pro ověření výpočtového modelu.

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocujícím dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy, kterou je dle názoru zpracovatele posudku v rámci další přípravy záměru nutné zohlednit.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepešská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie
- v průběhu zkušební provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě silnice I/35; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření

- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb*

Ve vztahu k fyzikálním a biologickým charakteristikám ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace v této kapitole uvádí následující skutečnosti:

- Základním principem řešení nakládání s vodami z odvodnění pozemních komunikací je zajištění čistoty vodních toků a udržení požadované úrovně životního prostředí v území.
- Všechny varianty prochází CHOPAV Severočeská křída.
- Jsou definována ochranná pásma vodních zdrojů, kterým záměr prochází.
- Je definována problematika odpadních vod vznikajících v etapě výstavby.

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody dokumentace potom uvádí následující skutečnosti:

- Je komentována problematika odvodnění komunikace a vlivů na hydrologické charakteristiky. Je uvedeno, že pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do šterkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek. Z hlediska vlivů na hydrologické charakteristiky dokumentace konstatuje, že vliv komunikace na průtok povrchového toku je dán způsobem jejího odvodnění - pokud jsou srážkové vody z vozovky odváděny odvodňovacím systémem komunikace přímo do vodotečí, dochází v případě přívalových srážek ke skokovému zvýšení průtoku v příslušné vodoteči. V případě odvodu srážkové vody z komunikace do nezpevněných tzv. zasakovacích příkopů je srážková voda postupně vsakována do půdy a její vliv na průtoky v dotčených vodotečích je malý. Stejně tak, pokud je odvod srážkových vod řešen svody do uměle vybudovaných záchytných nádrží či menších uměle vybudovaných vodních ploch (dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže).
- Dále jsou popsány vlivy na jakost povrchových vod, a to z hlediska výstavby, vlivem běžného provozu a vlivem havárie včetně obecných návrhů ochranných opatření. Obecně dokumentace konstatuje, že ochrana povrchových vod je řešena odvodněním komunikace kanalizací a jejím svedením do retenčních nádrží s odlučovači ropných látek
- Z hlediska vlivů na podzemní vody dokumentace konstatuje, že výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení (zářezy, násypy). K ovlivnění režimu podzemních vod může obecně dojít především v oblasti budování hlubších zářezů (narušení proudění a odtokového režimu podzemní vody v zářezech, umělé vytvoření infiltračních zón) a v místech, kde byly provedeny velkoplošné meliorace. Další možností ovlivnění je obecně v

oblastech, kde budovaná komunikace jde po náspech vybudovaných v místech mělké přípovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko pod terén, kde se může projevit vytvoření překážky pro proudění přitížením terénu násypem, což může mít za následek zvýšení hladiny podzemní vody na návodní straně. Zde je rovněž třeba zdůraznit zvýšenou možnost průsaků či vzlínání vody do tělesa násypu. Dokumentace uzavírá, že podrobnější hodnocení bude možné provést až po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších částech projektové dokumentace.

- Z hlediska ovlivnění jakosti podzemních vod dokumentace uvádí, že mělké podzemní vody mohou být dotčeny výstavbou komunikace pouze v tom případě, že nebudou dodržena ochranná opatření před úniky nebezpečných látek a to zejména při výstavbě v oblastech, kde je zvýšená hladina podzemní vody. Kromě toho je potřeba, aby nová komunikace byla v podloží dostatečně těsněna a nestala se tak drenážním prvem, který by sváděl mělké vody a tím snižoval hladinu v okolí silničního tělesa. Zdrojem možného znečištění jsou jednak motorová vozidla (úkapky paliva a maziv, výfukové zplodiny, otěr pneumatik a drobné úniky dopravovaných látek), jednak zimní údržba komunikace.
- Z hlediska vlivů na vodní zdroje je v dokumentaci konstatováno, že podle předběžného hodnocení nemá žádná z variant zásadní negativní dopady na ochranu vod. Záměr v obou variantách nelikviduje žádný vodní zdroj. V prostoru Turnova prochází OPVZ II. stupně, přibližuje se OPVZ I. stupně. Dílčí vlivy na ochranná pásma vodních zdrojů jsou řešitelné technickými opatřeními a budou předmětem dalších stupňů hodnocení. Na základě připomínek MŽP byla doplněna podrobnější charakteristika HG objektů a v rámci obchůzek bylo ve dnech 28. 5. - 18. 6. 2020 ve vzdálenosti cca 150 m od plánované trasy komunikace zaměřeno celkem 39 HG objektů (studní) S-1 až S-39. Poloha zaměřených HG objektů (studní) vůči plánované trase komunikace je podrobně zakreslena v příloze č. 10: „Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody, část Doplnění připomínek MŽP, příl. č. 2“. Jednotlivé HG objekty spadají do 14-ti katastrálních území. Jedná se o 32 kopaných a 7 vrtaných (S-3, S-4, S-6, S-21, S-23 a S-33) studní, jejichž podrobný popis je také součástí přílohy č. 10 „Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody, část Doplnění připomínek MŽP, příl. č. 1“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku lze vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody chápat jako primárně správné, avšak (s výjimkou vlivů na vodní zdroje) pouze v obecné podobě. Zpracovatel posudku si je vědom, že detailní řešení vlivů na povrchové a podzemní vody může být realizováno až po finálním výběru trasy, provedení podrobných geotechnických, geologických a hydrogeologických průzkumů. Na straně druhé je patrné, že v řadě vyjádření k oznámení, které dokumentace detailněji nekomentovala, byla řada požadavků respektive informací, které se následně s odvoláním na vyjádření k oznámení objevily i ve vyjádřeních k dokumentaci. Následující vypořádání této kapitoly proto odráží i relevantní připomínky, které jsou obsaženy v obdržených vyjádřeních k dokumentaci.

Problematika odvodnění komunikace a vlivů na hydrologické charakteristiky a jakost vod

Krajský úřad Libereckého kraje ve svém stanovisku k oznámení záměru požadoval vyhodnocení vlivu křížení údolních niv z hlediska povodňových stavů a doporučil prodloužení mostního objektu, či jiná opatření pro minimalizaci vlivu záměru na přirozený průběh povodňových vod a funkci nadregionálního biokoridoru Jizery a regionálního koridoru Libuňky.

Z mapy záplavového území (zdroj: <https://geoportal.kraj-lbc.cz/voda>) vyplývá rozsah zaplavení nivy Jizery při Q_{100} dosahující až na komunikaci, kterou plánovaná silnice I/35 překonává mostem v km 2,150, dle dokumentace je však záplavové území překonáváno mostem až od km 2,784. Více než 600 m je tedy komunikace vedena po náspu, který vytvoří nežádoucí omezení rozlivné i průtočné kapacity nivního území. Niva Jizery má z pohledu tlumení povodní na Jizeře zásadní význam, neboť je schopná pojmout významnou část povodňového průtoku. V této souvislosti OŽPZ upozorňuje na skutečnost, že široké údolí Jizery je v oblasti křížení prakticky celé nejen v zátopě Q_{100} , ale také Q_5 a většina dna údolí leží v aktivní zóně záplavy. Obdobné platí také pro křížení Libuňky. Negativní vliv náspu na rozlivnou a průtočnou kapacitu nivy se tedy bude projevovat v plném rozsahu i za menších povodní.

Hydrogeologický posudek v kap. 6 - Navrhovaná opatření doporučuje, aby pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky bylo realizováno prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úrovní N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} .

Je skutečností, že se posuzovaná dokumentace vlivy na odtokové poměry v zájmovém území nijak podrobněji nezabývá; pouze v podmínkách kapitoly D.IV reflektuje závěry Hydrogeologického posouzení prezentovaného v příloze 13 dokumentace, kde je uvedeno, že pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky je doporučeno prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úrovní N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} . V kapitole B.I.6 je uvedeno, že most přes záplavové území Jizery a Libuňky o délce 670 metrů začíná v km 2,784.

Z dosud prezentovaných podkladů v dokumentaci EIA není patrné, zda-li a jak jsou dostupné aktuální podklady o odtokových poměrech záplavového území Jizery a Libuňky zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejichž základě by mělo být rozhodnuto o finální délce mostu.

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150; na základě výsledků této studie konzultovat s Odborem životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje konečné technické řešení přemostění řeky Jizery

Ve vztahu ke křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky bylo v rámci oznámení KÚ Libereckého kraje upozorněno na možný konflikt záměru se záměry „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s.p., 2013, zdroj: CENIA; zhruba v místech křížení s plánovanou komunikací je dle dokumentu oznámení záměru předpoklad rozšíření koryta) a „Libuňka, Turnov - revitalizace

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

vodního toku“ (Povodí Labe, s. p., 2013, zdroj: CENIA) a bylo požadováno vyhodnocení možného střetu s uvedenými projekty, včetně případné změny v provedení. Nivy Jizery a Libuňky jsou v místech křížení s plánovanou komunikací dosud relativně přírodní a nabízejí dostatek prostoru jak pro samovolnou renaturaci koryta, tak pro případnou revitalizaci obou toků, včetně ponechání následnému přirozenému vývoji koryta. V nivě Jizery se dokonce zachovaly některé původní projevy přirozených hydromorfologických procesů, jako jsou odříznuté meandry. Obě dotčená území, tedy vykazují vysoký ekologický potenciál pro příznivý vývoj jejich páteřních toků a dosažení dobrého ekologického stavu na odpovídajících úsecích těchto toků.

Realizace záměru v předložené podobě (tj. podstatná část překonání nivy naspem, založení mostních pilířů běžným způsobem) vyvolá potřebu fixace koryta ve stanovené trase (v určitém časovém horizontu lze pak předpokládat nezbytné opevnění dílčích úseků toku). Tím ve výsledku dojde k úplnému zamezení možnosti na plnohodnotnou revitalizaci dotčených úseků vodních toků a na jejich ponechání přirozenému vývoji. Blokace stranových posunů koryta se totiž projeví v úseku toku a navazující nivy v délce řádově stovek metrů až jednotek kilometrů (v závislosti na dimenzích toku).

Koryta obou toků jsou v současné době vlivem dřívějších regulací pravděpodobně zúžena. V případě Jizery však byl zachován odříznutý meandr, kde šíře koryta dosahuje cca 30 m, šíře hlavního koryta se pohybuje od 20 do 30 m, v případě Libuňky se šíře koryta pohybuje od cca 4 do 6 m. Úplná eliminace dopadů přemostění nivy je tedy vzhledem k předpokládané šíři meandračního pásu v tomto smyslu jen obtížně dosažitelná. Za rozumný, technicky proveditelný kompromis však lze považovat stavební zabezpečení mostních pilířů v meandračním pásu řeky způsobem, který zajistí, že případný samovolný posun koryta do kontaktu s pilíři neohrozí stabilitu mostní konstrukce.

Je skutečností, že na uvedenou připomínku ze zjišťovacího řízení v procesu EIA dokumentace podrobněji nereagovala. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována v souladu s požadavkem KÚ Libereckého kraje následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení zohlednit při realizaci doporučené varianty silnice I/35 záměr „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s. p., 2013) pro křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky; mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí budou stavebně trvale provedeny tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce; detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků**

Ve vztahu k dopadům na vláhové poměry je v závěru zjišťovacího řízení pod bodem 3) formulován požadavek na specifikaci návrhu opatření ke snížení negativních vlivů na podzemní a povrchové vody, včetně návrhu preventivních opatření a provedení hydrogeologického průzkumu. Je skutečností, že dokumentace v kapitole D.IV konstatuje pouze obecně, že „pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do šterkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost; vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek“. V kapitole B. I. 6 jsou potom uvedeny požadavky, které oznamovatel

deklaruje a zavazuje se plnit, a které se v podstatě týkají minimalizace rizik na jakost vod v etapě přípravy a výstavby.

Současně je však nezbytné upozornit na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, aby v co největší možné míře bylo upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Založení tělesa komunikace a především úseky vedené v zářezu dále vyvolají změnu proudění mělkých podzemních vod v dotčeném území, včetně nevylučitelných dopadů v podobě zániku stávajících pramenů a na ně vázaných drobných vodních toků a jiných biotopů.

Ve vyjádření KÚ Libereckého kraje je upozorňováno na skutečnost, že zvolení nevhodného systému s příliš vysokou mírou centralizace vsakovacích a retenčních objektů může zapříčinit převádění srážkových vod do značné vzdálenosti, nevylučuje odvedení srážkových vod mimo jejich přirozené recipienty. Zároveň je žádoucí spojit příslušná opatření s vytvořením biotopů vhodných pro rozmnožování a život organismů vázaných na drobné vodní biotopy, kterých v krajině v důsledku změny klimatu ubývá, a které zároveň mohou být stavbou silnice zničeny, případně ohroženy.

Kromě závěrů formulovaných posudkem lze upozornit na skutečnost, že komunikace prochází definovanými ochrannými pásmy vodních zdrojů; tuto skutečnost by dle názoru zpracovatele posudku mělo technické řešení záměru zohlednit.

Na základě všech výše uvedených skutečností, se zohledněním obdržených vyjádření jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:
 - ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
 - soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu
 - před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma
- v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace

Vlivy na podzemní vody, na jakost podzemních vod a na vodní zdroje

Primárně je třeba upozornit, že správný odkaz v dokumentaci EIA by měl být na přílohu č. 13, nikoliv na přílohu č. 10, jak je uváděno v dokumentaci.

V souvislosti s možnými dopady záměru na zdroje podzemních vod lze upozornit na povinnosti investora vyplývající z §29 odst. 2. vodního zákona - v tomto paragrafu je uvedeno, že osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitého majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.

Lze vyslovit závěr, že potenciální vlivy na podzemní vody lze považovat za jeden z aspektů hodnoceného záměru. Podrobný hydrogeologický průzkum řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod jak z hlediska množství, tak i kvality určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření překračuje možnosti procesu EIA a standardně bývá zpracován jako podklad pro dokumentaci pro stavební povolení v další fázi přípravy záměru. V rámci posudku se při formulování podmínky do návrhu závazného stanoviska vychází z návrhu dokumentace EIA.

Kromě toho je však dle názoru zpracovatele posudku prověřit vyjádření města Rovensko pod Troskami, kde je vznesen požadavek na ochranu pramene pitné vody Koudelka, který je uvažován jako doplňkový zdroj pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou.

V návrhu závazného stanoviska je v souladu s dokumentací, obdrženými vyjádřeními a vlastním šetřením zpracovatele posudku uvedena do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:**
 - bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebírání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů
 - podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za vhodné pro zajištění ochrany povrchových i podzemních vod od proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniové stavby zajistit následující požadavky, které jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska:

- *v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku*

D.I.5 Vlivy na půdu

Dokumentace uvádí, že realizací záměru dojde k následujícím nárokům na trvalé a dočasné zábery ZPF:

Trvalý a dočasný zábor ZPF

VARIANTA E1

Podvarianta E11: trvalý zábor celkem 183,23 ha
dočasný zábor 17,88 ha

Podvarianta E12: trvalý zábor celkem 191,71 ha
dočasný zábor 17,88 ha

VARIANTA E2 trvalý zábor celkem 187,47 ha
dočasný zábor 17,30 ha

Po varianty E11 a E12 jsou patrné následující nároky na ZPF:

Podvarianta E11 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy (%) |
|---------------|-------------|----------------------------|
| 1. | 79,71 | 43,5 |
| 2. | 32,07 | 17,5 |
| 3. | 34,81 | 19 |
| 4. | 27,48 | 15 |
| 5. | 9,16 | 5 |

Podvarianta E12 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy (%) |
|---------------|-------------|----------------------------|
| 1. | 83,39 | 43,5 |
| 2. | 33,55 | 17,5 |
| 3. | 36,42 | 19 |
| 4. | 28,76 | 15 |
| 5. | 9,59 | 5 |

Varianta E2 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy (%) |
|---------------|-------------|----------------------------|
| 1. | 71,61 | 38,2 |
| 2. | 37,87 | 20,2 |
| 3. | 37,5 | 20 |
| 4. | 23,81 | 12,7 |
| 5. | 16,68 | 8,9 |

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vlivům na ZPF ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

- 1) Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.*
- 2) Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavec 6 zákona vydá zejména:
 - a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),*
 - b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,*
 - c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m²,*
 - d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,*
 - e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.**

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

- 1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.*
- 2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*
- 3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.*
- 4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.*
- 5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde*

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF je označen předkládaným posudkem za významný. Je patrné, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Podmínky formulované k vlivům na půdu jsou zpracovatelem dokumentace v kapitole B. I. 6. definovány jako opatření, která oznamovatel předem deklaruje a zavazuje se je splnit, a proto nejsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

Dle názoru zpracovatele posudku nelze vyloučit, že záměr prochází přes pozemky, na kterých jsou vybudovány meliorační systémy – což nevylučuje ani dokumentace EIA. V případě narušení jejich funkce by mohlo dojít k opětovnému zamokření pozemků, které by mělo za následek snížení úrodnosti půdy a následné ekonomické poškození vlastníků pozemků. Proto je do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu formulováno následující doporučení:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů doporučené varianty silnice I/35 přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích**

V případě realizace záměru je dle názoru zpracovatele posudku třeba vyloučit dělicí efekt stavby. Ten souvisí především se zajištěním možnosti neproblematického obhospodařování zemědělských pozemků tak, aby byly minimalizovány i další sociálně ekonomické dopady stavby. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulována následující doporučení vyplývající z dokumentace a obdržených vyjádření:

- **dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu doporučené varianty silnice I/35 bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace konstatuje, že uvažovaný záměr prakticky celý probíhá územím Geoparku Český ráj. Převádí tranzitní dopravu ze zastavěného území s obytnými soubory a kulturními památkami mimo toto území. Tím zásadně přispívá k zachování udržitelného rozvoje. Vymístění tranzitní osobní a zejména nákladní automobilové dopravy ze sídel s obytnou, rekreační a kulturní funkcí uvolňuje stávající komunikace pro pěší a cyklo dopravu, což povede k dalšímu rozšíření turistického využití geoparku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku vychází z předpokladu, že předkládaný záměr nemůže mít vliv na identifikovaná ložiska nerostných surovin. Názor zpracovatele posudku vychází z obdržených vyjádření příslušných Báňských úřadů.

V souladu s dokumentací EIA je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka směřující k řešení problematiky založení mostů, navrhovaných tunelů a sesuvných území:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení budou na základě podrobného geotechnického průzkumu ověřeny přesné geologické poměry doporučené varianty silnice I/35 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích); na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem*

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Vlivy na faunu

Dokumentace uvádí, že v řešeném území byl zjištěn výskyt 11 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů podle vyhl. č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. 9 druhů bezobratlých je rovněž uvedeno v Červeném seznamu ČR a 3 druhy patří mezi evropsky významné. Ve vymezeném území bylo dále zjištěno 8 druhů ryb, 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 74 druhů ptáků a 18 druhů savců.

Dále je v dokumentaci konstatováno, že většina z uvedených druhů je uvedena také v Červeném seznamu ČR. Dále byly zjištěny tři druhy uvedené v Červeném seznamu ČR, avšak nepatřící dosud mezi zvláště chráněné druhy. Jedná se o skokana hnědého, čejku chocholatou a zajíce polního. Celkem jsou v Červeném seznamu uvedeny 2 druhy v kategorii Ohrožený (Endangered), 14 druhů v kategorii Zranitelný (Vulnerable) a 8 druhů v kategorii Téměř ohrožený (Near Threatened). Významně negativně ovlivní stavba strnada lučního a pěnici vlažskou. Stavba zasáhne biotop těchto dvou druhů natolik, že dojde k výraznému narušení lokálních populací. V případě dalších druhů se jedná o vlivy jen mírně negativní nebo s nulovým ovlivněním. Potenciálně jsou ohroženi zejména obojživelníci. Z hlediska plazů jsou vlivy spíše nulové. Na některých místech dojde ke ztrátě biotopů, na druhou stranu na nových náspech tělesa silnice vznikne řada nových vhodných biotopů. Nesou sebou však zvýšené riziko kolizí za provozu, zejména v případě slepýše a užovky.

Kromě již výše uvedených dvou druhů ptáků budou další druhy této skupiny ovlivněny jen slabě. Většinou se jedná o ztrátu části biotopu. V případě savců jsou z chráněných druhů nejvíce ohroženi netopýři, a to zejména možnými kolizemi za provozu. V trase silnice byly zjištěny 4 druhy netopýřů. Lze však předpokládat výskyt celé řady dalších druhů. V blízkosti trasy silnice se nachází řada významných zimovišť, kam se slétávají netopýři z relativně velké vzdálenosti. Na druhou stranu pro ně je hrozbou i stávající silnice s obdobným provozem.

Dokumentace uzavírá, že při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11. Užší vozovka představuje menší zábor biotopu.

Vlivy na floru a prvky dřevin rostoucí mimo les

Dokumentace konstatuje, že bylo zjištěno, že velká část navržené trasy silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi je navržena v místech výskytu nepřírodních biotopů, tj. biotopů silně ovlivněných nebo vytvořených člověkem (X biotopy) s mírnou až silnou ruderalizací.

Řešený úsek silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibice se vyznačuje mírně zvlněným terénem s převažující zemědělskou ornou půdou, která je poměrně často

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

přerušována (polo)přírodními prvky v nivách potoků a říček i menšími zpravidla protáhlými lesíky na kratších prudkých svazích. V malé míře nová trasa silnice I/35 protíná několik mezí a kratších svahů s teplomilnými trávničky.

Z nejvýznamnějších přírodě blízkých prvků budou místně narušeny zalesněné prudké a poměrně krátké svahy nad Václavským potokem (var. E1; km 11,0 - až 11,3), kde silniční těleso zabere ojedinělý fragment dubohabřiny. Podobně dojde k přerušení úzkého pásu dubohabřiny ve var. E1 v km 13,8. Ve variantě E2 bude podobně narušen zalesněný prudký svah nad Veselkou, a to hlavní trasou v km 14,8 a v druhém případě přeložkou silnice II/282 na jižním okraji Rovenska p. T. Přeložka silnice II/282 si kromě toho vyžádá liniový zásah do břehových porostů Veselky a přeložku této vodoteče.

Seznam druhů zaznamenaných v zájmovém území v rámci botanického průzkumu obsahuje celkem 381 taxonů vyšších cévnatých rostlin. Během botanického průzkumu byl v zájmovém území zjištěn výskyt 2 chráněných druhů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a významných druhů (*Leucojum vernum* §O, *Trollius altissimus* §O). Druh *Listera ovata* je zahrnut do Washingtonské úmluvy – ve znění posledních aktualizací z 18. 9. 1997 a 29. 4. 1999 (CITES).

Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017) a kategorie IUCN bylo v zájmovém území zaznamenáno 24 zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin.

Dále dokumentace k mírně negativnímu ovlivnění flory může dojít v průběhu prací a po dokončení stavby šířením invazních druhů (*Impatiens parviflora*, *Conyza canadensis*, *Aster lanceolatus* et. spp., *Helianthus tuberosus*, *Reynoutria* spp., *Solidago* spp. aj.) a expanzivních taxonů (*Sambucus nigra*, *Calamagrostis epigejos*, *Phalaris arundinacea*, *Urtica dioica* aj.), což může způsobit negativní změny společenstev nejen v zájmovém území, ale i v celé ose zájmového území.

Dokumentace uzavírá, že vliv na flóru byl vyhodnocen celkově jako mírně negativní.

Z hlediska vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les dokumentace konstatuje, že stávající dřevinné prvky v zájmovém území, které bude nutné vykácet, vytvářejí přírodní biotopy nebo uměle vzniklé ekosystémy funkčního systému trvalé zeleně, které jsou pod vlivem přímého i nepřímého působení člověka. Z hlediska biodiverzity se jejich konzervativní ochrana jeví jako málo významná s výjimkou dřevinných břehových porostů vodních toků a dřevinných porostů, které jsou fytoecologicky definovatelné a vymezené jako přírodní biotopy.

Z hlediska ekologicko-stabilizačních funkcí, které stávající dřeviny v zájmovém území plní, by měla být jejich ochrana v obecné rovině kompenzována vhodnou náhradní výsadbou, která by měla být navržena citlivě se správně zvolenou přísně diferencovanou dřevinnou skladbou a s ohledem na charakter stanoviště.

Pro výsadbu by měla být navržena kombinace rychle rostoucích dřevin (krátkověké) s pomalu rostoucími (dlouhověkými) dřevinami. Z hlediska funkčnosti, kompozice a působivosti nebude navržená výsadba působit negativně v žádném časovém horizontu. Výběr dřevin pro výsadbu by měl odpovídat stanovištním podmínkám zájmového území (nadmořská výška, půdní a vlhkostní poměry atd.), navrhované funkci, dostupnosti požadovaného výsadbového materiálu, možnostem následného managementu, ale také technologií zakládání. Při návrhu dřevinných prvků by měly být preferovány autochtonní druhy.

Intenzivnější údržba o vysázené výpěstky se předpokládá 5 let po založení (rozvojová péče), kdy se zajišťují nezbytné korelace při zapěstování, které povedou k rychlému a kvalitnímu dosažení funkce schopného stavu dřevinného pásu a k vytvoření prvku s minimálními nároky na udržovací péči k dosažení cílového stavu.

Vlivy na VKP

Dokumentace v této kapitole uvádí, že navrhovaná trasa silnice I/35 nezasahuje do registrovaného významného krajinného prvku (dále jen RVKP). VKP ze zákona se v zájmovém území vyskytují. Zásahem budou dotčeny následující VKP ze zákona: lesy, údolní nivy, vodní toky a rybníky.

V jiných částech dokumentace je uváděno, že podle znění § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění jsou lesy chráněny jako VKP ze zákona. Lesy jako VKP ze zákona je nutno chápat a vymezovat také ve smyslu právním dle zákona č. 289/1996 Sb. o lesích (lesní zákon).

V rámci nově navržené trasy I/35 Turnov-Úlibice dojde i ke kácení lesní vegetace a jejího porostní okraje.

Vlivy na ekosystémy, migraci živočichů a ÚSES

V kapitole hodnotící vlivy na ekosystémy dokumentace popisuje v tabulkové podobě vlivy na územní systémy ekologické stability, včetně návrhu doporučení. V dokumentaci je konstatováno, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zajištěna migrační propustnost biokoridorů.

Z hlediska migrace dokumentace uvádí, že negativním vlivem je i omezení migrační prostupnosti území a riziko střetu fauny s vozidly zejména za provozu.

Dokumentace uvádí, že migrace i lokální přesuny velkých savců byly vyhodnoceny v samostatné migrační studii. Dokumentace uzavírá, že při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11. Užší vozovka představuje menší zábor biotopu a především menší migrační bariéru pro řadu druhů, ačkoliv byly obě v samostatné migrační studii (Silnice I/35 Turnov - Úlibice, Migrační studie (stupeň TST), Bc. Petr Bauer, Mgr. Pavel Bauer) vyhodnoceny z hlediska migračního potenciálu jako akceptovatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na faunu

Z hlediska vyhodnocení vlivů na přírodní složky pro řešené varianty E1 a E2 ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Ve vztahu k průzkumům týkajících se přeložky II/282, II/283 lze vyslovit připomínky z hlediska vypovídací schopnosti těchto průzkumů, a proto je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka, doporučující tuto přeložku pro doporučenou variantu podrobit samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Respektování základních ochranných podmínek dle zákona č.114/1992 Sb. je povinností, která musí být splněna bez ohledu na proces EIA, a proto není nutné v tomto ohledu formulovat podmínky do závazného stanoviska.

Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před zahájením stavby. Do návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky pro etapu přípravy záměru:

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *součástí další projektové přípravy záměru, etapy výstavby a zkušebního provozu bude Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020); v rámci přípravy stavby budou respektovány veškeré technické návrhy tohoto hodnocení vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy*
- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů pro doporučenou variantu silnice I/35; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*

Z hlediska minimalizace vlivů na faunu v etapě výstavby je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *vybraný zhotovitel stavby bude v etapě výstavby respektovat všechna opatření vyplývající z Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020) vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy; v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah*

Ve vztahu k monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí ve vztahu na přírodní složky ekosystémů dokumentace uvádí podmínku, aby po uvedení stavby do provozu byl zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace.

S odkazem na informace v dokumentaci a v souladu s obdržnými vyjádřeními jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- *po uvedení stavby do provozu bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby*
- *do 3 let od uvedení stavby do provozu bude na základě navrženého tříletého monitoringu stavby provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů); závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a AOPK ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy); součástí postprojektové analýzy dále bude:*
 - *monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn; v prvním roce po realizaci záměru budou monitorovací pochůzky prováděny v intervalu 1x / 2 týdny v období květen až září, 1x / měsíc v ostatních měsících; v dalších letech provozu komunikace bude prováděn monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 x během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu komunikace); na základě vyhodnocení monitoringu budou v rámci závěrečné zprávy navržena a následně realizována případná nápravná opatření*
 - *monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat*
 - *monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření*
 - *monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin; v případě jejich zjištění bude v nejbližším vhodném termínu provedeno jejich odstranění odbornou osobou*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Pro minimalizaci vlivů na faunu a floru je dále v návrhu stanoviska formulována v souladu s dokumentací následující podmínka:

- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*

Vlivy na floru a prvky dřevin rostoucí mimo les

Z hlediska vlivů na floru a prvky dřevin rostoucí mimo les ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Botanický průzkum jakož i dendrologický průzkum navrhuje jak pro fázi přípravy, výstavby a provozu řadu doporučení, která byla převzata zpracovatelem dokumentace.

S odkazem na biologický průzkum jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky, které kromě doporučení dokumentace zohledňují i obdržená vyjádření k dokumentaci:

- *v přípravné fázi provést pro doporučenou variantu silnice I/35 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítím terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušení povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem*
- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35 včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); u vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby)*
- *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice I/35 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:*
 - *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky*
 - *bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně*
 - *z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené*

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

druhové skladby, která prspje k lepšímu začlenění tělesa nov navrzen silnice do okolní krajiny

- *náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologick ujm způsobené kácením devn, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespo asten, znk lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých devn pednostn na nezemdelskch pozemcích, prpadn na pozemcích s nízkou trdou ochrany ZPF*
- *navrzen náhradní výsadba bude obsahovat pesn uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodn biotop pro řadu druh drobných živoch a ptactva), náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kcen (kompenzace ekologick ujmy v mst postizenm kácením)*
- *bude preferovat kompaktní výsadbě za uelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP*
- *pro výsadbě budou použity domácí druhy devn v clov druhové skladbě stromů odpovdjc prslunmu vegetačnímu stupně a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhovekch devn, s podpůrnou funkcí krtkovekch devn; v daném kontextu dodrzovat doporučenou druhovou skladbu, která se prblzuje prrozen vegetaci a zároveň je odoln solance (prp. jinm prpravkm pro zmn udrbu komunikace)*
- *preferovat použití zapestovanch vzrstlejšch jedinců (výšky cca 1,5 m a str 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatenm prostorovm vymezenm pro sprvn a rovnomrn vývoj korun po zakoenn, pohledov svahy násypu osadit souvislm pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně prslunch*

Dl lze pouze z hlediska zpracovatele posudku v souladu s obdrzenmi vyjádřeními formulovat do návrhu závazného stanoviska následující podmínku:

- *investor smluvn zavze dodavatele sadových úprav stavby k nsledn udrb realizovaných výsadeb na dobu minimln 5 let; v uvedenm období musí být odumřel stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravideln nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanoven lhůtě; v rámci dokumenta navrzenho monitoringu a udrby vegetačních úprav respektovat prpadn prrozen nálet devn, pokud dan jedinci budou regionln původních a stanovištně vhodných druh a budou vykazovat v vitalitu a lepší perspektivu života na prslunm stanoviště; prpadnou udrzovac pc o výsadbě pak przpsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování prrozen vtlnjch náletů ve prospěch mn perspektivních výsadeb (bude součastí provozního řadu komunikace)*

Vlivy na VKP

Dle názoru zpracovatele posudku nelze uvedenou kapitolu považovat za hodnocení vlivů na VKP, ale pouze za konstatování, se kterými VKP „ze zákona“ je hodnocen záměr v kontaktu. Na straně druhé je z jiných ast dokumentace patrn kontakt záměru ve vztahu k vodnm tokům a údolním nivm.

Ve vztahu k vodnm tokům a údolním nivm jsou komentáre zpracovatele posudku a navrhovan podmínky formulovány v jiných astech předkládaného posudku. V souladu s dokumenta EIA je do návrhu závazného stanoviska ve vztahu k obecn minimalizaci vlivů na VKP formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územn řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chrnench území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonick měřítko a vztahy v krajině*

Konkrétněji jsou v dokumentaci dokladovány nároky záměru na trval a doasn zábor PUPFL:

VARIANTA E1:

| | | |
|------------------|---------------------|----------|
| Podvarianta E11: | trval zábor celkem | 9,50 ha |
| | doasn zábor | 0,85 ha |
| Podvarianta E12: | trval zábor celkem | 10,31 ha |
| | doasn zábor | 0,96 ha |
| VARIANTA E2: | trval zábor celkem | 7,72 ha |

Je tedy patrné, že stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa; současně jsou patrné i nároky na odnětí z PUPFL. Protože se tato problematika řídí příslušným složkovým zákonem, není nutné formulovat podmínky do návrhu závazného stanoviska. Jak vyplývá i z obdržných vyjádření, značný význam jak z pohledu biodiverzity, tak v neposlední řadě z pohledu hydrologických a klimatických funkcí krajiny, mají lesní porosty. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně, ale i na lesní porosty. Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou zpracovatelem posudku v souladu s obdržnými vyjádřeními formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomu a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*
- v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou variantu silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykáčených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvysování ekologické stability); racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů*

Vlivy na ekosystémy, migraci živočichů a ÚSES

V závěru zjišťovacího řízení je pod bodem 6) požadováno vypracovat návrhy migrační prostupnosti pro zvěř a vyřešit střety jednotlivých prvků ÚSES se záměrem. Dokumentace EIA ve vypořádání uvádí, že v rámci zpracování dokumentace byla zpracována migrační studie a její závěry byly respektovány při návrhu záměru. Dokumentace dále ve vlivech na ekosystémy uvádí, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zachována kontinuita koridorů a biocenter; tak je dle dokumentace zachována migrační prostupnost biokoridorů.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí byla vznesena otázka křížení nadregionálního biokoridoru (dále také jen NRBK) K31B v km 6,55. Z obdržných vyjádření vyplývá, že komunikace se cca v km 6,55 dostane do střetu s nadregionálním biokoridorem, který je dle dokumentace „nefunkční - vedený po orné půdě“. Dokumentace konstatuje, že v místě křížení se záměrem není navržen mostní objekt. Dokumentace, ani migrační studie, se touto kolizí s nadregionálním prvkem ÚSES dále podrobněji nezabývají.

OŽPZ Libereckého kraje ve vyjádření konstatoval, že linie dotčeného nadregionálního biokoridoru (K31B) sleduje trasu dálkového migračního koridoru, spojovacího migračně významná území, a zároveň je plochou definovanou jako biotop zvláště chráněných velkých savců (zdroj AOPK ČR). Trasa propojuje severní enklávu CHKO Český ráj s jejím jádrovým územím. Zároveň propojuje dálkové migrační koridory vycházející z jádrové části CHKO Český ráj jižním a jihozápadním směrem

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

do nitra Čech s migračně významnými územími Železnobrodská, Jizerských hor, Krkonoš a Podkrkonoší i s dálkovým migračním koridorem vedoucím zhruba v ose Ještědsko-kozákovského hřbetu severně od migračně problematického pásu stávající silnice I/35 a jí protínané zástavby. Na území Libereckého kraje je dotčený NRBK jedinou linií, spojující uvedené migrační koridory a zároveň jedinou linií, spojující jádrovou část CHKO Český ráj s migračně významnými územími na severu Čech. Bylo konstatováno, že úseky migračních koridorů procházející ornou půdou nejsou pro velké savce neprůchozí migrační překážkou, proto nelze dotčený NRBK označit a priori za nefunkční jen proto, že vede po zemědělské půdě.

Protože dochází k určitému rozporu mezi závěry dokumentace a některými obdrženými vyjádřeními, lze považovat uvedené připomínky k uvedené problematice za relevantní. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka, která jednak zahrnuje zatímní závěry předložené migrační studie a připomínky vzešlé z procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:**
 - detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody
 - parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním
 - součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory
 - bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migrační objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru
 - bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)
 - bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor
 - budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)
 - budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů

Dalším problematickým aspektem této části vyhodnocení je křížení záplavového území Libuňky (zhruba km 4,1 až 5,0) a regionálního biokoridoru RK675.

Z dokumentace vyplývá překonání nivy Libuňky náspem a mostem délky 100 m s výškou 5,5 m. Záplavové území Q_{100} je však dle OŽPZ Libereckého kraje v dotčeném úseku široké nejméně cca 210 m (zdroj: <https://geoportal.kraj-lbc.cz/voda>) ve směru kolmém na osu údolí, přičemž komunikace přetíná údolí v úhlu vůči této ose značně

ostrém. Je tedy zřejmé, že mostní objekt bude sahat jen přes menší část celkové šířky záplavového území.

Podél toku Libuňky je veden regionální biokoridor, který dále pokračuje k nadregionálnímu biokoridoru vedoucímu nivou Jizery. Mostní objekt, který zde nivu Libuňky překonává, bude mít dle dokumentace světlou výšku 5,5 m, dle migrační studie však pouze 4 m. Výška migračního podchodu 4 m je dle minimálních požadavků na migrační objekty, uvedených v předložené migrační studii, o 1 m nižší, než minimální výška pro dosažení střední hodnoty technického migračního potenciálu (dále také jen TMP) pro středně velké savce (5 m výšky, 20 m délky) a dokonce pod úroveň nutnou pro dosažení krajní hodnoty TMP pro velké savce (5 m).

Z dosud probíhajícího procesu EIA je patrné, že problematika regionálního biokoridoru podél toku Libuňky, který dále pokračuje k nadregionálnímu biokoridoru vedoucímu nivou Jizery, není nijak podrobněji komentována. Proto je v návrhu stanoviska i v souladu hydrogeologickým průzkumem formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení bude na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky prověřeno křížení nivy Libuňky cca v km 4.1 až 5.0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem; minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100}*

Dále z procesu EIA vyplynulo doporučení, aby organizace výstavby komunikace, zejména v úsecích s migračními objekty, byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě respektive stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru - tedy že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím. Na základě uvedeného aspektu je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován takový harmonogram stavby, aby realizace komunikace zejména v úsecích s migračními objekty byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím)*

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Dokumentace v předmětné kapitole vlivů na krajinu a její ekologické funkce popisuje jednotlivé vlivy posuzovaného záměru, a to jak vlastního tělesa komunikace, tak mimoúrovňových křižovatek, velkých technických objektů, resp. mostů a tunelů, a dále i náspů a zářezů.

Dokumentace uvádí, že viditelnost trasy je ovlivněna především celkovým technickým řešením, a zvláště podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů. Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků odclonit. Výjimkou jsou velké mostní objekty.

Dokumentace dále konstatuje, že vliv na krajinný ráz nelze objektivně posoudit bez podrobnějšího technického řešení záměru. Proto jsou vytipována především

problémová místa, která představují potenciální riziko pro krajinný ráz a kterým je třeba se věnovat v dalším postupu:

- E1, E2 – segmenty A, B: MÚK Ohrazenice – MÚK Valdštejsko. Vedení tras obou variant je zde společné. Příměstský charakter krajiny vytváří na jednu stranu předpoklady pro akceptování záměru z hlediska krajinného rázu, na druhé straně velká hustota výstavby, zvláště osídlení za východním portálem tunelu jsou výrazně limitujícím prvkem. To zesiluje i skutečnost dotyku záměru s hranicí CHKO. Tato část mezi východním portálem tunelu a MÚK Valdštejsko se tak stává nejsložitějším místem celého záměru z hlediska krajinného rázu a bude vyžadovat mimořádné úsilí při optimalizaci (především technické řešení prodloužení tunelu).
- E1 – segmenty C, D: MÚK Valdštejsko – MÚK Kněžnice; E2 – segmenty C, D, E, F: MÚK Valdštejsko – MÚK Kněžnice. Jedná se o část, kde se varianty E1 a E2 rozdělují a mají zcela jiné dopady na krajinný ráz. Problémem varianty E1 je členitý terén na severovýchodním obchvatu Rovenska pod Troskami, který si vynucuje realizaci velkých mostních objektů. Zvláště problémové je překonání terénního zlomu před a za Rovenskem. Problémem varianty E2 je, že se přibližuje do blízkosti krajinné dominanty – hrad Trosky, ze kterého bude jak MÚK Ktová, tak následný velký most přes údolí velmi dobře viditelný. Jedná se o nejzávažnější pohledový defekt z krajinné dominanty na celém záměru.
- E1 – segmenty F, G: MÚK Kněžnice – MÚK Úlibice; E2 – segmenty G, H: MÚK Kněžnice – MÚK Úlibice. V tomto úseku prochází obě varianty společně. Jedná se o území s naprostou převahou zemědělské orné půdy a při standardním řešení vegetačních úprav komunikace nebude mít záměr významný vliv na krajinný ráz. O tom svědčí i skutečnost, že jedinými problémovými místy jsou zde mimoúrovňové křižovatky.

Na obou variantách se vyskytují vždy dva úseky, u kterých je značné riziko negativního vlivu na krajinný ráz. Jeden úsek je společný a tím je prostor mezi východním portálem tunelu Pelešany a MÚK Valdštejsko. Jedná se o technicky náročný úsek, trasa překonává mostem Libuňku, železniční trať a současnou silnici I/35 a nato navazuje mimoúrovňová křižovatka. Současně se zde trasa dotýká okraje CHKO Český ráj a bude částečně viditelná z hradu Valdštejn. Ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0).

Z hlediska vlivů na krajinný ráz je jako nejméně problematická v dokumentaci vyhodnocena varianta E1 – podvarianta E11.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci předmětné dokumentace byly vlivy na krajinu, resp. krajinný ráz posouzeny dle metodického doporučení AOPK – Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (Míchal, I. et al., 1999). Toto posouzení je přílohou č. 11 dokumentace.

Zpracovatel posudku považuje předmětné posouzení vlivů na krajinný ráz za akceptovatelné. V rámci posouzení byly zhodnoceny vlivy celého záměru, a to jak vlastního tělesa komunikace, tak mimoúrovňových křižovatek, velkých technických

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

objektů, resp. mostů a tunelu, a dále i náspů a zářezů. Dále byl ve vyhodnocení zahrnut i vliv na krajinné dominanty. Za účelem tohoto byly využity vizualizace trasy záměru z vybraných krajinných dominant.

Dokumentace dále uvádí, že obě varianty E1, E2 jsou vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu bude prověřeno prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek bude problémovým místem i z hlediska vlivu na krajinný ráz“. Lze se ztotožnit s hodnocením vlivu záměru v uvedeném úseku.

Ve vztahu na vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz zpracovatel posudku podotýká, že některá vyhodnocení zásahu předmětného záměru by mohla být již v rámci procesu EIA řešena v podrobnějším měřítku. Jedná se pak především o ucelenou identifikaci znaků a hodnot přírodní, kulturní, historické a vizuální charakteristiky oblastí, resp. i míst krajinného rázu, včetně jednotlivých vlivů na tyto hodnoty, kterou zpracovatel posudku postrádá. Dále by v předmětném vyhodnocení bylo účelné zahrnout i poznatky ze zpracovaného Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO Český ráj (LÖW & spol., s.r.o., 2014).

S ohledem na podrobnost technického řešení, resp. stupeň projektové dokumentace – Technická studie, která byla pro zpracování dokumentace dostupná, považuje zpracovatel posudku vyhodnocení dopadů na krajinný ráz za přijatelné. Dopady na krajinný ráz jsou souborně vyhodnoceny pro jednotlivé varianty záměru, a to ve vztahu na vybraná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle §12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Ve vztahu ke krajinnému rázu je formulována do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:**
 - **ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost**
 - **bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)**

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Z hlediska demolic bude v prostoru MÚK Ohrazenice třeba odstranit stávající objekty obalovny. Jedná se o ocelové přístřešky a haly v celkovém počtu 6 objektů. Technologické zařízení bude demontováno vlastníkem. V Turnově v Přepeřské ulici (silnice II/610) v místě navrhované MÚK Přepeře bude nutné vykoupit a odstranit stávající přízemní obytný objekt č. 1365 a dřevěnou kůlnu.

Celé předmětné území je územím s archeologickými nálezy. V případě stavební či jiné činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Otázku demolic ponechává zpracovatel posudku bez komentáře. Provedení demolic musí být z hlediska odpadů provedeno v souladu s příslušnou složkovou legislativou nakládání s odpady.

Ve vztahu k předloženému záměru z hlediska archeologie lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Dokumentace uvádí, že při provozu navrhovaného záměru je reálné nebezpečí vzniku havárií střetem vozidel, případně vyjetím vozidel z vozovky. Největší nebezpečí ohrožení okolí nastane v případě havárie vozidla převážejícího ropné, chemické či podobné nebezpečné látky. Z hlediska ochrany vod je největším potenciálním nebezpečím havarijní únik látek škodlivých vodám. Tyto látky mohou být v kapalně formě nebo ve formě tuhé, ale ve vodě rozpustné. S případnou havárií vozidla úzce souvisí i riziko následného požáru havarovaného vozidla či jeho nákladu. Důsledkem havárie vozidla může být kontaminace půdy, povrchové vody a horninového prostředí a následně podzemních vod. Negativní ovlivnění kvality ovzduší lze předpokládat v případě autohavárie v kombinaci se vznikem požáru vozidla či jeho nákladu. Jedná se však vždy o lokální záležitost s přímým vlivem na bezprostřední okolí, kterou bude řešit Hasičský záchranný sbor. Pro zabránění úniku havarovaného vozidla mimo prostor komunikace bude záměr vybaven svodidly na příslušných místech dle technických norem. Záměr bude vybaven takovým systémem odvodnění, který umožní zachycení a odstranění případného havarijního znečištění před jeho vstupem do recipientu (havarijní uzávěry, výústní objekty osazené resp. s možností osazení norné stěny).

Z hlediska rozdílu mezi variantami dokumentace uvádí, že v případě podvarianty E12 a varianty E2 při havárii nebo opravě vozovky nebo tělesa silnice lze předpokládat, že bude muset být celá silnice uzavřena a silniční provoz převeden na silnice nižších tříd, které procházejí intravilány obcí.

V případě podvarianty E12 bude možné při havárii nebo opravě vozovky nebo tělesa silnice v úseku se čtyřpruhovým uspořádáním převést provoz na druhou polovinu bez většího omezení provozu a zejména bez negativních vlivů v intravilánech obcí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část dokumentace „D – Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“ části D. II. je zpracována přibližně v rozsahu stanoveném přílohou č. 4 Zákona EIA. Citovaná příloha Zákona EIA požaduje v dokumentaci EIA uvést charakteristiku rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.

Kapitola „D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Názorem zpracovatele posudku však je, že uvedená konstatování lze akceptovat za předpokladu respektování doporučení, která jsou prezentována v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Lze pouze upozornit, že konstatování dokumentace v rámci porovnání variant je poněkud zmatečné, protože jsou komentovány pouze varianty E12 a E2. Z logiky věci je patrné, jaké hodnocení se týká varianty E11.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Podrobný popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace. Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci je v dokumentaci zpracován v tabulce kapitoly D. III. hodnocené dokumentace.

Dle dokumentace rozsah záměru, jeho charakter a umístění stavby prakticky vylučuje jakékoli vlivy přesahující hranice ČR.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál sice postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace absentují podrobnější a detailnější informace, které by umožnily konkretizovat některé míry vlivu na vybrané složky životního prostředí.

Zpracovatel posudku pokládá za potřebné do návrhu závazného stanoviska uplatnit věcnou podstatu řady doporučení autorů dokumentace s tím, že některé z nich je nutno mírně modifikovat, upravit, případně je bylo potřebné částečně doplnit na základě relevantních připomínek obdržených v rámci procesu EIA.

Celkově se tak z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu objevuje řada podmínek, které by měly v rámci další projektové přípravy upřesnit a doplnit některé zásadní informace o předpokládaných vlivech záměru na tyto složky životního prostředí.

Za podstatné lze konstatovat, že z důvodů uvedených v předcházejících částech posudku je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka, aby v doporučené variantě silnice I/35 byla přeložka silnice II/282, II/283 byla podrobena samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D. IV. dokumentace.

Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Podmínky pro fázi přípravy:

Z důvodu minimalizace vlivů na zdraví:

- Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území.
- Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území.
- Provéřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan o cca 400 m a realizace izolační zeleně ve všech místech, kde se záměr přibližuje k obytné zástavbě a kde by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění obyvatelstva dopravou.

Z důvodu minimalizace vlivů na vody:

- Pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčitéch vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek.
- Přesné geologické poměry v prostoru staveniště budou ověřeny geotechnickým průzkumem. V trase obchvatu a v místech založení mostů provést geotechnický průzkum. V sesuvném území, kterým prochází trasa tunelu provést geotechnický průzkum a geofyzikální měření, doplněná z důvodu interpretace naměřených hodnot o vrtné práce. Dále doporučuji v rámci orientačního geotechnického průzkumu zmapovat jímací objekty (studně) v sesuvném území. Stavbou dotčeným HG objektům je třeba věnovat pozornost (měření a sledování hladin podzemní vody) a výkopové práce provádět ideálně nad hladinou podzemní vody. Pro individuální zdroje pitné vody doporučuji provést podrobné hydrogeologické posouzení. Pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky doporučuji prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úroveň N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} .
- Specifikace konkrétních opatření a podmínek pro minimalizaci negativního vlivu stavby na okolní vodní zdroje bude stanovena až po definitivním určení trasy komunikace. Největší riziko možného ovlivnění představují především mělké kopané studny, zejména podél projektovaných zářezů. Před samotnou výstavbou bude v rizikových úsecích v okruhu do 150 m proveden podrobný zákres všech dostupných HG objektů. Před zahájením stavby se navíc doporučuje na základě smlouvy s investorem akce zahájit odborně způsobilou osobou hydrogeologický monitoring, který bude probíhat po celou dobu výstavby a podle potřeby s přesahem až do zahájeného provozu. Při něm se budou mj. dvakrát ročně sledovat hladiny zdrojů S-1 až S-39 dle přílohy č. 1. Z HG objektů podél zářezů se před zahájením a po dokončení stavby odeberou vzorky podzemní vody na CHR pro sledování vývoje chemismu.

Z důvodu minimalizace vlivů na části chráněné podle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- Návrh vegetačních úprav bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně.
- Při další přípravě záměru respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.
- V lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah.
- Z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny.
- Náhradní výsadba by měla odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin. Rozhodnutí o náhradní výsadbě by mělo obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), výsadba by měla být uložena v lokalitě, kde se povoluje kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením). Spolu s výsadbou je vhodné uložit adekvátní následnou péči o dřeviny.
- U vykácených lesních biotopů je nutná postupná přeměna současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt. Prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukcí vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů.
- V další fázi přípravy záměru musí být k územnímu řízení předložen podrobný dendrologický průzkum, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les, podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/199 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Podrobný dendrologický průzkum musí obsahovat soupis dřevin ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m², u vodních toků musí obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů. Cílem podrobného dendrologického průzkumu je zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území. V rámci podrobného dendrologického průzkumu se doporučuje zpracovat u dřevin rostoucích mimo les ocenění celospolečenské (ekologické) újmy.
- Návrh opatření vedoucích k zamezení, nebo snížení možného negativního vlivu záměru – živočichové:

| Druh | Stupeň ochrany | Lokalita výskytu (rozsah opatření) | Popis opatření |
|------------------|----------------|--|---|
| mihule potoční | § KO | Jizera – Turnov (km 2,75) | Dešťovou kanalizaci z povrchu vozovky nezaústřovat přímo do vodního toku. Důvodem je možná kontaminace vodního toku látkami ze zimní údržby či jinými cizorodými látkami. |
| strnad luční | § KO | úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimohnízdním období |
| modrásek bahenní | § SO | lok. 9 – Čímýšl (5457) km cca 18,0–18,5; lok. 11 – Kněžnice-západ (5557) km cca 20,0–20,5; | Nastavení managementu na plochách vegetačních úprav omezením kosení na jednu seč ročně po skončení vegetační sezóny |

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

| Druh | Stupeň ochrany | Lokalita výskytu (rozsah opatření) | Popis opatření |
|-------------------|----------------|---|---|
| | | lok. 12 – Kněžnice-jih (5557) km cca 21,0–21,5 | |
| modrásek očkovaný | § SO | lok. 9 – Čímýšl (5457) km cca 18,0–18,5 | Nastavení managementu na plochách vegetačních úprav omezením kosení na jednu seč ročně po skončení vegetační sezóny |
| páchník hnědý | § SO | lok. 13 – Železnice (5558) km cca 26,0 | V místech výskytu při kácení dřevin provést kontrolu pokácených stromů a v případě skácení stromu s výskytem páchníka hnědého, uložit dřevní hmotu na vhodném místě tak, aby mohlo dojít k dokončení vývoje populace v pokácené dřevní hmotě. |
| slepýš křehký | § SO | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | Období výstavby záměru - - v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. V období provozu v úsecích s pravidelným výskytem instalovat trvalé bariéry |
| kuňka obecná | § SO | úsek 3 – Křížení se stávající I/35 u Valdštejská, rozdělení variantních tras u Roudného (km 5,20–9,50) | Období výstavby záměru - - v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. V období provozu v úsecích s pravidelným výskytem instalovat trvalé bariéry |
| ještěrka obecná | § SO | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 3 – Křížení se stávající I/35 u Valdštejská, rozdělení variantních tras u Roudného (km 5,20–9,50) úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | Období výstavby záměru - - v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. V období provozu v úsecích s pravidelným výskytem instalovat trvalé bariéry |
| skokan štíhlý | § SO | úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20) | Období výstavby záměru - - V místech tahových cest a v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. Tyto bariéry koncipovat jako odchyty. V jarním období provést odchyt a vyhodnocení tahu obojživelníků v místech instalací. V úsecích s pravidelnou migrací instalovat trvalé bariéry pro fázi provozu záměru. |
| krahujec obecný | § SO | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimohnízdním období |
| holub doupňák | § SO | úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50) | V místech výskytu při kácení dřevin provést kontrolu pokácených stromů a v případě skácení stromu s hnízdní dutinou provést vyvěšení hnízdní budky |

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

| Druh | Stupeň ochrany | Lokalita výskytu (rozsah opatření) | Popis opatření |
|------------------------------|----------------|---|--|
| | | | v počtu 2ks za každý doupný strom. |
| krutihlav obecný | § SO | úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimořádném období |
| pěnice vlašská | § SO | úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimořádném období |
| žluva hajní | § SO | úsek 1 – MUK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimořádném období |
| netopýr hvízdavý | § SO | úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Provést kontrolu výskytu v období provozu záměru s cílem zjistit, zda nedochází ke srážkám jedinců s projíždějícími vozidly. V případě zvýšeného počtu srážek navrhnout možné řešení zamezení srážek s projíždějícími vozidly. |
| netopýr rezavý | § SO | úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45) | Provést kontrolu výskytu v období provozu záměru s cílem zjistit, zda nedochází ke srážkám jedinců s projíždějícími vozidly. V případě zvýšeného počtu srážek navrhnout možné řešení zamezení srážek s projíždějícími vozidly |
| netopýr vodní | § SO | úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Provést kontrolu výskytu v období provozu záměru s cílem zjistit, zda nedochází ke srážkám jedinců s projíždějícími vozidly. V případě zvýšeného počtu srážek navrhnout možné řešení zamezení srážek s projíždějícími vozidly |
| netopýr ušatý | § SO | úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45) | Provést kontrolu výskytu v období provozu záměru s cílem zjistit, zda nedochází ke srážkám jedinců s projíždějícími vozidly. V případě zvýšeného počtu srážek navrhnout možné řešení zamezení srážek s projíždějícími vozidly |
| vydra říční | § SO | úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | V místech výskytu v podmostí podél vodních toků ponechat suchou cestu pro vydru a obratlovce migrující podél vodního toku. |
| otakárek fenyklový | § O | lok. 7 – Semínova Lhota (5457), varianta E1; lok. 12 – Kněžnice-jih (5557) km cca 21,0–21,5 | Nastavení managementu na plochách vegetačních úprav omezením kosení na jednu seč ročně po skončení vegetační sezóny |
| čmelák (<i>Bombus</i> spp.) | § O | lok. 1 – Nudvojovice (5456) km cca 2,0–3,0; lok. 2 – Pelešany (5456) km cca 4,0–5,0; lok. 3 – Václaví (5457), varianta E1; lok. 4 – Sýkořice (5457), varianta E1; lok. 5 – Ktová (5457), varianta E2; lok. 6 – Rovensko pod Troskami-Liščí Kotce (5457), varianta E1; lok. 7 – Semínova Lhota (5457), | Provedení zemních prací v mimovegetačním období |

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

| Druh | Stupeň ochrany | Lokalita výskytu (rozsah opatření) | Popis opatření |
|----------------------|----------------|--|--|
| | | varianta E1; lok. 8 – Újezd pod Troskami (5457) km cca 17,0–17,5; lok. 9 – Čímyšl (5457) km cca 18,0–18,5; lok. 10 – Šidloby (5457) km cca 19,5; lok. 11 – Kněžnice-západ (5557) km cca 20,0–20,5; lok. 12 – Kněžnice-jih (5557) km cca 21,0–21,5; lok. 13 – Železnice (5558) km cca 26,0; lok. 14 – Radim (5558) km cca 29,0–29,5 | |
| prskavec menší | § 0 | lok. 6 – Rovensko pod Troskami-Liščí Kotce (5457), varianta E1 | Před zahájením prací provést v místě výskytu druhu sběr kamenů frakce 150 až 300mm. Kameny po ukončení stavby a terénních prací opětovně kameny rozmístit do okrajových částí záboru |
| střevlík Scheidlerův | § 0 | lok. 1 – Nudvojovice (5456) km cca 2,0–3,0; lok. 2 – Pelešany (5456) km cca 4,0–5,0; lok. 4 – Sýkořice (5457), varianta E1; lok. 5 – Ktová (5457), varianta E2; lok. 7 – Semínova Lhota (5457), varianta E1; lok. 8 – Újezd pod Troskami (5457) km cca 17,0–17,5; lok. 13 – Železnice (5558) km cca 26,0; lok. 14 – Radim (5558) km cca 29,0–29,5 | v průběhu výstavby – v místech výskytu zamezit vstup na staveniště, při zakládání stavebních prvků s výkopem provést kontrolu ve výkopech, které jsou pro druh potenciální pastí. – v průběhu provozu – zamezit vstup na vozovku /zábrany vstupu shodně se zábranami pro obojživelníky/. |
| střevlík Ulrichův | § 0 | lok. 1 – Nudvojovice (5456) km cca 2,0–3,0; lok. 2 – Pelešany (5456) km cca 4,0–5,0; lok. 4 – Sýkořice (5457), varianta E1; lok. 5 – Ktová (5457), varianta E2; lok. 8 – Újezd pod Troskami (5457) km cca 17,0–17,5; lok. 9 – Čímyšl (5457) km cca 18,0–18,5; lok. 11 – Kněžnice-západ (5557) km cca 20,0–20,5; lok. 12 – Kněžnice-jih (5557) km cca 21,0–21,5; lok. 13 – Železnice (5558) km cca 26,0 | v průběhu výstavby – v místech výskytu zamezit vstup na staveniště, při zakládání stavebních prvků s výkopem provést kontrolu ve výkopech, které jsou pro druh potenciální pastí. – v průběhu provozu – zamezit vstup na vozovku /zábrany vstupu shodně se zábranami pro obojživelníky/. |
| svižník polní | § 0 | lok. 3 – Václaví (5457), varianta E1; lok. 7 – Semínova Lhota (5457), varianta E1; lok. 8 – Újezd pod Troskami (5457) km cca 17,0–17,5; lok. 12 – Kněžnice-jih (5557) km cca 21,0–21,5 | v průběhu výstavby – v místech výskytu zamezit vstup na staveniště v průběhu provozu – zamezit vstup na vozovku /zábrany vstupu shodně se zábranami pro obojživelníky/. |
| jelec jesen | § 0 | Jizera – Turnov (km 2,75) | Dešťovou kanalizaci z povrchu vozovky nezaústňovat přímo do vodního toku. Důvodem je možná kontaminace vodního toku látkami ze zimní údržby či jinými cizorodými látkami. |
| střevle potoční | § 0 | Jizera – Turnov (km 2,75); Libuňka – Turnov – Pelešany (km 4,20) | Dešťovou kanalizaci z povrchu vozovky nezaústňovat přímo do vodního toku. Důvodem je možná kontaminace vodního toku látkami ze zimní údržby či jinými cizorodými látkami. |
| vranka obecná | § 0 | Jizera – Turnov (km 2,75) | Dešťovou kanalizaci z povrchu vozovky nezaústňovat přímo do vodního toku. Důvodem je možná kontaminace vodního toku látkami ze zimní údržby či jinými cizorodými látkami. V místech výskytu v podmostí mostů přes vodní toky neprovádět úpravu dna koryta toku. |

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

| Druh | Stupeň ochrany | Lokalita výskytu (rozsah opatření) | Popis opatření |
|-----------------|----------------|---|--|
| ropucha obecná | § 0 | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 3 – Křížení se stávající I/35 u Valdštejská, rozdělení variantních tras u Roudného (km 5,20–9,50) úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | Období výstavby záměru - - V místech tahových cest a v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. Tyto bariéry koncipovat jako odchytové. V jarním období provést odchyt a vyhodnocení tahu obojživelníků v místech instalací. V úsecích s pravidelnou migrací instalovat trvalé bariéry pro fázi provozu záměru |
| užovka obojková | § 0 | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 3 – Křížení se stávající I/35 u Valdštejská, rozdělení variantních tras u Roudného (km 5,20–9,50) úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Období výstavby záměru - - v místech výskytu zamezit jedincům vstup na staveniště prostřednictvím dočasných bariér. V období provozu v úsecích s pravidelným výskytem instalovat trvalé bariéry |
| jestřáb lesní | § 0 | úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimohnízdním období |
| lejsek šedý | § 0 | úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | Kácení nelesní zeleně provádět v mimohnízdním období |
| slavík obecný | § 0 | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00) | V místech výskytu provádět výsadby odpovídajícího druhového složení (břehové porosty toků), vytvářet souvislé zapojené porosty |
| tuhýk obecný | § 0 | úsek 1 – MÚK Ohrazenice - řeka Jizera (km 0,00–3,00); úsek 2 – řeka Jizera - křížení se stávající silnicí I/35 u Valdštejská (km 3,00–5,20); úsek 4 – Severní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E1, km 9,50–17,50); úsek 5 – Jižní varianta obchvatu Rovenska pod Troskami (E2, km 9,50–16,45); úsek 6 – Spojení variantních tras u Újezdu pod Troskami - Železnice (km 17,50–26,00); úsek 7 – Železnice - Úlibice (km 26,00 Úlibice) | V místech výskytu provádět výsadby solitérních jedinců rodu Rosa, Crateagus. Neprovádět souvislou výsadbu dřevin |

Z důvodu minimalizace vlivů na migraci živočichů:

- Doporučuje se doplnit migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), konkrétně v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5. Ve variantě E2 je vhodné doplnit migrační objekt (most) v km 15,5-6, důvodem je i minimalizace záboru přírodních biotopů. (Optimální by bylo - nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace - alespoň některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9).
- Zajistit zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0. Současně zajistit usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů.
- V dalších fázích přípravy je třeba v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňovat řešení migračních objektů, zpracovat podrobnější projektové podklady (řezy) ke všem objektům a u migračních objektů řešit návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy.
- Součástí další projektové přípravy záměru bude Migrační studie aktualizována na základě vývoje stavební přípravy záměru.

Z důvodu plnění podmínek procesu EIA v další etapě přípravy, výstavby a provozu:

- Během přípravy a realizace záměru bude zajištěn ekologický dozor pro dodržování platné legislativy na úseku ochrany životního prostředí, veřejného zdraví a přírody a podmínek stanovených příslušnými správními orgány v rozhodnutích vydaných v průběhu povolení řízení uvažovaného záměru.
- V rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle ust. § 9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž příslušnému úřadu doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska.

Podmínky pro fázi výstavby:

Z důvodu minimalizace vlivů na zdraví:

- Investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření.
- Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti; v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch
 - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum,
 - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveníště,
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly,

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí,
- umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál,
- při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %),
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru,
 - využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů,
 - při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.
 - Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
 - při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření,
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu,
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností,
 - staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace),
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin,
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučové náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích,
 - se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.
- Před zahájením výstavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.

Z důvodu minimalizace vlivů na vody:

- Minimalizovat plošný rozsah dočasných záborů, mezideponií a ploch zařízení stavenišť. Minimalizovat negativní dopady stavebních prací na vodní toky a jejich bezprostřední okolí (jen nezbytné pojezdy, neparkovat, neumisťovat zařízení stavenišť, stavební materiál apod.).
- Po dobu výstavby komunikace je nutné minimalizovat riziko znečištění povrchových a podzemních vod provozními náplněmi a PHM ze strojní techniky. Případné havarijní úniky musí být rychle a řádně zlikvidovány, v ohrožených místech pak zkontrolována kvalita vody.

Z důvodu minimalizace vlivů na části chráněné podle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

- Během realizace záměru je nutné zajistit ochranu proti šíření nepůvodních a invazních druhů (*Coryza canadensis*, *Aster* spp., *Impatiens parviflora*, *Helianthus tuberosus*, *Robinia pseudacacia*, *Reynoutria* spp., *Solidago* spp. aj.) a expanzivním druhům (*Calamagrostis epigejos*, *Sambucus nigra*, *Urtica dioica* aj.), které mohou do zájmového území při provádění a po ukončení stavby invadovat nebo sem byly zavlečeny s dováženým materiálem.
- V lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah.
- Před zahájením výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou biologického (ekologického) dozoru odborně způsobilou osobou.

- Investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit ekologický dozor stavby osobou nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska).

Podmínky pro fázi provozu:

Z důvodu minimalizace vlivů na zdraví:

- V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhované komunikaci; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření.
- K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

Z důvodu minimalizace vlivů na vody:

- V rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku.

Z důvodu minimalizace vlivů na části chráněné podle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

- Po dokončení stavby se projeví dvě protichůdné tendence: příznivý rozvoj ekosystémů raných sukcesních stadií a na druhé straně oslabení existujících ekologických vazeb (což výrazně přispěje k redukci stávajících rostlinných populací), k šíření invazních a expanzivních taxonů, což může způsobit negativní změny společenstev v zájmovém území a v okrajových úsecích v celé ose zájmového území. S ohledem na zvýšenou intenzitu přímých vlivů na rostliny a z důvodů minimalizace dopadů negativního šíření invazních a expanzivních taxonů, které mohou do zájmového území při provádění a po ukončení stavby invadovat, nebo sem byly zavečeny s dováženým materiálem, se v lokalitě záměru doporučuje zajistit monitoring populací vyšších rostlin, alespoň po tři vegetační sezóny po dokončení prací.
- Intenzivnější údržba o vysázené výpěstky se předpokládá 5 let po založení (rozvojová péče), kdy se zajišťují nezbytné korelace při zapěstování, které povedou k rychlému a kvalitnímu dosažení funkce schopného stavu dřevinného pásu a k vytvoření prvku s minimálními nároky na udržovací péči k dosažení cílového stavu. Po ukončení předpokládané rozvojové péče by mělo být provedeno zhodnocení vysázeného dřevinného porostu v zájmovém území a měl by být proveden nástin udržovacích prací pro další období, které by se měly omezit na základní úkony, běžné v krajinném prostředí (udržovací péče).

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

- Po uvedení stavby do provozu zahájit závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru. Pokud některá prezentovaná opatření jsou již součástí záměru nebo vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

*Proto odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání záměru a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole IV. **Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování tohoto posudku.***

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

Dokumentace konstatuje, že při zpracování dokumentace byly použity literární údaje, terénní průzkumy a osobní jednání. Problematika emisí a imisí byla zpracována dle metodik MEFA a Symos 97, problematika hluku byla zpracována dle Metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy s pomocí programu Hluk+. Biologické průzkumy byly prováděny standardními metodami, zejména terénním šetřením s využitím archivních podkladů. Jako podkladové mapy byly použity příslušné listy ZM ČR v měřítkách 1 : 5 000, 1 : 10 000, Mapa GŠ 1 : 50 000, Vodohospodářská mapa ČR 1 : 50 000, Základní hydrogeologická mapa 1 : 200 000 a katastrální mapa M 1 : 2 880, územní plán v M 1 : 5 000.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů.

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

Dokumentace v podstatě uvádí, že v průběhu zpracování dokumentace se nevyskytly takové obtíže (technické nedostatky, nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti), které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

E. Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace konstatuje z hlediska vyhodnocení variant následující dále uvedené skutečnosti:

- Z hlediska hlukové zátěže realizace záměru v obou variantách významně sníží hlukovou zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Jičín. Z porovnání obou navržených variant vychází z akustického pohledu lépe varianta E1, a to větším snížením počtu nadměrně zatížených obytných budov ve srovnání s variantou E0 a menším rozsahem nutných protihlukových opatření pro dodržení hygienického limitu v okolí navržené trasy.
- Z hlediska vlivů na ZPF dokumentace uvádí, že nejnižší trvalý zábor ZPF je u varianty E11, nejvyšší u varianty E12. Rozdíl mezi podvariantami činí cca 8,5 ha. Rozdíl mezi variantou E12 a variantou E2 činí cca 4 ha. Obě varianty (E1, E2) prochází ve více jak 50% kvalitními půdami v 1. a 2. třídě ochrany. Varianta E1 prochází více kvalitními půdami v 1. a 2. třídě ochrany oproti variantě E2.
- Z hlediska vlivů na PUPFL je patrné, že nejnižší trvalý zábor PUPFL je u varianty E2, nejvyšší u varianty E12. Rozdíl mezi variantami činí cca 2,6 ha. Rozdíl mezi podvariantami E11 a E12 činí cca 0,8 ha.
- Z hlediska vlivů na ovzduší dokumentace konstatuje, že realizace záměru v kterékoliv z navržených variant sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době (i v roce 2040 bez realizace záměru) vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Úlibice. Převedením dopravy do nové trasy se sníží tato imisní zátěž. Přetížení v okolí nové trasy bude srovnatelné, navržené trasy jsou však vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně. V případě realizace jedné ze dvou aktivních variant dojde v průměru ke snížení imisního zatížení oproti pokračování stávajícího stavu. Toto snížení je u všech sledovaných látek větší a pro ŽP příznivější u varianty E1.
- Z hlediska vlivů na obyvatelstvo z posouzení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že obě aktivní varianty jsou významným zlepšením stávajícího stavu při hodnocení hlukové zátěže, přičemž z hlediska hodnocení zdravotních rizik není mezi oběma aktivními variantami významný rozdíl. Z hlediska vlivů znečištění ovzduší na zdraví vyplývá, že z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1. Ta se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě, varianta E2 ve dvou lokalitách. Varianta E1 vykazuje také větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek.
- Z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy byly u obou variant zjištěny mírné negativní

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

vlivy. Pro variantu E2 je nevýhodné řešení napojení na silnici II/282 v Rovensku pod Troskami, což bude vyžadovat umístění komunikace do prostoru stávajícího koryta Veselky v délce 200 m a vytvoření koryta nového. Z hlediska obratlovců jsou negativní vlivy obou variant podobné. V případě varianty E1 se jedná celkem o 10 druhů, v případě varianty E2 se jedná celkem o 12 druhů. U varianty E2 je nutno navíc brát v úvahu razantní zásah do koryta Veselky při výstavbě MÚK Ktová a narušení charakteru toku blízkého přirozenému stavu. Na základě výše uvedeného dokumentace uzavírá, že méně negativních vlivů přinese pro obratlovce varianta E1. Dle dokumentace při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11. Užší vozovka představuje menší zábor biotopu a především menší migrační bariéru pro řadu druhů, ačkoliv byly obě v samostatné migrační studii vyhodnoceny z hlediska migračního potenciálu jako akceptovatelné.

- Z hlediska vlivů na nelesní dřevinnou vegetaci a na lesní porosty dokumentace konstatuje, že u obou variant dojde k mírně negativní vlivu na dřevinné porosty. Obecně lze konstatovat, že u varianty E2 bude ovlivněno menší množství přírodě blízkých mimolesních dřevinných porostů a dojde k menšímu záboru lesních pozemků. Při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11 – užší vozovka představuje menší kácení.
- Z hlediska vlivů na krajinu dokumentace konstatuje, že na obou variantách se vyskytují vždy dva úseky, u kterých je značné riziko negativního vlivu na krajinný ráz. Jeden úsek je společný a tím je prostor mezi východním portálem tunelu a Pelešany a MÚK Valdštejnsko. Jedná se o technicky náročný úsek, trasa překonává mostem Libuňku, železniční trať a současně silnici I/35 a nato navazuje mimoúrovňová křižovatka. Současně se zde trasa dotýká okraje CHKO Český ráj a bude částečně viditelná z hradu Valdštejn. Ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami cca km 11,5 – 16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0 – 15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, na kolik se potencionální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.
- Z hlediska vlivů na vodu dokumentace konstatuje, že podle předběžného hodnocení nemá žádná z variant zásadní negativní dopady na ochranu vod. Záměr v obou variantách nelikviduje žádný vodní zdroj. V prostoru Turnova prochází OPVZ II. stupně, přibližuje se OPVZ I. stupně. Dílčí vlivy na ochranná pásma vodních zdrojů jsou řešitelné technickými opatřeními a budou předmětem dalších stupňů hodnocení. Dle dokumentace vzhledem k počtu a charakteru studní, které jsou z převážné většiny kopané do hloubky okolo 5 m pod povrch terénu, bude mít menší negativní vliv na vodní zdroje výstavba varianty E1. V okolí trasy varianty E1 byl občůzkou zaznamenán výrazně menší počet HG objektů, které by mohly být výstavbou ovlivněny. Z výše uvedených důvodů bude zároveň u varianty E1 mnohem jednodušší a časově méně náročný monitoring HG objektů i s případnými sanačními opatřeními.
- Z hlediska vlivů na přírodní zdroje je uvedeno, že varianta E1 kříží ložiska nerostů Rovensko pod Troskami, Přepeře u Turnova a Kbelnice; varianta E2 kříží ložiska nerostů Přepeře u Turnova a Kbelnice. Uvažovaný záměr prakticky celý probíhá v obou variantách územím Geoparku Český ráj, ale ani v jedné variantě nezasahuje žádnou z významných geolokalit svým záborem, ani významnými vlivy.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Dokumentace uzavírá, že na základě finálního bodového hodnocení bylo zjištěno, že nejmenší vlivy na ŽP lze očekávat u varianty E1, podvarianty E12. Druhé nejmenší vlivy vykazuje varianta E1, podvarianta E11 a největší vlivy na ŽP lze očekávat u varianty E2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek s upozorněním na řešení přeložky II/282, II/283 v samostatném procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

F. Závěr

Dokumentace uvádí, že na základě provedeného hodnocení vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice na životní prostředí, je možno konstatovat, že návrh splňuje požadavky ochrany životního prostředí, zdraví obyvatel a není v kolizi s navrhovaným funkčním využitím území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace vyplývá, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující ani podmíněně vylučující realizaci záměru ve vybrané lokalitě. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez, tzn., že nedojde k překročení zákonných limitů, s upozorněním na řešení přeložky II/282, II/283 v samostatném procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Část F „Závěr“ je zpracována akceptovatelně k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci v preferované variantě za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola shrnuje požadovaným způsobem obsah Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II. 1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 Zákona č.100/2001 Sb. v platném znění. V přílohách dokumentace jsou externí zdroje akceptovatelným způsobem citovány.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Trasa je navržena ve variantách E1 (vedené severně od Rovenska pod Troskami) a E2 (vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami). Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S 15,25/110.

V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. S vyhodnocením předložených variant lze vyslovit souhlas. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno na základě předložené dokumentace, obdržených vyjádření a veřejného projednání záměru nadále sledovat Variantu E12.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné pro navrhované varianty E1 a E2; problematika přeložky II/282 a II/283 již byla komentována v předcházející části předkládaného posudku. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou uvedena v kapitole B. I. 6. dokumentace, která lze považovat ze strany investora za závazné a dále z podmínek formulovaných v závazném stanovisku EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV ucelený návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru s tím, že většina prezentovaných opatření směřuje do fáze přípravy záměru s důrazem na požadavky, které je možno konkretizovat (rozpracovat) až v navazujících fázích projektové přípravy. Pokud některá prezentovaná opatření vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů)
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

I. Podmínky pro fázi přípravy

- *přeložka silnice II/282, II/283 související s doporučenou variantou E1, podvariantou E12 bude posouzena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění; zprovoznění doporučené podvarianty E12 a přeložky II/282, II/283 bude realizováno současně*
- *z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150; na základě výsledků této studie konzultovat s Odborem životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje konečné technické řešení přemostění řeky Jizery*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení zohlednit při realizaci doporučené varianty silnice I/35 záměr „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s.p., 2013) pro křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky; mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí budou stavebně trvale provedeny tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce; detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení bude na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky prověřeno křížení nivy Libuňky cca v km 4.1 až 5.0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem; minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100}*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení bude silnice I/35 v doporučené variantě preferována v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou; tam kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:*
 - *ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost*
 - *bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
 - bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu silnice I/35
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; studie bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů doporučené varianty stavby I/35 přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích**
- **dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu doporučené varianty silnice I/35 k bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařitelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení budou na základě podrobného geotechnického průzkumu ověřeny přesné geologické poměry doporučené varianty silnice I/35 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích); na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem**
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:**
 - ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

- soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu
 - před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:
 - bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů
 - podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany
 - v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou variantu silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykáčených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvysování ekologické stability); racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů
 - součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35 včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); u vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby)
 - v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice I/35 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
 - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
 - bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- z důvodů *minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny*
- *náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmy způsobené kácením dřevin, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF*
- *navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením)*
- *bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP*
- *pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)*
- *preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:*
 - *detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody*
 - *parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním*
 - *součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory*
 - *bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migrační objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru*
 - *bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanovištně vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)*
 - *bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor*
 - *budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)*
 - *budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován takový harmonogram stavby, aby realizace komunikace zejména v úsecích s migračními objekty byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím)

- **součástí další projektové přípravy záměru, etapy výstavby a zkušebního provozu bude Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020); v rámci přípravy stavby budou respektovány veškeré technické návrhy tohoto hodnocení vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy**
- **v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska**

II. Podmínky pro fázi výstavby

- **investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy**
- **investor stavby zajistí, že při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; investor stavby zajistí, že ve výběrovém řízení na provedení stavby budou zohledněny požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)**
- **investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření**
- **investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)**
- **vybraný zhotovitel stavby bude v etapě výstavby respektovat všechna opatření vyplývající z Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020) vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy; v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah**
- **v přípravné fázi provést pro doporučenou variantu silnice I/35 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto**

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

druhy odbornou osobou ještě před započítím terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazních druhů rostlin jiným způsobem

- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů pro doporučenou variantu silnice I/35; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*
- *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:*
 - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
 - *používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů výškolennými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch*
 - *v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zcloněním po obvodu staveniště*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí*
 - *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*
 - *při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:*
 - ✓ *preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)*
 - ✓ *podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru*
 - ✓ *lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů*
 - ✓ *při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:*
 - *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření*
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
 - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
- *po výběru zhotovitele stavby bude pro doporučenou variantu silnice I/35 vypracována akustická studie pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

III. Podmínky pro fázi provozu

- *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě silnice I/35; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb*
- *v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání*
- *v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku*
- *investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)*

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

- *po uvedení stavby do provozu bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby*
- *do 3 let od uvedení stavby do provozu bude na základě navrženého tříletého monitoringu stavby provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů); závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a AOPK ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy); součástí postprojektové analýzy dále bude:

- **monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn; v prvním roce po realizaci záměru budou monitorovací pochůzky prováděny v intervalu 1x / 2 týdny v období květen až září, 1x / měsíc v ostatních měsících; v dalších letech provozu komunikace bude prováděn monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 x během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu komunikace); na základě vyhodnocení monitoringu budou v rámci závěrečné zprávy navržena a následně realizována případná nápravná opatření**
- **monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat**
- **monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření**
- **monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin; v případě jejich zjištění bude v nejbližším vhodném termínu provedeno jejich odstranění odbornou osobou**

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu – MŽP – k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) **Liberecký kraj**
Resort životního prostředí, zemědělství a rozvoje venkova
vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.
- 2) **Obec Jinolice**
vyjádření ze dne 14.9. 2020 bez č.j.: JIN/196/2020
- 3) **Obec Kněžnice**
vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.
- 4) **Obec Ohrazenice**
vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.
- 5) **Obec Radostná pod Kozákovem**
vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.
- 6) **Město Rovensko pod Troskami**
vyjádření ze dne 22.9. 2020 č.j.: 536/2020/1
- 7) **Obecní úřad Tatobity**
vyjádření bez data a č.j.
- 8) **Město Turnov**
vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.
- 9) **Město Železnice**
vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: 917/2020
- 10) **Ministerstvo životního prostředí**
Odbor obecné ochrany přírody a krajiny
vyjádření ze dne 10.9. 2020 č.j.: MZP/2020/610/2956
- 11) **Ministerstvo životního prostředí**
Odbor odpadů
vyjádření ze dne 20.8. 2020 č.j.: MZP/2020/720/3609
- 12) **Ministerstvo životního prostředí – ostatní interní sdělení**
 - a) **OVSS VI Hradec Králové**
vyjádření bez data a čj.
 - b) **MŽP – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků**
vyjádření ze dne 20.8. 2020 bez čj.
 - c) **MŽP – odbor ochrany ovzduší**
vyjádření bez data a čj.

- d) MŽP – odbor ochrany vod
vyjádření ze dne 1.9. 2020 bez č.j.
- 13) Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 14.9. 2020 č.j.: KUKHK – 24863/ZP/2020
- 14) Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 24.9. 2020 č.j.: KULK – 60925/2020 – OŽPZ 1356/2015
- 15) Městský úřad Semily
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: ŽP/3168/20
- 16) Městský úřad Turnov
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 15.9. 2020 č.j.: OZP/20/2604/KOR
- 17) Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Hradec Králové
vyjádření ze dne 26.8. 2020 č.j.: ČIŽP/45/2020/6426
- 18) Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Liberec
vyjádření ze dne 11.9. 2020 č.j.: ČIŽP/51/2020/3430
- 19) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje
se sídlem v Hradci Králové
vyjádření ze dne 4.9. 2020 č.j.: KHSHK 26976/2020/HOK.HK/Hr
- 20) Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
se sídlem v Liberci
vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: KHSLB 17299/2020
- 21) Obvodní Báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického
vyjádření ze dne 21.8. 2020 č.j.: SBS 31460/2020/OBÚ-09/1
- 22) Obvodní Báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina
vyjádření ze dne 21.8. 2020 č.j.: SBS 31527/2020
- 23) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
vyjádření ze dne 23.9. 2020 č.j.: 12169/SOPK/2020
- 24) Eršil Lukáš, Mgr.
vyjádření bez data a č.j.
- 25) Honcová Pavlína
vyjádření bez data a č.j.
- 26) Janků
vyjádření ze dne 23.9. 2020 bez č.j.

27) Vanerová Věra
vyjádření ze dne 28.9. 2020 bez č.j.

28) Vaňátko Pavel
vyjádření bez data a bez č.j.

29) Vondřich Miroslav
vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.

Vyjádření došla po zákonné lhůtě

30) Obec Karlovice
vyjádření ze dne 25.9. 2020 č.j.: ŽP/12/2020

31) Vanerová Věra
vyjádření ze dne 14.10. 2020 bez č.j.

V.1. Vyjádření k dokumentaci

Pozn.: ve vyjádřeních ponechán původní pravopis pisatelů

1) Liberecký kraj

Resort životního prostředí, zemědělství a rozvoje venkova
vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Liberecký kraj obdržel dne 19. 8. 2020 výzvu ve věci vyjádření se k dokumentaci vlivu záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí.

Liberecký kraj projednal výše uvedenou dokumentaci v Radě Libereckého kraje a dne 22. 9. 2020 přijal následující usnesení číslo 1655/20/mRK:

- a) Liberecký kraj doporučuje zvolit modifikovanou variantu „E11-E12“, tzn. v úseku MÚK Ohrazenice - MÚK Úlibice v návrhové kategorii S 15,25/110, s územní rezervou pro plnohodnotný profil S21,5/110, pro případ navýšení dopravních intenzit s tím, že mostní a tunelové objekty budou již realizovány v plném profilu S21,5/110.
- b) Liberecký kraj doporučuje pro realizaci střední odpočívky zvolit daleko vhodnější lokalitu, a to v Přepeřích v místě mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře naproti plánovanému Veřejnému logistickému centru, jehož plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.

Poloha navržené odpočívky by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a také z důvodu existence průmyslových zón na území města Turnova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad a) Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V tomto smyslu je formulována a v dalších částech posudku doporučena k realizaci varianta, která má dle názoru zpracovatele posudku nejmenší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Jakákoliv jiná kombinace nevrženého technického řešení nepochybně znamená různou jinou úroveň vlivů na hodnocené složky životního prostředí a veřejné zdraví. Každopádně u zpracovatele modelu dopravy bylo ověřeno, že model dopravy pro cílový stav roku 2040 zohledňuje veškeré dopravní vazby v zájmovém území a predikovaná doprava pro výhledový stav je významně na straně bezpečnosti.

ad b) Ve vztahu k oboustranné střední odpočívce Václaví – tedy i ve vztahu k faktoru pohody obyvatelstva (jakož i z jiných aspektů obdržených vyjádření) vplynuly z hlediska procesu EIA následující připomínky:

- *Liberecký kraj doporučuje pro realizaci střední odpočívky zvolit daleko vhodnější lokalitu, a to v Přepeřích v místě mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře naproti plánovanému Veřejnému logistickému centru, jehož plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.*
- *V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je v úseku mezi tunelem pod tratí 070 Praha - Turnov a silnicí III/2797 a dále MÚK Přepeře navrženo severně od přeložky silnice I/35 veřejné logistické centrum. Na jih od této komunikace se nabízí možnost vybudovat velkou odpočívku s komplexním servisem pro kamionovou dopravu vzhledem*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

k tomu, že naproti se nachází veřejné logistické centrum, ve městě Turnov se nacházejí 2 průmyslové zóny a dále důležitá křižovatka MÚK Ohrazenice, kde se stýkají dálnice D10 a silnice I/35.

- *Poloha navržené odpočívky v jiné podobě by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a také z důvodu existence průmyslových zón na území města Turnova.*
- *Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví lze považovat za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě je neadekvátní.*
- *Odpočívka je viditelná ze všech míst Českého ráje; navíc bude negativně ovlivňovat život v přilehlých obcích.*

Na základě uvedených skutečností, se kterými se zpracovatel posudku ztotožňuje, je v návrhu závazného stanoviska formulován následující návrh podmínky:

- *z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví*

2) Obec Jinolice

vyjádření ze dne 14.9. 2020 bez č.j.: JIN/196/2020

Podstata vyjádření:

K předložené dokumentaci nejsou připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

3) Obec Kněžnice

vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.

K předložené dokumentaci nejsou připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

4) Obec Ohrazenice

vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Obec Ohrazenice podporuje výstavbu komunikace S5 z těchto důvodů:

- vyvedení tranzitní dopravy mimo katastr obce
- závěry a doporučení studie EIA respektují potřeby obce mimo níže uvedeného Obec

Obec Ohrazenice upozorňuje a požaduje:

- a) trasa budoucí komunikace je ve staničení 0,00km při výjezdu z tunelu pod železniční tratí do Liberce, vzdálena pouhých 130m od ohrazenického sídliště přes otevřený krajinný profil. Pokud jsme to ve studii EIA nepřehlédli, není budoucí hluková zátěž čísel popisných 198, 199 a 200 řešena. Jedná se o min. 100 obyvatel, proto žádáme o prověření a řešení budoucího stavu v návaznosti na vybraný profil komunikace.
- b) Rezervní plocha pro výstavbu veřejného logistického centra Libereckého kraje je pouze traťovým koridorem oddělena od katastru obce a pozemků, určených

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

územním plánem obce k budoucí zástavbě. Žádáme, aby k této skutečnosti bylo přihlédnuto již při plánování odhlučnění silnice S5

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Uvedenou připomínku lze považovat za relevantní a je komentována v příslušné kapitole předkládaného posudku. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie

ad b) Dle zpracovatele posudku logistický areál nemůže být řešen v rámci posuzované stavby.

**5) Obec Radostná pod Kozákovem
vyjádření ze dne 25.9. 2020 bez č.j.**

Podstata vyjádření:

Zastupitelstvo obce Radostná pod Kozákovem projednalo na svém veřejném zasedání zaslouhou Dokumentaci vlivů záměru "Silnice I/35 Turnov - Úlibice" na životní prostředí a přijalo usnesení, kterým:

- a) Nadále zásadně nesouhlasí s navrženou variantou označenou jako E2 a související trasou přeložky silnice II/283 z MÚK Volavec.
- b) Ze zbývajících variant preferuje E11 (celá trasa ve střídavém třípruhu).
- c) Navrženou trasu v km 9,5 - 11 požaduje upravit v rámci koridoru schváleného v ZÚR Libereckého kraje tak, aby byla vedena ve větší vzdálenosti od místní části Volavec. Současně požaduje, aby byla plánovaná silnice I/35 ve výše uvedeném staničení provedena v zářezu a byl tím eliminován vliv na životní prostředí.
- d) Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví považuje za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě je neadekvátní.
- e) Požaduje provedení přemostění plánované silnice I/35, které by sloužilo jako přechod pro zvěř a současně zachovalo přístup hospodářské technice na pozemky, které budou touto silnicí rozděleny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Jak je patrné z další části posudku, varianta E2 není příslušnému úřadu z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví doporučena.

ad b) Jak je patrné z další části posudku, pro další projektovou přípravu záměru je návrhem stanoviska doporučena podvarianta E12

ad c) V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze řešit jiné umístěná záměru než takové, které bylo předloženo do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Trasa předmětného záměru je ve variantě E1 vedena v navrženém koridoru dle ZÚR Libereckého kraje, přesněji její umístění v rámci tohoto koridoru je v jejím středu, a má tak návaznost i na celou navrhovanou trasu.

Vedení trasy ve větší vzdálenosti od místní části Volavec by znamenalo přiblížení se na druhé straně k vesnici Roudný. V aktuální podobě vede trasa záměru přímo středem mezi těmito obydlenými územími. Zpracovatel posudku tak tuto možnost nepovažuje za vhodnou i z hlediska zdravotních rizik obyvatelstva, resp. přesunutí trasy záměru blíže k obytnému území na jedné straně.

V rámci další projektové přípravy záměru musí být jednoznačně prokázáno plnění hygienických limitů pro denní, respektive noční dobu.

ad d) Z další části předkládaného posudku vyplývá, že pro další projektovou přípravu záměru není doporučeno nadále uvažovat s umístěním odpočívky Václaví.

ad e) V rámci další přípravy záměru je formulována do návrhu závazného stanoviska podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:**
 - detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody
 - parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním
 - součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory
 - bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru
 - bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)
 - bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor

- *budou doplněny migrační průchody pro živočíchy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)*
- *budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů*

Lze souhlasit s tím, že v případě realizace záměru je třeba vyloučit dělicí efekt stavby. Ten souvisí především se zajištěním možnosti neproblematického obhospodařování zemědělských pozemků tak, aby byly minimalizovány i další sociálně ekonomické dopady stavby. V návrhu závazného stanoviska je proto formulováno následující doporučení vyplývající z dokumentace, obdržených vyjádření a z veřejného projednání:

- *dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu doporučené varianty silnice I/35 k bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků*

6) Město Rovensko pod Troskami
vyjádření ze dne 22.9. 2020 č.j.: 536/2020/1

Podstata vyjádření:

Město Rovensko pod Troskami jako dotčený samosprávný celek se v souladu s §8 odst. 2 a 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vyjadřuje k dokumentaci „I/35 Turnov - Úlibice“ takto:

- a) Požadujeme zajištění ochrany pramene pitné vody Koudelka, který pokračuje vodotečí vlévající se do vodoteče Libuňka přibližně v místě plánovaného přemostění silnice III/2821. Od pramene Koudelky je vedeno potrubí přivádějící vodu z pramene do místní požární nádrže. Vzhledem k velice dobré kvalitě vody z pramene a vzhledem k stále většímu nedostatku kvalitní pitné vody je nanejvýš zřejmé, že tento zdroj bude v blízké budoucnosti využit jako doplňkový zdroj pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou. V současné době vzhledem k vydatnosti pramene a stálosti průtoku, plánuje město Rovensko p.Tr. v místě požární nádrže vybudovat veřejné koupaliště s přírodní kořenovou čistírnou. V současnosti je na tomto zdroji vody založena funkce požární nádrže, resp. přirozená nenucená obměna vody v nádrži. Z tohoto důvodu musí být kladen maximální důraz na ochranu vodního zdroje Koudelka a ochranu přítoku do nádrže před poškozením, znečištěním nebo ovlivněním a to zejména v souvislosti s odvodněním silnice I/35, které by mělo být situované v této lokalitě (nejnižší bod nivelety komunikace v blízkosti recipientu).
- b) Přibližně od km 13,5 do km 14,7 bylo v předchozích variantních řešeních předpokládáno vedení trasy v tunelu, a to v celém tomto úseku. V Oznámení záměru ani v Dokumentaci I/35 Turnov - Úlibice není o tunelovém objektu zmínka, proto se domníváme, že s tímto řešením již není počítáno. Vedení trasy tunelem ve výše uvedeném úseku nebo alespoň jeho části (přibližně od km 14,2 do km 14,7) je žádoucí z následujících důvodů. V navazujícím úseku (přibližně od km 14,7 do km 15,9), kde je trasa plánována v otevřeném prostranství v nejmenší

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

vzdálenosti od hranice zastavěného území obce, by měla být niveleta komunikace vedena co možná nejnižší (minimalizace výšky násypového tělesa komunikace), s ohledem na minimální podjezdné výšky silnice III/2821 a železniční trati Hradec Králové - Turnov. Z tohoto hlediska je zapotřebí trasu přibližně od km 14,2 do km 14,7 vést tak, aby bylo dosaženo minimální možné výšky nivelety v inkriminovaném úseku km od 14,7 do km 15,9 (část trasy v otevřeném prostranství a blízkosti zástavby) a zároveň křížit stávající komunikaci na Křečovice. Křečovice jsou částí obce Rovensko pod Troskami a zmíněná komunikace je jedinou spojovací komunikací uvnitř katastru Rovensko p.Tr. Přístupnost obce musí být zachována bezpodmínečně v rámci katastru. Dalším důvodem vedení této části trasy v tunelu je maximální zmírnění dopadu na životní prostředí, a to zejména v souvislosti s hlukem, znečištěním ovzduší a zachováním lokálního biokoridoru. V případě nevhodnosti tunelového řešení požadujeme návrh a realizaci jiného technického řešení, které ochrání životní prostředí v této problematické části trasy plánované komunikace I/35.

- c) Z hlediska krajinného rázu je žádoucí provést odsazení výsledné trasy přibližně v km 14,7 severně za horizont na přilehlý svah orientovaný na jihovýchod s využitím tunelu a v navazujícím úseku trasu směrově vrátit do plánované polohy. V tomto zmíněném místě by jinak vznikl z pohledu pozorovatele hledícího z města Rovensko p. Tr. (z podhledu) nepřijatelný pohled na těleso komunikace vystupujícího z přivráceného svahu. Domníváme se, že námi navržená úprava řešení je z hlediska krajinného rázu výhodnější i v celkovém náhledu z širšího okolí.

Všechny výše uvedené požadavky Město Rovensko pod Troskami uplatnilo ve svém vyjádření k Oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“. Přesto k nim nebylo přihlédnuto. Město Rovensko pod Troskami jako dotčený samosprávný celek na zapracování výše uvedených požadavků trvá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Lze vyslovit závěr, že potenciální vlivy na podzemní vody lze považovat za jeden z aspektů hodnoceného záměru. Podrobný hydrogeologický průzkum řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod jak z hlediska množství, tak i kvality určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření překračuje možnosti procesu EIA a standardně bývá zpracován jako podklad pro dokumentaci pro stavební povolení v další fázi přípravy záměru.

V návrhu stanoviska je ve vztahu k vlivům na podzemní vody formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:*
 - *bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu*
 - *bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod*
 - *bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem*
 - *bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem*
 - *vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů
- podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany

ad b) Napojení místní části Křečovice se realizací záměru nemění. Napojení je překonáváno mostem v km 14.9. Jak bylo konstatováno na veřejném projednání, zpracovatel dokumentace EIA posuzoval záměr v takovém projektovém řešení, které bylo předáno oznamovatelem. Otázka týkající se hlukové zátěže je řešena v návrhu závazného stanoviska odpovídající podmínkou.

ad c) V rámci dokumentace bylo prověřeno variantní vedení trasy (varianta E1, podvarianta E11, E12) a varianta E2), které z hlediska zásahů do krajinného rázu neprokázalo významně negativní vliv na charakteristiku krajinného rázu – viz souborné vyhodnocení záměru do krajinného rázu (příloha č. 11 předmětné dokumentace EIA – Posouzení vlivu na krajinu). Na základě toho byla z hlediska vlivů na krajinný ráz jako nejméně problematická vyhodnocena právě varianta E1 (v podvariantě E11 a dále následně i podvariantě E12), ke které je vznesen požadavek ze strany města Rovensko pod Troskami. Jiné technické řešení, kromě výše uvedených variant, nebylo v rámci dokumentace předloženo a řešeno.

Zpracovatel posudku konstatuje, že toto hodnocení bylo zpracováno dle metodického doporučení AOPK – Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (Míchal, I. et al., 1999).

Dle zpracovatele posudku není účelné překládat trasu dle uvedeného požadavku. Předmětná trasa záměru je ve variantě E1 (podvariantě E11 a E12) vedena v km cca 13,9 – 14,9 v zářezu – v hřebenu, a to tak, že nebude viditelná z města Rovensko pod Troskami, tak jak je uváděno. Vhodné je upozornit i na to, že předmětné místo posuzované trasy komunikace I/35 je dále vůči městu Rovensko pod Troskami stíněno lesním porostem na hřebenu svahu. K začlenění trasy do krajiny napomůžou i vegetační úpravy.

Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné trasu překládat uvedeným způsobem – severněji, resp. severovýchodněji dále od města Rovensko pod Troskami, a to i z důvodu možných negativních vlivů u Křečovic – místo krajinného rázu, jež je součástí obce Rovensko pod Troskami. Vznikl by potenciální negativní vliv ve vztahu k přiblížení trasy komunikace I/35 směrem ke Křečovicím – lokalitě Záhoří a z hlediska vizuálního projevu i na část obce Rovensko pod Troskami - Liščí Kotce.

Zpracovatel posudku i ve vztahu k této připomínce dále stanovuje posudkem podmínku pro vypracování detailní studie vlivů na krajinný ráz v rámci dokumentace pro územní řízení, kde bude detailněji vyhodnocen dopad předmětného záměru na krajinný ráz:

- v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:
 - ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost
 - bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)

Na základě této podmínky bude detailněji prověřena z hlediska zásahů do krajinného rázu i tato část území, která je předmětem vyjádření.

**7) Obecní úřad Tatobity
vyjádření bez data a č.j.**

Podstata vyjádření:

Obec Tatobity jako dotčený samosprávný celek se v souladu s §8 odst. 2 a 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vyjadřuje k dokumentaci „I/35 Turnov - Úlibice“ takto:

Přeložka stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Úlibice se naší obce týká přeložkou silnice II/282 / II/283. Žádáme proto při realizaci dodržení všech opatření dle zpracované dokumentace.

Obec Tatobity má ve svém územním plánu zpracovanou přeložku silnice II/282/II/283, která prochází katastrálním územím Tatobity a katastrálním územím Žlábek, obě patří pod Obec Tatobity.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**8) Město Turnov
vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.**

Podstata vyjádření:

V souladu s předchozími stanovisky města Turnov k záměru sdělujeme následující:

- a) Část trasy záměru na území města je plně v souladu s územním plánem a odpovídá dlouhodobě sledované koncepci dopravy na území města (tzv. jižní obchvat Turnova). Odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území je jednou z priorit města. Týká se jak vedení silnice I/35, tak odvedení tranzitní dopravy z centra města ze stávající silnice II/283 ve směru na Semily / Lomnici nad Popelkou. Proto vítáme, že součástí záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ je přeložka silnice II/283 v nové trase z MÚK Žernov / MÚK Volavec do křižovatky Zelený háj a dále ve směru na Semily. Město Turnov podporuje výstavbu komunikace S5.
- b) Z hlediska ochrany kvality prostředí a pohody bydlení vítáme a nadále preferujeme vedení silnice I/35 v zářezech, příp. tunelu zejména v místech průchodu nebo kontaktu se zastavěným územím města.
- c) Město preferuje v tomto okamžiku zvolit variantu E11-E12, tzn. V úseku MÚK Ohrazenice - MÚK Úlibice v návrhové kategorii S15,25/110, s územní rezervou pro plnohodnotný profil S21,5/110, pro případ navýšení dopravních intenzit s tím, že mostní a tunelové objekty budou již realizovány v plném profilu S21,5/110.
- d) Požadujeme, aby úsek MÚK Ohrazenice - MÚK Valdštejsko (jižní obchvat města Turnova) byl připravován jako I. etapa celé stavby „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“. V jiném případě máme obavu, že dojde k výraznému navýšení intenzit dopravy na stávající trase I/35 protínající město a procházející i několika obytnými zónami.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- e) V souladu se závěry dokumentace EIA požadujeme v lokalitě Mašov - Pelešany s ohledem na blízkost obytné zóny prodloužení zakryté části trasy - tunelu Pelešany o cca 300 m, včetně případného přeložení části toku říčky Libuňky.
- f) V souladu se závěry dokumentace EIA požadujeme doplnění protihlukových stěn a opatření k zamezení překročení hlukových limitů v blízkosti silnice. Týká se zejm. úseků okolo sídliště Přepešská, křížení ulice Sobotecká a části Mašov - Pelešany.
- g) V následných stupních PD požadujeme prověření hydrotechnickým modelem a výpočtem, že stavba nebude mít vliv na přirozený průběh povodňových vod záplavovým územím Jizery a Libuňky. Model musí prověřit technické řešení a délku nových mostů a násypového tělesa.
- h) V souladu se závěry EIA požadujeme v následných stupních PD podrobné hydrogeologické posouzení stavby s ohledem na průchod silnice ochranným pásmem vodních zdrojů Turnov - Nudvojovice. Na základě posouzení bude zvoleno takové technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik ovlivnění zdrojů - týká se zejména odvodnění komunikace včetně retenčních objektů a provedení mostů a násypů.
- i) V souladu se závěry EIA požadujeme v následných stupních PD provést geotechnický průzkum s ohledem na průchod trasy silnice sesuvným územím. Na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem.
- j) Požadujeme prověřit možnost vedení cyklostezky v souběhu s částí trasy Přepešská - Sobotecká v následných stupních PD.
- k) Požadujeme prověřit v následných stupních PD architektonicky atraktivní ztvárnění mostů přes Jizeru a komunikace na území města Turnov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Některá doporučení posudku z hlediska úprav délky tunelu jsou komentována v další části předkládaného posudku.

ad c) Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V tomto smyslu je formulována a v dalších částech posudku doporučena k realizaci varianta, která má dle názoru zpracovatele posudku nejmenší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Každopádně u zpracovatele modelu dopravy bylo ověřeno, že model dopravy pro cílový stav roku 2040 zohledňuje veškeré dopravní vazby v zájmovém území a predikovaná doprava pro výhledový stav je významně na straně bezpečnosti.

ad d) Etapizace stavby není v dokumentaci detailněji popsána; z dokumentace je patrné, že stavba bude rozdělena na 5 stavebních úseků; lze předpokládat, že realizace každého stavebního úseku bude odvislá od připravenosti stavby a délky územního a stavebního řízení; na úrovni procesu EIA nelze předjímat délky těchto řízení; uvedený požadavek, který by stanovoval pořadí realizace jednotlivých stavebních úseků nelze dle názoru zpracovatele posudku uplatnit do podmínek

závazného stanoviska a ze strany vyjadřovatele je nezbytné ho uplatňovat v rámci územních a stavebních řízení.

ad e) Dokumentace EIA uvádí, že obě varianty E1, E2 jsou vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je cca 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu je navrženo prodloužení zakryté části trasy o cca 300-400 m. Tento úsek bude problémovým místem z hlediska vlivu na krajinný ráz. Místo je jednak pohledově exponované z obou svahů údolí Libuňky a současně se nachází v blízkosti okraje CHKO Český ráj. Při návrhu technického řešení bude třeba věnovat vlivu na krajinný ráz zvýšenou pozornost. V souladu s dokumentací EIA je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)*

ad f) V návrhu závazného stanoviska jsou ve vztahu k problematice hluku formulovány odpovídající podmínky, které zajišťují, aby podél doporučené trasy byly plněny příslušné hygienické limity.

ad g) Uvedený požadavek lze považovat za oprávněný. V rámci návrhu stanoviska jsou se zohledněním všech obdržených vyjádření formulovány následující podmínky:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:*
 - *ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech*
 - *část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m*
 - *retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)*
 - *velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011*
 - *soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)*
 - *stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu*
 - *před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem*
 - *v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma*
- *v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání*

ad h) Otázka odvodnění komunikace z hlediska nakládání s dešťovými vodami je komentována v jiné části předkládaného posudku. Problematiku řešení nakládání s dešťovými vodami obecně z hlediska navrženého řešení trasy v ochranných

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

pásmech vodních zdrojů, tak, aby tato ochranná pásma nebyla kvalitativně ovlivněna odváděním dešťových vod z tělesa navrhované komunikace, lze považovat za oprávněnou, a proto v návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka zohledňující i další problematické aspekty:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:**
 - bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů
 - podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany

ad i) Uvedený požadavek lze považovat za oprávněný. V souladu s dokumentací EIA je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení budou na základě podrobného geotechnického průzkumu ověřeny přesné geologické poměry doporučené varianty silnice I/35 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích); na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem**

ad j) Uvedený požadavek týkající se realizace cyklostezky v souběhu s částí trasy Přepešská - Sobotecká nelze dle názoru zpracovatele posudku uplatnit do podmínek závazného stanoviska a ze strany vyjadřovatele je nezbytné ho uplatňovat v rámci územních a stavebních řízení.

ad k) Uvedený požadavek na prověření architektonického ztvárnění mostů přes Jizeru a komunikace na území města Turnov je v souladu s tímto vyjádřením možné uplatnit v rámci navazujících projektových příprav záměru (územní řízení, resp. stavební povolení).

9) Město Železnice

vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: 917/2020

Podstata vyjádření:

Město Železnice trvá na svém vyjádření ze dne 11. 1 2015, ve kterém město MŽP žádalo, aby plánovaná silnice I/35 Turnov - Úlibice byla v k.ú. Těšín posunuta jižním směrem, aby nedocházelo k negativnímu vlivu na bydlení obyvatel v rodinných domech umístěných v těsné vzdálenosti od plánované silnice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V tomto smyslu je formulována a v dalších částech posudku doporučena k realizaci varianta, která má dle názoru zpracovatele posudku nejmenší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Pro další projektovou přípravu je však v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie

10) Ministerstvo životního prostředí

Odbor obecné ochrany přírody a krajiny

vyjádření ze dne 10.9. 2020 č.j.: MZP/2020/610/2956

Podstata vyjádření:

Na základě Vaší žádosti ze dne 18. 8. 2020 dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, k oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“, Vám jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) příslušný dle ust. § 13 a § 17 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), zasíláme za odbor obecné ochrany přírody a krajiny následující vyjádření. Uvedené oznámení bylo zajištěno z internetových stránek agentury CENIA.

Záměr se týká stavby silnice I/35 Turnov - Úlibice a předpokládá využití zemědělské půdy k nezemědělským účelům. Tedy pro realizaci záměru je dle ustanovení § 9 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu nutné provést odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, a to v územním rozsahu, ve kterém je zemědělský půdní fond dotčen.

Z hlediska ZPF je přijatelná varianta E 11 a E 2. Záměrem ve variantě E11 by došlo k trvalému záboru pozemků ZPF 183,23 ha (79,71 ha v I., 32,07 ha v II., 34,81 ha ve III., 27,48 ha ve IV. a 9,16 ha v V. třídě ochrany) a 17,88 ha pro dočasný zábor. Záměrem ve variantě E2 by došlo k trvalému záboru pozemků ZPF o ploše 187,47 ha (71,61 ha v I., 37,87 ha v II., 37,5 ha ve III., 23,81 ha ve IV. a 16,68 ha v V. třídě ochrany) a 17,30 pro dočasný zábor. Celkový trvalý zábor pozemků ZPF je nejnižší u varianty E 11. U varianty E 2 jsou nejméně ovlivněny nejkvalitnější půdy v I. třídě ochrany s vysokou mocností humusových horizontů a více ovlivněny půdy v V. třídě ochrany, kam patří půdy s podprůměrnou až nízkou produkční schopností. Mezi navrženými variantami E11 a E2 není z hlediska ochrany ZPF výrazný rozdíl.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že realizací záměru dojde k následujícím nárokům na trvalé a dočasné zábory ZPF:

Trvalý a dočasný zábor ZPF

VARIANTA E1

Podvarianta E11: trvalý zábor celkem 183,23 ha
dočasný zábor 17,88 ha

Podvarianta E12: trvalý zábor celkem 191,71 ha
dočasný zábor 17,88 ha

VARIANTA E2 trvalý zábor celkem 187,47 ha
dočasný zábor 17,30 ha

Po varianty E11 a E12 jsou patrné následující nároky na ZPF:

Podvarianta E11 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy(%) |
|---------------|-------------|---------------------------|
| 1. | 79,71 | 43,5 |
| 2. | 32,07 | 17,5 |
| 3. | 34,81 | 19 |
| 4. | 27,48 | 15 |
| 5. | 9,16 | 5 |

Podvarianta E12 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy(%) |
|---------------|-------------|---------------------------|
| 1. | 83,39 | 43,5 |
| 2. | 33,55 | 17,5 |
| 3. | 36,42 | 19 |
| 4. | 28,76 | 15 |
| 5. | 9,59 | 5 |

Varianta E2 včetně přeložky silnice II/282/283

Zábory dle třídy ochrany

| třída ochrany | plocha (ha) | podíl z celkové plochy(%) |
|---------------|-------------|---------------------------|
| 1. | 71,61 | 38,2 |
| 2. | 37,87 | 20,2 |
| 3. | 37,5 | 20 |
| 4. | 23,81 | 12,7 |
| 5. | 16,68 | 8,9 |

Uvedené vyjádření odpovídá údajům uvedeným v dokumentaci; varianta E2 a E11 není zpracovatelem posudku doporučena k realizaci.

Dle názoru zpracovatele posudku je však třeba zohlednit i ostatní aspekty na jiné složky životního prostředí mimo nároky na ZPF. Zpracovatel posudku doporučuje k realizaci variantu E12 z důvodů, uvedených v příslušné části předkládaného posudku. Bude věcí oznamovatele, zda-li pro uvedenou variantu získá souhlas s odnětím ze ZPF. Lze pouze upozornit, že zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace jakékoli liniové stavby představuje významné nároky na ZPF. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Obecně je vliv v dokumentaci označen za velký a významný. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcenější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Je rizikem oznamovatele, zda-li získá od příslušného úřadu – tedy v tomto případě MŽP – souhlas s odnětím ze ZPF. Stejným rizikem oznamovatele záměru je, zda-li doloží, že veřejný zájem realizace této stavby převáží nad zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

11) Ministerstvo životního prostředí

Odbor odpadů

vyjádření ze dne 20.8. 2020 č.j.: MZP/2020/720/3609

Podstata vyjádření:

Za odbor odpadů uplatňujeme k předloženému dokumentu o posuzování vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí následující připomínku.

Doporučujeme lépe specifikovat subjekt, který bude řešit nakládání s odpady. V dokumentu na str. 52 (odst. Nakládání s odpady, 4. odrážka) se uvádí jako odpovědná osoba investor (stavebník), na str. 71 (odst. Výstavba) se jedná o dodavatele stavby. Pouze upozorňujeme, že osoby investora a dodavatele stavby nemusí být totožné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou připomínku lze označit za opodstatněnou, avšak tento požadavek nemůže ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí, protože tento požadavek jednoznačně souvisí s problematikou nakládání s odpady – tedy s příslušným složkovým zákonem související s nakládáním s odpady.

12) Ministerstvo životního prostředí – ostatní interní sdělení

**a) OVSS VI Hradec Králové
vyjádření bez data a čj.**

Podstata vyjádření:

OVSS VI Hradec Králové posoudil předloženou dokumentaci a uvádí: Záměr byl posuzován ve variantách, a to ve variantě E1 s podvariantami E11 a E12, a variantě E2. U vlivů na půdu je v dokumentaci hodnocena nejpříznivěji varianta E11, která představuje nejnižší trvalý zábor ZPF (183,23 ha), nejvyšší zábor předpokládá varianta E12 (trvalý zábor 191,71 ha). Z hlediska záboru nejkvalitnějších půd I. a II. třídy ochrany se jeví nejpříznivěji varianta E2 (109,48 ha), varianta E11 předpokládá zábor těchto půd v hodnotě 111,78 ha, nejvyšší nároky představuje varianta E12 (116,94 ha). Dokumentace hodnotí vliv na půdu jako středně významný.

Ministerstvo souhlasí s předloženou dokumentací a považuje z hlediska vlivů na půdu za nejpříznivější variantu E11.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření je shodné jako pod bodem 10) této kapitoly – proto lze na toto vyjádření odkázat.

**b) MŽP – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
vyjádření ze dne 20.8. 2020 bez čj.**

Podstata vyjádření:

Bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**c) MŽP – odbor ochrany ovzduší
vyjádření bez data a čj.**

Podstata vyjádření:

Bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**d) MŽP – odbor ochrany vod
vyjádření ze dne 1.9. 2020 bez čj.**

Podstata vyjádření:

Bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**13) Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 14.9. 2020 č.j.: KUKHK – 24863/ZP/2020**

Podstata vyjádření:

K dokumentaci záměru krajský úřad uvádí následující:

a) z hlediska odpadového hospodářství

Krajský úřad podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

b) z hlediska ochrany ovzduší

Krajský úřad podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

c) z hlediska ochrany vod

Krajský úřad podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

d) z hlediska ochrany přírody a krajiny

Krajský úřad podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK), nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci vlivů záměru připomínek. Podkladem pro zpracování dokumentace bylo podrobné hodnocení podle § 67 ZOPK v rozsahu podle vyhlášky

č. 142/2018 Sb., zpracovatel: RNDr. Jiří Veselý, autorizovaná osoba dle ZOPK, červen 2020.

Krajský úřad se z pohledu míry negativního dotčení vlivů na zájmy chráněné ZOPK příklání k realizaci varianty E1 v podvariantě E11 (pro variantu E2 je nevýhodné řešení napojení na silnici II/282 v Rovensku pod Troskami, což bude vyžadovat umístění komunikace do prostoru stávajícího koryta Veselky v délce cca 200 m a vytvoření koryta nového. Při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11. Užší vozovka představuje menší zábor biotopu a především menší migrační bariéru pro řadu živočišných druhů).

Krajský úřad požaduje, aby do stanoviska o hodnocení vlivů byly zapracovány (popř. detailněji rozpracovány) návrhy opatření uvedené v kapitole D4 dokumentace o hodnocení vlivů (D. IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné).

e) z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Krajský úřad jako dotčený orgán ochrany zemědělského půdního fondu podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon ZPF), sděluje, že k předložené dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/ 35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí je dle ust. § 17 odst. m) zákona ZPF dotčeným správním orgánem Ministerstvo životního prostředí, a to vzhledem ke skutečnosti, že předmětným záměrem budou dotčeny pozemky náležící do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha (dle předložené dokumentace si realizace záměru vyžádá trvalé zábor v podvariantě E11 v rozsahu 183,23 ha, v podvariantě E12 v rozsahu 191,71 ha a ve variantě E2 v rozsahu 187,47 ha).

f) z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Krajský úřad jako příslušný orgán státní správy lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) *Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

ad b) *Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

ad c) *Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

ad d) *Návrhy opatření uvedené v posuzované dokumentaci EIA v kapitole D. IV jsou v modifikované podobě prezentovány v kapitole D.I.7 posudku a v této podobě jsou zapracovány do podmínek závazného stanoviska.*

ad e) *Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

ad f) *Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

14) Krajský úřad Libereckého kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření ze dne 24.9. 2020 č.j.: KULK – 60925/2020 – OŽPZ 1356/2015

Podstata vyjádření:

a) Předmětem záměru je přeložka a zkapacitnění silnice I/35 v úseku Turnov (Ohrazenice) - Úlibice. Záměr je řešen ve dvou hlavních variantách s jednou podvariantou, hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se vztahuje i na nulovou variantu zachovávající současnou trasu a parametry silnice. Trasa je v obou variantách vedena jižním obchvatem Turnova a následně na území Libereckého kraje severně od současné silnice I/35. Zhruba od 9. km je trasa řešena ve dvou variantách - varianta E1 severním obchvatem Rovenska pod Troskami, varianta E2 jeho jižním obchvatem. Celková délka trasy je cca 32,5 km u varianty E1 a 31,5 km u varianty E2. Šířkový typ komunikace je v podvariantě E11 a ve variantě E2 navržen v uspořádání 2+1 (S15,25/110), tzv. vystřídání třípruh, ve variantě E12 je mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov navrženo uspořádání 2+2 (S21,5/110), tj. čtyřpruhová, směrově dělená silnice.

Vzhledem k rozsahu dokumentace, včetně všech příloh, i vlastních parametrů a dopadů záměru, se odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen OŽPZ) vyjádří pouze k těm částem záměru a jeho vlivů na životní prostředí, u kterých spatřuje potenciál významných negativních dopadů. Jednotlivé akcentované vlivy záměru na životní prostředí OŽPZ požaduje řešit níže uvedenými zmírňujícími a kompenzačními opatřeními.

OŽPZ zároveň upozorňuje, že v předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen dokumentace) postrádá vypořádání svých připomínek k oznámení záměru v rámci zjišťovacího řízení, uvedených ve stanovisku č.j. KULK 86788/2015, ze dne 6.1. 2016. OŽPZ trvá na vznesených požadavcích, které nebyly dokumentací náležitě zohledněny, případně vypořádány, a jsou podrobněji rozvedeny níže v textu stanoviska.

b) Křížení záplavového území Jizery a Libuňky (zhruba od km 2,150)

Z mapy záplavového území (zdroj: <https://geoportal.kraj-lbc.cz/voda>) vyplývá rozsah zaplavení nivy Jizery při Q_{100} dosahující až na komunikaci, kterou plánovaná silnice I/35 překonává mostem v km 2,150, dle dokumentace je však záplavové území překonáváno mostem až od km 2,784. Více než 600 m je tedy komunikace vedena po náspu, který vytvoří nežádoucí omezení rozlivné i průtočné kapacity nivního území. Niva Jizery má z pohledu tlumení povodní na Jizeře zásadní význam, neboť je schopná pojmout významnou část povodňového průtoku. V této souvislosti OŽPZ upozorňuje na skutečnost, že široké údolí Jizery je v oblasti křížení prakticky celé nejen v zátopě Q_{100} , ale také Q_5 a většina dna údolí leží v aktivní zóně záplavy. Obdobné platí také pro křížení Libuňky. Negativní vliv náspu na rozlivnou a průtočnou kapacitu nivy se tedy bude projevovat v plném rozsahu i za menších povodní.

OŽPZ z uvedených důvodů již ve svém stanovisku k oznámení záměru požadoval vyhodnocení vlivu křížení údolních niv z hlediska povodňových stavů a doporučil prodloužení mostního objektu, či jiná opatření pro minimalizaci vlivu záměru na přirozený průběh povodňových vod a funkci nadregionálního biokoridoru Jizery a regionálního koridoru Libuňky.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Hydrogeologický posudek v kap. 6 - Navrhovaná opatření (též dokumentace v kapitole D.IV na str. 339) doporučuje: „Pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úrovní N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} “.

OŽPZ se z výše uvedených důvodů ztotožňuje s doporučením hydrogeologického posudku a požaduje jeho zahrnutí do podmínek stanoviska v níže uvedených parametrech: prodloužení mostu přes záplavové území Jizery a Libuňky západním směrem až k hranici záplavy Q_{100} , tj. ke staničení navrženého mostu překonávajícího místní komunikaci v km 2,150; východní konec mostu bude dosahovat až k hranici záplavy Q_{100} za ulicí Sobotecká (z předložených materiálů není vzájemná poloha ukončení mostního objektu a hranice záplavového území dostatečně zřejmá); konstrukce komunikace (s výjimkou mostních pilířů) bude v celé délce nad úrovní vodní hladiny při průtoku na úrovni nejméně Q_{100} .

c) Křížení záplavového území Libuňky (zhruba km 4,1 až 5,0) a regionálního biokoridoru RK675

Z dokumentace vyplývá překonání nivy Libuňky náspem a mostem délky 100 m s výškou 5,5 m. Záplavové území Q_{100} je však v dotčeném úseku široké nejméně cca 210 m (zdroj: <https://geoportal.kraj-lbc.cz/voda>) ve směru kolmém na osu údolí, přičemž komunikace přetíná údolí v úhlu vůči této ose značně ostrém. Je tedy zřejmé, že mostní objekt bude sahat jen přes menší část celkové šířky záplavového území.

Podél toku Libuňky je veden regionální biokoridor, který dále pokračuje k nadregionálnímu biokoridoru vedoucímu nivou Jizery. Mostní objekt, který zde nivu Libuňky překonává, bude mít dle dokumentace světlou výšku 5,5 m, dle migrační studie však pouze 4 m. Výška migračního podchodu 4 m je dle minimálních požadavků na migrační objekty, uvedených v předložené migrační studii, o 1 m nižší, než minimální výška pro dosažení střední hodnoty technického migračního potenciálu (dále také jen TMP) pro středně velké savce (5 m výšky, 20 m délky) a dokonce pod úrovní nutnou pro dosažení krajní hodnoty TMP pro velké savce (5 m). Vzhledem k migračnímu významu dotčeného biokoridoru (dle migrační studie využíván převážně pro lokální migrace za potravou) OŽPZ považuje za dostatečné překročení střední hodnoty TMP pro středně velké savce a překročení krajní hodnoty TMP pro velké savce.

Z výše uvedených důvodů (včetně doporučení hydrogeologického posudku) OŽPZ požaduje podmínění souhlasného stanoviska níže uvedenými podmínkami realizace záměru v úseku křížícím nivu Libuňky (cca v km 4.1 až 5):

- prodloužení mostního objektu tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem,
- minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100} .

d) Křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky

OŽPZ v citovaném stanovisku k oznámení záměru dále upozornil na možný konflikt záměru se záměry „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s.p., 2013, zdroj: CENIA; zhruba v místech křížení s plánovanou

komunikací je dle dokumentu oznámení záměru předpoklad rozšíření koryta) a „Libuňka, Turnov - revitalizace vodního toku“ (Povodí Labe, s.p., 2013, zdroj: CENIA) a žádal o vyhodnocení možného střetu s uvedenými projekty, včetně případné změny v provedení. Dokumentace však požadované hodnocení nenabízí a nezabývá se náležitě ani možným snížením ekologického potenciálu nivních území z hlediska jejich funkce jakožto prostoru pro revitalizaci a přirozený vývoj koryt příslušných vodních toků.

Nivy Jizery a Libuňky jsou v místech křížení s plánovanou komunikací dosud relativně přírodní a nabízejí dostatek prostoru jak pro samovolnou renaturaci koryta, tak pro případnou revitalizaci obou toků, včetně ponechání následnému přirozenému vývoji koryta. V nivě Jizery se dokonce zachovaly některé původní projevy přirozených hydromorfologických procesů, jako jsou odříznuté meandry. Obě dotčená území, tedy vykazují vysoký ekologický potenciál pro příznivý vývoj jejich páteřních toků a dosažení dobrého ekologického stavu na odpovídajících úsecích těchto toků.

Přirozený stav toku a potenciál na další přirozený vývoj koryta zásadním způsobem ovlivňují samočisticí schopnost toku, nabídku specifických biotopů v rámci toku i splaveninový režim, podstatný z hlediska vlastních hydromorfologických charakteristik toku. Jedná se tedy o podmínky významné nejen z hlediska podpory aktuální přirozené biodiverzity v toku, ale také z hlediska odolnosti a adaptability vodních toků a potažmo i krajiny vůči dopadům změny klimatu.

Realizace záměru v předložené podobě (tj. podstatná část překonání nivy náspem, založení mostních pilířů běžným způsobem) vyvolá potřebu fixace koryta ve stanovené trase (v určitém časovém horizontu lze pak předpokládat nezbytné opevnění dílčích úseků toku). Tím ve výsledku dojde k úplnému zamezení možnosti na plnohodnotnou revitalizaci dotčených úseků vodních toků a na jejich ponechání přirozenému vývoji. Blokace stranových posunů koryta se totiž projeví v úseku toku a navazující nivy v délce řádově stovek metrů až jednotek kilometrů (v závislosti na dimenzích toku).

V tomto smyslu je možné za faktor míry ovlivnění přirozeného charakteru nivy považovat zúžení prostoru pro přirozené meandrování toku.

Odborná publikace „Vodohospodářské revitalizace a jejich uplatnění v ochraně před povodněmi“ (Tomáš Just a kol., Praha, 2005) uvádí jako přirozenou šíři meandračního pásu 10ti až 14ti násobek šířky koryta.

Koryta obou toků jsou v současné době vlivem dřívějších regulací pravděpodobně zúžena. V případě Jizery však byl zachován odříznutý meandr, kde šíře koryta dosahuje cca 30 m, šíře hlavního koryta se pohybuje od 20 do 30 m, v případě Libuňky se šíře koryta pohybuje od cca 4 do 6 m. Úplná eliminace dopadů přemostění nivy je tedy vzhledem k předpokládané šíři meandračního pásu v tomto smyslu jen obtížně dosažitelná. Za rozumný, technicky proveditelný kompromis však lze považovat stavební zabezpečení mostních pilířů v meandračním pásu řeky způsobem, který zajistí, že případný samovolný posun koryta do kontaktu s pilíři neohrozí stabilitu mostní konstrukce (možnost technického řešení v obecné rovině konzultována s katedrou betonových a zděných konstrukcí Českého vysokého učení technického v Praze).

Zvýše uvedených důvodů OŽPZ požaduje podmínění souhlasného stanoviska níže uvedenými podmínkami realizace záměru v úsecích křížení koryta Jizery a Libuňky:

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- Mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku (tj. pásu, ve kterém lze předpokládat dosah přirozeného meandrování toku) vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí (koryto toku tedy nemusí tvořit osu procházející středem tohoto pásu), budou stavebně trvale provedeny tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce. Jako doplňkové opatření lze např. doporučit dodatečnou ochranu pilířů pohřbenými záhozy z těžkého kamene umístěnými v okolí pilíře, které zastaví případný posun koryta do bezprostředního kontaktu se stavební konstrukcí bez nutnosti dodatečného opevňování koryta, které by mělo větší negativní dopady na biotop vodního toku.
- Detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků.

e) Křížení nadregionálního biokoridoru (dále také jen NRBK) K31B v km 6,55

Dokumentace na str. 84 uvádí, že komunikace se cca v km 6,55 dostane do střetu s nadregionálním biokoridorem, který je dle dokumentace „nefunkční - vedený po orné půdě“. Dokumentace dále konstatuje, že: „V místě křížení se záměrem není navržen mostní objekt. Dokumentace, ani migrační studie, se touto kolizí s nadregionálním prvkem ÚSES dále podrobněji nezabývají.

OŽPZ upozorňuje, že linie dotčeného nadregionálního biokoridoru (K31B) sleduje trasu dálkového migračního koridoru, spojujícího migračně významná území, a zároveň je plochou definovanou jako biotop zvláště chráněných velkých savců (zdroj AOPK ČR). Trasa propojuje severní enklávu CHKO Český ráj s jejím jádrovým územím. Zároveň propojuje dálkové migrační koridory vycházející z jádrové části CHKO Český ráj jižním a jihozápadním směrem do nitra Čech s migračně významnými územími Železnobrodská, Jizerských hor, Krkonoš a Podkrkonoší i s dálkovým migračním koridorem vedoucím zhruba v ose Ještědsko-kozákovského hřbetu severně od migračně problematického pásu stávající silnice I/35 a jí protínané zástavby. Na území Libereckého kraje je dotčený NRBK jedinou linií, spojující uvedené migrační koridory a zároveň jedinou linií, spojující jádrovou část CHKO Český ráj s migračně významnými územími na severu Čech.

Krajský úřad při tom upozorňuje, že úseky migračních koridorů procházející ornou půdou nejsou pro velké savce neprůchozí migrační překážkou, proto nelze dotčený NRBK označit a priori za nefunkční jen proto, že vede po zemědělské půdě. Biokoridor je navíc veden podél melioračního kanálu s nesouvislým doprovodným porostem soliterních dřevin, který vede nepřerušené až ke stávající silnici I/35. Za ní pokračuje podmáčenými loukami s rozptýlenými dřevinami až k toku Libuňky, podél níž je veden regionální biokoridor a její údolí je zároveň předloženou migrační studií identifikováno jako migrační koridor. Znamená to, že linie předmětného NRBK, a tím i dálkového migračního koridoru, není přeorávána a zahrnuje i vegetační prvky, které zvyšují její atraktivitu pro živočichy směřující krajinou v severo-j jižním směru.

Metodická příručka „Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy“ (Anděl, P., Belková, H., Gorčicová, I., Hlaváč, V., Libosvár, T., Rozinek, R., Šikula, T. et Vojar, J., Evemia, Liberec, 2011), která je výstupem projektu Ministerstva životního prostředí ČR VaV SP/2d1/11/07 „Zvyšování účinnosti migračních objektů na dálniční a silniční síti v ČR.“ uvádí k problematice migrační průchodnosti krajiny pro velké savce následující (str. 56):

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

„V případě křížení trasy s dálkovým migračním koridorem (dále jen DMK) bude v rámci migrační studie navržena tzv. migrační trasa (tj. třetí část celostátní koncepce). Migrační trasa navrhne konkrétní způsob, kterým bude zajištěna průchodnost DMK a bude řešena v širším okolí migračního profilu (min. jeden km na každou stranu DMK od křížení s komunikací). Součástí návrhu bude typ a základní rozměrové parametry migračního objektu, ochrana před rušivými vlivy, navádění DMK k migračnímu objektu, vegetační úpravy aj. Pro zajištění průchodnosti DMK je možné při vyčerpání ostatních možností navrhnout velké speciální objekty pro migraci (podchody i nadchody)“.

Výše popsany koncept migračních tras není v předložené migrační studii zohledněn a ta nenabízí ucelený pohled na uspořádání území z hlediska průchodnosti krajiny pro různé skupiny živočichů, včetně velkých savců, po realizaci nové komunikace (chybí např. jakákoli mapa znázorňující interakci záměru s migračními koridory). Není tak zcela zřejmé, jak si autoři migrační studie představují funkční propojení identifikovaných migračně významných území, když dálkový migrační koridor je přerušen bez návrhu migračního objektu či definování a zajištění funkční alternativní trasy.

Ve vzdálenosti cca 0,5 km od místa křížení NRBK je situován most přes drobné údolíčko s melioračním kanálem (na základě „Mapy problémových míst a úseků“, v kompletní podobě předložené v rámci oznámení do zjišťovacího řízení k záměru v roce 2015), kterým je veden navržený, avšak nevymezený lokální biokoridor. Z migrační studie není zřejmé, zda je tento most považován za náhradní migrační objekt pro přerušovaný NRBK (studie ho v tomto smyslu nezmiňuje a nenavrhuje žádná opatření k navedení migrační trasy do tohoto objektu). Je však zřejmé, že most je situován v místě, ke kterému silnice vede od křížení s NRBK severovýchodním směrem. Zvířata migrující ze severu se pravděpodobně budou podél komunikace stáčet jihozápadním směrem, což je navede do nebezpečného prostoru mimoúrovňové křižovatky Valdštejsko. Aby prošla mostním objektem v km 7,037 se tak zvířata směřující migračním koridorem na jihozápad budou muset v předstihu uhnout z přímého směru kolmo na jihovýchod, jinak by byla nucena vracet se podél silnice na severovýchod, tj. v opačném směru svého zamýšleného postupu. Vedle této skutečnosti je potenciál tohoto „náhradního migračního koridoru“ snížen tím, že svým charakterem v krajině nepředstavuje pro migrující živočichy lákavější trasu, než stávající linie plánovanou silnicí přerušového NRBK, protože je prakticky totožný s charakterem tohoto NRBK.

Z uvedených důvodů se OŽPZ nemůže ztotožnit s přístupem dokumentace a migrační studie ke křížení nadregionálního biokoridoru K31B a považuje je v tomto ohledu za nedostatečné. Z uvedených důvodů OŽPZ dále požaduje podmínit realizaci záměru následujícími podmínkami:

- Bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru, a to na základě požadavků Ministerstva životního prostředí, jako příslušného orgánu ochrany přírody. OŽPZ doporučuje zvážit následující možnosti řešení:
 - realizovat v místě křížení komunikace s nadregionálním biokoridorem K31B migrační objekt, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo
 - přetrasovat NRBK a doplnit mostní objekt navržený v km 7,037 (most by měl dosahovat nadprůměrných hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce, nebude tedy snižována navržená světlá výška mostu 12 m a světlá délka podmostí 50 m) opatřeními k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní

trasu biokoridoru (podrobné provedení vyplyne z detailní migrační studie v dalším stupni projektové přípravy).

- Zároveň je nutné zajistit plnou funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (doporučena zejména revitalizace melioračního kanálu vedoucího od zatáčky polní cesty u rybníka Cihlák jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněná výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanovištně vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů).
- OŽPZ doporučuje vyhodnocení (v rámci detailní migrační studie v dalším stupni projektové přípravy) křížení nadregionálního biokoridoru se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu. Toto křížení se sice nedotýká přímo předmětné stavby, nicméně území bude touto stavbou nově ovlivněno, nelze tedy vyloučit kumulaci vlivů obou migračních bariér na dotčený NRBK a DMK.
- Parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním.
- Organizace výstavby komunikace, zejména v úsecích s migračními objekty, bude časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím).

f) Dopady na vláhové poměry

Dokumentace v kap. D. IV, na str. 339 uvádí: „Pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost.

OŽPZ však upozorňuje, že uvedené doporučení pouze volně opisuje zákonnou povinnost vyplývající z vodního zákona a vyhl. č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využití území. Formulace typu „lze doporučit“ tedy ve smyslu zmírňujícího opatření nedosahuje ani efektivity podmínek vyplývajících ze zákona. Stavba nové komunikace je dle dokumentace spojena s vytvořením nového zpevněného povrchu, nepropustného pro vodu, o výměře okolo 367 000 m² ve variantách E11 a E2 a více než 426 000 m² ve variantě E12 (dle údajů pro výpočet množství odváděných srážkových vod). Hydrogeologický posudek v tomto smyslu konstatuje, že: „Záměr způsobí nevýrazný úbytek dotace podzemních vod z důvodu zvětšení výměry zpevněných ploch na úkor nezpevněných. Plocha posuzovaného záměru je však vzhledem k celkovým plochám útvarů podzemních vod a umístění stavby zanedbatelná.“ Je však nutné si uvědomit, že záměr jako celek představuje likvidaci v průměru cca 40 ha hydrologicky a klimaticky aktivního povrchu v krajině, která je již tak silně ovlivněna ztrátou přirozeného povrchu. Ten při tom nelze chápat pouze jako propustnou hranici, skrze niž probíhá pasivní transport vody z povrchu do podzemních kolektorů. Voda je zde využívána živými organismy, čištěna, recyklována, vypařována, respirována a transpirována, kteréžto procesy nelze technickými prostředky adekvátně nahradit. Likvidaci tohoto přírodního mechanismu

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

na ploše cca 40 ha proto OŽPZ nepovažuje za nevýznamný zásah do vláhových poměrů krajiny a jejích hydrologických a klimatických funkcí.

Trvalý zábor ZPF a PUPFL navíc postihne plochu o výměře okolo 200 ha, na jejíž velké části (na plochách terénních úprav) bude pochopitelně půdní část koloběhu vody v krajině taktéž negativně ovlivněna.

Založení tělesa komunikace a především úseky vedené v zářezu dále vyvolají změnu proudění mělkých podzemních vod v dotčeném území, včetně nevylučitelných dopadů v podobě zániku stávajících pramenů a na ně vázaných drobných vodních toků a jiných biotopů. U realizovaných dopravních staveb jsou známy dopady tohoto druhu, které nebyly ve fázi projekční přípravy záměru předvídaný a nebyla vůči nim provedena odpovídající zmírňující a kompenzační opatření.

Z hlediska samotné realizace systému odvodnění pak OŽPZ upozorňuje, že zvolení nevhodného systému s příliš vysokou mírou centralizace vsakovacích a retenčních objektů může zapříčinit převádění srážkových vod do značné vzdálenosti, nevýmaje odvedení srážkových vod mimo jejich přirozené recipienty. Zároveň je žádoucí spojit příslušná opatření s vytvořením biotopů vhodných pro rozmnožování a život organismů vázaných na drobné vodní biotopy, kterých v krajině v důsledku změny klimatu ubývá, a které zároveň mohou být stavbou silnice zničeny, případně ohroženy.

Z hlediska vlivu na kvalitu podzemních vod hodnotí příloha dokumentace (Posouzení projektu ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES pro záměr "I/35 Turnov - Úlibice") v závěru záměr následovně: „ Úkapy ropných látek z vozidel i případné havarijní úniky budou zachyceny v dostatečně dimenzovaných a konstrukčně uspořádaných dešťových usazovacích nádržích. Podle dostupných informací se obvyklé koncentrace NEL (ropných látek) ve vodách z pozemních komunikací pohybují v širším rozpětí 2-5 mg.l⁻¹. Doporučené ORL vybavené sorpčními filtry, např. na bázi materiálu zn. Fibriol, při správné údržbě a časté výměně sorbentů dosahují na výstupu z filtru snížení koncentrace NEL až na 0,2 mg.l⁻¹. Tato hodnota již vyhovuje limitům dle NV ČR č. 61/2003 Sb., kterým se stanoví hodnoty a ukazatele přípustného znečištění povrchových a odpadních vod.“. Dokumentace však zde uvedená doporučení v rámci opatření uvedených v kapitole D. IV nereflektuje.

OŽPZ z uvedených důvodů požaduje podmínění realizace záměru níže uvedenými opatřeními:

- Ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět. V těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech.
- Část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m.
- Retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže).

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- Velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011.
- Soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů).
- Stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu.
- Před zaústěním srážkových vod do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem.
- Zimní chemickou údržbu vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání (podmínka bude zohledněna v plánu zimní údržby komunikace). Opatřením lze docílit snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace.

g) Ovlivnění krajinného rázu a ÚSES zářezy v km 11,5 a 15,8

Dokumentace na str. 79 uvádí, že: „*Specifickým závažným vlivem na krajinný ráz je narušení horizontu hlubokým zářezem. Především na pohledově vysoce exponovaných horizontech může takto vzniknout „zub, který zásadním způsobem narušuje prostorové vnímání krajiny. Riziko této situace je u varianty E1 při překonávání terénního zlomu v km 11,5 a 15,8. Zářezy zde navazují na velké mostní objekty a celý tento prostor je třeba považovat za problémové místo a věnovat se optimalizaci řešení“.*

Dokumentace identifikovala významné dopady na životní prostředí, které však nejsou odpovídajícím způsobem vyřešeny vhodným zmírňujícím opatřením. V tomto ohledu tedy dokumentace vědomě ponechává závažný dopad na krajinný ráz k dořešení v navazujícím řízení, aniž by navrhla řešení nejvýhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí. Tento postup však jde proti smyslu posuzování vlivů podle zákona, což reflektuje i příloha č. 4 zákona, dle níž je povinnou součástí dokumentace „*charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů“.*

OŽPZ k uvedeným problematickým místům doplňuje, že oba zářezy kříží hranu zalesněného svahu se stromy rostoucími v dlouhé linii podél horní hrany svahu, což významně zvýší dopad na prostorové vnímání krajiny, protože výškový rozdíl přirozené linie a dna zářezu bude navýšen výškou porostu. Zároveň oba zářezy kříží lokální biokoridor, v jednom případě dokonce i část lokálního biocentra. Vedle dopadů na krajinný ráz tak dojde také k významnému omezení funkce ÚSES. Oznámení záměru ve fázi zjišťovacího řízení deklarovalo, že skladebné části ÚSES nebudou záměrem negativně postiženy, což jako podmínku realizace záměru také požadoval krajský úřad ve svém stanovisku č.j. KULK 86788/2015.

OŽPZ na základě uvedených skutečností požaduje:

- Podmítnout realizaci záměru překrytím obou zářezů komunikace do terénní hrany (km 11,5 a 15,8) dostatečně širokým ekoduktem, který bude plnit jak funkci snížení vlivu na prostorové vnímání krajiny, tak funkci snížení vlivu na ÚSES

h) Tunel Pelešany

Dokumentace na str. 79 konstatuje, že: „*Obě varianty E1, E2 jsou vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu bude prověřeno prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek bude problémovým místem z hlediska vlivu na krajinný ráz*“. OŽPZ se ztotožňuje s hodnocením vlivu záměru v uvedeném úseku. OŽPZ požaduje podmínit realizaci stavby prodloužením tunelu Pelešany tak, aby dopady na krajinný ráz a obyvatelstvo v tomto úseku stavby byly minimalizovány.

i) Osvětlení silnice I/35

Dle dokumentace není osvětlení komunikace zatím uvažováno, ale zároveň je uvedeno, že není v dalších stupních projektové přípravy vyloučeno. S ohledem na potenciální vlivy na krajinný ráz, zdraví dotčených obyvatel a především na chování živočichů požaduje krajský úřad, aby stanovisko výslovně uvádělo, že:

- silnice I/35 je navrhována bez osvětlení. Jeho případné doplnění v dalších stupních přípravy bude hodnoceno jako změna záměru v rámci vydávání stanoviska podle § 9a odst. 6 zákona a může být vyhodnoceno jako předmět posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g) zákona, zvláště v úsecích vedených volnou krajinou.

j) Opatření k monitorování možných negativních vlivů

Ve vyjádření KÚ Libereckého kraje jsou ve vztahu k monitorování možných negativních vlivů formulovány následující požadavky:

- V přípravné fázi provést jako součást biologického monitoringu průzkum plánovaného stavebního záboru zaměřený na invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou.
- V případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.
- OŽPZ žádá, aby do 3 let od uvedení komunikace do provozu byla v rámci dokumentací navrženého tříletého monitoringu provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a AOPK ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy).
- Součástí postprojektové analýzy dále bude:
 - Monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn. V prvním roce po realizaci záměru budou monitorovací pochůzky prováděny v intervalu 1x / 2 týdny v období květen až září, 1x / měsíc v ostatních měsících. V dalších letech provozu komunikace bude prováděn monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 x během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

komunikace). Na základě vyhodnocení monitoringu budou v rámci závěrečné zprávy navržena a následně realizována případná nápravná opatření.

- Monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.
 - Monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.
 - Monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění bude v nejbližším vhodném termínu provedeno jejich odstranění odbornou osobou.
- V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

k) Ostatní

Ve vyjádření KÚ Libereckého kraje jsou dále formulovány následující požadavky:

- Vzhledem k dokumentací nezdůvodněným parametrům navržených odpočívek Václaví, resp. Štěpánovice, s celkovým zábohem okolo 9 ha (např. na základě předpokládaných intenzit dopravy a doporučené kapacity odpočívek) OŽPZ požaduje, aby v navazujícím řízení byla kapacita odpočívek podrobně přehodnocena s ohledem na reálné předpoklady nároků na jejich kapacitu, a aby byla vyhodnocena možnost alternativního umístění takto kapacitní odpočívky v intenzivněji využívaném prostoru plánované MÚK Ohrazenice, či v její blízkosti.
- OŽPZ žádá, aby realizace stavby byla podmíněna opatřením pouze doporučeným dokumentací na str. 348: „doplnit migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), konkrétně v km 9,8- 9,9 (dimenzovat pro středně velké savce); 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5. Ve variantě E2 je vhodné doplnit migrační objekt (most) v km 15,5-6 (dimenzovat pro středně velké savce)“.
- V souvislosti s možnými dopady záměru na zdroje podzemních vod OŽPZ upozorňuje na povinnosti investora vyplývající z § 29 odst. 2 vodního zákona.
- Dokumentace v kapitole D. IV jako součást doporučených opatření uvádí také následující doporučení: *„Z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny. Náhradní výsadba by měla odpovídat svým rozsahem ekologické újmy způsobené kácením dřevin...“*

OŽPZ k tomu dodává, že značný význam jak z pohledu biodiverzity, tak v neposlední řadě z pohledu hydrologických a klimatických funkcí krajiny, mají lesní porosty. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně. V této souvislosti OŽPZ navrhuje, aby:

- náhradní výsadba kompenzovala nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních,

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF.

l) Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu nemá z hlediska zájmů státní památkové péče k předložené dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ připomínky. Záměr považuje za přijatelný, přičemž preferuje variantu E1, která vede obchvat obce Rovensko pod Troskami východním směrem.

Odůvodnění: Z hlediska zájmů státní památkové péče je varianta E1 vhodnější, neboť je vytyčena v dostatečné vzdálenosti od nemovitých kulturních památek. Varianta E2 navíc prochází v blízkosti nemovité kulturní památky kříže ve Štěpánovicích na p. p. č. 890/4 v k. ú. Štěpánovice u Rovenska pod Troskami, obec Rovensko pod Troskami, okres Semily, Liberecký kraj, který je v Ústředním seznamu kulturních památek ČR zapsán pod rejstříkovým číslem: 38063/6-2532. Výstavba komunikace v jeho blízkosti může mít negativní vliv na kulturní památku v podobě zvýšeného rizika možného poškození nárazem vozidla nebo odstříky vody z komunikace, které budou pískovec nadměrně zvlhčovat. Zvýšená prašnost podpoří zvýšenou tvorbu krust na povrchu pískovce a jeho další degradaci, případně zvýšený náklad na jeho restaurování. Východní obchvat E1 je navržen v dostatečné vzdálenosti i od drobných kulturních památek, které tak novostavbou přeložky nebudou dotčeny.

m) Odbor dopravy

Odbor dopravy (dále jen) KÚLK OD nemá k dokumentaci z hlediska dopravy žádné závažné připomínky a projekt doporučuje k dalšímu opatření. K jednotlivým částem dokumentace má následující doporučení:

m1) K navrhovaným kategoriím šířkám silnice I/35, uvedeným v dokumentaci na str. 18, kap. B.I.2., odst. 1-2, Str. 20, kap. B.I.4. odst. 2-3, Str. 21, kap. B.I.5., podkap. Zdůvodnění umístění záměru, odst. 4 KÚLK OD sděluje, že dle dopravních intenzit z Celostátního sčítání dopravy v roce 2016 a výhledových koeficientů stanovených v TP 225 jsou vhodné tyto návrhové kategorie pro následující úseky:

- MÚK Ohrazenice - MÚK Valdštejsko
S20,75 - S21,5
- MÚK Valdštejsko - MÚK Žernov
S15,25 s výhledem na S20,75 - S21,5
- MÚK Žernov - MÚK Čimyšl
S15,25
- MÚK Čimyšl - MÚK Kněžnice
S 15,25 s výhledem na S20,75 - S21,5

Z hlediska dopravních intenzit ve výše uvedených úsecích je vhodné zvolit variantu E12, tzn. v úseku MÚK Ohrazenice - MÚK Žernov v návrhové kategorii S20,75/110 (nebo S21,5/110) a ve zbývajícím úseku v návrhové kategorii min. S 15,25/110, a však s tím, že tato komunikace bude polovičním profilem pro tento úsek. V případě, že by došlo neúměrně k nárůstu dopravní intenzity na úseku MÚK Žernov - MÚK Úlibice (např. zvýšený tranzit vlivem vybudování kapacitní komunikace B178 mezi dálnicí A4 a Zittau s návazností v Hrádku nad Nisou na silnici I/35 nebo alternativní propojení Liberce a Brna po kapacitní silnici S5 (I/35) - dálnici D35 a kapacitní silnici S43 (I/43)), bude zde územní rezerva na jeho pozdější rozšíření na návrhovou kategorii S20,75/110 nebo S21,5/110. Obě tyto kategorie jsou schopny absorbovat denní dopravní intenzitu 12-40 tis. vozidel na rozdíl od návrhové kategorie S 15,25/110, která je schopna absorbovat denní dopravní intenzitu 11-25 tis. vozidel. Kategorie S 15,25/110 je však komunikací dvoupruhovou, která však umožní

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

střídavé bezpečné předjíždění pomalu jedoucích vozidel, avšak její kapacita je na rozdíl od čtyřpruhové směrově rozdělené komunikace omezena. Z důvodu možného budoucího zkapacitnění této komunikace (rozšíření) je nutné vybudovat v úseku MÚK Žernov - MÚK Úlibice všechny nadjezdy přes přeložku silnice I/35 tak, aby již tyto nadjezdy byly na toto rozšíření připraveny, stejně tak i mimoúrovňové křižovatky. Tím, že mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov bude komunikace vybudována v kategorii S20,75 nebo S21,5, budou tunelové úseky vybudovány se směrově oddělenými troubami, bude umožněna z hlediska bezpečnosti silničního provozu jejich údržba s minimálním vlivem na omezení provozu - viz tunel Liberec.

Tuto komunikaci je nutné již v rámci projektových prací připravovat v parametrech polovičního profilu kategorie S20,75 - S21,5 podle platných norem a technických podmínek.

Str. 21, kap. B.I.5., podkap. Zdůvodnění umístění záměru, odst. 1: KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že zájmové území bylo upřesněno v krajských územně - plánovacích dokumentacích, kterými jsou Zásady územního rozvoje Libereckého kraje a Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje.

Str. 23, kap. B.I.5., podkap. B) Výběr variant v rámci vybraného koridoru - Přímé dopady na složky životního prostředí: KÚLK OD k tomu dodává, že ačkoli jsou varianty V3 (kombinovaná varianta, první část trasy u Turnova je v kategorii R21,5/100 a zbývající část v kategorii S 13,5/90) a V4 (celá trasa je v kategorii S 13,5/90) mají nejmenší dopady tím, že jsou navrženy (částečně nebo celé) v nejmenším šířkovém uspořádání, je nutné brát na vědomí, že u kategorie S13,5/90 jde o dvoupruhovou komunikaci s možností přidaného pruhu k předjíždění pomalu jedoucích vozidel střídavě pro oba směry a která má omezenou kapacitu, tj. do 25 tis. vozidel.

Str. 24, kap. B.I.5., podkap. B) Výběr variant v rámci vybraného koridoru - Kategorie navržené trasy: KÚLK OD souhlasí s textem v této části, že je nutné brát v potaz při výběru návrhové kategorie i bezpečnost silničního provozu a umožnění v případě navýšení dopravní intenzity na komunikaci absorbovat dopravní intenzitu vyšší než je 25 tis. vozidel.

Str. 25, kap. B.I.5., podkap. varianty navržené pro hodnocení v rámci oznámení EIA. - Varianta E1: KÚLK OD upřednostňuje z předložených variant kombinovanou variantu E12, která umožňuje absorbovat výhledovou dopravní intenzitu mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (odbočka na Semily) jako směrově rozdělená 4-pruhová komunikace (kapacita až 40 tis. vozidel), a ve zbývajícím úseku jako dvoupruhová komunikace s vystřídáním přidaným pruhem, které umožní předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Je však nutné brát v úvahu skutečnost, že tato návrhová kategorie má omezenou kapacitu, tj. do 25 tis. vozidel za den, a proto je nutné tento úsek od začátku připravovat jako poloviční profil komunikace. Je nutné si uvědomit, že tento úsek je součástí mezinárodního tahu E442 a úsek mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice by se mohl stát úzkým hrdlem (ostatní úseky I/35 a D35 jsou ve 4-pruhovém uspořádání nebo jsou vybudovány v polovičním profilu).

Str. 26, kap. B.I.6. podkap. Návrh trasy a nivelety - Varianta E1 (E11 a E12): KÚLK OD k tomuto dodává, že tato varianta je v souladu se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a je v souladu s převážnou většinou platných územních plánů měst a obcí v dotčeném území. KÚLK OD doporučuje k realizaci minimálně variantu E1, podvariantu E12 s tím, že úsek mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice bude projektován od začátku v polovičním profilu s územní rezervou na plný profil, a to na základě výše uvedených důvodů.

Str. 29, kap. B.I.6., podkap. Mimoúrovňové křižovatky na variantě E1, odst. 2, 2. odrážka: K tomuto KÚLK OD dodává, že v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je v úseku mezi tunelem pod tratí 070 Praha - Turnov a silnicí III/2797 a dále MÚK Přepeře navrženo severně od přeložky silnice I/35 veřejné logistické centrum. Na jih od této komunikace se nabízí možnost vybudovat velkou odpočívku s komplexním servisem pro kamionovou dopravu vzhledem k tomu, že naproti se nachází veřejné logistické centrum, ve městě

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Turnov se nacházejí 2 průmyslové zóny a dále důležitá křižovatka MÚK Ohrazenice, kde se stýkají dálnice D10 a silnice I/35.

Str. 30, kap. B.I.6., podkap. Mosty - Varianta E1: K tomuto KÚLK OD dodává, že vzhledem k návrhu realizovat úsek přeložky silnice I/35 mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice v polovičním profilu, je nutné od počátku projekčních prací již pracovat s touto variantou počítat.

Str. 32 - 33, kap. B.I.6., podkap. Tunely: KÚLK OD se přiklání k variantě podpovrchových úseků řešených dvěma samostatnými jednosměrnými tunelovými troubami s šířkami jízdních pruhů 3,5 m. - podvarianta E12. Tunelové trouby jsou kategorie T 8,0. Toto má výhodu při údržbě tunelu a v případě nehody, že provoz z jedné tunelové trouby může být převeden do druhé tunelové trouby - viz tunel Liberec.

Str. 34, kap. B.I.6, podkap. Přeložky a úpravy silnic II. třídy - Úprava silnice II/610 v km 1,208 - shodná pro obě varianty E1 a E2: KÚLK OD k tomuto dodává, že Zastupitelstvo Libereckého kraje schválilo usnesením č. 46/04/ZK ze dne 16. 3. 2004 „Normovou kategorizaci krajských silnic II. a III. třídy“ a dle ní má silnice II/610 návrhovou kategorií šířku S9,5/70.

Str. 39, kap. Odpočívky, odst. 2: KÚLK OD k odpočívám sděluje, že daleko vhodnější by bylo navrhnout střední odpočívku, resp. Truckcentrum v Přepeřích, a to mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře u/naproti plánovanému veřejnému logistickému centru (plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje). Jeho poloha by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a dále také z důvodu existence průmyslových zón na území Turnova. V km 10,66 - odpočívka Václaví (místo oboustranné střední odpočívky), by bylo vhodnější navrhnout malou odpočívku a v km 29,375 (staničení varianty E1) ponechat tento typ odpočívky nebo navrhnout střední odpočívku.

Str. 66, kap. B.II.6., odst. 2: KÚLK OD upřednostňuje etapovitou výstavbu spočívající v budování obchvatů obcí v polovičním profilu u budoucí přeložky silnice I/35, které již budou základem pro tuto komunikaci, a to v koridoru kapacitní silnice S5 v podvariantě E12 (např. obchvat Libuně a Kněžnice).

Str. 288, kap. D.I.5, podkap. Zábor půdy - Závěr: KÚLK OD k vlivu na trvalý zábor ZPF a PUPFL dodává, že rozdíl je pouze v pásu o šířce 5,5 m, resp. 6,25 m, což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

Str. 317, kap. D.I.7, podkap. Vliv na faunu - Závěr: KÚLK OD k vlivu na faunu dodává, že rozdíl je pouze v pásu o šířce 5,5 m, což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

Str. 323, kap. D.I.7, podkap. Vlivy na nelesní dřevinnou vegetaci a na lesní porosty, odst. 7-8: KÚLK OD k vlivu na nelesní dřevinnou vegetaci a na lesní porosty dodává, že rozdíl je pouze v pásu o šířce 5,5 m, resp. 6,25 m, což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

Str. 334, kap. D.II., podkap. Rozdíl mezi variantami: KÚLK OD upřednostňuje z předložených variant kombinovanou variantu E12, která umožňuje absorbovat výhledovou dopravní intenzitu mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (odbočka na Semily) jako směrově rozdělená 4-pruhová komunikace (až 40 tis. vozidel), a ve zbývajícím úseku jako dvoupruhová komunikace s vystřídáním přidaným pruhem, které umožní předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Je však nutné brát v úvahu skutečnost, že tato návrhová kategorie má omezenou kapacitu, tj. do 25 tis. vozidel za den, a proto je nutné tento úsek od začátku připravovat jako poloviční profil komunikace. Je nutné si uvědomit, že tento úsek je součástí mezinárodního tahu E442 a úsek mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice by se mohl stát úzkým hrdlem (ostatní úseky jsou ve 4-pruhovém uspořádání nebo jsou vybudovány v polovičním profilu). Směrově rozdělená komunikace umožní v případě jakékoli mimořádnosti na komunikaci provoz v jedné polovině komunikace, což obousměrná nerozdělená komunikace neumožňuje a provoz na této komunikaci by se musel přesměrovat na původní silnici I/35, která prochází obcemi. Dále je nutné si uvědomit rozdíl mezi kategorií S15,5/110 a S20,75/110, který je pouze v šířce (o 5,5 m, resp. 6,25 m větší), což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

Str. 359 - 366, kap. ČÁST E - Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy), podkap. Závěr: KÚLK OD upřednostňuje z předložených variant kombinovanou variantu E12, která umožňuje absorbovat výhledovou dopravní intenzitu mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (odbočka na Semily) jako směrově rozdělená 4-pruhová komunikace (až 40 tis. vozidel), a ve zbývajícím úseku jako dvoupruhová komunikace s vystřídáním přidaným pruhem, které umožní předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Je však nutné brát v úvahu skutečnost, že tato návrhová kategorie má omezenou kapacitu, tj. do 25 tis. vozidel za den, a proto je nutné tento úsek od začátku připravovat jako poloviční profil komunikace. Je nutné si uvědomit, že tento úsek je součástí mezinárodního tahu E442 a úsek mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice by se mohl stát úzkým hrdlem (ostatní úseky jsou ve 4-pruhovém uspořádání nebo jsou vybudovány v polovičním profilu). Směrově rozdělená komunikace umožní v případě jakékoli mimořádnosti na komunikaci provoz v jedné polovině komunikace, což obousměrná nerozdělená komunikace neumožňuje a provoz na této komunikaci by se musel přesměrovat na původní silnici I/35, která prochází obcemi.

Dále je nutné si uvědomit rozdíl mezi kategorií S15,5/110 a S20,75/110, který je pouze v šířce (o 5,5 m, resp. 6,25 m větší), což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

Str. 367, kap. ČÁST F - Závěr, odst. 3: KÚLK OD se plně ztotožňuje se závěrem, kdy na základě finálního bodového hodnocení bylo zjištěno, že nejmenší vlivy na životní prostředí má podvarianta E12, která umožňuje absorbovat výhledovou dopravní intenzitu mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (odbočka na Semily) jako směrově rozdělená 4-pruhová komunikace (až 40 tis. vozidel), a ve zbývajícím úseku jako dvoupruhová komunikace s vystřídáním přidaným pruhem, které umožní předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Je však nutné brát v úvahu skutečnost, že tato návrhová kategorie má omezenou kapacitu, tj. do 25

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

tis. vozidel za den, a proto je nutné tento úsek od začátku přípravy vat jako poloviční profil komunikace. Je nutné si uvědomit, že tento úsek je součástí mezinárodního tahu E442 a úsek mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice by se mohl stát úzkým hrdlem (ostatní úseky jsou ve 4-pruhovém uspořádání nebo jsou vybudovány v polovičním profilu). Směrově rozdělená komunikace umožní v případě jakékoli mimořádnosti na komunikaci provoz v jedné polovině komunikace, což obousměrná nerozdělená komunikace neumožňuje a provoz na této komunikaci by se musel přeměrovat na původní silnici I/35, která prochází obcemi.

Dále je nutné si uvědomit rozdíl mezi kategorií S15,5/110 a S20,75/110, který je pouze v šířce, což by se z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu mělo brát v potaz - stavebně oddělené oba směry, možnost průběžného předjíždění pomalých vozidel a tudíž minimalizace rizika nehod při předjíždění a srážky protijedoucích vozidel s minimálním nárokem na šířku komunikace. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 je kategorií směrově rozdělené komunikace s nejmenším územním záborem umožňující dostatečnou kapacitou absorbovat výhledové dopravní intenzity na mezinárodním tahu E442.

m2) Hluková studie

Str. 4, kap. Metodika výpočtu: KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že v textu není uvedeno, z jakého podkladu zpracovatel čerpal dopravní intenzity pro stanovení výhledových dopravních intenzit pro rok 2040.

Str. 23, kap. Vstupní údaje, podkap. Intenzita dopravy, tab. Podrobné výsledky CSD 2016 a přepočty pro rok 2040: KÚLK OD sděluje, že v době zpracování dokumentace byly k dispozici již výsledky z Celostátního sčítání dopravy 2016. Na základě těchto výsledků a za použití aktuálních TP 225 měla být vypočtena výhledová dopravní intenzita pro rok 2040 na současné silnici I/35 následovně:

| MÚK Ohrazenice - MÚK Valdštejsko | 2016 | | | | 2040 | | | |
|--|-------|------|------|-------|-------|------|------|-------|
| | O | LNA | TNA | SV | O | LNA | TNA | SV |
| Sčítací úsek | | | | | | | | |
| 908115 | 16433 | 2531 | 1451 | 20415 | 20377 | 3645 | 1727 | 25748 |
| 911768 | 17510 | 2420 | 1488 | 21418 | 21712 | 3485 | 1771 | 26968 |
| 908480 | 15699 | 2180 | 1201 | 19080 | 19467 | 3139 | 1429 | 24035 |
| 5-0314 | 19418 | 2292 | 1219 | 22929 | 24078 | 3300 | 1451 | 28829 |
| 5-0315 | 11841 | 1535 | 904 | 14280 | 14683 | 2210 | 1076 | 17969 |
| 5-0313 | 11841 | 1535 | 904 | 14280 | 14683 | 2210 | 1076 | 17969 |
| MÚK Valdštejsko - MÚK Žernov | | | | | | | | |
| | 2016 | | | | 2040 | | | |
| Sčítací úsek | O | LNA | TNA | SV | O | LNA | TNA | SV |
| 5-0310 | 8228 | 1382 | 921 | 10531 | 10203 | 1990 | 1096 | 13289 |
| 5-0320 | 8228 | 1382 | 921 | 10531 | 10203 | 1990 | 1096 | 13289 |
| 11/283 Radostná p. K. - Zelený háj | | | | | | | | |
| | 2016 | | | | 2040 | | | |
| Sčítací úsek | O | LNA | TNA | SV | O | LNA | TNA | SV |
| 204659 | 2949 | 513 | 273 | 3735 | 3657 | 739 | 325 | 4720 |
| celkem včetně úseků MÚK Valdštejsko - MÚK Žernov | | | | | | | | 18009 |
| MÚK Žernov - MÚK Čimýšl | | | | | | | | |
| | 2016 | | | | 2040 | | | |
| SV | O | LNA | TNA | SV | O | LNA | TNA | SV |
| 5-0338 | 6178 | 1171 | 911 | 8260 | 7661 | 1686 | 1084 | 10431 |
| 5-0339 | 6178 | 1171 | 911 | 8260 | 7661 | 1686 | 1084 | 10431 |
| MÚK Čimýšl - MÚK Kněžnice | | | | | | | | |
| | 2016 | | | | 2040 | | | |
| SV | O | LNA | TNA | SV | O | LNA | TNA | SV |
| 5-0340 | 6654 | 1248 | 1111 | 9013 | 8251 | 1797 | 1322 | 11370 |

Údaje jsou použity z Celostátního sčítání dopravy 2016 pro pracovní dny, kdy je doprava nejsilnější. Sčítací úsek 5-2460 byl zvolen jako nejslabší sčítací profil na úseku Turnov - Zelený háj, což předpokládá dopravní intenzitu, o kterou by se navýšila intenzita v úseku MÚK Valdštejsko - MÚK Žernov v případě přeložky silnice 11/283 do koridoru MÚK Žernov - křižovatka Zelený háj.

Dále se KÚLK OD domnívá, že ve výhledových dopravních intenzitách není započteno případné navýšení o mezinárodní tranzit ze SRN na východ České republiky po vybudování B178 mezi I/35 a dálnicí A4 v SRN.

KÚLK OD se domnívá, že spočítané výhledové dopravní intenzity jsou podhodnocené a navrhovaná kategorie silnice nebude odpovídat výhledovému stavu a stane se úzkým hrdlem na přeložce silnici I/35.

m3) Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.

Str. 5, kap. B. 3, odst. 1-2: KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že dle zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mj. mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „novela“), s účinností od 31. 12. 2015, se ruší pojem „rychlostní silnice“ a dochází k rozřídění dálnic na dálnice a II. třídy. Článek II. bod 2 této novely stanovuje, že silnice I. třídy, které jsou rychlostními silnicemi podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti novely, se ode dne nabytí účinnosti této novely považují za dálnice II. třídy.

Ministerstvo dopravy, jako příslušný silniční správní úřad, dle ust. § 40 odst. 2 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydalo dne 7. 3. 2016 Rozhodnutí vedené pod č. j. 44/2016-120-SSU/7 podle ustanovení § 3 odst. 1 zákona o změnách v silniční a dálniční síti v okresech Liberec a Semily, Liberecký kraj, kterým z dálniční sítě se vyřazuje na katastrálním území Doubí u Liberce, Dlouhý Most, Jeřmanice, Rádlo, Hodkovice nad Mohelkou, Žďárek u Sychrova, Paceřice, Lažany u Sychrova, Ohrazenice u Turnova úsek dálnice II. třídy č. D35 v délce 16,996 km, který začíná v km 25,005 a končí v jejím km 42,001, zároveň se vyřazují větve v MÚK Jeřmanice, MÚK Rádelský Mlýn, MÚK Hodkovice nad Mohelkou, MÚK Žďárek, MÚK Paceřice, které byly evidovány u dálnice II. třídy č. D35 a dále do silniční sítě se zařazuje na katastrálním území Doubí u Liberce, Dlouhý Most, Jeřmanice, Rádlo, Hodkovice nad Mohelkou, Žďárek u Sychrova, Paceřice, Lažany u Sychrova, Ohrazenice u Turnova úsek původní dálnice II. třídy č. D35 v délce 16,996 km, který začíná v km 25,005 a končí v jejím km 42,001, zároveň se zařazují větve v MÚK Jeřmanice, MÚK Rádelský Mlýn, MÚK Hodkovice nad Mohelkou, MÚK Žďárek, MÚK Paceřice, které budou evidovány u silnice I/35. Tyto části silnice I/35 spolu s dalším úsekem mezi MÚK Doubí a MÚK Bílý Kostel nad Nisou jsou označeny jako „silnice pro motorová vozidla“.

Dle sdělení Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 24. 10. 2016 č.j. MMR-42873/2016-81 bylo dne 21. 10. 2016 odsouhlaseno společné stanovisko Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí k novele zákona o pozemních komunikacích (dále jen „stanovisko“), které mj. stanovuje, že v souvislosti s přijetím novely dochází k prosté změně názvosloví „rychlostní silnice/dálnice“. Při této změně nedochází k žádným dalším změnám např. technických parametrů komunikací či ke změnám jejich vlivu na životní prostředí. Stanovisko dále mj. ukládá povinnost řešit dané přejmenování v územně plánovacích dokumentacích krajů v rámci pořizovaných aktualizací.

m4) Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví

Str. 8-11, kap. 1.6: KÚLK OD nemůže souhlasit s údaji týkajícími se výhledových intenzit dopravy podle AF - CITYPLAN s.r.o. z listopadu 2014. Zpracovatel měl vycházet z výsledků Celostátního sčítání dopravy 2016 a aktuálních TP 225 při výpočtu výhledových dopravních intenzit pro roky 2030 nebo 2050. Dále by se mělo počítat s předpokládaným navýšením dopravní intenzity u tranzitní dopravy po dobudování rychlostní silnice B174 spojující německou dálnici A4 se silnicí I/35.

Závěr-doporučení: KÚLK OD upřednostňuje z předložených variant podvariantu E12, tj. v úseku MÚK Ohrazenice - MÚK Žernov v návrhové kategorii S20,75/110, resp. S21,5/110 a v navazujícím úseku MÚK Žernov - MÚK Úlibice v návrhové kategorii S 15,25/90 s tím, že tato komunikace bude pouze polovičním profilem plánovaného plného profilu návrhové kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 a bude zakotvena do územně-plánovacích dokumentací jako územní rezerva. To pro případ, že bude vyčerpána kapacita dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s přídavným pruhem pro předjíždění pomalých vozidel střídavě pro každý směr - kategorie S 15,25/90. K tomu KÚLK OD dodává, že již přípravné projektové

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

práce musí počítat, že přeložka silnice I/35 bude polovičním profilem a z toho vyplývající uspořádání stavebních objektů.

KÚLK OD dodává, že návrhová kategorie S 15,25/90 je schopna absorbovat max. dopravní intenzitu 25 tis. vozidel. V případě navýšení intenzity by se tento úsek stal úzkým hrdlem na mezinárodním tahu E442, který je alternativou k dálnicím D10 a D1 např. pro spojení Liberce s východní částí ČR ve směru na Brno. Návrhová kategorie S20,75/110, resp. S21,5/110 umožňuje absorbovat denní dopravní intenzitu od 11 tis. vozidel do 40 tis. vozidel. Z hlediska plynulosti a bezpečnost silničního provozu se jeví jako cílový stav plný profil přeložky silnice I/35.

n) Odbor územního plánování a stavebního řádu

Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen OÚPSŘ) jako pořizovatel „Zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ (dále jen ZÚR LK) a „Územně analytických podkladů Libereckého kraje“ (dále jen ÚAP LK) podle § 7 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, nemá k dokumentaci záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ zásadních připomínek.

ZÚR LK v rámci zásady Z16 Vytvářet územní podmínky pro zlepšení silničního napojení Libereckého kraje na multimodální koridory (MMK) vymezují územní rezervu pro silniční koridor mezinárodního významu D01B - úsek Ohrazenice - Turnov - Rovensko pod Troskami - hranice LK a zpřesňují tím koridor kapacitní silnice S5 z PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, č. 2 a č. 3 s vymezením Turnov - Rovensko pod Troskami - Úlibice.

Upozorňujeme, že v současné době se na základě schválené Zprávy o uplatňování ZÚR LK (schválená ZK usnesením č. 46/14/ZK ze dne 25. 2. 2014) pořizuje Aktualizace č. 1 ZÚR LK, ve které se mimo jiné navrhuje úprava územní rezervy D01B na návrhový koridor S5_D01C pro kapacitní silnici S5 (silnici I/35) vymezenou v Politice územního rozvoje ČR, s územní rezervou S5_D01R pro podvariantu v Rovensku pod Troskami, se změnou trasy na území obcí Modřišice, Turnov, Karlovice a Mírová pod Kozákovem.

Předložený záměr v rámci dokumentace EIA není z části lokalizován do územní rezervy D01B v ZÚR LK, nicméně leží celý v navrhovaném koridoru S5_D01C a navrhované územní rezervě S5_D01R vymezované v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR LK. Varianty označované v dokumentaci EIA jako E1 leží v navrhovaném koridoru S5_D01C a podvarianta označovaná v dokumentaci EIA jako E2 leží v navrhované územní rezervě S5_D01R.

o) Odbor zdravotnictví neuplatňuje k dokumentaci žádné stanovisko.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Jedná se o obecné shrnutí záměru s upozorněním, že KÚ v dokumentaci postrádá vypořádání svých připomínek k oznámení záměru v rámci zjišťovacího řízení, uvedených ve stanovisku č. j. KULK 86788/2015, ze dne 6.1. 2016. OŽPZ trvá na vznesených požadavcích, které nebyly dokumentací náležitě zohledněny, případně vypořádány. S uvedeným vyjádřením lze vyslovit souhlas. Protože však z vyjádření nevyplývá principiální nesouhlas s navrženým záměrem, a naopak je ve vyjádření doložen rozbor jednotlivých připomínek včetně návrhu řešení pro další projektovou přípravu, vychází zpracovatel posudku z toho, že při respektování relevantních připomínek KÚ Libereckého kraje, které jsou zapracovány do návrhu podmínek závazného stanoviska, lze pokračovat v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdravé formulováním návrhu závazného stanoviska.

ad b) Je skutečností, že se posuzovaná dokumentace vlivy na odtokové poměry v zájmovém území nijak podrobněji nezabývá; pouze v podmínkách kapitoly D. IV reflektuje závěry Hydrogeologického posouzení prezentovaného v příloze 13 dokumentace, kde je uvedeno, že pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky je doporučeno prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úrovní N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} . V kapitole B.1.6 je uvedeno, že most přes záplavové území Jizery a Libuňky o délce 670 metrů začíná v km 2,784. Na základě uvedených skutečností lze požadavek vyjadřovatele považovat za oprávněný; proto do v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150; na základě výsledků této studie konzultovat s Odborem životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje konečné technické řešení přemostění řeky Jizery

ad c) Z hlediska vlivů na odtokové poměry platí stejné vyjádření jako pod bodem b) tohoto vypořádání. Ve vztahu k ÚSES dokumentace konstatuje, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zachována kontinuita biokoridorů a také kontinuita biocenter. Dokumentace uzavírá, že je tak zachována prostupnost biokoridorů.

Z obdrženého vyjádření je patrné, že problematika regionálního biokoridoru podél toku Libuňky, který dále pokračuje k nadregionálnímu biokoridoru vedoucímu nivou Jizery, není nijak podrobněji komentována. Proto je v návrhu stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení bude na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky prověřeno křížení nivy Libuňky cca v km 4.1 až 5.0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem; minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100}

ad d) Je skutečností, že na uvedenou připomínku ze zjišťovacího řízení v procesu EIA dokumentace nereagovala. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení zohlednit při realizaci doporučené varianty silnice I/35 záměr „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s.p., 2013) pro křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky; mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí budou stavebně trvale provedeny tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce; detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků

ad e) Ve vyjádření KÚ Libereckého kraje k oznámení je uvedeno, že v rámci dokumentace EIA bude dle oznámení rozpracována problematika bariérového efektu záměru a migrace živočichů do formy Rámcové migrační studie. Součástí této studie budou i návrhy řešení migračních překážek na zjištěných významných migračních koridorech. Skladebné části ÚSES nebudou negativně záměrem postiženy a jejich průchodnost je zachována dostatečně velkými mostními objekty. Případné změny a

návrhy vyplývající z konkrétní projektové dokumentace je třeba v rámci hodnocení vlivů opětovně vyhodnotit.

V závěru zjišťovacího řízení je pod bodem 6) požadováno vypracovat návrhy migrační prostupnosti pro zvěř a vyřešit střety jednotlivých prvků ÚSES se záměrem. Dokumentace EIA ve vypořádání uvádí, že v rámci zpracování dokumentace byla zpracována migrační studie a její závěry byly respektovány při návrhu záměru. Dokumentace dále ve vlivech na ekosystémy uvádí, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zachována kontinuita koridorů a biocenter; tak je dle dokumentace zachována migrační prostupnost biokoridorů.

Je tedy zřejmé, že dochází k určitému rozporu mezi závěry dokumentace a názorem vyjadřovatele. Proto lze považovat uvedené připomínky k uvedené problematice za relevantní. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:*
 - *detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody*
 - *parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním*
 - *součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory*
 - *bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru*
 - *bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)*
 - *bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor*
 - *budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)*
 - *budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován takový harmonogram stavby, aby realizace komunikace zejména v úsecích s migračními objekty byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím)*

ad f) V závěru zjišťovacího řízení je pod bodem 3) formulován požadavek na specifikaci návrhu opatření ke snížení negativních vlivů na podzemní a povrchové

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

vody, včetně návrhu preventivních opatření a provedení hydrogeologického průzkumu. Je skutečností, že dokumentace v kapitole D. IV konstatuje pouze obecně, že „pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost; vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek“. V kapitole B.1.6 jsou potom uvedeny požadavky, které oznamovatel deklaruje a zavazuje se plnit, a které se v podstatě týkají minimalizace rizik na jakost vod v etapě přípravy a výstavby.

Současně je však nezbytné upozornit na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, aby v co největší možné míře bylo upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Lze tedy vyhodnotit komentář vyjadřovatele jako oprávněný. V návrhu závazného stanoviska jsou proto k uvedené problematice formulovány následující podmínky, které zahrnují i doporučení z řady dalších obdržných vyjádření:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:**
 - ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
 - soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu
 - před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma
- **v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání**

ad g) Zpracovatel posudku se s vyjádřením Krajského úřadu Libereckého kraje – Odboru životního prostředí a zemědělství částečně ztotožňuje. Je pravdou, že dokumentace identifikovala značné negativní riziko z hlediska vlivů na krajinný ráz, resp. posouzení poukázalo na problematické lokality v souvislosti s realizací předmětného záměru.

S ohledem na tvrzení, že dokumentace vědomě ponechává závažný dopad na krajinný ráz k dořešení v navazujících řízeních je potřeba zdůraznit, že v době zpracování dokumentace bylo vycházeno z Technické studie, která neřeší takovou podrobnost, jaká je předmětem navazujícího řízení, resp. kterou dále řeší dokumentace pro územní řízení. Proto zpracovatel posudku považuje za účelné, tyto dopady, včetně doporučení a opatření prověřit na úrovni územního řízení v rámci aktualizace studie krajinného rázu při detailní znalosti podoby záměru.

Ve vztahu ke krajinnému rázu jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky, které reflektují požadavky vznesené v rámci procesu EIA:

- v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:
 - ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost
 - bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)
- v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)

Zpracovatel posudku doplňuje, že vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz bylo zpracováno v souladu s metodickým doporučením AOPK – Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (Míchal, I. et al., 1999). A dále, že v rámci posouzení byly zhodnoceny vlivy celého záměru, a to jak vlastního tělesa komunikace, tak mimoúrovňových křižovatek, velkých technických objektů, resp. mostů a 1 tunelu, a dále i náspů a zářezů, včetně vyhodnocení vlivů na krajinné dominanty, a za účelem tohoto byly využity vizualizace trasy záměru z vybraných krajinných dominant. Dopady na krajinný ráz jsou pak souborně vyhodnoceny pro jednotlivé varianty záměru, a to ve vztahu na vybraná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle §12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

ad h) V souladu s dokumentací EIA je do návrhu závazného stanoviska formulována již uvedená podmínka týkající se prověření požadavku prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m.

ad i) Je skutečností, že dokumentace konstatuje, že osvětlení silnice není v této fázi přípravy (technická studie) navrženo. Pokud bude v dalších fázích přípravy navrhováno, tak v minimálním možném rozsahu podle příslušných technických norem a zásadně světly svítícími do spodní poloviny. Dle názoru zpracovatele posudku nelze striktně požadovat, že v celém řešeném úseku bude komunikace bez osvětlení (jedná se minimálně o portály tunelů a MÚK). Současně je třeba upozornit, že případné osvětlení komunikací vychází z příslušných ČSN, respektive Technických kvalitativních podmínek staveb. Problematiku osvětlování venkovních prostorů řeší norma ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

prostorů – Část 2 : Venkovní pracovní prostory. Omezením rušivého osvětlení (známé také jako světelné znečištění) se zabývá článek 4.5 této normy.

Výběr typů svítidel ve fázi prováděcího projektu musí respektovat ustanovení čl. 4.5 pro omezení rušivého osvětlení pod přípustnou mez, povolenou pro danou oblast dle tabulky 2 této normy – Přípustné maximum rušivého světla pro venkovní osvětlovací soustavy. Pro hodnocený záměr připadá v úvahu zóna životního prostředí E1: skutečně tmavé oblasti, jako národní parky a chráněná území.

Osvětlení komunikací se řídí Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb pozemních komunikací - Kapitola 15 OSVĚTLENÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ (schváleno: MD-OPK č.j. 9/2015-120-TN/3, ze dne 2.2.2015).

Dle těchto TKP se pro osvětlování na pozemních komunikacích volí svítidla v souladu s Nařízením komise (ES) č. 245/2009, podle kterého by se měl maximální podíl světelného toku vyzařovaného nad vodorovnou rovinu (ULOR) pohybovat v mezích uvedených v následující tabulce č. 1:

| Třída osvětlení | Světelný tok zdroje Φ (klm) | ULOR (%) |
|--|----------------------------------|----------|
| ME1 až ME6 a MEW1 až MEW6 | libovolný | 3 |
| CE0 až CE5, S1 až S6, ES, EV a A | $12 \leq \Phi$ | 5 |
| | $8,5 \leq \Phi < 12$ | 10 |
| | $3,3 \leq \Phi < 8,5$ | 15 |
| | $\Phi < 3,3$ | 20 |

Tabulka 1- Maximální světelný tok vyzařovaný nad vodorovnou rovinu

Poznámka:

ULOR je podíl světelného toku světelného zdroje ve svítidle, který je vyzařován nad vodorovnou rovinu proloženou svítidlem umístěným v normální, návrhové poloze.

Dále uvedené TKP uvádějí:

- V oblastech, kde je ve společenském zájmu důležité omezit množství světla emitovaného do nočního prostředí, se připouští maximální podíl světla vyzařovaného nad horizont u všech silničních tříd a světelných výkonů nejvýše na 1%. Mezi takové oblasti patří význačné přírodní rezervace, v nichž by světlo prokazatelně nepříznivě ovlivnilo život.
- Světlo na objektech a svítivost svítidla v potenciálně rušivém směru se posuzuje podle ČSN EN 12464-2. V zóně životního prostředí E1 se osvětlení pozemních komunikací zřizuje jen v nezbytných případech.
- V citlivých případech se postupuje tak, že se provede výpočet osvětlovací soustavy splňující požadavky uvedené v této části a porovná se s jiným řešením, které bude soustavu optimalizovat tak, aby byla co nejekonomičtější a energeticky nejméně náročná. Pak se zvolí ta soustava, která bude celkově vhodnější. Ekonomická hlediska se nenadřazují hlediskům environmentálním ani naopak. Je nutné též přihlídnout k tomu, že zřízení i provoz osvětlovacích soustav má přímo i nepřímo vliv na životní prostředí.

Z uvedeného rozboru je patrné, že nelze primárně předpokládat, že osvětlení vybraných částí hodnocené komunikace musí být primárně významným rušivým vlivem.

Zpracovatel posudku si je vědom, že živočichové i rostliny mají hluboko v sobě, stejně jako lidé, zakódovaný denní rytmus střídání světla a tmy. Mnoho druhů navázalo svůj životní cyklus na periodické změny délky dne během roku, značná část živočichů se přizpůsobila životu ve tmě a je na ní zcela závislá. Hejna hmyzu jsou

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

stahována z volné přírody ke zdrojům světla, ptáci bývají dezorientováni, stromy v blízkosti svítidel na podzim včas neshodí listy a jsou poškozeny mrazem. Jiné druhy naopak světlo využívají ve svůj prospěch – je tak narušena rovnováha v celém ekosystému. Nevhodné osvětlení rovněž dramaticky mění ráz noční krajiny, a to i na místech, která se jinak snažíme chránit

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude silnice I/35 v doporučené variantě preferována v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou; tam kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2**

Dále lze připomenout, že v návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, aby do 3 let od uvedení stavby do provozu byla na základě navrženého tříletého monitoringu stavby provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy.

Kromě toho je v návrhu závazného stanoviska uvedena podmínka, aby v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bylo k zákonem stanoveným podkladům MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska. Tato podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

ad j) Dokumentace EIA v kapitole D. IV uvádí podmínku, že během realizace záměru je nutné zajistit ochranu proti šíření nepůvodních a invazních druhů (*Conyza canadensis*, *Aster* spp., *Impatiens parviflora*, *Helianthus tuberosus*, *Robinia pseudacacia*, *Reynoutria* spp., *Solidago* spp. aj.) a expanzivním druhům (*Calamagrostis epigejos*, *Sambucus nigra*, *Urtica dioica* aj.), které mohou do zájmového území při provádění a po ukončení stavby invadovat nebo sem byly zavlečeny s dováženým materiálem.

Ve vztahu k monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí dokumentace uvádí podmínku, aby po uvedení stavby do provozu byl zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby.

S odkazem na informace v dokumentaci a v souladu s uvedeným vyjádřením jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- **v přípravné fázi provést pro doporučenou variantu silnice I/35 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem**
- **po uvedení stavby do provozu bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto**

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

monitoringu bude taktěž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby

- **do 3 let od uvedení stavby do provozu bude na základě navrženého tříletého monitoringu stavby provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů); závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a AOPK ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy); součástí postprojektové analýzy dále bude:**
 - **monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn; v prvním roce po realizaci záměru budou monitorovací pochůzky prováděny v intervalu 1x / 2 týdny v období květen až září, 1x / měsíc v ostatních měsících; v dalších letech provozu komunikace bude prováděn monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 x během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu komunikace); na základě vyhodnocení monitoringu budou v rámci závěrečné zprávy navržena a následně realizována případná nápravná opatření**
 - **monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat**
 - **monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření**
 - **monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin; v případě jejich zjištění bude v nejbližším vhodném termínu provedeno jejich odstranění odbornou osobou**
- **investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)**

ad k) Ve vztahu k uvedeným odpočívákům zpracovatel posudku konstatuje, že do návrhu závazného stanoviska je formulována na základě podkladů uvedených v předcházející části posudku následující podmínka:

- **z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví**
Požadavek na přehodnocení odpočívky s ohledem na reálné předpoklady nároků na jejich kapacitu nepřísluší hodnotit zpracovateli posudku. Ze strany vyjadřovatele je nezbytné ho uplatňovat v rámci územních a stavebních řízení.

Ve vztahu k doplnění migračních průchodů lze konstatovat, že tento požadavek je respektován v návrhu podmínky závazného stanoviska.

V souvislosti s možnými dopady záměru na zdroje podzemních vod a upozornění na povinnosti investora vyplývající z §29 odst. 2. vodního zákona lze uvést, že v tomto paragrafu je uvedeno, že osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitého majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody. Dle

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

názoru zpracovatele posudku výše uvedený požadavek vyplývá z příslušné složkové legislativy, a proto není formulován do návrhu podmínek závazného stanoviska.

Lze vyslovit závěr, že potenciální vlivy na podzemní vody lze považovat za jeden z významných aspektů hodnoceného záměru. Podrobný hydrogeologický průzkum řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod jak z hlediska množství, tak i kvality určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření překračuje možnosti procesu EIA a standardně bývá zpracován jako podklad pro dokumentaci pro stavební povolení v další fázi přípravy záměru.

Jak je patrné z jiných částí posudku, v návrhu závazného stanoviska je uvedena následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:*
 - *bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu*
 - *bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod*
 - *bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem*
 - *bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem*
 - *vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka*
 - *detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů*
 - *podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany*

Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou zpracovatelem posudku formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou variantu silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvýšování ekologické stability); racionalizaci nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů*

Dále je v předcházející části posudku formulována do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice I/35 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
- bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně
- z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny
- náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmy způsobené kácením dřevin, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF
- navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), náhradní výsadbu navrhopvat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením)
- bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP
- pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)
- preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledové svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných

ad l) Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. V návrhu závazného stanoviska je překládaným posudkem doporučena k realizaci varianta E12.

ad m)

ad m1) Ze strany zpracovatel posudku lze konstatovat, že do procesu posuzování vlivů na životní prostředí byly předloženy varianty E11, E12 a E2. Tyto varianty jsou předkládaným posudkem vyhodnoceny a na tomto základě je v návrhu stanoviska příslušnému úřadu navržena k dalšímu projektovému řešení varianta E12. Vyjadřovat se k případným jiným kombinacím navržených variant zpracovateli posudku nepřísluší, a to ani z hlediska předložených kategorií komunikace, protože takový návrh by nebyl podložen detailním vyhodnocením vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to i s ohledem na ostatní obdržaná vyjádření.

Obdobně ani zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit správnost údajů o dopravě na hodnocené komunikaci. Zpracovatel posudku pouze hodnotí vstupy a závěry dokumentace z hlediska vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na druhé straně lze upozornit, že v podmínkách návrhu závazného stanoviska je uvedena následující podmínka:

- v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

Tato podmínka je formulována v návrhu závazného stanoviska proto, že zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Pokud by se ukázalo, že změny oproti projednanému stanovisku vykazují významné změny na životní prostředí a veřejné zdraví oproti předloženému záměru, je patrné, že záměr musí být podroben novému procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve vztahu k uvedeným odpočívčkám zpracovatel posudku konstatuje, že do návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví ad m2) Platí názor zpracovatele posudku, že jsou opět posuzovány pouze varianty a generovaná doprava na nich, které byly oznamovatelem předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Každopádně u zpracovatele modelu dopravy bylo ověřeno, že model dopravy pro cílový stav roku 2040 zohledňuje veškeré dopravní vazby v zájmovém území a predikovaná doprava pro výhledový stav je významně na straně bezpečnosti.

Tudíž není náplní posudku komentovat závěry týkající se jiných předpokladů o dopravě na stávajícím a navrhovaném komunikačním systému, než ty, které byly předloženy do procesu EIA.

V návrhu podmínek závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepešská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívčkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívčkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie

Je tedy opět patrné, že pokud výhledová doprava bude znamenat výrazné odlišnosti od údajů v dokumentaci EIA a dojde k významné změně oproti doloženým údajům, bude opět uplatněn §9 odst. 6) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

ad m3) Pokud se vyjádření týká názvosloví komunikací, lze tento aspekt označit za irelevantní z hlediska procesu EIA. Tedy ze strany zpracovatele posudku dále bez komentáře.

ad m4) Ze strany zpracovatele posudku platí vyjádření zpracovatele posudku pod body m1) a m2) tohoto vypořádání.

ad n) Otázka souladu stavby s územně plánovací dokumentací není náplní procesu EIA; proto ze strany zpracovatele posudku dále bez komentáře.

ad o) Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře

15) Městský úřad Semily
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: ŽP/3168/20

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

K předložené dokumentaci vypracované v rozsahu přílohy č. 4 zák. č. 110/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí pro záměr „I/35 Turnov - Úlibice“ neuplatňuje orgán ochrany přírody a krajiny připomínky. Vliv záměru na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny bude možné vyhodnotit až po předložení bližší technické specifikace záměru.

Předložený dokument posuzuje možné vlivy pro záměr liniové dopravní komunikace, silnice I. třídy. Záměr je předložen ve dvou variantách, z nichž jedna je dále dělena na dvě podvarianty. Městský úřad Semily bude z hlediska obecné ochrany přírody a krajiny v případě realizace stavby kompetentní k vydání konkrétních závazných stanovisek dle zákona pro katastrální území Tuhaň u Stružince a Veselá u Semil, kde je v současnosti navržena přeložka silnice II. třídy.

b) Z hlediska odpadového hospodářství: bez připomínek.

c) Z hlediska ochrany ovzduší: bez připomínek.

d) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Záměr předpokládá ve všech variantách dočasný i trvalý zábor lesních pozemků, čímž jsou přímo dotčeny zájmy chráněné lesním zákonem a souvisejícími předpisy. Podle ust. § 13 odst. 1 lesního zákona nelze bez udělení výjimky OSSL pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) využívat k jiným účelům, než je jejich účelné obhospodařování. Z tohoto důvodu je nezbytný zásah do PUPFL vždy před realizací nejprve projednat s věcně a místně příslušným OSSL (§§ 48 odst. 1 písm. d), 48a odst. 1 písm. b). Dále bez připomínek.

e) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Bez připomínek.

f) Z hlediska ochrany vod

Bez připomínek.

Toto závazné stanovisko podle § 149 odst. 1 správního řádu není rozhodnutím ve správním řízení a nelze se tedy proti němu samostatně odvolat. Podle § 149 odst. 4 správního řádu je však možné podat odvolání proti rozhodnutí, které bylo závazným stanoviskem podmíněno a obsah závazného stanoviska napadnout v rámci odvolání. Nezákonné závazné stanovisko lze podle § 149 odst. 5 správního řádu rovněž zrušit nebo změnit v přezkumném řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k celkovému obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

16) Městský úřad Turnov
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 15.9. 2020 č.j.: OZP/20/2604/KOR

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska odpadového hospodářství bez připomínek.

b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Z hlediska vlivů výše uvedeného záměru na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny k předložené dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí neuplatňujeme připomínky. Vliv záměru na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny bude možné vyhodnotit až po předložení bližší technické specifikace záměru.

c) Z hlediska ochrany ovzduší

Ze zpracované rozptylové studie vyplývá, že realizací silnice I/35 v obou navrhovaných variantách E1 nebo E2 nedojde k navýšení imisních zátěží v obcích, kterými je vedena doprava mezi Turnovem a Jičínem v současnosti.

Navržené trasy jsou vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně a je nižší než podél stávající trasy. Z hlediska vlivů uvedeného záměru na zájmy chráněné zákonem o ochraně ovzduší neuplatňujeme k předložené dokumentaci připomínky.

d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska vlivů uvedeného záměru na zájmy ochrany zemědělského půdního fondu nepožadujeme posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury. Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací města.

e) Z hlediska státní správy lesů

K „Vyjádření k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. - „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“, rozeslání a zveřejnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí“ nemá státní správa lesů zásadních připomínek a nevylučuje žádnou z předložených variant, přestože se jako nejvhodnější jeví varianta E11. Toto vyjádření je vydáno po celkovém posouzení návrhu včetně společenského významu stavby. Při podrobnějším zpracování projektové dokumentace budeme požadovat maximální možné šetření lesních pozemků potřebné pro výstavbu uvažované komunikace včetně zajištění bezpečnosti osob a majetku před škodami z lesních pozemků v souvislosti s využíváním uvažované stavby. Do návrhu plochy lesních odňatých pozemků zahrnout i zbytkové lesní pozemky nevhodné pro lesní hospodaření. Dále požadujeme zahrnout do investice stavby i zpřístupnění lesů, pokud bude stavbou narušeno. Návrh na zalesnění zbytkových nelesních pozemků nepožadujeme z důvodu nevynutitelnosti. Eventuální další a podrobnější stanovisko vydáme při případném detailnějším rozpracování záměru.

f) Z hlediska vodoprávního úřadu

Z hlediska vlivů uvedeného záměru na zájmy chráněné vodním zákonem nepožadujeme posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Část trasy, která je navržena přes ochranné pásmo vodního zdroje, požadujeme projednat s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a přijmout příslušná opatření.

Toto stanovisko není rozhodnutím ve správním řízení a nenahrazuje povolení nebo souhlas.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) až d) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

ad e) Kromě jiných je do návrhu závazného posudku formulována i následující podmínka:

- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*

ad f) V návrhu závazného stanoviska jsou proto k uvedené problematice kromě jiných formulována i následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:*
 - *ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech*
 - *část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m*
 - *retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)*
 - *velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011*
 - *soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)*
 - *stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbliže místu jejich zjištěného výskytu*
 - *před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem*
 - *v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma*

**17) Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Hradec Králové
vyjádření ze dne 26.8. 2020 č.j.: ČIŽP/45/2020/6426**

Podstata vyjádření:

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové (dále jen „ČIŽP“), obdržela dne 18. 8. 2020 žádost o vyjádření k výše uvedenému záměru. Předmětem záměru je přeložka stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice (u Turnova) a MÚK Ůlibice (u Jičina). Jde o novostavbu, celou řešenou v nové trase, délky cca 32,5 km.

a) Z hledisek ochrany ovzduší, ochrany vod, odpadového hospodářství a ochrany přírody a krajiny bez připomínek.

b) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Na základě předložené dokumentace lze sdělit, že předložený záměr na stavbu silnice z hlediska zásahu do pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), bude představovat silný zásah do podstatných charakteristik a hodnot PUPFL. Realizací záměru dojde k rozdělení části PUPFL (lesního celku) v dané lokalitě. Z pohledu dlouhodobé únosnosti, resp. udržitelnosti lesa a pozemků určených k plnění funkce lesa je záměr na hranici akceptovatelnosti (trvalý zábor PUPFL přes 7,72 ha). Vzhledem ke skutečnosti, že při realizaci záměru dojde k zatížení lesních pozemků negativními vlivy zvláštního záboru i později provozované dopravy, ČIŽP požaduje nejprve provést optimalizaci trasy z pohledu zásahu do lesa se snahou o snížení výměry záborů na nejnutnější míru pro realizaci výstavby, spolu s opatřeními potřebnými pro snížení negativních vlivů na les. ČIŽP dále trvá na respektování územní ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa, včetně jejich ochranných pásem.

ČIŽP požaduje doplnit dokumentaci o následující podklady:

- Uvést návrh na rekultivaci PUPFL po době jejich dočasného odnětí či omezení. Ohled by měl být zejména na zamezení eroze po výstavbě investičního záměru (silnice) a rozvoj abio - a biočinitelů v lesích.
- Doplnit do dokumentace odstavce, že užití pozemků určených k plnění funkce lesa pro stavební účely bude takové, které co nejméně omezí hospodaření v lesích nebo plnění funkcí lesa ve smyslu zákona o lesích.
- Doplnit kompenzační opatření za zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa.

ČIŽP upozorňuje, že s ohledem na zásah záměru do PUPFL a ochranného pásma lesa, je dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, pro realizaci záměru nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění stanovených podmínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

ad b) Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou zpracovatele posudku formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou variantu silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současně druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvysování ekologické stability); racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů*

Ve vztahu k uváděnému požadavku o doplnění podkladů týkajících se návrhu rekultivace, omezení hospodaření v lesích a návrhu kompenzačních opatření zastává zpracovatel posudku názor, že uvedené požadavky vyplývají z Vyhlášky Ministerstva zemědělství č.77/1996 Sb., O náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa, a proto nejsou formulovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

**18) Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Liberec
vyjádření ze dne 11.9. 2020 č.j.: ČIŽP/51/2020/3430**

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany vod

Vyjádření se týká pouze části úseku na území Libereckého kraje.

Dokumentace respektuje dříve uplatněné vyjádření ČIŽP. V rámci posuzování vlivů stavby byla provedena terénní rekognoskace využívaných individuálních zdrojů (celkem 39 studní a vrtů). Všechny tyto objekty budou sledovány (před zahájení výstavby a po jejím dokončení) - měření hladin podzemní vody a u HG objektů podél zářezů budou navíc odebrány vzorky pro sledování jejich chemismu.

Stavba prochází ochranným pásmem (dále jen „OPVZ“) II. stupně vodního zdroje Turnov - Nudvojovice a je v těsném kontaktu s OPVZ II. stupně Václaví. Z hlediska ochrany vod je nezbytné, aby předkladatel záměru toto zohlednil v dalších stupních projektové dokumentace - technická opatření je třeba navrhnout tak, aby stavbou nebylo ovlivněno množství vody (a její zdravotní nezávadnost) v dotčených vodních zdrojích. K tomuto účelu je vhodná konzultace se správcem předmětných vodních zdrojů; jeho případné stanovisko k záměru s cílem ochrany těchto vodních zdrojů je třeba při realizaci stavby respektovat.

Srážkové vody z komunikace budou odvedeny prostřednictvím retenčních nádrží (příp. dešťových usazovacích nádrží) s odlučovači ropných látek. Dalším uvažovaným způsobem je vsakování těchto vod na základě hydrogeologického posouzení. Navržené řešení oddělení ochrany vod podporuje. Předmětné stavby je třeba projednat s příslušným vodoprávním úřadem a se správcem dotčených vodních toků.

Z hlediska ochrany vod nejsou k projednávanému záměru další podstatné připomínky.

b) Z hlediska ochrany ovzduší

Posuzovaný záměr může být zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Ve fázi výstavby se jedná především o emise v souvislosti s výstavbou, terénními úpravami a dopravou, související s převozem materiálu a obecně realizací projektu.

Ve fázi provozu bude ovzduší ovlivňovat automobilová doprava na nově vzniklé dopravní cestě. Záměr naopak ulehčí územím dotčených na současné trase. Na základě výsledků provedené rozptylové studie lze předpokládat, že realizace navrhovaného záměru nebude mít významnější vliv na vývoj imisního pozadí v zájmovém území, naopak imise v oblastech současné trasy se sníží. Z výsledků rozptylové studie vystupuje varianta E1 mírně lépe, z hlediska snížení průměrů imisních látek.

Nemáme další připomínky.

c) Z hlediska odpadového hospodářství

Problematika a způsob nakládání s odpady při realizaci záměru je dle názoru inspekce popsána dostatečně podrobně v doložené dokumentaci. Z tohoto důvodu nemá inspekce další doplňující připomínky.

d) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Vyjádření se týká pouze části úseku na území Libereckého kraje. Pro území Královéhradeckého kraje mimo území CHKO Český ráj je kompetentní k vyjádření ČIŽP Ol Hradec Králové. Dokumentace byla doplněna o posouzení vlivu stavby na krajinný ráz. Obě varianty představují výrazný zásah do hodnot krajinného rázu daného území. Jako vhodnější varianta z hlediska dotčení krajinného rázu je vyhodnocena var. E1, podvarianta E11.

Zároveň byla dokumentace doplněna o celoroční biologický průzkum a migrační studii, vliv na ÚSES a VKP. Z hlediska dotčení zvláště chráněných druhů se jako výhodnější jeví varianta E1, podvarianta E 11. Předložená migrační studie vychází z dokumentace zpracované k datu zadání migrační studie. Jsou zde opatření ke zlepšení prostupnosti, které ČIŽP doporučuje respektovat a v případném navazujícím řízení stavební dokumentaci o toto doplnit (např. migrační průchody pro živočichy skupiny C atd., některé průchody dimenzovat i na velké savce, doplnit zábrany proti obojživelníkům apod.).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k projednávanému záměru další podstatné připomínky.

e) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Realizace záměru předpokládá zábor PUPFL při variantě E1, podvariantě E11 trvalý zábor celkem 9,50 ha a dočasný zábor 0,85 ha. Při podvariantě E12 trvalý zábor celkem 10,31 ha a dočasný zábor 0,96 ha. Při variantě E2 trvalý zábor celkem 7,72 ha a dočasný zábor 0,75 ha. Flora a fauna je na dotčených pozemcích popsána vyčerpávajícím způsobem, což souvisí i s omezením plnění funkcí lesa realizací záměru. Z tohoto pohledu se jeví jako nejpříznivější varianta E2. Za oddělení ochrany lesa nemáme připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu jsou formulovány následující podmínky:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:**
 - bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů
- podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany
- v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:
 - ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
 - soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu
 - před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde doporučená varianta komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma

ad b) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

ad c) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

ad d) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:
 - detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody
 - parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním
 - součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory
 - bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)
- bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor
- budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)
- budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů

ad e) Je skutečností že nejmenší zábor PUPFL je ve variantě E2. Na základě všech aspektů uvedených v posuzované dokumentaci EIA je navrženo k realizaci sledovat dále podvariantu E12. Je věcí příslušného úřadu, zda-li se přikloní k návrhu zpracovatele posudku.

19) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové vyjádření ze dne 4.9. 2020 č.j.: KHSHK 26976/2020/HOK.HK/Hr

Podstata vyjádření:

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové jako příslušný správní orgán podle § 23 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 na základě žádosti Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 ze dne 18. 8. 2020, číslo jednací MZP/2020/710/3295 předloženou dokumentaci vlivů na životní prostředí.

Po zhodnocení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví se vydává toto vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí dle zákona lze z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví souhlasit.

Přínos ve snížení zdravotního rizika znečištění ovzduší dopravou, daný navrženou přeložkou silnice převážně mimo obytnou zástavbu, je sice nesporný, ale kvantitativně nepříliš významný. Rozdíl obou variant E1 a E2 je vzhledem k nízkému příspěvku a malému počtu exponovaných obyvatel z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší nehodnotitelný.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí byla posouzena z hlediska možných zdravotních rizik pro obyvatelstvo dle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**20) Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
se sídlem v Liberci
vyjádření ze dne 18.9. 2020 č.j.: KHSLB 17299/2020**

Podstata vyjádření:

Krajská hygienická stanice jako dotčený správní úřad ve smyslu § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. posoudila výše uvedenou dokumentaci a po zhodnocení jejího souladu s požadavky předpisů vydává toto vyjádření:

S dokumentací vlivů „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí se souhlasí.

Rozdíl obou variant E1 a E2 je vzhledem k nízkému příspěvku a malému počtu exponovaných obyvatel je z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší nehodnotitelný.

Po zhodnocení dokumentace lze konstatovat, že při dodržení všech opatření a realizaci protihlukových opatření lze zdravotní riziko z provozu záměru považovat za přijatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**21) Obvodní Báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického
vyjádření ze dne 21.8. 2020 č.j.: SBS 31460/2020/OBÚ-09/1**

Podstata vyjádření:

OBÚ v Hradci Králové nemá zásadních připomínek k zahájenému zjišťovacímu řízení ani k zaslané dokumentaci, jelikož podle výkresů v předložené dokumentaci „Turnov - Úlibice, přehledná situace - severní část“ a „Turnov - Úlibice, přehledná situace - jižní část“ je trasa silnice I/35 vedena mimo stanovené dobývací prostory Střelec, Popovice u Jičina.

V ostatních katastrálních územích v působnosti zdejšího úřadu, uvedených v předložené dokumentaci, není podle evidence OBÚ v Hradci Králové stanoven žádný dobývací prostor.

Podle dostupných informací není v předmětných katastrálních územích stanoveno ani chráněné ložiskové území (CHLÚ).

Evidenci CHLÚ vede Ministerstvo životního prostředí ČR, Resslova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**22) Obvodní Báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina
vyjádření ze dne 21.8. 2020 č.j.: SBS 31527/2020**

Podstata vyjádření:

V navrhované trase předloženého záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ není dotčen vrchní dozor státní báňské správy a OBÚ se sídlem v Liberci z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství nemá námítky k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

23) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
vyjádření ze dne 23.9. 2020 č.j.: 12169/SOPK/2020

Podstata vyjádření:

a) Záměr je liniovou dopravní komunikací, silnicí I. třídy. Jedná se o přeložku stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice (u Turnova) a MÚK Úlibice (u Jičina). Jde o novostavbu o délce cca 32,5 km. Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami.

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110. V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání.

Agentura z navržených tras preferuje variantu E1, podvariantu E11, zejména z důvodu významně nižšího vlivu na krajinný ráz, hlukového zatížení a významně nižšího záboru ZPF (především v I. a II. třídě ochrany).

b) Realizace záměru bude mít negativní vliv na krajinný ráz. Zejména meziúrovňové křižovatky (MÚK) se budou projevovat ve vnímání krajiny CHKO Český ráj (například MÚK Valdštejsko a MÚK Žernov), dále se budou negativně projevovat mosty. V rámci eliminace negativního působení staveb na krajinný ráz Agentura považuje za účelné eliminovat toto působení například minimalizací mostních konstrukcí a snahy o maximální umístění budoucí silnice do zářezů nebo započítat do plánovaných záborů pro výstavbu záměru silnice I/35 dostatečnou plochou pro ozelenění (odclonění), které vytvoří vizuální i hlukové odclonění.

c) Dalším tématem, kterému je třeba věnovat pozornost je riziko omezení migrační prostupnosti. Agentura upozorňuje na nutnost zajistit optimální migrační prostupnost pro velké savce mezi Turnovem a Valdštejskem (viz podklad Migrační koridory pro velké savce v České republice - AOPK ČR, Evernia s.r.o., VÚKOZ v. v. i. 2010). Dále je dle Agentury vhodné umístit další 2 průchody v úseku mezi km 22,2 až 27,1 tak jak je navrženo v Migrační studii: „Propustek lze umístit na cca km 25,5, kde bude silnice na krátkém náspu a na jihu navazují meze s křovinami.

Ani to nevyřeší příliš velký rozestup v úseku před ním a bylo by vhodné umístit ještě další propustek v km 23,8-23,9 nebo v km 24,5, což však může vyžadovat drobné úpravy terénu v okolí tak, aby propustek nebyl zapuštěný pod úroveň terénu. V případě realizace průchodů v těchto profilech je vhodné i zde alespoň částečně zachovat průchodnost i pro střední savce.“. Agentura považuje za optimálnější řešení pro místa tahu obojživelníků vybudovat průchody nikoli pouze bariéry.

d) Agentura pak doporučuje minimalizovat nutné kácení dřevin rostoucích mimo les. Není-li to nutné z bezpečnostních důvodů, nechat poškozené či odumírající dřeviny bez zásahu. Upřednostnit uložení dřevní hmoty v blízkosti stavby namísto jejího odvozu a náspy a zářezy osívat regionální travní směsí, vyvarovat se vysévání/vysazování geograficky nepůvodních druhů bylin a dřevin a porosty pravidelně 1x ročně kosit, a to mozaikovitě ve dvou až třech etapách.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

e) Agentura zároveň upozorňuje, že musí být také zohledněny informace, které jsou Agenturou poskytovány jako územně analytický podklad (ÚAP) dle vyhlášky 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění a to lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem jako jev č. 36 (podklad rozšířen v lednu 2020) a biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců jako jev 36b (podklad poskytován nově od ledna 2020).

Agentura dále upozorňuje na střety záměru se zvláště chráněnými druhy:

Páchník hnědý (*Osmoderma barnabita*) výskyt byl prokázán v lípách v aleji u obce Železnice. Dokumentace uvádí jako zmírňující opatření ponechání pokáceného dřeva na místě. Agentura bude požadovat náhradu pokácených stromů v aleji i ve více kusech za pokácený strom a to v blízkém okolí za zničení aktuálního či potenciálního stanoviště páchníka hnědého. Pokud by byla pokácena lípa s aktuálním výskytem larev páchníka hnědého, je podle názoru Agentury lepším způsobem jejich záchrany přenos do dutiny s vhodným trouchem v lípě rostoucí co nejbližší k původnímu stanovišti.

Bledule jarní (*Leucojum vernum*) výskyt u Nudvojovic, kde dochází ke střetu se stavbou. Agentura bude požadovat záchranný transfer a upozorňuje na nutnost zajistit výjimku KÚ.

Sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) se vyskytuje v místě křížení silnice s Cidlinou a Ploužnickým potokem u Železnice a mezi Nudvojovicemi a Přepeřemi. Agentura upozorňuje na nutnost provedení záchranného transferu a získání výjimky KÚ.

Prstnatec májový pravý (*Dactylorhiza majalis subsp. majalis*) výskyt v Hamrech v těsné blízkosti stavby tunelu Pelešany. Agentura sděluje, že lokalita nesmí být stavbou ovlivněna.

Sasanka lesní (*Anemone sylvestris*) byla zaznamenána v roce 2013 a výskyt upolínu nejvyššího (*Trollius altissimus*) v lokalitě Na Holubínku, proto Agentura upozorňuje na nutnost ověřit výskyt a v případě konfliktu se stavbou provést záchranný transfer a získat výjimku KÚ.

PP Na víně - dle údajů v NDOP zde byli nalezeni 2019 a 2020 otakárek ovocný (*Iphiclides podalirius*) a ostruháček švestkový (*Satyrium pruni*), Agentura požaduje doplnit do Dokumentace. Agentura v tomto kontextu navrhuje zvážit variantu doplnění projektu o zbudování stěn podobných těm protihlukovým v celé délce, ve které bude silnice procházet v sousedství PP Na víně. Opatření by mělo těmto vzácným motýlům zabránit vletět nad silnici, případně je přimět, aby silnici překonali ve výšce nad střechami automobilů.

Projektová dokumentace uvádí řadu dalších druhů Červeného seznamu, které budou stavbou negativně ovlivněny. Agentura předpokládá, že zásah do jejich biotopů bude omezen na nezbytně nutnou plochu a v průběhu realizace nebude zbytečně zasahováno do okolí stavby.

f) K dokumentaci Agentura uvádí tyto nesrovnalosti:

- str. 40 - neodpovídá rozdíl ploch vozovky (záboru) E11 a E12,
- str. 260 "Závěr" - doplnit rozdíl v zatížení hlukem varianty E11 a E12 i mimo zastavěné území (tzn. hlučnost potenciálně významně ovlivňující CHKO Český ráj - analogie současné D10 x hlukový dopad na PR Příhrazské skály a Žabakor,

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- str. 301 - 303 - řešit místa migrace obojživelníků zprůchodněním nikoli zamezením průchodu budováním bariér,
- str. 331 "Souborné vyhodnocení zásahu silnice I/35..." - vliv kritérií "vliv na estetické hodnoty panoramat/dílčích scénérií" je značně podhodnocen s ohledem na budované MUK a mosty,
- str. 339 "Z důvodů minimalizace vlivů části." - doplnit nezbytnost dostatečných vegetačních úprav + výměry pozemků pro izolační zeleň (výsadba min. 15m na každou stranu silnice),
- str. 341 - 347 - upravit "Popis opatření" u žab. Nestačí uvést instalaci trvalé bariéry, je nezbytné zajistit trvalou bezstřetovou prostupnost,
- str. 348 - doplnit jako nezbytné zajištění migrace velkých savců, zejména v kontextu znemožnění jejich migrace ze západu oplocením dálnice D10. Tzn. jediná migrační trasa, která může plnit své funkce je v současnosti severo-jihní,
- str. 366 "Souhrnné vyhodnocení vlivů jednotlivých variant" - značně zavádějící a účelově zkreslené. Nutné upravit vliv záboru ZPF/hluku/vlivu na faunu/krajinu. Současně nemůže mít stejnou váhu trvalý vliv a vliv dočasný resp. nárazový (např. vliv na krajinu x vliv v případě havárie),
- str. 368 - tvrzení: "Záměr je v souladu s ÚP obcí, takže zábor v I. a II. třídě ochrany je přijatelný..." zavádějící tvrzení kolidující se zák. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) V rámci návrhu závazného stanoviska je zpracovatelem posudku navržena k dalšímu projektování varianta E12 při zohlednění všech aspektů předložených v hodnocené dokumentaci. Je věcí příslušného úřadu v procesu EIA, zda-li tento názor bude reflektován.

ad b) Zpracovatel posudku podotýká, že v rámci předmětné dokumentace byly vlivy na krajinný ráz posouzeny dle metodického doporučení AOPK – Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (Míchal, I. et al., 1999). Toto posouzení je přílohou č. 11 dokumentace. V rámci tohoto posouzení byly zhodnoceny vlivy celého záměru, a to jak vlastního tělesa komunikace, tak mimoúrovňových křížovatek, velkých technických objektů, resp. mostů a 1 tunelu, a dále i náspů a zářezů. Dále byl ve vyhodnocení zahrnut i vliv na krajinné dominanty, a za účelem tohoto byly využity vizualizace trasy záměru z vybraných krajinných dominant.

Dopady na krajinný ráz jsou pak souborně vyhodnoceny pro jednotlivé varianty záměru, a to ve vztahu na vybraná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle §12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. U žádné z variant pak nebyl vyhodnocen vyšší vliv než středně silný.

Ve vztahu ke krajinnému rázu jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky, které reflektují požadavky vznesené v rámci procesu EIA:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:*
 - *ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)*

Na základě aktualizované studie vlivů na krajinný ráz mohou být formulována další konkrétní opatření, která povedou k začlenění stavby do krajiny.

ad c) V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:*
 - *detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody*
 - *parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním*
 - *součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory*
 - *bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru*
 - *bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)*
 - *bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor*
 - *budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)*
 - *budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů*

ad d) V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu jsou formulovány následující podmínky:

- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35 včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); u vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveníště, příjezdové cesty, opatření během stavby)

- **před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny**

ad e) Dle názoru zpracovatele posudku nelze na základě dosud provedených průzkumů vyvozovat z hlediska vlivů na floru a faunu konečné závěry v procesu EIA, když je patrné, že realizaci záměru lze očekávat v horizontu minimálně 10 let. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu jsou proto formulovány následující podmínky:

- **součástí další projektové přípravy záměru, etapy výstavby a zkušebního provozu bude Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020); v rámci přípravy stavby budou respektovány veškeré technické návrhy tohoto hodnocení vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy**
- **v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů pro doporučenou variantu silnice I/35; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou**
- **vybraný zhotovitel stavby bude v etapě výstavby respektovat všechna opatření vyplývající z Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 včetně souvisejících přeložek (Veselý J., červen 2020) vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy; v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah**
- **provést pro doporučenou variantu silnice I/35 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem**

Jaká kompenzační opatření budou požadována orgány ochrany prostředí pro případné udělení výjimek z podmínek ochrany některých zvláště chráněných druhů dle zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění je věcí návazných řízení v době pře realizací záměru.

ad f) Není náplní posudku detailněji zkoumat problematiku celkových nároků na plochy záměru. Z logiky věcí vyplývá, že obecně nároky varianty E12 musí být vyšší než u varianty E11. Z hlediska aktuální legislativy není patrný přínos hodnocení hlukové zátěže mimo chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor.

Ve vztahu k připomínce na vyhodnocení estetické hodnoty panoramat/dílčích scénérií zpracovatel posudku konstatuje, že byly v rámci dokumentace využity i vizualizace trasy záměru z vybraných krajinných dominant. Předmětnou připomínku

tak nelze zcela vyhodnotit jako opodstatněnou. Na druhou stranu se zpracovatel posudku částečně přiklání v rámci požadované aktualizace studie vlivů záměru na krajinný ráz na základě detailnější znalosti, resp. rozpracovanosti záměru pro dokumentaci pro územní rozhodnutí k podrobnějšímu vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz.

Další komentáře k zaslanému vyjádření ve vztahu ke krajinnému rázu jsou uvedeny v komentáři k bodu b).

Otázka vegetačních úprav a migračních tras ve formě navržených podmínek již byla komentována v předcházejících částech posudku.

Vyhodnocení hluku ve vztahu k fauně a krajině nemá legislativní opodstatnění. V posuzované dokumentaci nejsou identifikovány vlivy dočasné a trvalé. S hodnocením trvalých vlivů se lze s určitými výhradami, které jsou zohledněny ve formulovaných podmínkách návrhu závazného stanoviska, se lze ztotožnit.

Hodnocení souladu s územním plánem není věcí procesu EIA. Jeho smyslem je vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Získání souladu navržené varianty s územním plánem je rizikem oznamovatele a je patrné, že bez tohoto souhlasu nemůže být žádná z navržených variant realizována.

24) Eršil Lukáš, Mgr.

vyjádření bez data a č.j.

Podstata vyjádření:

a) Níže zasílám připomínky k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí, kterou do oblasti Českého ráje dlouhodobě a velmi hrubě prosazuje ŘSD spolu s Libereckým krajem.

Obyvatelé, kteří navrhuji šetrnější varianty pro naplnění dopravních potřeb společnosti, jsou označováni za „ekoteroristy“ a v průběhu prosazování severní varianty jim bylo doporučováno, aby se ze zasažené oblasti stavbou R 35(dnes I/35) odstěhovali. Věřím, že Ministerstvo životního prostředí ČR nebude napodobovat taktiku komunikace ŘSD, MD a LK s občany a dojde k férovému a objektivnímu posouzení všech v ZÚR krajů zanesených variant.

Vzhledem k neuveřejnění výzvy podat připomínky k dokumentaci EIA v procesu EIA na úředních deskách: Královéhradeckého kraje, Úlibice a Železnice (printscreeny úředních desek jsou uvedeny v příloze 1)

(dle § 16, odst. 3, zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je uvedeno, jakým způsobem a kde by měla být informace o dokumentaci zveřejněna. Informace o dokumentaci by měla být v souladu s tímto ustanovením zveřejněna na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu, a nejméně ještě jedním v dotčeném území obvyklým způsobem (například v místním tisku, rozhlase apod.).

V místním tisku či na zpravodajských webech nebyla výzva zveřejněna.

Přestože ŘSD za státní peníze provozuje web o silnici v trase Liberec - Lipník nad Bečvou, o možnosti zasílat připomínky k dokumentaci ani zde investor neinformoval.

Vzhledem k rozsáhlosti dokumentace (372 stran) s 15 studiemi a přílohami (785 stran), celkem tedy se 1157 stranami žádám o prodloužení lhůty a to min. o 90 dnů.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

b) Dokumentace EIA bohužel nevybočuje z českého standardu hodnocení vlivů na životní prostředí. Po prostudování má čtenář pocit, že jde o obhajobu stavby, ne o objektivní posouzení vlivů na prostředí, ve kterém žijí lidé, zvířata a rostliny. V dokumentaci není provedeno posouzení všech možných variant řešení dopravy. Nevíme tedy, zda dopravu osob a nákladu nemůže s větší ohleduplností k obyvatelům a životnímu prostředí zastat např. železnice.

EIA má za úkol porovnávat variantní řešení a to ne jen podvarianty jednoho řešení. Navíc předvybrané státními subjekty, které dlouhodobě bojkotují snižování negativních vlivů automobilové dopravy na okolí. (Viz bezohlednost ŘSD k obyvatelům stavbou dotčených území, zadávání metodiky dopravních plánů studií zadaných Odborem strategie Ministerstva dopravy tak, aby jako vhodná nevyšla železniční doprava.) Dokumentace proto trpí zásadním nedostatkem, který je v rozporu s duchem zákona č. 100/2001 Sb. zákon o posuzování vlivů na životní prostředí - neposuzuje všechny možné varianty.

Autor uvádí, že:

„Klíčovým materiálem pro výběr koridoru ze tří variant - severní, jižní a superseverní byla Územní studie. Zde je uveden následující závěr:

„Územní studie při zohlednění širších přepravních vztahů a významu koridoru S5 v přeshraničních, vnitrostátních a regionálních souvislostech, dopravně inženýrských požadavků a podmínek, urbanistických, socioekonomických a územních podmínek a limitů, s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality Natura 2000, s ohledem na výsledky hodnocení z hlediska udržitelného rozvoje území, doporučuje výsledný koridor kapacitní silnice S5 ve variantě severní ve spojení:

Koridor kapacitní silnice S5 Turnov (R10) - Rovensko pod Troskami - Úlibice v silničních parametrech (S) v návrhové kategorii S 20,75 -514,75R“.

Historie výběru varianty/koridoru a možnosti vyjádřit se k výběru trasy

Je třeba zdůraznit, že obyvatelé ČR se neměli šanci k této studii vyjádřit. Územní studie je pouze zpřesňujícím dokladem, ne rozhodujícím. Občané se tak nemohli do procesu výběru trasy reálně zapojit. ŘSD jako investor nediskutoval, ale spolu s Libereckým krajem vedl proti obyvatelům „přetlačovanou“ tak, jak v minulosti činil v případě D8 či dnes D3. Investorovi nikdy nešlo o objektivní diskusi ale o to obhájit si předem zvolenou variantu. Jediným okamžikem, kdy se občané měli možnost (a chtěli) oficiálně vyjádřit, bylo jednání LK o ZÚR. Občany ale od vystoupení odradil hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler, který nařídil nepustit do jednací místnosti všechny zájemce o diskusi. Poté, co si občané zvolili kandidáta, který se tradičně účastnil protestů proti severní variantě silnice Martina Půtu hejtmanem LK (4), tento prohlásil, že dálnice Českým rájem nebude. Tímto dal obráncům Českého ráje pocit vítězství a ŘSD čas na zpracování místních samospráv. To se ŘSD podařilo, prosadilo si zrušení usnesení vylučující silnicí na území města Turnova a tento záměr prosadilo i do územních plánů obcí. Mezitím se původní odpůrce trasy Českým rájem Martin Půta změnil na obhájce s tím, že nejde o dálnici ale pouze přeložku I/35. Dnes stojíme před návrhem se čtyřmi pruhy na části trasy, tedy de facto před návrhem dálnice.

Citovaná studie sice okrajově vyjmenovává nevýhody severní varianty a přínosy varianty jižní, ale do celkového hodnocení nezapočítává obchvaty obcí na současné trase I/35 v případě jižní varianty.

Rozsah posouzení jižní varianty/koridoru na životní prostředí však neodpovídá významu záměru a je třeba tuto variantu/koridor doplnit do dokumentace EIA záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice" spolu s obchvaty obcí na současné trase I/35. Je třeba tak dát občanům objektivní informace o všech možných variantách silnice a možnost se k tomuto vyjádřit.

Kumulace s plánovanými zásahy

Přeložku silnice I/35 nelze označit za silnici regionálního významu. Naopak jde o silnici evropského významu E442, jak uvádí na svém webu Ředitelství silnic a dálnic ČR. (1).

Silnici také Evropská komise zařadila do sítě TEN-T. O pouze regionálním významu tedy nemůže být řeč, naopak silnice přitáhne evropskou transnitní dopravu (2).

S tvrzením, že „přeložka silnice II/283 - napojení Semil na novou I/35, vyvedení dopravy ze středu Turnova. Přeložka je součástí záměru" nelze souhlasit. Na základě sčítání vysokoemisní automobilové dopravy ŘSD bylo zjištěno, že centrem Turnova projede 14 327 vozidel/den, za městem ve směru na Semily je však intenzita 4 499 vozidel/den (3). Centrum města je tedy zasaženo vnitroměstskou dopravou, která tvoří 70 % intenzit. Navrhovaná přeložka II/283 tak vyvede teoreticky maximálně 30 % vysokoemisní dopravy. Ve světle těchto čísel z dat ŘSD se jeví přeložka II/283 jako zbytečný zásah do životního prostředí.

c) Rozptylová studie

Silniční doprava je dnes významným producentem znečišťujících látek. V případech, kdy u referenčních bodů vyšlo překročení limitů znečišťujících látek, požadují takovou úpravu záměru, aby k překročení limitů nedocházelo.

d) Vlivy na klima

Pod nadpisem Vlivy na klima se autor zaobírá vlivy na mikroklima. Tedy něčemu jinému. Vliv na klima není v dokumentaci řešen. Autoři tuto problematiku odbyli pouze větou:

„Vlivy na ovzduší a klima včetně aspektu klimatických změn jsou hodnoceny jako málo významné."

Požadují dokumentaci doplnit o Analýzu dopadů na CO₂ a další skleníkové plyny. V analýze se nesmí opomenout dopravní indukce - tedy stav, kdy záměr podpoří obyvatele dát přednost vysokoemisní dopravě před dopravou nízkoemisní (hromadná doprava, železnice).

Nelze souhlasit s tvrzením na str. 245, že vlivy na klima jsou vratné, pokud stavba nebude podmíněna kompenzacemi skl. plynů, které vzniknou výstavbou a užíváním komunikace. Pro stanovení velikostí kompenzačních opatření (sekvestrace uhlíku z atmosféry) je třeba výše zmíněná analýza dopadů záměru na CO₂ a další skleníkové plyny. Dále nelze souhlasit, že vliv záměru na klima a ovzduší bude malý. Stejně tak je chybně uvedeno, že přesahování st. hranic negativních vlivů záměru nepřichází v úvahu. Naopak. Dnes i malé dítě ví, že emise skl. plynů vypouštěné v Evropě ohrožují Velký bariérový útes na druhé straně planety. Dále nelze uvádět, že vliv na klima je podlimitní, vzhledem k tomu, že limity na dopravní stavby zatím nemáme zavedeny.

e) Rozšíření hluku v krajině Českého ráje

Již dnes je oblast Českého ráje zasažena hlukem z automobilové dopravy tak, že je jen minimum míst, kde si lidé mohou od hluku odpočinout. Záměr postavit do dosud klidných oblastí silnici dálničního typu je proto naprosto nevhodný.

Do částí dokumentace zabývající se hlukem by bylo vhodné pro veřejnost uvést, že hlukové normy jsou stanoveny tak, aby propočty „na papíře“ vyšly. Realita je vždy po zprovoznění stavby jiná. Tak například D10 negativně ovlivňuje život i ve 3 km vzdálené obci.

Zobrazená hluková pásma naprosto neodpovídají realitě, což je možno si ověřit u jakékoliv silnice podobného typu. Žádám přepracování dle zkušeností z reálného dopadu silnic na hluk v krajině. Dále je nutné vytvořit reálná hluková pásma pro celou délku navrhované silnice.

Pokud dojde ke zvýšení hluku oproti současnému stavu, požadují dát do EIA podmínku realizace stavby vedení větší části pod zemí (přesypané tunely), a ve zbytku trasy protihlukový tubus.

Není zmíněno, za jakých povětrnostních podmínek byly údaje vypočteny. Za mokra a nízké oblačnosti se hluk šíří na delší vzdálenost. Pro příklad lze uvést osadu Kamení. Mezi osadou a dálnicí je les, pole a silnice je částečně v zářezu. Přesto zde za nízké oblačnosti obtěžuje hlukem silnice R 35.

f) Fragmentace krajiny, zachování biodiverzity a vliv na ekosystémy

Fragmentace krajiny, zachování biodiverzity a ekosystémů je dosud mimo zájem Odboru strategie Ministerstva dopravy, který upřednostňuje výstavbu silnic a dálnic bezohledně. To, že je dlouhodobě a na sílu tlačena severní varianta a v dokumentaci EIA není porovnána s jižní variantou, je toho důkazem.

Záměr tak jak je v dokumentaci představen (zničení cenných biotopů pro chráněné živočichy, fragmentace území, negativní vlivy na ekosystémy) je v rozporu se Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR. Konkrétně s cíli 3.1.3.:

- udržet a zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny - s mozaikou vzájemně propojených biologicky funkčních prvků a částí, schopných odolávat vnějším negativním vlivům včetně změn klimatu
- udržet a zvyšovat přírodní a estetické hodnoty krajiny
- zajistit udržitelné využívání krajiny jako celku především omezením zástavby krajiny, zachováním její prostupnosti a omezením další fragmentace s přednostním využitím ploch v sídelních útvarech, případně ve vazbě na ně.

V případech kolize s lokálními či nadregionálními koridory nejsou dostatečně řešeny nápravné opatření. V místě zničení dálkově migračního koridoru požadují jako kompenzaci ekodukt.

g) Stavba silnice dálničního typu a evropského významu v oblasti Českého ráje je dosud největším zásahem, který ovlivní negativně životy lidí, přírodu a krajinu. Nevratně dojde k faktickému oddělení cenných území. Takto velký zásah si jistě zaslouží pečlivé porovnání dopadů na životní prostředí a to u všech variant/koridorů řešení. Varianta obchvatů obcí a příprava jižní trasy/koridoru má potenciál k rychlému odvedení hlučné automobilové dopravy z center obcí a zároveň nezpůsobí dopravní indukci. Vzhledem k dosavadnímu „výběru“ varianty/koridoru, který neumožnil reálné posouzení variant na životní prostředí a prostor pro vyjádření veřejnosti je doplnění EIA o variantu/koridor Úlibice - Mnichovo Hradiště namístě. Největší chybou

dokumentace EIA je tedy vynechání hodnocení vlivu jižní varianty a následně porovnání se severní variantou I/35. Má-li se procesem EIA dojít k minimalizaci dopadů stavby na životní prostředí (tedy kvalitu života lidí a zachování funkčních ekosystémů), musí se dokumentace o variantu na Mnichovo Hradiště rozšířit. (Varianta má územní rezervu v ZÚR Středočeského a Královehradeckého kraje).

Věřím, že Ministerstvu životního prostředí ČR primárně nejde o protlačení severní varianty ale o nejpříznivější stav Českého ráje a života v něm. Předem děkuji za zpracování všech připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Je tedy patrné, že „není úkolem zpracovatele posudku komentovat nezákonné postupy v rámci procesu zveřejnění dokumentace“. Smyslem posudku je posouzení předložené dokumentace a vypracovat posudek ve smyslu již definované přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), zveřejnila záměr pod kódem záměru MZP462.

Zákonné lhůty pro vyjádření k dokumentaci jsou jednoznačně stanoveny zákonem.

MŽP nepochybil, když zaslalo dokumentaci všem dotčeným územně samosprávným celkům ke zveřejnění. Povinnost zveřejnit mají obce a příslušný úřad nemá žádné nástroje, jak je k tomu donutit. Lhůty se počítají od zveřejnění informace na úřední desce. K tomu došlo v Královehradeckém kraji dne 24. 8. 2020 a v Libereckém kraji dne 26. 8. 2020; datum zveřejnění na desce obce na určení lhůty nemá vliv.

ad b) Zpracovateli posudku nepřísluší komentovat názor vyjadřovatele, že „Dokumentace EIA bohužel nevybočuje z českého standardu hodnocení vlivů na životní prostředí“. Zpracovateli posudku pouze přísluší posoudit v dokumentaci EIA předložené varianty E11, E12 a E2, což je také náplní předkládaného posudku. Lze pouze upozornit na závěr zjišťovacího řízení č.j. 11484/ENV/16 ze dne 29. dubna 2016, kde je v odůvodnění výslovně uvedeno:

„Výchozím podkladem k současnému směrovému návrhu záměru byla Politika územního rozvoje ČR (2008), kde byl pro záměr vymezen široký koridor kapacitní silnice S5. Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“), Ministerstvu dopravy (dále jen „MD“), MŽP a dotčeným krajům bylo uloženo záměr řešit. Prvním krokem bylo vymezení tří koncepčních koridorů – „Severní“, „Jižní“, „Superseverní“. Územní studie, kterou zadalo MMR, doporučila k dalšímu řešení „Severní“ koridor. „Severní“ koridor byl následně zpracován do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje. Zásady územního rozvoje Královehradeckého kraje nebyly dosud aktualizovány, v současné době v nich jsou zpracovány všechny tři koncepční koridory. MD následně posuzovalo 5 směrových variant záměru (Studie proveditelnosti – Valbek 2014), včetně varianty zpracované společností Mott MacDonald Praha, spol. s r. o., která zcela neodpovídá „Severnímu“ koridoru zpracovanému v současných platných Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje. Ze závěrů ekologické části studie proveditelnosti (Evernia, 2014) vyplynulo následující. Na úrovni rámcového ekologického hodnocení nebyly u žádné z variant nalezeny takové konflikty se složkami životního prostředí, které by ji předem vylučovaly z dalšího hodnocení. Nejmenší přímé dopady na složky životního prostředí vykazovaly varianty V3 a V4,

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

kteře byly navrřeny v nejmenřím řířkovém uspořádaní. Větří přímé dopady na složky řivotního prostředí vykazovaly varianty V1 a V2, kteře byly navrřeny v kategorii rychlostní komunikace, jsou vřak vedeny v koridoru prověřeném řadou předchozích studií a v rámci územního plánování a dopady na složky řivotního prostředí jsou přijatelné. Varianta V5 zpracovaná společností Mott MacDonald Praha, spol. s r. o. vykazovala ze všech posuzovaných variant největří negativní vliv z hlediska dopadů na lesní porosty, významné krajinné prvky, cenné biotopy, migračně významná území a fragmentaci krajiny a rovněž vykazovala zvýřený negativní vliv na obyvatelstvo. Jako ekonomicky i environmentálně nejvhodnější byly v rámci výře uvedeného posouzení 5-ti směrových variant vybrány varianty „E1“ (s podvariantami „E11“, „E12“) a „E2“. Z výře uvedených důvodů MŽP zvolené varianty akceptuje a nepožaduje do dokumentace zahrnutí varianty Mott MacDonald Praha, kteřá dle ekologické části studie proveditelnosti (Evernia, 2014) vyazuje ze všech zvažovaných variant největří negativní vlivy na řivotní prostředí a obyvatelstvo.“

K uvedenému bodu lze tedy uzavřít, ře zpracovateli posudku nepřisluří hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, kteře byly předloženy do procesu posuzování vlivů na řivotní prostředí. V tomto smyslu je formulována a v dalších částech posudku doporučena k realizaci varianta, kteřá má dle názoru zpracovatele posudku nejmenří vlivy na řivotní prostředí a veřejné zdraví. Každopádně u zpracovatele modelu dopravy bylo ověřeno, ře model dopravy pro cílový stav roku 2040 zohledňuje veřkeré dopravní vazby v zájmovém území a predikovaná doprava pro výhledový stav je významně na straně bezpečnosti.

ad c) Kvantitativní odhad zdravotního rizika znečiřtění ovzduří v lokalitě dotčené posuzovaným záměrem v ukazatelích úmrtnosti a nemocnosti obyvatel na základě imisního pozadí suspendovaných částic odpovídá podprůměrné úrovni rizika znečiřtění ovzduří ve městech ČR. Imisní vliv dopravy po silnici I/35, vyhodnocený rozptylovou studií, je z hlediska zdravotního rizika znečiřtění ovzduří pro obyvatele okolní zástavby velmi nízký a nepředstavuje významné zdravotní riziko. Závěrem je v hodnocení konstatováno, ře přínos ve sníření zdravotního rizika znečiřtění ovzduří dopravou, daný navrřenou přelořkou silnice převážně mimo obytnou zástavbu, je sice nesporný, ale kvantitativně nepřilíš významný. Rozdíl obou variant E1 a E2 je vřhledem k nízkému příspěvku a malému počtu exponovaných obyvatel jez hlediska zdravotního rizika znečiřtění ovzduří nehodnotitelný.

ad d) Dle názoru zpracovatele posudku lze za důležité považovat odvedení podstatné části dopravy mimo zastavěná území měst a obcí, a tím i sníření emisí včetně CO₂. Za podstatné lze potom dále považovat ve vřtahu ke klimatickým změnám způsob řešení odvádění deřřových vod z nově vzniklé zpevněné plochy tělesa komunikace a preference zachování vznikajících vod v území. K této problematice jsou v další části posudku formulována odpovídající doporučení.

ad e) V návrhu závazného stanoviska jsou ve vřtahu k problematice hluku formulovány odpovídající podmínky, kteře zajiřřují, aby podél doporučené trasy byly plněny příslušné hygienické limity.

ad f) S uvedeným vyjádřením ze strany zpracovatele posudku nelze vyslovit souhlas. Volba variant již byla komentována v předcházející části posudku včetně jejich zdůvodnění. Ve vřtahu k vlivům na přírodu a krajinný ráz jsou v předcházejících částech posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

ad g) Jedná se o názor vyjadřovatele, kde na uvedené připomínky bylo v předcházejících částech posudku relevantně reagováno. Je věcí příslušného úřadu, zda-li závěry zpracovatele posudku budou akceptovány.

**25) Honcová Pavlína
vyjádření bez data a č.j.**

Podstata vyjádření:

Na základě svého práva obyvatele, kterého negativně zasáhne stavba severní varianty, zasílám připomínky k dokumentaci EIA. Záměr protnout evropsky významnou silnicí krajinu Českého ráje je proti zásadám udržitelného rozvoje. V situaci, kdy řešíme změnu klimatu, je třeba, aby jako jedna z variant byla i doprava po železnici, která znamená nižší emise, oproti čtyř resp. tří proudé silnici.

a) Vzhledem k tomu, že ZÚR Středočeského kraje obsahuje jižní variantu pro R 35, je NUTNÉ, aby EIA posuzovala minimálně i tuto možnou variantu.

b) Hlukové studie vždy vyjdou tak, aby se lidem řeklo, že nová silnice sníží hluk. Nakonec však silnice hlukem obtěžuje obyvatele v domech vzdálených i několik kilometrů od silnice.

c) Záměr bude znamenat kácení starých stromů s dutinami pro řadu druhů, zábor biotopů pro zvláště chráněné živočichy. V dokumentaci nejsou stanovena dostatečná kompenzační opatření (tvorba nových biotopů). Výstavbou tedy dojde ke zničení lokalit bez vytvoření nových. Záměr tak podpoří ztrátu biologické rozmanitosti.

d) Dokumentace nepodmiňuje realizaci silnice stavbou ekoduktu v místě, kde silnice I/35 zničí dálkový migrační koridor.

e) V dokumentaci chybí Analýza dopadů stavby na tvorbu skleníkových plynů. Je uvedena pouze nicneříkající věta o tlaku EU na snižování emisí o tom, že silnice bude generovat více automobilové dopravy, se EIA nezmiňuje.

f) Prosím, dříve než stát zničí krajinu, ve které žijí, aby byla dokumentace opravena a došlo k reálnému posouzení všech možných variant. Dále žádám o prodloužení lhůty pro podání připomínek, aby měli šanci i obyvatelé Královehradeckého kraje. Na úřední desce kraje ani v dotčených obcích tohoto kraje výzva k podání připomínek nebyla.

g) Úřední deska krajského úřadu Královehradeckého kraje. Datum vystavení dokumentace byl 26. 8. 2020. Na úřední desce není nikde ani zmínka o jejím vyvěšení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Lze odkázat na obdobné vyjádření po bodem 24 b) obdržení vyjádření.

ad b) V návrhu závazného stanoviska jsou ve vztahu k problematice hluku formulovány odpovídající podmínky, které zajišťují, aby podél doporučené trasy byly plněny příslušné hygienické limity.

ad c) Ve vztahu k uvedenému konstatování jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky, jak je patrné z předcházejících částí předkládaného posudku.

ad d) Ve vztahu k uvedenému konstatování jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky, jak je patrné z předcházejících částí předkládaného posudku.

ad e) Lze odkázat na obdobné vyjádření pod bodem 24 c) obdržených vyjádření.

ad f) Lhůty pro vyjádření jsou definovány zákonem a není věcí zpracovatele posudku je dále komentovat. Otázka variant předložených do procesu EIA byla taktéž již komentována v předcházejících částech posudku (viz bod 24 b tohoto posudku)

ad g) Lhůty se počítají od zveřejnění informace na úřední desce. K tomu došlo v Královéhradeckém kraji dne 24. 8. 2020 a v Libereckém kraji dne 26. 8. 2020.

26) Janků

vyjádření ze dne 23.9. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Na základě možnosti doplnění požadavků k plánované dálnici R35 zasílám pár požadavků či doplnění nebo upozornění na inkriminovaném místě konkrétně část obce KARLOVICE - SVATOŇOVICE.

Jsem přesvědčen že tato stavba není vůbec potřeba !!! Jedná se o velice cennou lokalitu kde se mezi dvěma CHKO nechal pouze pruh pro možný dálniční průtah. Už samotný Hitler plánoval a začal stavět kol Libuňky. Do dnešních dnů tam jsou mostky.

Daná lokalita v celé oblasti Karlovic je jižní strana. Téměř vždy se jedná o ornou půdu. V celé délce bych požadoval silný zářez do krajiny a tím pádem oboustranné mantinely nebo lépe valy alespoň 10 metrů výšky osázeny stromy doplněno keři pro zabránění emisí prachu, světelného smogu a hluku z dopravy. Tato stavba by nebyla odnikud vidět a tak by zapadla do krajiny ač jsem nepatří!!

Na to navazuje možné ztráty podzemních vod v celé lokalitě obce Svatoňovice kde před výstavbou je nutné ZHOTOVIT A ZPROVOZNIIT VODOVOD A KANALIZACI !!!

Dále je nutné počítat se zvyšující se tendencí na základě globálního oteplování srážek přívalových s úhrnem 50-100mm / m². Tzn retenční a vsakovací nádrže. Jak ze samotného silničního tělesa tak z místa nad tělesem cca 20ha. Ne propustky a voda dále teče z kopce ale dostatečnou kapacitu pro retenci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

I přes skutečnost, že jde o gramaticky i obsahově o poněkud nesrozumitelné vyjádření, lze z obsahu tohoto vyjádření pravděpodobně vysledovat obsah připomínek. Dle názoru zpracovatele posudku lze vyslovit názor, že uvedené relevantní požadavky jsou zahrnuty do podmínek návrhu závazného stanoviska. Ve vztahu k požadavku týkajícího se vodovodu lze odkázat na znění §29 odst. 2 vodního zákona.

27) Vanerová Věra

vyjádření ze dne 28.9. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Dovolím si, vyjádřit se zcela neodborně, k výše uvedenému záměru výstavby „Silnice I/35 Turnov - Úlice“ jako prostý občan, jako člověk, který má v prostoru mezi Turnovem, Kozákovem, Žlábkem a Rovenskem pod Troskami rodné kořeny a zná těchto pár km čtverečných 63 let.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Zcela rozumím tlakům na zkapacitnění silnice I/35 Turnov- Jičín, ale současně si uvědomuji hodnotu tohoto malého území naší republiky. Za svůj život jsem Českou republiku určitě projela „křížem krážem“ a nepamatuji si, že bych byla, s výjimkou Prahy, nějakým koutem tak uchváčena jako pohledem na vymezený prostor výše uvedených 4 ohraničujících bodů. Tím nechci snižovat ostatní přírodní krásy, které v naší vlasti máme i jinde.

Nejpůsobivější pohled na tento malý kousek naší země je přímo z Kozákova, dále z cesty od Lamačova lomu do Tatobit, z vyhlídky z odpočívadla nad obcí Žlábek. Je to pohled do členitého prostoru směrem k Troskám a k hřebínku Hrubé Skály táhnoucí se k Turnovu. Je to pohled, který je vždy jiný a vždy krásný. Domnívám se, že tuto výjimečnost dokládá i intenzivní odpor různých lidí a spolků proti výstavbě této komunikace, které spojuje obdiv, láska, krása, k tomuto malému území, které pravděpodobně dobře znají a uvědomují si jeho hodnotu, jeho jedinečnost, jeho krásu a malebnost. Je to jen malý kousíček naší republiky, která, asi ne nadarmo, je nazvána Českým Rájem.

Také rozumím, že všichni odborníci, kteří se na návrhu, projektu, studiích EIA podíleli, jsou skvělými odborníky, kteří dělali svoji práci na zadané téma. Nelze nikomu nic vytknout a chápu, že nemohou říci: „To dělat nebudu, je to tam krásné, mám to tam rád a nechci to tam nechat zničit.“ Je to o vlastním přežití, o vlastní existenci.

Je to téma, které by měli rozsoudit lidé, kteří mají ochranu krajiny na starosti, kteří ji dobře znají a mohou říci ne: „Tudy ta silnice jít nemá a to z hlediska zachování jedinečné přírodní lokality minimálně v celé ČR.“ V souběhu s nimi by to měl být i racionální pohled politiků i ekonomů.

Částečně jsem si prohlédla přiloženou dokumentaci, něco málo jsem si z ní přečetla a jediné, kdo v dané studii nebyl zohledněn, tak to byli lidé. Obecně, lidé z dané lokality, která bude stavbou nenávratně zničena a kteří to po zbytek života těžce ponosou, pokud se neodstěhují jinam. Další skupinou jsou lidé, kteří zde provozují cestovní ruch. Do sice kdysi krásné lokality, která bude nově protkána spoustou mostů, zářezů, násypů, oplocení proti zvěři, zničených malebných výhledů, se turisté již nepohrnou.

Další skupinou jsou obyvatelé obce Žernov, kteří těsně před cedulí této obce přejedou uvedenou silnici a budou uvězněni v malém prostoru této vsi, protože již dnes jsou obklopeni ploty od sousedních sadů, kromě jediné strany, a to strany jižní směrem k Rovensku pod Troskami. Tato silnice je odřízne právě zde. Ze západní strany se přidá nová odbočka směrem na Semily. Z obce Žernov se stane malé vězení. Obyvatelé sem budou moci přijet, vyjet, odjet. Pěší pohyb bude zcela znemožněn kromě pohybu po silnici. Hned za domky a zahrádkami budou jen ploty nebo silnice. To je budoucnost po výstavbě, která je již dnes 75% realitou.

Co se týká zvířeny, tak jsem si nevšimla, že by byli ve výčtu zvěře uvedeni bílí srnci, kteří žijí v okolí Rovenska pod Troskami. Měla jsem možnost je jednou zahlédnout v podvečer nad hřbitovem. Viz přiložené foto. Byla jsem z toho setkání tak rozrušená, že se mi klepaly ruce a byla jsem docela paralyzována. Těm by se silnice v této lokalitě možná moc nezamlouvala. Nevím, jak jsou v ČR rozhojnění, ale odhaduji, že málo. Možná jsou i chráněni, ale asi také málo.

Dovolím si malou úvahu. Vzhledem k demografickým předpovědím to vypadá, že lidí v ČR se bude rodit méně, viz prognózy pro důchody, kdy se již dnes ví, že bude

méně lidí, kteří budou v budoucnu v produktivním věku. Z tohoto předpokladu vychází i má úvaha a potřebě kapacitních komunikací. Jestli-že nás bude méně, budeme méně potřebovat, méně spotřebovávat. Bude menší potřeba přepravy. Kromě toho, dnešní mladí lidé mají jiné hodnoty než naše generace. Uvědomují si hodnoty, jako zdravá, čistá, zavodnělá, plodná krajina, která není zničena civilizačními vlivy. Sem lze zahrnout i infrastrukturní stavby a o herbicidech ani nemluvě.

Tímto se ptám, jestli je nutné z dlouhodobého hlediska stavět tento projekt? Ptám se, jestli by nepomohla nekontroverzní jižní varianta, která by odlehčila stávající komunikaci I/35 a odpadla by takto megalomanská stavba. Megalomanská mám na mysli ve všech ohledech a to s hlavním důrazem na nenávratné zničený malý „plácek naší země, Český Ráj“. Při přečtení článku na internetu, ve středu večer, mě napadla otázka, kolik zastupitelů vidělo tuto krajinu např. z Kozákova v posledních pěti letech nebo dokonce zda vůbec někdy, když zvedali ruku pro variantu E1?

Je za tím neznalost této lokality nebo zájmy betonové lobby, ovocnářské lobby a všech firem, kterým to přinese krátkodobý, ale značný finanční profit od projekčních prací až po výstavbu? Výčet je pouze ilustrativní. Suma 20 miliard oproti 10 miliardám jižní varianty přináší všelijaké úvahy. Přičemž suma 20 miliard nemusí být konečná, protože základové poměry pro nespočet velkých mostních objektů mohou částku během výstavby značně navýšit. Kromě toho, návrh třípruhové komunikace je dost možná diskutabilní. S třípruhovými silnicemi již zkušenosti byly v 70.tých letech a nevyzněly příznivě z hlediska bezpečnosti a četnosti čelních srážek, ale to je otázka pro odborníky.

Na úseku od km 2,784 do km 17,640, který cca obsáhne danou lokalitu, o které zde píš, který bude měřit cca 14,86 km bude:

- 14,86 km - délka úseku
- 1 tunel - 900m
- 16 mostů - cca 2360 m.

Pro srovnání jsem našla statistickou ročenku z roku 1916, kde je uvedeno, že v celé ČR k 1. 1. 2016 bylo:

- 55 738 km silnic a dálnic
- 17 565 mostů o celkové délce 404 km

| | délka trasy km | délka mostů km | počet mostů ks | průměrná délka mostu m | mostů na 1 km silnice % |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Silnice I/35 z km 2,734 do km 17,640 včetně tunelu dl. 900m | 14,856 | 2,36 | 16,00 | 147,50 | 15,86 |
| Silnice I/35 z km 2,784 do km 17,640 bez tunelu dl. 900m | 13,956 | 2,36 | 16,00 | 147,50 | 16,91 |
| Délka silnic a dálnic v celé ČR k 1.1.2016 | 55 738,000 | 404,00 | 17 565,00 | 23,00 | 0,72 |

Statistické srovnání délky silniční a dálniční sítě v celé ČR a trasou silnice I/35 od Turnova kousek za Rovensko pod Troskami je v množství mostních objektů zarážející. Toto porovnání ukazuje extrémnost této varianty. Chápu, že zastupitelé zainteresovaných úřadů jsou zahlceni svojí prací, že žijeme v hektické době, že je tlak opozice na to, kolik se proinvestuje a prostaví, ale domnívám se, že uvedené srovnání s celostátním průměrem a nenávratným zničením této lokality by si ještě nějakou rozvahu zasloužilo.

K tomu je třeba vzít v úvahu výstavba tunelu. Jen portály do tunelů jsou megalomanskou ránou pro krajinu a tady je krajinný ráz opravdu jemný, mírný a přívětivý. Není zde žádný mohutný masiv, v němž by se díra do tunelu téměř ztratila.

Jinak jsem přesvědčená, že vlivy na životní prostředí jsou v souladu s veškerou legislativou a normovými hodnotami. Jen je opomítnuta hodnota krajinného útvaru v prostoru mezi Turnovem, Kozákovským hřebenem Žlábkem a Rovenskem pod Troskami. Dále je opomenut vliv na místní obyvatelstvo a také na bílé srnce.

Všem nám je jasné, že postavit lze téměř vše, že technické možnosti jsou téměř neomezené. Jenom bychom měli mít více pokory k přírodě, k tomu co nám bylo dáno bez našeho přičinění k užívání, ale k udržování pro generace příští. Že bychom neměli ničit, ale udržovat a tvořit k blahu všech i tam, na čem jsme se ničím nezasloužili. Myslím krásu a ráz jedinečného kousku české krajiny, v tomto případě.

Přeji krásné dny a jsem s úctou Ing. Věra Vanerová

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené vyjádření neobsahuje většinou žádné konkrétní připomínky, na které by mohl posudek reagovat. Ve vztahu k vedení trasy lze pouze konstatovat, že MŽP v závěru zjišťovacího řízení konstatovalo, že „jako ekonomicky i environmentálně nejvhodnější byly vybrány varianty „E1“ (s podvariantami „E11“, „E12“) a „E2“. Z výše uvedených důvodů MŽP zvolené varianty akceptuje a nepožaduje do dokumentace zahrnutí varianty Mott MacDonald Praha, která dle ekologické části studie proveditelnosti (Evernia, 2014) vykazuje ze všech zvažovaných variant největší negativní vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo“.

Ve vztahu ke krajinnému rázu lze uvést, že uváděné hodnoty krajinného rázu byly v rámci předmětné dokumentace hodnoceny. Za tímto účelem bylo zpracováno v souladu s platnou legislativou a metodikou posouzení vlivů na krajinný ráz, jež tvoří přílohou č. 11 dokumentace. Za příklad je možné uvést například hodnocené pohledy z krajinné dominanty Kozákov (vizualizace viditelnosti trasy záměru), na kterou je v tomto vyjádření upozorněno.

S ohledem na portály tunelů, resp. tunelu plánovaného na jižním okraji Turnova – tunel Pelešany, je nutné upozornit, že bez realizace tunelu v této část území by byl vliv předmětné stavby ve vztahu i na kulturní a historickou charakteristiku místa výrazně vyšší v podobě povrchového vedení.

28) Vaňátko Pavel

vyjádření bez data a bez č.j.

Podstata vyjádření:

Ke zpracované dokumentaci uplatňuji dvě připomínky:

a) S ohledem na umístění mimoúrovňových křižovatek (MÚK) v okolí Turnova je třeba v rámci územního nebo jiného povolovacího řízení vyhodnotit dopad umístění MÚK v oblasti Turnov Kyselovsko na intenzitu dopravy na silnici III/2835, III/2834 a místní komunikaci spojující současnou silnici II/283 a I/35. Jedná se o obec Mírová pod Kozákovem, části Chutnovka, Sekerkový Loučky a U rybníka. Toto vyhodnocení by mělo být provedeno dopravním modelem intenzit dopravy, přičemž je třeba v rámci územního nebo jiného povolovacího zahrnout případné směrové a šířkové úpravy zmíněných komunikací, které budou fungovat jako přivaděč dopravy k MÚK.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

b) Mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice by měla být stejná kategorizace silnice jako v úseku MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov tedy S 21,5/110, nikoli směrově nerozdělený třípruh 2+1. Třípruhová kategorie zvyšuje riziko vážných nehod a ztrát na životech při čelních střetech. Při následných uzavírkách dochází k převedení provozu silnice nižších tříd. To by popíralo příznivý vliv stavby na obyvatelstvo v obcích při stávající silnici I/35. Jednalo by se o jediný třípruhový úsek v celé délce mezinárodní silnice R35, což by riziko ještě zvyšovalo.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocujícím dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy, kterou je dle názoru zpracovatele posudku v rámci další přípravy záměru nutné zohlednit.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
 - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie
- **v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě silnice I/35; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření**
- **k žádosti o vydání závazného stanoviska kužívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb**

ad b) Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V tomto smyslu je formulována a v dalších částech posudku doporučena k realizaci varianta, která má dle názoru zpracovatele posudku nejmenší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Jakákoliv jiná kombinace nevrženého technického řešení nepochybně znamená různou jinou úroveň vlivů na hodnocené složky životního prostředí a veřejné zdraví. Každopádně u zpracovatele modelu dopravy bylo

ověřeno, že model dopravy pro cílový stav roku 2040 zohledňuje veškeré dopravní vazby v zájmovém území a predikovaná doprava pro výhledový stav je významně na straně bezpečnosti.

29) Vondřich Miroslav
vyjádření ze dne 24.9. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Po prostudování výše uvedené dokumentace mám za to, že nebyl zohledněn vliv stavby na přírodní památku Na víně.

Osa navrhované silnice prochází ve vzdálenosti 190m od hranice přírodní památky Na víně s výskytem silně ohroženého roháče obecného a dalších významných druhů brouků. Vyskytuje se zde i několik dalších ohrožených druhů rostlin a živočichů například pcháč bezlodyžný, jetel horský či vítod chocholatý, resp. slepýš křehký, ještěrka obecná či ťuhýk obecný. Vyhlášená rozloha 5,47 ha.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z přílohy č. 8 posuzované dokumentace, PP Na víně je zmiňována jako lokalita v dostatečné vzdálenosti hodnoceného záměru, a tedy bez jeho vlivu na uvedenou lokalitu.

Vyjádření došla po zákonné lhůtě

30) Obec Karlovice
vyjádření ze dne 25.9. 2020 č.j.: ŽP/12/2020

Podstata vyjádření:

- a) Varianta E0 je pro Obec Karlovice nepřijatelná neboť překračováním hlukových limitů, množstvím emisí, bezpečností účastníků silničního provozu přímo ohrožuje zdraví obyvatel.
- b) Varianta E1 je z pohledu obyvatel přijatelná. Nezasahuje do obydlených oblastí obce. Při zpracování dalších materiálů doporučujeme přihlídnout k dělení zemědělských pozemků. Je třeba předpokládat jejich další obhospodařování a zajištění jejich dopravní dostupnosti. Při případném záboru je nutno postupovat s ohledem na možnost vzniku oddělených malých pozemků, bez možnosti přístupu a možnosti jejich dalšího využití.
- c) Varianta E2 je vedena blíže k CHKO Český ráj a v oblasti Ktová - Rovensko pod Troskami naruší spojení těchto dvou obcí.
- d) V obou variantách E1 i E2 je pro obec nepřijatelná oboustranná odpočívka. Je na hraně, viditelná ze všech míst Českého ráje. Navíc bude negativně ovlivňovat život v přilehlých obcích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Ve vztahu k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Bude-li vydáno souhlasné stanovisko příslušného úřadu k navrhované variantě, dojde ke snížení vlivů z dopravy na stávající komunikaci tak, jak je predikováno v dokumentaci EIA.

ad b a c) V návrhu závazného stanoviska je formulováno doporučení dále sledovat variantu E12.

ad d) V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, aby v rámci další projektové přípravy záměru nebyla dále řešena oboustranná odpočívka Václaví.

31) Vanerová Věra

vyjádření ze dne 14.10. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Dodatek k vyjádření k dokumentaci posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) pro záměr výstavby „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ ze dne 25.9.2020.

a) Zapomněla jsem důležitý vliv na životní prostředí a to je telematika, která na této trase určitě bude a to minimálně před vjezdy do portálů tunelu a určité i na dlouhých mostních objektech, která bude na mohutných ocelových portálech a bude prosvětlovat okolí. Minimálně vjezdy do tunelu budou svítit 24 hodin denně, 365 dní v roce.

b) Zvěř, kterou jsem nazvala bílí srnci, jsou stříbrné laně. Jsou součástí znaku města Rovensko pod Troskami a žijí zde svobodně. Z toho lze usuzovat, že se sem jen tak náhodou, na chvíli, nezatoulaly, ale že zde žijí již velmi dlouho a jsou zde doma.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Ve vztahu k uvedenému vyjádření lze odkázat na vypořádání pod bodem 14 i) této kapitoly.

ad b) Ze strany zpracovatele posudku bez dalšího komentáře. Zpracovatel posudku rozumí smyslu vyjádření a pocitu vyjadřovatelky k navrhovanému záměru, avšak je třeba konstatovat, že ochrana přírody se nevěnuje ochraně barevných forem lovné zvěře. V návrhu závazného stanoviska je však formulováno doporučení ve vztahu k dalšímu rozpracování detailní migrační studie.

V.2. Vypořádání připomínek z veřejného projednání

Veřejné projednání záměru formou on-line přenosu se uskutečnilo dne 18. 3. 2021. V rámci veřejného projednání záměru byly vzneseny následující otázky týkající se vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, jak vyplývá ze zápisu č.j. MZP/2021/710/1939:

- a) Byly vzneseny připomínky na umístění navrhovaných odpočívek.
- b) Bylo diskutováno variantní řešení trasy a technické parametry stavby.
- c) Byla diskutována délka tunelu Pelešany
- d) Byly vzneseny dotazy týkající se ozelenění stavby.
- e) Byla diskutována problematika migrační tras v souvislosti s realizací záměru
- f) Byly diskutovány výstupy hlukové studie a bylo upozornováno na řadu objektů, které hluková studie neřešila.
- g) Byly diskutovány vlivy na krajinný ráz na navrhované trase silnice I/35 kolem Rovenska pod Troskami a na přeložce II/282, II/283 v oblasti Žernova
- h) Byl vznesen dotaz na ovlivnění přírodní památky Na Víně
- i) Byly vysloveny obavy týkající ztráty zdrojů podzemních vod, včetně pramene pitné vody Koudelka
- j) Byl vysloven požadavek na provedení analýzy emisí CO₂ nejen z dopravy související se záměrem, ale i ohledem na výrobu elektrické energie pro elektromobily a včetně porovnání bilancí při variantním využití jiných forem dopravy místo silniční
- k) Bylo konstatováno, že realizací přeložky II/282, II/283 dojde k zásahu do soukromého vlastnictví formou ztráty pozemků s předpokladem ekologického zemědělství
- l) Byl vysloven požadavek, aby v záznamu z veřejného projednání bylo konstatováno, že je odlišná vypovídací schopnost v popisu a vyhodnocení vlivů mezi trasou I/35 a navrhovanou přeložkou II/II/283

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad a) Ve variantě E1 je v km 10,66 umístěna oboustranná střední odpočívka Václaví. Celková plocha odpočívky je cca 8,8 ha. Odpočívka má navrženo 60 stání pro nákladní vozidla a 34 stání pro osobní vozidla. Je zde uvažováno s plochou pro čerpací stanici pohonných hmot, venkovní WC a plochy pro odpočinek.

V km 29,375 (staničení varianty E1) je umístěna malá oboustranná odpočívka Soběraz. Celková plocha odpočívky je 3,82 ha. Odpočívka má navrženo 14 stání pro nákladní vozidla a 24 stání pro osobní vozidla. Na odpočívce je umístěn WC a plochy pro odpočinek.

Ve vztahu k oboustranné střední odpočívce Václaví vyplynuly z hlediska procesu EIA následující připomínky:

- *Liberecký kraj doporučuje pro realizaci střední odpočívky zvolit daleko vhodnější lokalitu, a to v Přepeřích v místě mezi podpovrchovým úsekem v prostoru Ohrazenice/Turnov a MÚK Přepeře naproti plánovanému Veřejnému logistickému centru, jehož plocha je zanesena v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje.*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje je v úseku mezi tunelem pod tratí 070 Praha - Turnov a silnicí III/2797 a dále MÚK Přepeře navrženo severně od přeložky silnice I/35 veřejné logistické centrum. Na jih od této komunikace se nabízí možnost vybudovat velkou odpočívku s komplexním servisem pro kamionovou dopravu vzhledem k tomu, že naproti se nachází veřejné logistické centrum, ve městě Turnov se nacházejí 2 průmyslové zóny a dále důležitá křižovatka MÚK Ohrazenice, kde se stýkají dálnice D10 a silnice I/35.
- Poloha navržené odpočívky v jiné podobě by byla vhodná z důvodu blízkosti dálnice D10 a navazující silnice I/10, dále silnice I/35 ve směru na Liberec a Jičín a také z důvodu existence průmyslových zón na území města Turnova.
- Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví lze považovat za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě je neadekvátní.
- Odpočívka je viditelná ze všech míst Českého ráje; navíc bude negativně ovlivňovat život v přilehlých obcích.

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulován návrh podmínky, aby tato odpočívka v rámci další projektové přípravy nebyla sledována:

- z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví ad b) Ve vztahu k obsahu předkládaného posudku lze připomenout závěr zjišťovacího řízení hodnoceného záměru, kde je konstatováno, že „jako ekonomicky i environmentálně nejvhodnější byly vybrány varianty „E1“ (s podvariantami „E11“, „E12“) a „E2“. Z výše uvedených důvodů MŽP zvolené varianty akceptuje a nepožaduje do dokumentace zahrnutí varianty Mott MacDonald Praha, která dle ekologické části studie proveditelnosti (Evernia, 2014) vykazuje ze všech zvažovaných variant největší negativní vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo“. Proto jsou v procesu EIA hodnoceny pouze varianty E1 a E2.

Z hlediska technických parametrů předložených variant bylo konstatováno, že varianty z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny v takovém technickém řešení, které bylo oznamovatelem předloženo k posouzení.

V příslušné pasáži posudku je dále uvedeno, že nebyly akceptovány požadavky na jiné kombinace pruhového uspořádání navrhované komunikace než to, které bylo předloženo k posouzení, protože takový postup by ovlivnil výstupy hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

ad c) Dokumentace dále uvádí, že obě varianty E1, E2 jsou vedeny na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany. Navržená délka je 900 m, ale z pohledu vlivu na obyvatelstvo se jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu bude prověřeno prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek bude problémovým místem i z hlediska vlivu na krajinný ráz. V souladu s dokumentací EIA a s některými obdržnými vyjádřeními je do návrhu závazného stanoviska formulována podmínka: v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení).

ad d) V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka, která dle názoru zpracovatele posudku zahrnuje veškeré aspekty diskutované k této problematice na veřejném projednání:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice I/35 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:

- bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
- bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně
- z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny
- náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF
- navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), náhradní výsadbu navrhnout především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením)
- bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP
- pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)
- preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných

ad e) V závěru zjišťovacího řízení je pod bodem 6) požadováno vypracovat návrhy migrační prostupnosti pro zvěř a vyřešit střety jednotlivých prvků ÚSES se záměrem. Dokumentace EIA ve vypořádání uvádí, že v rámci zpracování dokumentace byla zpracována migrační studie a její závěry byly respektovány při návrhu záměru. Dokumentace dále ve vlivech na ekosystémy uvádí, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zachována kontinuita koridorů a biocenter; tak je dle dokumentace zachována migrační prostupnost biokoridorů. V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí z obdržení vyjádření vyplynuly i další podněty k této problematice, z nichž relevantní byly zpracovány do následující podmínky v návrhu závazného stanoviska:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:
 - detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody
 - parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním
 - součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory
 - bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru

- *bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)*
- *bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor*
- *budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)*
- *budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů*

ad f) Na veřejném projednání bylo konstatováno, že celý záměr je v úvodní fázi přípravy a předložená hluková studie je prvním materiálem řešícím problematiku hlukové zátěže navrhovaného záměru. V souběhu s další projektovou přípravou záměru bude také zpřesňována i hluková studie. Dále bylo konstatováno, že v návrhu závazného stanoviska jsou k uvedené problematice formulovány následující podmínky, které by měly zajistit, že po uvedení stavby do trvalého provozu bude dokladováno plnění hygienických limitů hluku:

- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:*
 - *zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu*
 - *zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK*
 - *v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov*
 - *v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu*
 - *vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách*
 - *na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost*
 - *v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie*
- *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě silnice I/35; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měření hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb*

ad g) Ve vztahu ke krajinnému rázu byl vznesen podnět ze strany paní starostky města Rovenska pod Troskami k odsazení trasy předmětného záměru ve variantě E1 dále od města Rovensko pod Troskami, a to z hlediska předpokládaného nižšího dopadu na krajinný ráz.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Stejně vyjádření bylo městem Rovensko pod Troskami zasláno k dokumentaci dne 22. 9. 2020 (č.j.: 536/2021/1), ke kterému se zpracovatel posudku vyjadřuje v kapitole posudku V.1 – Vyjádření k dokumentaci. K předmětnému vyjádření se zpracovatel posudku vyjádřil i v den veřejného projednání.

Zpracovatel posudku konstatuje, že v rámci dokumentace bylo prověřeno variantní vedení trasy (varianta E1, podvarianta E11, E12 a varianta E2), které z hlediska zásahů do krajinného rázu neprokázalo významně negativní vliv na charakteristiku krajinného rázu – viz souborné vyhodnocení zásahu záměru do krajinného rázu (příloha č. 11 předmětné dokumentace EIA – Posouzení vlivu na krajinu). Na základě toho byla z hlediska vlivů na krajinný ráz jako nejméně problematická vyhodnocena právě varianta E1 (v podvariantě E11 a dále následně i podvariantě E12), ke které je vznesen požadavek ze strany města Rovensko pod Troskami. Jiné technické řešení, kromě výše uvedených variant, nebylo v rámci dokumentace předloženo a řešeno. Předmětné vyhodnocení bylo zpracováno dle metodického doporučení AOPK – Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě (Míchal, I. et al., 1999).

Dle zpracovatele posudku není účelné překládat trasu dle uvedeného požadavku. Trasa záměru je ve variantě E1 (podvariantě E11 a E12) vedena v km cca 13,9 – 14,9 v zářezu, který je situován v blízkosti hřebenu dotčených bezejmenných vrcholů. Trasa tedy nebude viditelná z města Rovensko pod Troskami, tak, jak je uváděno. Vhodné je upozornit i na to, že předmětné místo posuzované trasy komunikace I/35 je dále vůči městu Rovensko pod Troskami stíněno lesním porostem na hřebenu svahu. K začlenění trasy do krajiny napomůžou i vegetační úpravy.

Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné trasu překládat uvedeným způsobem – severněji, resp. severovýchodněji dále od města Rovensko pod Troskami, a to i z důvodu možných negativních vlivů u Křečovic – místo krajinného rázu, jež je součástí obce Rovensko pod Troskami. Vznikl by negativní vliv ve vztahu k přiblížení trasy komunikace I/35 směrem ke Křečovicím – lokalitě Záhoří a z hlediska vizuálního projevu i na část obce Rovensko pod Troskami - Liščí Kotce.

Zpracovatel posudku i ve vztahu k tomuto vyjádření dále stanovuje posudkem podmínku pro vypracování detailní studie vlivů na krajinný ráz v rámci dokumentace pro územní řízení, kde bude podrobněji specifikován dopad předmětného záměru na krajinný ráz. Respektive bude detailněji prověřena z hlediska zásahů do krajinného rázu i tato část území, která byla předmětem vyjádření.

Dále ve vztahu k vlivu na krajinný ráz bylo vzneseno vyjádření manželů Filipa a Marie Kyrálových, kteří jsou vlastníci dotčených pozemků par. č. 96, 105 a 111 v k. ú. Žernov, a to konkrétně přeložkou II/283, která se dotkne výše uvedených pozemků. Byl diskutován vizuální projev přeložky II/283 ve vztahu k exponovanému území a dotčení ekologické stránky těchto pozemků a blízkého okolí.

Zpracovatel posudku ve vztahu k výše uvedenému vyjádření doplňuje, že podrobné vlivy na krajinný ráz přeložky II/283, musí být detailně vyhodnoceny v rámci vlastního procesu posouzení vlivů na životní prostředí předmětné přeložky II/283, tj. pro tuto stavbu bude vypracováno samostatné posouzení vlivů na životní prostředí, a to i se zahrnutím kumulativních vlivů stavby silnice I/35 Turnov – Úlibice. K tomuto rozhodnutí bylo přistoupeno s ohledem na nezbytnost detailnějšího vyhodnocení právě stavby přeložky II/283 ve vztahu na životní prostředí.

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Zpracovatel posudku si dovoluje upřesnit vyjádření manželů Kyrálových, ze kterého vyplývá, že v blízkosti jejich objektu k bydlení (čp. 34 v k. ú. Žernov), a to ve vzdálenosti cca 70 – 100 m bude veden mostní objekt s výškou cca 20 m, u kterého je problematické začlenění do okolní krajiny. Dle zpracované dokumentace k přeložce II/283 zpracovatel posudku upřesňuje, že se nejbližší mostní objekt nachází cca 170 m od uvedeného objektu k bydlení, a to s výškou cca 5 m (most přes Tisovku). V uvedené vzdálenosti cca 70 – 100 m od objektu stavby k bydlení povede násep přeložky II/283, a to s výškou maximálně kolem 8 m. Nehledě na výše uvedené, je třeba, aby v rámci samostatného procesu posouzení vlivů na životní prostředí stavby přeložky II/283 byly detailně posouzeny všechny případné negativní vlivy. ad h) Jak vyplývá z podkladů dokumentace a jak konstatoval zpracovatel dokumentace na veřejném projednání, přírodní památka záměrem ovlivněna nebude.

ad i) Ve vztahu k diskutované otázce potenciálního ovlivnění zdrojů podzemních vod je v příslušné pasáži posudku upozorněno na povinnosti investora vyplývající z §29 odst. 2. vodního zákona - v tomto paragrafu je uvedeno, že osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitěho majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.

Lze vyslovit závěr, že potenciální vlivy na podzemní vody lze považovat za jeden z aspektů hodnoceného záměru. Podrobný hydrogeologický průzkum řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod jak z hlediska množství, tak i kvality určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření překračuje možnosti procesu EIA a standardně bývá zpracován jako podklad pro dokumentaci pro stavební povolení v další fázi přípravy záměru. V rámci posudku se při formulování podmínky do návrhu závazného stanoviska vychází z návrhu dokumentace EIA.

V návrhu závazného stanoviska je v souladu s dokumentací, obdrženými vyjádřeními a vlastním šetřením zpracovatele posudku uvedena do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:**
 - bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebírání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany*

Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za vhodné pro zajištění ochrany povrchových i podzemních vod od proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniové stavby zajistit následující požadavky, které jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska:

- *v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku*

ad j) Obsahově se jedná o shodnou připomínku, která byla vznesena písemně ve vyjádřeních k dokumentaci. V příslušné kapitole V. 1. posudku je uvedeno, že lze za důležité považovat odvedení podstatné části dopravy mimo zastavěná území měst a obcí, a tím i snížení emisí včetně CO₂. Za podstatné lze potom dále považovat ve vztahu ke klimatickým změnám způsob řešení odvádění dešťových vod z nově vzniklé zpevněné plochy tělesa komunikace a preference zachování vznikajících vod v území. Dle názoru zpracovatele posudku absence bilancí CO₂ z uvažované dopravy nelze považovat za zásadní z hlediska celkových vlivů na životní prostředí.

Řešit dopravní indukce - tedy stav, kdy záměr podpoří obyvatele dát přednost vysokoemisní dopravě před dopravou nízkoemisní (hromadná doprava, železnice) považuje zpracovatel posudku za požadavek nad rámec hodnoceného záměru bez znalosti relevantních vstupů pro takové hodnocení.

ad k) Otázka řešení majetkoprávních vztahů není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a musí být řešena v případě realizace záměru v návazných správních řízeních. Problematika podrobnějších průzkumů je ošetřena podmínkami závazného stanoviska.

ad l) Otázka vypovídací schopnosti dokumentace ve vztahu k přeložce II/282, II/283 je komentována v příslušných pasážích posudku. Ve vztahu k vyjádřením na veřejném projednání týkajících se mapových podkladů ve vztahu zejména k přeložce II/283 lze uvést, že obě varianty přeložky ve vztahu k hodnoceným trasám E1 a E2 jsou doloženy v Příloze 3 dokumentace EIA. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- *přeložka silnice II/282, II/283 související s doporučenou variantou E1, podvariantou E12 bude posouzena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění; zprovoznění doporučené podvarianty E12 a přeložky II/282, II/283 bude realizováno současně*

Veškerá obdržená vyjádření jsou doložena v digitální podobě v **Příloze 1** předkládaného posudku.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 na záměr

Silnice I/35 Turnov - Úlibice

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Vladimírem Ludvíkem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č. j. 5278 / 850 /OPV /93, autorizace prodloužena č. j. 52403/ENV/15.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska posuzovaných variant silnice I/35. Přelozka silnice II/282, II/283 bude pro doporučenou variantu řešena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

doporučuje

realizovat záměr

Silnice I/35 Turnov - Úlibice

ve Variantě E1, podvariantě E12

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Výroková část

Název záměru: Silnice I/35 Turnov - Úlibice

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr je liniovou dopravní komunikací, silnicí I. třídy. Jedná se o přeložku stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice (u Turnova) a MÚK Úlibice (u Jičina). Jde o novostavbu, celou řešenou v nové trase.

Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami.

Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním.

Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110. V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km.

U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km.

Součástí záměru je přeložka silnice II/283 z MÚK Žernov (ve variantě E1), respektive z MÚK Volavec (ve variantě E2) směrem na Semily.

Zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu:

Záměr je posuzován dle následujících bodů přílohy č.1:

- 48 - Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu – 10 km.
- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Umístění záměru:

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Královéhradecký kraj | Dílce | Dílce |
| Královéhradecký kraj | Dřevěnice | Dřevěnice |
| Královéhradecký kraj | Holín | Holín |
| Královéhradecký kraj | Holín | Horní Lochov |
| Královéhradecký kraj | Holín | Pařezská Lhota |
| Královéhradecký kraj | Holín | Prachov |
| Královéhradecký kraj | Jinolice | Jinolice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Jičín |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Moravčice |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Popovice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Jičín | Robousy |
| Královéhradecký kraj | Kbelnice | Kbelnice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Kněžnice | Kněžnice |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Březka |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Jivany |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libunec |
| Královéhradecký kraj | Libuň | Libuň |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Hlásná Lhota u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Podhradí u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podhradí | Čejkovice u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Podúlsí | Podúlsí |
| Královéhradecký kraj | Radim | Lháň |
| Královéhradecký kraj | Radim | Radim u Jičína |
| Královéhradecký kraj | Radim | Studeňany |
| Královéhradecký kraj | Radim | Tužín |
| Královéhradecký kraj | Soběraz | Soběraz |
| Královéhradecký kraj | Újezd pod Troskami | Újezd pod Troskami |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Úlibice |
| Královéhradecký kraj | Úlibice | Řeheč |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Cidlina |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Těšín |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Zámezí |
| Královéhradecký kraj | Železnice | Železnice |
| Liberecký kraj | Lažany | Lažany u Sychrova |
| Liberecký kraj | Čtveřín | Čtveřín |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hnanice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Hrubá Skála | Hrubá Skála |
| Liberecký kraj | Karlovice | Karlovice |
| Liberecký kraj | Ktová | Ktová |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Bělá u Turnova |

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Silnice I/35 Turnov – Úlibice**

| Kraj | Obec | Katastr |
|----------------|------------------------|-------------------------------------|
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Loktuše |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Sekerkovy Loučky |
| Liberecký kraj | Mírová pod Kozákovem | Vesec pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Ohrazenice | Ohrazenice u Turnova |
| Liberecký kraj | Přepeře | Přepeře u Turnova |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Lestkov pod Kozákovem |
| Liberecký kraj | Radostná pod Kozákovem | Volavec |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Křečovice pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Rovensko pod Troskami |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Václaví |
| Liberecký kraj | Rovensko pod Troskami | Štěpánovice u Rovenska pod Troskami |
| Liberecký kraj | Turnov | Bukovina u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Daliměřice |
| Liberecký kraj | Turnov | Malý Rohozec |
| Liberecký kraj | Turnov | Mašov u Turnova |
| Liberecký kraj | Turnov | Turnov |
| Liberecký kraj | Žernov | Žernov |
| Liberecký kraj | Tatobity | Tatobity |
| Liberecký kraj | Tatobity | Žlábek |
| Liberecký kraj | Stružinec | Tuháň u Stružince |
| Liberecký kraj | Veselá | Veselá u Semil |

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65 99 33 90

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

Silnice I/35 Turnov - Úlibice

ve Variantě E1, podvariantě E12

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) *přeložka silnice II/282, II/283 související s doporučenou variantou E1, podvariantou E12 bude posouzena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění; zprovoznění doporučené podvarianty E12 a přeložky II/282, II/283 bude realizováno současně*
- 2) *z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví*
- 3) *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení)*
- 4) *v rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150; na základě výsledků této studie konzultovat s Odborem životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje konečné technické řešení přemostění řeky Jizery*
- 5) *v rámci dokumentace pro územní řízení zohlednit při realizaci zvolené varianty silnice I/35 záměr „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s.p., 2013) pro křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky; mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí budou stavebně trvale provedeny tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce; detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků*
- 6) *v rámci dokumentace pro územní řízení bude na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky prověřeno křížení nivy Libuňky cca v km 4.1 až 5.0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem; minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100}*
- 7) *v rámci dokumentace pro územní řízení bude v doporučené variantě silnice I/35 preferována v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou; tam kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2*
- 8) *v rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- 9) **v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména:**
- ve vztahu k variantě E1, podvariantě E12, která je předmětným posudkem dále doporučena k realizaci, budou detailně vyhodnoceny vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány; ve vztahu k tomuto bude prověřena možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů); této problematice bude v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz věnována patřičná pozornost
 - bude zpracováno detailní vyhodnocení z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě (jižní část Turnova, resp. za tunelem Pelešany), které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické; respektive v rámci dokumentace pro územní řízení bude prověřena i z hlediska možných dopadů na krajinný ráz možnost prodloužení zakryté části tunelu ze stávajících 900 m o cca 400 m (případně budou doloženy relevantní důvody vylučující toto prodloužení)
- 10) **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
- bude zpracována na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu silnice I/35
 - bude zpracována na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; studie bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
- 11) **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
- zpracována na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR pro doporučenou variantu
 - zpracována na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK
 - v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov
 - v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35; např. se jedná o objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší NP tohoto objektu
 - vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách
 - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
 - v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie
- 12) **v rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů doporučené varianty stavby I/35 přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích**
- 13) **dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu doporučené varianty silnice I/35 k bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**
- 14) **v rámci dokumentace pro stavební povolení budou na základě podrobného geotechnického průzkumu ověřeny přesné geologické poměry doporučené varianty silnice I/35 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích); na základě průzkumu bude zvoleno technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem**

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- 15) **v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry doporučené varianty silnice I/35, výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu; tato studie bude zohledňovat následující požadavky:**
- ve všech případech, kde to umožní hydrogeologické a technické podmínky zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět; v těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech
 - část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m
 - retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže)
 - velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
 - soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů)
 - stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbliže místu jejich zjištěného výskytu
 - před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem
 - v částech, kde navrhovaná komunikace povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, bude technické řešení záměru projednáno s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a budou přijata odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma
- 16) **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35, který:**
- bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou variantu ne starší 1 roku v jejím celém úseku v pásmu 150 m od osy komunikace; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod
 - bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor; rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem
 - vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka
 - detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené variantě prochází ochrannými pásmi vodních zdrojů
 - podrobněji se věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště - Studeňany
- 17) **v rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat doporučenou variantu silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykáčených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt; prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability); racionalizaci nákladů pěstební činnosti upřednostňování přirozené obnovy, cílené využívání přírodních procesů při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů**
- 18) **součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum pro doporučenou variantu silnice I/35 včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin**

Silnice I/35 Turnov – Ůlibice

rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); u vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby)

19) *v rámci dokumentace pro stavební povolení pro doporučenou variantu silnice I/35 předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:*

- *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky*
- *bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně*
- *z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu se jako vhodné jeví realizovat kompenzační opatření jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa nově navržené silnice do okolní krajiny*
- *náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin, výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany ZPF*
- *navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva), náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením)*
- *bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP*
- *pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)*
- *preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledové svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných*

20) *v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii pro doporučenou variantu silnice I/35, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017); výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; současně je požadováno, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a byly zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům; současně řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy; na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí budou v rámci projektové přípravy respektovány i následující požadavky:*

- *detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody*
- *parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání bylo dosaženo stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě základní varianty s nižším šířkovým uspořádáním*
- *součástí detailní migrační studie pro zvolenou variantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory*
- *bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené varianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších, než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce; nebo přetrasováním NRBK K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce NRBK stanoviště vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů)
 - bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor
 - budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce), v km 9,8-9,9; 25,5; 23,8-23,9 nebo km 24,5; nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace některé doplňované objekty dimenzovat i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8-9,9)
 - budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5-7,0 a 26,0- 27,0; současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů
- 21) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován takový harmonogram stavby, aby realizace komunikace zejména v úsecích s migračními objekty byla časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím)
- 22) součástí další projektové přípravy záměru, etapy výstavby a zkušebního provozu bude Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020); v rámci přípravy stavby budou respektovány veškeré technické návrhy tohoto hodnocení vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy
- 23) v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 24) investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
- 25) investor stavby zajistí, že při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; investor stavby zajistí, že ve výběrovém řízení na provedení stavby budou zohledněny požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- 26) investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření
- 27) investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)

- 28) *vybraný zhotovitel stavby bude v etapě výstavby respektovat všechna opatření vyplývající z Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. stavby I/35 Turnov – Úlibice v doporučené variantě silnice I/35 (Veselý J., červen 2020) vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy; v lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných přírodních biotopů je nutné dodržet přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah*
- 29) *v přípravné fázi provést pro doporučenou variantu silnice I/35 aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou; v případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem*
- 30) *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů pro doporučenou variantu silnice I/35; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně působící osobou*
- 31) *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- 32) *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa doporučené varianty silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů; při zásazích do lesních porostů bude zajištěno i zpřístupnění dotčených porostů*
- 33) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:*
 - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
 - *používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch*
 - *v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

- *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy novy přirozeně vlhký materiál*
 - *při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:*
 - ✓ *preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)*
 - ✓ *podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru*
 - ✓ *lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů*
 - ✓ *při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.*
- 34) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:*
- *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření*
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *veškeré stavební práce spojené s náozeem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*
 - *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
 - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 06.00 až 21.00 hodin*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučností, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
- 35) *po výběru zhotovitele stavby bude pro doporučenou variantu silnice I/35 vypracována akustická studie pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

III. Podmínky pro fázi provozu

- 36) *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu doporučené varianty silnice I/35; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být aktualizována odpovídající protihluková opatření*
- 37) *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb*
- 38) *v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání*
- 39) *v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku*
- 40) *investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o*

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

- 41) *po uvedení stavby do provozu bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby*
- 42) *do 3 let od uvedení stavby do provozu bude na základě navrženého tříletého monitoringu stavby provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů); závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a AOPK ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy); součástí postprojektové analýzy dále bude:*
- *monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn; v prvním roce po realizaci záměru budou monitorovací pochůzky prováděny v intervalu 1x / 2 týdny v období květen až září, 1x / měsíc v ostatních měsících; v dalších letech provozu komunikace bude prováděn monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 x během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu komunikace); na základě vyhodnocení monitoringu budou v rámci závěrečné zprávy navržena a následně realizována případná nápravná opatření*
 - *monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat*
 - *monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření*
 - *monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin; v případě jejich zjištění bude v nejbližším vhodném termínu provedeno jejich odstranění odbornou osobou*

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

- Dne 27. 10. 2015 obdrželo MŽP oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu (dne 4. 12. 2015 byl na MŽP předložen požadovaný počet paré).
- Dopisem ze dne 4. 12. 2015 zahájilo MŽP zjišťovací řízení ve smyslu § 7 zákona.
- Dne 29. 4. 2016 MŽP vydalo závěr zjišťovacího řízení, ve kterém byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
- Dne 12. 8. 2020 byla na MŽP předložena dokumentace s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu, zpracovaná RNDr. Vladimírem Ludvíkem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 5278/850/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 52403/ENV/15).
- Dopisem ze dne 18. 8. 2020 MŽP rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úředních deskách dotčených krajů. Informace o dokumentaci byla na úředních deskách příslušných krajských úřadů zveřejněna dne 26. 8. 2020. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 25. 9. 2020.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 32 vyjádření (9 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření odborů MŽP, 6 vyjádření z řad veřejnosti). 2 vyjádření byla zaslána po lhůtě.
- Dopisem ze dne 6. 10. 2020 byl zpracováním posudku pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/OEP/92/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 52153/ENV/15). V souladu s § 9 odst. 3 zákona MŽP stanovilo zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 8. 10. 2020 byly zpracovateli posudku doručeny podklady potřebné ke zpracování posudku.
- Konání veřejného projednání záměru bylo s ohledem na aktuální epidemiologickou situaci panující v České republice (šíření COVID19) a s ní souvisejícími nařízeními vlády odloženo, zákonný termín pro konání veřejného projednání uplynul dne 25. 10. 2020. Vzhledem k tomu, že zpracovatel posudku má povinnost v rámci posudku zohlednit i závěry z veřejného projednání záměru, uzavřelo MŽP se zpracovatelem posudku dne 7. 12. 2020 dodatek ke smlouvě o zpracování posudku EIA, v rámci kterého byla zpracovateli posudku stanovena nová lhůta na předložení posudku, a to nejpozději do 30 kalendářních dnů ode dne konání veřejného projednání záměru.
- Dne 8. 3. 2021 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úředních

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

deskách Krajského úřadu Královéhradeckého kraje i Krajského úřadu Libereckého kraje zveřejněna dne 10. 3. 2021.

- Posudek byl příslušnému úřadu odevzdán dne 18. 4. 2021.

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí – avšak s ohledem na obdržená vyjádření jsou v návrhu závazného stanoviska upraveny a aktualizovány některé podmínky. Přeložka silnice II/282, II/283 bude pro doporučenou variantu řešena samostatným procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu – avšak za předpokladu, že nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Podmínka č.1) je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z veřejného projednání, kde bylo v rámci diskuse konstatováno, že je odlišná vypovídací schopnost v popisu a vyhodnocení vlivů mezi trasou I/35 a navrhovanou přeložkou II/282, II/283; uvedenou připomínku lze ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí považovat částečně za oprávněnou

Podmínka č.2) je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z vyjádření obdržných k dokumentaci, zejména Libereckého kraje a OŽPZ KÚ Libereckého kraje; podmínka směřuje k eliminaci vlivu na krajinný ráz a ke snížení záboru ZPF

Podmínka č.3) je formulována zpracovatelem dokumentace a akceptována zpracovatelem posudku; vyplývá i z vyjádření města Turnov; podmínka směřuje k eliminaci vlivu na krajinný ráz a částečně také ke snížení hlukové zátěže z navrhované silnice I/35

Podmínka č.4) vyplývá z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku na základě vyjádření OŽPZ KÚ Libereckého kraje; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v zájmovém území v případě realizace záměru

Podmínka č.5) je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z vyjádření OŽPZ KÚ Libereckého kraje; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na minimalizaci vlivů na vodní toky s cílem maximálním způsobem zachovat přirozené stavy toků

Podmínka č.6) je formulována zpracovatelem posudku a vyplývá z vyjádření OŽPZ KÚ Libereckého kraje; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v zájmovém území a zajištění průchodnosti biokoridorů v případě realizace záměru

Podmínka č.7) je formulována zpracovatelem posudku, podmínka vyplývá z názoru OŽPZ KÚ Libereckého kraje; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů krajinný ráz a vlivů na faunu

Podmínka č.8) je převzata z dokumentace a její smysl je jasný z formulace uvedené podmínky

Podmínka č.9) je formulována zpracovatelem posudku, podmínka vyplývá z obdržných vyjádření (Rovensko pod Troskami) a z veřejného projednání záměru a směřuje k detailnějšímu vyhodnocení vlivů vybrané varianty trasy I/35 a souvisejících přeložek na krajinný ráz včetně návrhu případných kompenzačních opatření ze studie vyplývajících

Podmínka č.10) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů záměru na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru

Podmínka č.11) vyplývá z dokumentace EIA; je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů záměru na hodnocení hlukové zátěže za navrhované trasy I/35 s ohledem na další projektovou přípravu záměru

Podmínka č.12) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k potenciální minimalizaci škod na zemědělském půdním fondu

Podmínka č.13) je formulována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k maximálnímu zachování přístupnosti zemědělských pozemků a minimalizaci vlivů na hydričké poměry pozemků

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podmínka č.14) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka vyplývá i z vyjádření obdržných k dokumentaci (město Turnov); podmínka směřuje k minimalizaci vlivů při realizaci některých stavebních objektů k vyloučení rizik sesuvných procesů s důsledky pro ostatní složky životního prostředí

Podmínka č.15) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržných vyjádření a veřejného projednání záměru; podmínka směřuje k detailnějšímu řešení odvádění vod z komunikace z hlediska minimalizace kvantitativních a kvalitativních vlivů na vody a směřuje k maximálnímu zachování srážkových vod v území

Podmínka č.16) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržných vyjádření a veřejného projednání záměru; podmínka směřuje k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na zdroje podzemních vod

Podmínka č.17) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na lesní porosty a zvyšování ekostabilizujících funkcí lesa

Podmínka č.18) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka směřuje k detailnější identifikaci prvků dřevin rostoucích mimo les a k minimalizaci vlivů na dřeviny během stavby zachovávané

Podmínka č.19) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržných vyjádření a veřejného projednání; podmínka směřuje k realizaci takového návrhu sadových úprav, které budou směřovat ke kvalitnímu začlenění navrženého záměru do krajiny

Podmínky č.20) a č.21) vyplývají z dokumentace EIA a jsou modifikovány zpracovatelem posudku na základě obdržných vyjádření a veřejného projednání; podmínky směřují k optimalizaci vyhodnocení migrace v zájmovém území

Podmínka č.22) vyplývá z dokumentace EIA a je zpracovatelem posudku modifikována s ohledem na rozsah a podrobnost podmínky v dokumentaci EIA uvedené; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na faunu respektováním opatření ve fázi přípravy záměru z hlediska zpracování zásad organizace výstavby

Podmínka č.23) je formulována zpracovatelem dokumentace EIA a je převzata do závazného stanoviska; podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí

Podmínky č.24) a č.25) jsou formulovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na faktor pohody v etapě výstavby

Podmínka č.26) je formulována zpracovatelem dokumentace EIA a je převzata do závazného stanoviska; podmínka vychází ze znalostí provádění obdobných staveb ve vztahu k minimalizaci vlivů na hmotný majetek

Podmínka č.27) je formulována zpracovatelem dokumentace EIA a je převzata do závazného stanoviska; podmínka směřuje k zajištění kontroly plnění podmínek z procesu posuzování vlivů na životní prostředí ve vztahu k ochraně přírody v etapě výstavby

Podmínka č.28) vyplývá z dokumentace EIA a je zpracovatelem posudku modifikována s ohledem na rozsah a podrobnost podmínky v dokumentaci EIA uvedené; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na faunu respektováním opatření ve fázi výstavby

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Podmínka č.29) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka souvisí s detailním provedením botanického průzkumu pro vybranou trasu silnice a s vyloučením vlivů expanze nepůvodních druhů rostlin

Podmínka č.30) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka ve vztahu k biologickému průzkumu vychází ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s odstupem od vydání dokumentace pro stavební povolení

Podmínky č.31) a č.32) jsou formulovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les a na lesní porosty

Podmínka č.33) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka souvisí minimalizací vlivů na ovzduší v etapě výstavby

Podmínka č.34) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka souvisí minimalizací vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby

Podmínka č.35) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka souvisí minimalizací vlivů hluku v etapě výstavby

Podmínky č.36) a č.37) jsou formulovány zpracovatelem posudku; podmínky směřují k dokladování plnění hygienických limitů hluku v denní a noční době pro vybranou trasu a související přeložky

Podmínka č.38) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka směřuje k zajištění kvality srážkových vod ze zpevněných ploch

Podmínka č.39) vyplývá z dokumentace EIA; podmínka směřuje k minimalizaci vzniku havarijních stavů a ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod

Podmínka č.40) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k udržitelnosti realizovaných sadových úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných sadových úprav

Podmínka č.41) vychází z dokumentace EIA a je podpořena vyjádřením OŽPZ KÚ Libereckého kraje a směřuje k ověření účinnosti navržených opatření z hlediska vlivů na faunu, migrační trasy a ÚSES

Podmínka č.42) vyplývá z požadavku OŽPZ KÚ Libereckého kraje; požadavek navazuje na podmínku č.23) závazného stanoviska a souvisí s vyhodnocením všech požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, veřejného projednání záměru a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsané v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo významné. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Z dokumentace vyplývá, že při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší z října 2015.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku vyplývá, že imisní vliv dopravy po silnici I/35, vyhodnocený rozptylovou studií, je z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolní zástavby velmi nízký a nepředstavuje významné zdravotní riziko. Přínos ve snížení zdravotního rizika znečištění ovzduší dopravou, daný navrženou přeložkou silnice převážně mimo obytnou zástavbu, je nesporný, ale kvantitativně nevýznamný. Rozdíl obou variant E1 a E2 je vzhledem k nízkému příspěvku a malému počtu exponovaných obyvatel z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší nehodnotitelný.

Z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1. Ta se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě.

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru byla vypracována samostatná studie vlivu hlukové zátěže na veřejné zdraví zpracovaná autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik.

Studie vlivů na veřejné zdraví uzavírá, že na základě předložených podkladů a zpracování posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (hodnocení zdravotních rizik expozice hluku) záměru „Silnice I/35 Turnov-Úlibice“, lze vyslovit odborný názor, že obě aktivní varianty jsou významným zlepšením stávajícího stavu, přičemž z hlediska HRA není mezi oběma aktivními variantami významný rozdíl.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Dokumentace uvádí, že obě hodnocené varianty E1 a E2 jsou vedeny z velké části ve shodné trase, s výjimkou úseků kolem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je vedena východně od města, varianta E2 západně od města.

Byla hodnocena také varianta E0 (nulová varianta – tedy situace při zachování současného stavu).

Dle dokumentace realizace záměru v obou variantách sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Jičín, a kterými by byla vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace.

Imisní zátěž v okolí nové trasy je srovnatelná se zátěží, která by byla v okolí stávající silnice I/35, navržené trasy jsou však vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně a je nižší než podél stávající trasy.

Z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1. Ta vykazuje větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby formulovaných v podmínkách závazného stanoviska pro doporučenou variantu silnice I/35.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Z dokumentace vyplývá, že trasa obou variant je s výjimkou intravilánu Turnova vedena mimo obytnou zástavbu. V místech, kde se k obytné zástavbě přiblíží (jedna lokalita ve variantě E1, dvě lokality ve variantě E2) je možno technicky zajistit, aby zde hluk z automobilové dopravy nepřekročil hygienický limit v denní ani v noční době. Rozměry a umístění navržených protihlukových stěn jsou specifikovány v hlukové studii.

Realizace záměru v obou variantách významně sníží hlukovou zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Jičín (a byla by jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace).

Dle dokumentace dojde k významnému snížení počtu obyvatel zatížených hladinami hluku nad 60 dB v denní době a nad 50 dB v noční době.

Z porovnání obou navržených variant vychází z akustického pohledu lépe varianta E1 – větší snížení počtu nadměrně zatížených obytných budov ve srovnání s variantou E0 a menší rozsah nutných protihlukových opatření pro dodržení hygienického limitu v okolí navržené trasy.

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska, které vyplývají z rozboru akustické situace v příslušné kapitole posudku a z obdržených vyjádření k záměru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody je komentována problematika odvodnění komunikace a vlivů na hydrologické charakteristiky. Je uvedeno, že pro

Silnice I/35 Turnov – Úlibice

zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčité vrstvy, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Vsakovací poměry je důležité ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek. Z hlediska vlivů na hydrologické charakteristiky dokumentace konstatuje, že vliv komunikace na průtok povrchového toku je dán způsobem jejího odvodnění - pokud jsou srážkové vody z vozovky odváděny odvodňovacím systémem komunikace přímo do vodotečí, dochází v případě přívalových srážek ke skokovému zvýšení průtoku v příslušné vodoteči. Z hlediska vlivů na podzemní vody dokumentace konstatuje, že výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení (zářezy, násypy). K ovlivnění režimu podzemních vod může obecně dojít především v oblasti budování hlubších zářezů (narušení proudění a odtokového režimu podzemní vody v zářezích, umělé vytvoření infiltračních zón) a v místech, kde byly provedeny velkoplošné meliorace. Další možností ovlivnění je obecně v oblastech, kde budovaná komunikace jde po náspech vybudovaných v místech mělké přípovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko pod terén, kde se může projevit vytvoření překážky pro proudění přítížením terénu násypem, což může mít za následek zvýšení hladiny podzemní vody na návodní straně. Zde je rovněž třeba zdůraznit zvýšenou možnost průsaků či vzlínání vody do tělesa násypu. Dokumentace uzavírá, že podrobnější hodnocení bude možné provést až po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších částech projektové dokumentace.

Z hlediska ovlivnění jakosti podzemních vod dokumentace uvádí, že mělké podzemní vody mohou být dotčeny výstavbou komunikace pouze v tom případě, že nebudou dodržena ochranná opatření před úniky nebezpečných látek a to zejména při výstavbě v oblastech, kde je zvýšená hladina podzemní vody. Kromě toho je potřeba, aby nová komunikace byla v podloží dostatečně těsněna a nestala se tak drenážním prvkem, který by sváděl mělké vody a tím snižoval hladinu v okolí silničního tělesa. Zdrojem možného znečištění jsou jednak motorová vozidla (úky paliva a maziv, výfukové zplodiny, otěr pneumatik a drobné úniky dopravovaných látek), jednak zimní údržba komunikace.

Z hlediska vlivů na vodní zdroje je v dokumentaci konstatováno, že podle předběžného hodnocení nemá žádná z variant zásadní negativní dopady na ochranu vod. Záměr v obou variantách nelikviduje žádný vodní zdroj. V prostoru Turnova prochází OPVZ II. stupně, přibližuje se OPVZ I. stupně. Dílčí vlivy na ochranná pásma vodních zdrojů jsou řešitelné technickými opatřeními a budou předmětem dalších stupňů hodnocení. Na základě připomínek MŽP byla doplněna podrobnější charakteristika HG objektů a v rámci obchůzek bylo ve dnech 28.5. - 18.6. 2020 ve vzdálenosti cca 150 m od plánované trasy komunikace zaměřeno celkem 39 HG objektů (studní) S-1 až S-39.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu formulování podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody pro doporučenou variantu silnice I/35. Formulované podmínky konkretizují zejména požadavky, které byly formulovány v obdržených vyjádřeních k záměru.

Vlivy na půdu

Dokumentace specifikuje následující nároky na trvalý a dočasný zábor ZPF:

VARIANTA E1

| | | |
|------------------|---------------------|-----------|
| Podvarianta E11: | trvalý zábor celkem | 183,23 ha |
| | dočasný zábor | 17,88 ha |

| | | |
|------------------|---------------------|-----------|
| Podvarianta E12: | trvalý zábor celkem | 191,71 ha |
| | dočasný zábor | 17,88 ha |

| | | |
|-------------|---------------------|-----------|
| VARIANTA E2 | trvalý zábor celkem | 187,47 ha |
| | dočasný zábor | 17,30 ha |

V případě realizace záměru je třeba vyloučit dělicí efekt stavby. Ten souvisí především se zajištěním možnosti neproblematického obhospodařování zemědělských pozemků tak, aby byly minimalizovány i další sociálně ekonomické dopady stavby. V návrhu závazného stanoviska je proto formulováno odpovídající doporučení.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu za předpokladu respektování podmínky závazného stanoviska, která vede k minimalizaci vlivů související se zemědělským hospodařením v krajině.

Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace konstatuje, že uvažovaný záměr prakticky celý probíhá územím Geoparku Český ráj. Jsou popsány hlavní geolokality a je uvedeno, že uvažovaný záměr žádnou z uvedených významných geolokalit nezasahuje svým zábohem, ani významnými vlivy.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

Dokumentace uvádí, že v řešeném území byl zjištěn výskyt 11 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů podle vyhl. č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. 9 druhů bezobratlých je rovněž uvedeno v Červeném seznamu ČR a 3 druhy patří mezi evropsky významné. Ve vymezeném území bylo dále zjištěno 8 druhů ryb, 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 74 druhů ptáků a 18 druhů savců.

Seznam druhů zaznamenaných v zájmovém území v rámci botanického průzkumu obsahuje celkem 381 taxonů vyšších cévnatých rostlin. Během botanického průzkumu byl v zájmovém území zjištěn výskyt 2 chráněných druhů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a významných druhů (*Leucojum vernum* §O, *Trollius altissimus* §O).

Druh *Listera ovata* je zahrnut do Washingtonské úmluvy – ve znění posledních aktualizací z 18. 9. 1997 a 29. 4. 1999 (CITES). Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017) a kategorie IUCN bylo v zájmovém území zaznamenáno 24 zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin.

Z hlediska vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les dokumentace konstatuje, že stávající dřevinné prvky v zájmovém území, které bude nutné vykácet, vytvářejí přírodní biotopy nebo uměle vzniklé ekosystémy funkčního systému trvalé zeleně, které jsou pod vlivem přímého i nepřímého působení člověka. Z hlediska biodiverzity

se jejich konzervativní ochrana jeví jako málo významná s výjimkou dřevinných břehových porostů vodních toků a dřevinných porostů, které jsou fytoecologicky definovatelné a vymezené jako přírodní biotopy.

Z hlediska ekologicko-stabilizačních funkcí, které stávající dřeviny v zájmovém území plní, by měla být jejich ochrana v obecné rovině kompenzována vhodnou náhradní výsadbou, která by měla být navržena citlivě se správně zvolenou přísně diferencovanou dřevinnou skladbou a s ohledem na charakter stanoviště.

V kapitole hodnotící vlivy na ekosystémy dokumentace popisuje v tabulkové podobě vlivy na územní systémy ekologické stability, včetně návrhu doporučení. V dokumentaci je konstatováno, že prvky ÚSES jsou přemostěny soustavou mostů a inundačních mostů, čímž je zajištěna migrační propustnost biokoridorů.

Vliv na lokality soustavy NATURA 2000 byly vyloučeny.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska upřesněných v rámci zpracovaného posudku, které vedou k minimalizaci vlivů na faunu, floru, prvky ÚSES, ekosystémy a zajištění migračních tras.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Dokumentace uvádí, že viditelnost trasy je ovlivněna především celkovým technickým řešením a zvláště podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů. Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků odclonit. Výjimkou jsou velké mostní objekty. Dokumentace dále konstatuje, že vliv na krajinný ráz nelze objektivně posoudit bez podrobnějšího technického řešení záměru. Proto jsou vytipována a popsána především problémová místa, která představují potenciální riziko pro krajinný ráz a kterým je třeba se věnovat.

Na obou variantách se vyskytují vždy dva úseky, u kterých je značné riziko negativního vlivu na krajinný ráz. Jeden úsek je společný a tím je prostor mezi východním portálem tunelu Pelešany a MÚK Valdštejsko. Jedná se o technicky náročný úsek, trasa překonává mostem Libuňku, železniční trať a současnou silnici I/35 a nato navazuje mimoúrovňová křižovatka. Současně se zde trasa dotýká okraje CHKO Český ráj a bude částečně viditelná z hradu Valdštejn. Ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MUK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0).

Z hlediska vlivů na krajinný ráz je jako nejméně problematická v dokumentaci vyhodnocena varianta E1, podvarianta E11.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při zohlednění všech aspektů hodnocených vlivů na krajinný ráz a při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku pro doporučenou variantu. Na základě komplexního posouzení velikosti a významnosti všech vlivů je pro další realizaci doporučena podvarianta E12.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Z hlediska demolic bude v prostoru MÚK Ohrazenice třeba odstranit stávající objekty obalovny. V Turnově v Přepešské ulici (silnice II/610) v místě navrhované MÚK Přepeře bude nutné vykoupit a odstranit stávající přízemní obytný objekt č. 1365 a dřevěnou kůlnu. Celé předmětné území je územím s archeologickými nálezy. V případě stavební či jiné činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů).

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Trasa je navržena ve variantách E1 (vedené severně od Rovenska pod Troskami) a E2 (vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami). Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S 15,25/110.

V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S 21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S 15,25/110. U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110.

Dokumentace uzavírá, že na základě finálního bodového hodnocení bylo zjištěno, že nejmenší vlivy na ŽP lze očekávat u varianty E1, podvarianty E12. Druhé nejmenší vlivy vykazuje varianta E1, podvarianta E11 a největší vlivy na ŽP lze očekávat u varianty E2.

S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožňuje.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě doručeno Ministerstvu životního prostředí 29 vyjádření (9 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 14 vyjádření dotčených správních orgánů a 6 vyjádření veřejnosti). Po termínu bylo doručeno

vyjádření 1 dotčeného územního samosprávného celku a 1 doplňující vyjádření veřejnosti.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru MZP462. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: Liberecký

obce: Lažany, Čtveřín, Hrubá Skála, Karlovice, Ktová, Mírová pod Kozákovem, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov, Tatobity, Stružinec, Veselá

kraj: Královéhradecký

obce: Dílce, Dřevěnice, Holín, Jinolice, Jičín, Kbelnice, Kněžnice, Libuň, Podhradí, Podúlský, Radim, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Železnice

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 18. 4. 2021

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

Podpis zpracovatele posudku:



Autorizace ke zpracování posudku:



