



Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Viz. rozdělovník

Váš dopis ze dne | Vaše značka (č. j.)

Naše značka (č. j.)
3981/ZP/2014 - Po

Hradec Králové
11.06. 2014

Odbor | oddělení
Odbor životního prostředí a zemědělství
Oddělení EIA a IPPC

Vyřizuje | linka | e-mail
Ing. Martina Poláková / 183
mpolakova@kr-kralovehradecky.cz

Stanovisko k záměru „Silnice I/36 v úseku Holice - Čestice“ podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), Vám jako příslušný úřad podle § 22 zákona, vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, sděluje, že záměr „Silnice I/36 v úseku Holice - Čestice“ byl podroben posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona. Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněným vydal příslušný úřad podle § 10 zákona stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“).

Dotčené územní samosprávné celky, tj. město Holice, obec Ostřetín, obec Poběžovice u Holic, město Borohrádek, obec Žďár nad Orlicí, obec Zdelov, obec Čestice, Pardubický kraj a Královéhradecký kraj, žádáme ve smyslu ust. § 16 odst. 3 zákona o zveřejnění stanoviska na úředních deskách a nejméně ještě jedním v dotčeném území obvyklým způsobem (např. místní tisk nebo rozhlas). Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Současně žádáme dotčené územní samosprávné celky v souladu s § 16 odst. 4 zákona o písemné vyrozumění o dni vyvěšení této informace příslušnému úřadu (tj. krajskému úřadu) v nejkratším možném termínu.**

Dotčené správní úřady, tj. Městský úřad Kostelec nad Orlicí, Městský úřad Týniště nad Orlicí a Městský úřad Holice, žádáme neprodleně o zveřejnění stanoviska na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň je žádáme o písemné vyrozumění krajského úřadu o dni vyvěšení stanoviska na úřední desce v nejkratším možném termínu.**

Do stanoviska lze také nahlédnout na internetových stránkách České informační agentury životního prostředí (www.cenia.cz/eia) a dále na internetových stránkách krajského úřadu (<http://www.kr-kralovehradecky.cz>) ve složce Životní prostředí a zemědělství – Aktuální informace z životního prostředí a zemědělství – Posuzování vlivů na životní prostředí – EIA. Na těchto internetových stránkách lze také získat elektronickou podobu této písemnosti pro zveřejnění na elektronické úřední desce. Případné dotazy, další informace k záměru a možnost

nahlížet do stanoviska lze také na krajském úřadu, Pivovarské nám. 1245 (budova Regiocentra Nový pivovar), 500 03 Hradec Králové, č. dveří N1.906, Ing. Poláková, tel. 495 817 183.

I. Identifikační údaje

I.1. Název záměru:

Silnice I/36 v úseku Holice – Čestice

I.2. Kapacita záměru:

Navržené trasy prodloužení silnice I/36 navazují na přeložku silnice I/35 a přes obec Borohrádek spojují tuto silnici se silnicí I/11 (Týniště nad Orlicí – Častolovice) v Česticích u Častolovic.

Varianta A začíná ve stykové křižovatce vybudované v prostoru jihovýchodně od města Holice v Čechách, pokračuje jižně od bývalého skladu Mototechny a chráněného ložiskového území (dále jen „CHLÚ“) cihlářské hlíny, prochází mezi obcemi Veliny a Staré Holice, dále severozápadně kolem města Borohrádek a u obce Čestice u Častolovic se napojuje na silnici I/11. Celková délka varianty A je 14,630 km. Z toho jsou v délce 5,800 km využívány stávající silnice III/3183, III/3055 a II/318.

Varianta B začíná shodně jako varianta A. Prochází jižně kolem vrchu Na Březině a Starých Holic, obchází severozápadně město Borohrádek (ve větší vzdálenosti než varianta A) a za Borohrádkem pokračuje v trase shodné s variantou A do obce Čestice u Častolovic. Celková délka varianty B je 14,576 km. Z toho jsou v délce 5,286 km využívány stávající silnice III/3183, III/3055 a II/318.

Varianta C navazuje přímo na konec obchvatu Holic, vede krátce po trase silnice III/3182 mezi Ostřetínem a Starými Holicemi, dále prochází přes CHLÚ cihlářské hlíny i stávající dobývací prostor a napojuje se do trasy varianty A, v jejíž trase pokračuje až do konce úseku v napojení na silnici I/11 v Česticích u Častolovic.

Celková délka varianty C je 14,453 km. Z toho jsou v délce 6,560 km využívány stávající silnice I/35, III/3182, III/3055 a II/318.

Stavba zahrnuje také přeložky inženýrských sítí v dotčeném území a napojení stávajícího místního dopravního systému území. Komunikace je navržena jako silnice kategorie S 9,5/80. Obě varianty A i C v oblasti chráněného ložiskového území cihlářských hlín vyžadují stavbu zářezu hlubokého cca 13 m a při křížení s tratí č. 016 vzniknou násypy výšky až cca 8 m. Na trasách všech variant jsou navrženy mostní objekty přes Tichou Orlici, ostatní vodoteče v území a přes železniční tratě č. 016 a č. 026.

I.3. Umístění záměru:

Kraj: Královéhradecký a Pardubický.

Obce: město Holice, obec Ostřetín, obec Poběžovice u Holic, město Borohrádek, obec Žďár nad Orlicí, obec Zdelov, obec Čestice.

Katastrální území: Holice v Čechách, Ostřetín, Poběžovice u Holic, Borohrádek, Žďár nad Orlicí, Zdelov, Čestice u Častolovic.

I.4. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele:

65993390

I.6. Sídlo oznamovatele:

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

II.1. Oznámení

Oznámení záměru „Silnice I/36 v úseku Holice – Čestice“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona vypracoval Ing. Zbyněk Vyhlás, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona (č. osvědčení 13943/1638/OPVŽP/94 ze dne 07.02.1995, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j.: 32852/ENV/11). Krajský úřad obdržel oznámení dne 27.08.2009.

II.2. Zjišťovací řízení

Oznámení o zahájení zjišťovacího řízení záměru krajský úřad rozeslal ve smyslu § 6 zákona dne 02.09.2009. Závěr zjišťovacího řízení vydal krajský úřad dne 02.10.2009 s tím, že záměr bude dále posuzován podle zákona a je nutné zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) dle přílohy č. 4 zákona zejména s důrazem oblast ochrany veřejného zdraví, oblast ochrany ovzduší a oblast ochrany přírody a krajiny.

II.3. Dokumentace

Dokumentaci k předmětnému záměru v rozsahu přílohy č. 4 zákona zpracoval Ing. Zbyněk Vyhlás, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona (č. osvědčení 13943/1638/OPVŽP/94 ze dne 07.02.1995, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j.: 32852/ENV/11). Dokumentace byla předložena krajskému úřadu dne 14.05.2012. Dne 22.05.2012 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření. Dne 13.06.2012 byl příslušným úřadem pověřen pan RNDr. Vladimír Ludvík, který je držitelem autorizace ve smyslu zákona, zpracováním posudku na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).

Dne 24.07.2012 byla dokumentace vrácena oznamovateli k doplnění a přepracování.

Dne 12.12.2013 krajský úřad obdržel přepracovanou a doplněnou dokumentaci. Doplněnou dokumentaci v rozsahu přílohy č. 4 zákona zpracoval Ing. Zbyněk Vyhlás, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona (č. osvědčení 13943/1638/OPVŽP/94 ze dne 07.02.1995, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j.: 32852/ENV/11). Dne 23.12.2013 byla doplněná dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

II.4. Posudek

Dne 01. dubna 2014 obdržel příslušný úřad posudek, který zpracoval RNDr. Vladimír Ludvík, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona (č. osvědčení 5278/850/OPV/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j.: 2081/ENV/11). Dne 15.04.2014 byl posudek rozeslán dotčeným subjektům ke zveřejnění a vyjádření.

II.5. Veřejné projednání

Veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu § 17 zákona bylo stanoveno na 06.05.2014 v budově Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové (jednací sál Albrechta z Valdštejna, č. 9-P1.906) od 15:00 hodin a proběhlo v souladu s ustanovením § 17 zákona a § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Zápis z veřejného projednání byl pořízen dne 07.05.2014 a rozeslán dotčeným subjektům.

II.6. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

Účast dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů při posuzování předmětného záměru je patrná z přehledu uvedeného v následujícím bodu tohoto stanoviska.

K oznámení, dokumentaci, doplněné dokumentaci a k posudku se kromě dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů vyjádřila veřejnost (pan Milan Shejbal a Zemědělská společnost Ostřetín, a.s.), občanské sdružení Myslivecké sdružení „Orlice“ Borohrádek o.s. (vyjádření k oznámení) a Wienerberger cihlářský průmysl, a.s. (vyjádření k dokumentaci). Občanské sdružení ve smyslu § 23 odst. 9 zákona v průběhu posuzování nevzniklo.

Veřejnost se veřejného projednání nezúčastnila. Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: 3981/ZP/2014, ev.č.: 47751/2014/KHK, ze dne 07.05.2014.

II.7. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

K doplněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, ze dne 16.01.2014, č.j.: S-KHSKH 31275/2013/2/HOK.HK/Hr,
- Královéhradecký kraj, odbor kancelář hejtmana, ze dne 09.01.2014, č.j.: 22999/KH/2013,
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, ze dne 20.01.2014, č.j.: KHSPA 19393/2013/HOK-Pce,
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 16.01.2014, č.j.: KrÚ 40/2014,

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 08.01.2014, č.j.: ČIŽP/45/IPP/0915868.003/14/KDR,
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 22.01.2014, č.j.: 22168/ZP/2013-Po, ev.č. 5398/2014/KHK,
- Městský úřad Holice, odbor správy majetku a výstavby města, ze dne 22.01.2014, bez č.j.,
- Obec Žďár nad Orlicí, ze dne 20.01.2014, bez č.j.,
- Město Borohrádek, ze dne 29.01.2014, č.j.: 22/2014/MUBK/Mach,
- Městský úřad Kostelec nad Orlicí, ze dne 27.01.2014, č.j.: OSO 3027/2013-27485/2013-lf.

K posudku se vyjádřily následující subjekty:

- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 29.04.2014, č.j.: 3981/ZP/2014-Po, ev.č.: 40409/2014/KHK,
- Královéhradecký kraj, odbor kancelář hejtmána, ze dne 25.04.2014, č.j.: 4864/KH/2014,
- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, ze dne 15.04.2014, č.j.: S- KHSHK 31275/2013/4/HOK.HK/Hr,
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, č.j.: KHSPA 6048/2014/HOK-Pce,
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 28.04.2014, č.j.: ČIŽP/45/IPP/0915868.004/14/KDR.

III. Hodnocení záměru

III.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Hluk:

Navrženou trasu komunikace lze z hlediska akustického považovat za výrazný přínos ke zlepšení životního prostředí, a to zejména pro zástavbu, kterou dnes silnice I/36 prochází. Nová trasa je převážně vedena v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

Na základě výše uvedených skutečností lze považovat navrženou trasu přeložky silnice I/36 z akustického hlediska za akceptovatelnou. Mírné zvýšení hlukové zátěže v úseku km 0,000 - 3,500 představuje varianta B pro jižní okraj Starých Holic, varianta C pro severní okraj zástavby Ostřetín a všechny varianty pak pro severozápadní okraj obce Veliny.

V úseku km 3,500 - 14,360 dojde ke zvýšení hlukové zátěže na severním okraji města Borohrádek v případě vedení varianty A a k zanedbatelnému zvýšení hlukové zátěže na jižním okraji obce Žďár nad Sázavou pro případ vedení trasy variantou B. Hluková zátěž pro Moravsko a Čestice se prakticky nemění, neboť všechny varianty sledují v tomto úseku trasu stávající komunikace.

U žádné z variant nedochází k překročení platných hygienických limitů.

Z hlediska hlukové zátěže lze v úseku km 0,000 - 3,500 označit za nejvhodnější variantu A, v úseku km 3,500 - 14,630 variantu B.

Pro konečný výběr optimální varianty se nepovažuje akustické hledisko za rozhodující.

Ovzduší:

Modelové výpočty prokázaly, že výstavba přeložky silnice I/36 je celkově přínosem pro kvalitu ovzduší v obytné zástavbě dotčených měst a obcí. Významná je očekávaná změna imisní zátěže v Holicích v Čechách, Starých Holicích a Borohrádku, kde stávající komunikace tvoří průtah. Po výstavbě nové trasy I/36 bude imisní zatížení obyvatel ve výše uvedených obcích výrazně nižší.

Navrženou trasu přeložky silnice I/36 lze z hlediska kvality ovzduší považovat za akceptovatelnou. Mírné zhoršení kvality ovzduší v úseku km 0,000 - 3,500 představuje varianta B pro jižní okraj Starých Holic, varianta C pro severní okraj zástavby Ostřetín a všechny varianty pak pro severozápadní okraj obce Veliny.

V úseku km 3,500 - 14,360 dojde ke zhoršení kvality ovzduší na severním okraji města Borohrádek v případě vedení varianty A a k zanedbatelnému zhoršení kvality ovzduší na jižním okraji obce Žďár nad Sázavou pro případ vedení trasy variantou B. Kvality ovzduší pro Moravsko a Čestice se prakticky nemění, neboť všechny varianty sledují v tomto úseku trasu stávající komunikace.

V zájmovém území nebude vlivem provozu na žádné z hodnocených variant docházet k překročení příslušných imisních limitů.

Z hlediska vlivu navržené silnice na kvalitu ovzduší lze v úseku km 0,000 - 3,500 označit za nejvhodnější variantu A, v úseku km 3,500 - 14,630 variantu B.

Krajinný ráz

Z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz je varianta trasy B v úseku km 0,00 - 3.500 výhodnější, neboť nezasahuje do lesních porostů a ekosystémů jako varianta A nebo C.

V úseku km 3,500 - 14,600 obě posuzované varianty A i B zasahují do lesních porostů a ekosystémů, ale varianta B ve výrazně vyšší míře. Varianta A také v poněkud více sleduje stávající komunikaci.

Voda

V dokumentaci byl posuzován vliv stavby na povrchové vody a na vody podzemní. Nejdelší varianta A je oproti nejkratší variantě C delší o cca 180 m, tj. o cca 1,2% a vnos znečišťujících látek do odpadních dešťových vod je pro posuzované varianty tedy též v těchto hranicích poměru.

Z hlediska zvláště chráněných území prochází varianty A, B, C podél hranice ochranného pásma vodního zdroje v délce cca 1,3 km a podél hranice CHOPAV nebo v její blízkosti v délce cca 3,9 km - posuzované varianty jsou v těchto úsecích totožné a z tohoto hlediska se neliší. Varianta A přímo kříží Tichou i Divokou Orlici i další drobné vodoteče obdobně nebo shodně jako obě další varianty B a C a z tohoto hlediska jsou varianty rovněž prakticky shodné.

V období výstavby jsou var. A, B, C prakticky shodné. Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody jsou varianty prakticky shodné, pouze vzhledem k délce trasy, resp. velikosti zpevněné plochy je var. A zanedbatelně nepříznivější.

Zemědělská půda a pozemky určené k plnění funkce lesa

Realizací posuzovaného záměru dojde k trvalému záboru zemědělské půdy i pozemků určených k plnění funkce lesa.

Z hlediska záboru zemědělské půdy je nejmenší zábor v případě realizace varianty A a největší v případě realizace varianty B. Vzhledem k tomu, že tato skutečnost je rozhodující měrou dána tím, že varianta A je oproti variantě B vedena více po lesních pozemcích (především v úseku km 0,000 - 3,500), nebude vliv záměru na zemědělskou půdu zásadním kritériem pro volbu optimální varianty.

V úseku staničení km 0,00 - 3,500 zasahuje varianta A a C do relativně strukturně bohatých lesních porostů mezi Ostřetínem a Velinami. Výhodnější je z tohoto hlediska varianta B, protože se pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) zcela vyhýbá.

V úseku staničení km 3,500 - 14,630 (lesy mezi Koudelkou - Borohrádkem a Borohrádkem - Česticemi) dojde k výraznému zásahu do PUPFL. Oproti variantě B je zde výhodnější varianta A, neboť v jejím případě dojde k menšímu zásahu do PUPFL.

Flóra, fauna, systém ekologické stability

Všechny tři posuzované varianty zasahují do územního systému ekologické stability krajiny. Všechny varianty dvakrát protínají evropsky významnou lokalitu CZ 0524049 Orlice a Labe. (jedná se o velmi zachovalou a funkční nivu toku Orlice s přirozeným meandrujícím korytem, četnými, velmi cennými slepými rameny s výskytem ohrožených druhů a charakteristickou lužní a nivní vegetací). Divokou Orlici kříží všechny varianty po stávajícím mostě rekonstruovaném v roce 1999, u něhož už se s dalšími stavebními úpravami nepočítá. Řeka Tichá Orlice bude překonána nově navrženým mostem.

Všechny tři varianty procházejí nadregionálními biokoridory „Bohdaneč - Uhersko“ (NRBK K 74), „Sedloňovský vrch, Topielisko - Vysoké Chvojno“ (NRBK K 81) a nadregionálním biokoridorem „Divoká Orlice“.

Severně od obce Borohrádek kříží varianta A a C regionální biokoridor RBK 809 „Tichá Orlice“. Všechny varianty v úseku mezi obcemi Borohrádek a Čestice procházejí v těsném sousedství regionálního biocentra RBC 1764 „Velký les“. Varianty A, B a C jsou vedeny nedaleko lokálního biocentra LBC „Javůrka“ (počátek trasy jižně od Holic) a v těsné blízkosti LBC „Korejtky“. Varianty A a C jsou vedeny v těsné blízkosti lokálního biocentra „U Dubu“ a „Nad starým Božetickým rybníkem“. Varianta B kříží LBC „Dolní luka“ a LBC „Nad starým Božetickým rybníkem“. Varianty A, B a C jsou vedeny v těsné blízkosti LBC 12 (součást NRBK „Divoká Orlice“).

V trase všech tří variant byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů.

Všechny varianty procházejí v blízkosti významného krajinného prvku (dále jen „VKP“), ale přímo do nich nezasahují, i když v případě VKP „Za cihelnou“ (výskyt silně ohroženého kruštíku bahenního) prochází varianta C v jeho naprosto těsné blízkosti.

Z posuzovaných řešení prokazuje v úseku km 0,00 - 3,500 větší výhodnost varianta B, neboť se nejméně dotýká ekosystémů přírodního charakteru. Při realizaci varianty A nebo C dojde v tomto úseku ke kolizi s lesními ekosystémy a v případě varianty C navíc k velmi těsnému míjení VKP „Za cihelnou“.

V úseku km 3,500 - 14,630 trasa varianty A oproti variantě B méně narušuje ekologicko-stabilizační funkci, kterou v zájmovém území plní stávající dřevinné ekosystémy. Navíc trasa varianty B kříží LBC „Dolní luka“ a LBC „Nad starým Božetickým rybníkem“.

Vlivy na nerostné suroviny

Jižně od Starých Holic se nachází CHLÚ Ostřetín. Jedná se o dobývací prostor cihlářské suroviny. Varianty A a C vedou přes toto chráněné ložiskové území i přes stanovený dobývací prostor.

Severně od Borohrádku se nachází dobývací prostor písku a šterkopísku. Varianta A jej těsně míjí a varianta B minimálně zasahuje do jihozápadního okraje.

Z hlediska vlivu na nerostné suroviny se nejméně výhodně jeví varianty A a C, výhodnější je varianta B.

Dále byly posuzovány vlivy (např. horninové prostředí, hodnoty vytvořené lidskou činností, infrastruktura, architektura, archeologické památky aj.).

Na základě celkového posouzení řešených variant byla vyhodnocena jako nejvýhodnější kombinace variant: v úseku km 0,000 - 3,500 varianta B a v úseku km 3,500 - 14,630 variantu A.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzovaným záměrem nenastávají.

Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v návrhu stanoviska.

III.2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Varianta A

Varianta A začíná ve stykové křižovatce vybudované jihovýchodně od Holic v Čechách. Připojení Holic a odpojení I/36 je navrženo v tříramenné malé okružní křižovatce, ze které trasa pokračuje východním směrem do prostoru jižně od bývalého skladu Mototechny a prochází přes CHLÚ cihlářské suroviny i stávající dobývací prostor. Zde se stáčí levostranným obloukem na severovýchod a úrovnově kříží silnici II/318 mezi Starými Holicemi a Velinami. V přímé pokračuje na severovýchod, nadjezdem překračuje železniční trať č. 016 Holice - Borohrádek a pokračuje v trase silnice III/3183. Před stávající stykovou křižovatkou silnic III/3183 a III/3055 se I/36 stáčí pravostranným obloukem do trasy stávající silnice III/3055, kterou využívá až do prostoru západně od Borohrádku. Pak se stáčí levostranným obloukem a nadjezdem kříží kolejiště žst. (opravnu kolejí) Borohrádek a silnici II/305. Za silnicí se stáčí pravostranným obloukem kolem ČOV Borohrádek a podél dobývacího prostoru těžby písku a šterkopísku na jihovýchod. Za obcí Borohrádek se levostranným obloukem vrací do trasy stávající silnice II/318, v jejíž trase pokračuje až do konce úseku, kde se napojuje na silnici I/11 v Česticích u Častolovic. Celková délka varianty A je 14,630 km.

Na trase je navržena jedna mimoúrovňová křižovatka - MÚK Borohrádek se silnicí II/305. Pro variantu A je dále navrženo 7 úrovnových křižovatek (4 stykové, 2 průsečné a 1 malá okružní) v místech napojení na stávající silnice a v místech křížení. Všechny křižovatky jsou navrženy v místech s dobrými rozhledovými podmínkami.

Stavba nevyžaduje přeložky inženýrských sítí většího rozsahu ani demolici objektů.

Mosty: 6 ks, délka 383 m

Varianta B

Varianta B začíná shodně jako varianta A, ze které se odpojuje v km 0,685 pravostranným obloukem. Následuje levostranný oblouk, kterým trasa obchází vrch na Březině a severovýchodním směrem se přibližuje k zástavbě Starých Holic. Pravostranným obloukem se trasa stáčí na východ (do prostoru mezi cihelnou Holice a zemědělským areálem), levostranným obloukem se stáčí do prostoru mezi staré Holice a Veliny a kříží silnici II/318.

Dále pokračuje přibližně v trase varianty A (tzn. že železniční trať č. 016 kříží nadjezdem a využívá silnice III/3183 a III/3055). V km 7,178 se levostranným obloukem stáčí do prostoru severně od Borohrádku, nadjezdem kříží železniční trať č. 026 Borohrádek - Týniště nad Orlicí a silnici II/305. Pak se stáčí pravostranným obloukem na jihovýchod a po mezipřímé délky 0,626 km se levostranným obloukem napojuje na stávající silnici II/318 (před napojením na stávající silnici protíná trasa jihozápadní okraj dobývacího prostoru písku a šterkopísku), v jejíž trase pokračuje až do konce úseku, kde se napojí na I/11 v Česticích. Celková délka varianty B je 14,576 km.

Na trase je navržena jedna mimoúrovňová křižovatka - MÚK Borohrádek se silnicí II/305. Pro variantu B je dále navrženo 7 úrovnových křižovatek (4 stykové, 2 průsečné a 1 malá

okružní) v místech napojení na stávající silnice a v místech křížení. Všechny křižovatky jsou navrženy v místech s dobrými rozhledovými podmínkami.

Stavba nevyžaduje přeložky inženýrských sítí většího rozsahu ani demolici objektů.

Mosty: 5 ks, délka 138 m.

Varianta C

Varianta C přímo navazuje na konec obchvatu Holic I/35, na který se napojuje levostranným složeným obloukem s vloženými přechodnicemi. Tímto obloukem se dostává do trasy silnice IN/3182 mezi Ostřetínem a Starými Holicemi, ze které se brzy odpojuje pravostranným obloukem a prochází přes CHLÚ cihlářské suroviny i stávající dobývací prostor. V km 3,218 se napojuje do trasy varianty A, v jejíž trase pokračuje až do konce úseku, kde se napojí na silnici I/11 v Česticích. Celková délka varianty C je 14,453 km.

Na trase je navržena jedna mimoúrovňová křižovatka - MÚK Borohrádek se silnicí II/305. Pro variantu C je dále navrženo 7 úrovnových křižovatek (6 stykových a 1 průsečná) v místech napojení na stávající silnice a v místech křížení. Všechny křižovatky jsou navrženy v místech s dobrými rozhledovými podmínkami.

Mosty: 6 ks, délka 383 m

Geometrie trasy všech variant vychází z návrhové kategorie S 9,5/80. Návrhová rychlost je 80 km/hod.

Uvedení daného úseku do provozu se předpokládá v roce 2035. Na tento rok se navrhovaná stavba kapacitně posuzuje.

Součástí stavby bude u všech variant též systém odvodnění komunikace včetně navazujících technických opatření (dešťové usazovací nádrže, vsakovací a vyrovnávací nádrže, odpadní kanály, úpravy koryt toků apod.).

Provozování navrhované stavby nevyžaduje trvalé nasazení pracovních sil. Komunikace a její související objekty budou provozovatelem udržovány periodicky společně s jinými úseky komunikací podle harmonogramu činností vytvořeného pro různé druhy konstrukcí a různá roční období v jednosměnném pracovním cyklu. Mimořádné a havarijní situace budou řešeny na základě havarijních plánů specializovanými složkami správce komunikace nebo odbornou firmou pracující v požadovaném oboru, a to bez ohledu na směnnost pracovního cyklu.

Očekávané intenzity dopravy:

Předpokládaný termín zprovoznění přeložky silnice I/36 je přibližně v roce 2035. V této době bude již fungovat přeložka silnice R35 v úseku Hradec Králové - Mohelnice. Silnice I/36 bude mít stále význam jako trasa spojující silnice R35 a I/11 a obsluhuje spíše regionální města jako Holice, Borohrádek a Častolovice.

Zatížení všech variant přeložky I/36 je relativně nízké a pohybuje se v rozmezí 6000- 8000 vozidel za 24 hodin. Při realizaci přeložky I/36 jsou intenzity dopravy na související síti silnic nižších tříd velmi nízké.

Přesnost stanovení výhledové intenzity nemá v tomto případě vliv na stanovení kategorie nové komunikace. Ve vazbě na současný stav je navržena kategorie S 9,5/80.

Úroveň navrženého technického řešení:

Úroveň zpracování technické studie odpovídá stávajícímu standardu pro daný stupeň projektové přípravy. Zpracovatel technické studie garantuje vypracování návrhu koncepce a technického řešení stavby v souladu s platnými technickými předpisy a normami.

III.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování vlivů podle zákona jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy a provozu.

Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování podle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

III.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Ze tří navržených a hodnocených variant nejlépe vyhovuje následující kombinace variant:

V úseku staničení km 0,000 – 3,500 nejlépe vyhovuje varianta trasy B. Zbylé varianty A a C jsou nevhodné z důvodu kolize s lesními ekosystémy a v případě varianty C také s registrovaným VKP „Za cihelnou“ reprezentujícím biotopy s vyšší mírou přírodního charakteru s výskytem silně ohroženého kruštíku bahenního, ještěrky obecné (silně ohrožený druh), střevlíka ullrichův (ohrožený druh), zlatohlávka tmavého (ohrožený druh) a ropuchy obecné (ohrožený druh).

Varianta B se také, jako jediná varianta v tomto úseku, nedotkne chráněného ložiskového území a stanoveného dobývacího prostoru CHLÚ Ostřetín.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví je v úseku staničení km 0,00 – 3,500 varianta B méně výhodná, neboť způsobuje lehký nárůst hladiny hluku a imisí u okrajové zástavby jižního okraje Starých Holic, avšak nikde v trase varianty B nedochází k překročení platných hygienických limitů.

V úseku staničení km 3,500 – 14,630 nejlépe vyhovuje varianta trasy A. Druhá posuzovaná varianta B není vhodná, protože více narušuje ekologicko-stabilizační funkci stávajících dřevinných ekosystémů a dále kříží LBC „Dolní luka“ a LBC „Nad starým Božetickým rybníkem“.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví je v úseku staničení km 3,500 – 14,630 varianta A méně výhodná, neboť způsobuje lehký nárůst hladiny hluku a imisí u okrajové zástavby severní části Borohrádku. Nikde na trase varianty A však nedochází k překročení platných hygienických limitů.

Na základě celkového posouzení řešených variant byla vyhodnocena jako nejvýhodnější následující kombinace variant: v úseku km 0,000 – 3,500 varianta B a v úseku km 3,500 – 14,630 variantu A. Návaznost obou doporučených variant je bezproblémová. Za nejméně vhodnou se považuje varianta nulovou, tj. zachování stávajícího stavu, která ovšem nebyla navržena k realizaci.

III.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

III.5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k původní dokumentaci 1 vyjádření veřejnosti, dále obdržel 0 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 5 vyjádření dotčených správních úřadů. K přepracované dokumentaci pak 0 vyjádření veřejnosti, 4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 6 vyjádření dotčených

správních úřadů. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta. Veškeré připomínky jsou náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek příslušného úřadu.

III.5.2. Vypořádání vyjádření k posudku

V rámci předkládaného záměru obdržel krajský úřad k posudku celkem 6 vyjádření:

- 1) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, ze dne 15.04.2014, č.j.: S- KHS HK 31275/2013/4/HOK.HK/Hr

Podstata vyjádření:

K předloženému posudku není připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

- 2) Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 15.05.2014, č.j.: 3981/ZP/2014-Po

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany ovzduší

K předloženému posudku není připomínek.

b) Z hlediska odpadového hospodářství

K předloženému posudku není připomínek.

c) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Ve smyslu působnosti vymezené ust. § 77a odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), krajský úřad konstatuje, že nemá zásadní námitky proti předloženému posudku na dokumentaci o hodnocení vlivů. Na území Královéhradeckého kraje je z pohledu dotčení zájmů ochrany přírody a krajiny nejvýhodnější k realizaci varianta A, která nejméně negativně zasahuje do lesních ekosystémů. Do evropsky významné lokality Orlice a Labe, jakož i do neregionálního ÚSES zasahují všechny varianty. V části návrhu stanoviska příslušného orgánu (viz str. 135-139 posudku) jsou navržena konkrétní doporučení pro minimalizaci vlivu záměru na faunu, flóru, ekosystémy a ÚSES. Respektování uvedených doporučení a jejich detailní zapracování do následných stupňů projektových dokumentací záměru, bude nezbytným předpokladem pro potřeby vydání závazného stanoviska, povolení či výjimky orgánu ochrany přírody ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny.

d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Krajský úřad souhlasí jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu pouze s navrhovanou variantou A.

f) Z hlediska ochrany vod

K předloženému posudku není připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve stanovisku byla doporučena jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí následující kombinace variant: v úseku km 0,000 – 3,500 varianta B a v úseku km 3,500 –

14,630 varianta A. Úsek km 0,000 – 3,500 probíhá po území Pardubického kraje, na území Královéhradeckého kraje je doporučen záměr ve variantě A.

- 3) Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 28.04.2014, č.j.: ČIŽP/45/IPP/0915868.004/14/KDR

Podstata vyjádření:

a) *Z hlediska ochrany ovzduší*

K předloženému posudku není připomínek.

b) *Z hlediska ochrany vod*

K předloženému posudku není připomínek.

c) *Z hlediska odpadového hospodářství*

V předloženém posudku je uvedeno, že mezi povinnosti původců odpadů patří mimo jiné i zpracovat plán odpadového hospodářství pokud produkuje ročně více než 10 t nebezpečného odpadu nebo více než 1000 t ostatního odpadu a zajišťovat jeho plnění. ČIŽP upozorňuje, že tato povinnost byla zákonem č. 169/2013 Sb., kterým se měnil zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, zrušena.

d) *Z hlediska ochrany přírody*

K předloženému posudku není připomínek.

e) *Oddělení ochrany lesa*

K předloženému posudku není připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka ke změně legislativy bude řešena v rámci dokumentace pro územní řízení. Nemá vliv na posouzení vlivů na životní prostředí.

- 4) Krajská hygienická stanice Pardubického kraje, ze dne 29.04.2014, č.j.: KHSPA 6048/2014/HOK-Pce

Podstata vyjádření:

S předloženým posudkem se souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

- 5) Královéhradecký kraj, ze dne 24.04.2013, č.j.: 4864/KH/2014

Podstata vyjádření:

K posudku není připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

- 6) Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 13.05.2014, č.j.: KrÚ 26605/2014/OŽPZ/JI

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany přírody

V dalších stupních zpracovávaných dokumentací uvedeného záměru požadujeme důsledně respektovat a dále rozpracovat zejména opatření nastíněná v posudku na stranách 135-139.

b) Z hlediska státní správy lesů

Formulace podmínky návrhu souhlasného stanoviska, uvedená na str. 136 dole (poslední odrážka), tj. doporučení,... zajistit postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonických liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu... zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability).“ by mohla přinést požadovaný efekt jedině v případě, že by byla zapracována do lesnického obhospodařování podle příslušných lesních hospodářských plánů a lesních hospodářských osnov konkrétních vlastníků lesních pozemků v dotčeném území a byla by realizována v předstihu před vlastním započítáním výstavby silničního tělesa. Pokud se však tato informace k vlastníků lesů nedostane, pak tuto podmínku nelze splnit a nemělo by dojít k realizaci záměru. Jako reakce na stanovisko krajského úřadu ze dne 16. 1. 2014 k této podmínce je v posudku uvedeno, že je podstatné, že se podmínka dostane do stanoviska. Dle našeho názoru by bylo třeba citovanou podmínku formulovat jako povinnost investora prokazatelným způsobem komunikovat s vlastníky dotčených lesních pozemků a finančně či jiným způsobem se podílet na realizaci této podmínky. V opačném případě zůstane pravděpodobně tato podmínka jen formalitou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad a) K připomínce orgánu ochrany přírody je možno konstatovat, že podmínky navržené v posudku jsou po doplnění součástí podmínek tohoto stanoviska. Tyto podmínky budou muset být zahrnuty do následných rozhodnutí (např. územní rozhodnutí a stavební povolení) na základě §10 zákona. V rámci technických dokumentací budou tyto podmínky dále rozpracovány a dokladováno jejich plnění.

Ad b) K této připomínce lze uvést, že obecně musí být uvedená podmínka (jako každá jiná podmínka stanoviska) zahrnuta do následných rozhodnutí dle §10 zákona. Následně lze předpokládat, že vzhledem k připravované nevyhnutelné novele zákona vyžadované legislativou EU, bude muset být navíc dokladováno, jak byly podmínky stanoviska zahrnuty do následných rozhodnutí. Z tohoto hlediska nelze předpokládat, že by se tato podmínka mohla stát formalitou. Na základě této připomínky byla uvedená podmínka dále upřesněna v následujícím znění:

Těžbou vyvolanou stavbou bude v lesních komplexech docházet k oslabení stability okolních vzrostlých porostů, což může při silných větrech způsobovat celoplošné vývraty. Na mnoha stanovištích těžba přispěje k degradaci vytvořené přirozené zonální vegetace (křovinné lesní pláště), která se v zájmovém území analogicky vyvíjí plošně i mimo kontakt s lesem na neobhospodařovaných plochách. Vzniklé biotopy bez dřevinné vegetace budou více intenzivně vystavené mikroklimatickým extrémům a vyšší větrné a vodní erozi. Vykácením dřevinných prvků lze předpokládat zvýšení hladiny povrchové vody a plošné zamokření odtěžených lokalit – ztráta desukční funkce porostů. Z tohoto důvodu se doporučuje zajistit 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 přírodě blízkého lesa zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Investor je povinen v dostatečném

předstihu (bezprostředně po upřesnění potřebných detailních parametrů záměru) zpracovat odborný návrh pro realizaci této podmínky a prokazatelným způsobem zajistit plnění této podmínky (např. na základě smlouvy s vlastníky dotčených lesních pozemků).

Z veřejného projednání konaného dne 20.06.2013 byl pořízen zápis, který byl rozeslán 26.06.2013. Veřejného projednání se veřejnost nezúčastnila.

III.6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Krajský úřad jako příslušný orgán podle § 22 zákona na základě zveřejněné dokumentace, vyjádření příslušných územních samosprávných celků, dotčených úřadů a veřejnosti, doplňujících informací a zpracovaného posudku vydává podle § 10 odst. 1 zákona

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k posouzení vlivů provedení záměru

„Silnice I/36 v úseku Holice - Čestice“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky navazujících správních řízení.

Jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí byla doporučena kombinace variant: **v úseku km 0,000 – 3,500 varianta B a v úseku km 3,500 – 14,630 varianta A.**

Podmínky souhlasného stanoviska:

Pro fázi přípravy

Ochrana zdraví

- 1) Jako podklad pro dokumentaci pro územní řízení (dále jen „DÚR“) aktualizovat Modelové hodnocení kvality ovzduší.
- 2) Jako podklad pro DÚR bude zpracována podrobná hluková studie z dopravy pro doporučenou variantu včetně návrhu případných protihlukových opatření pro bezpečné plnění hlukových limitů; zvláštní pozornost věnovat prostoru osady Moravsko a prostoru navržené křižovatky napojující variantu A na centrum města Borohrádek.
- 3) V rámci plánu organizace výstavby, který je součástí projektové dokumentace stavby, je třeba řádně zvolit a v rámci stavební přípravy projednat přepravní trasy, umístění dočasných objektů stavby (betonárka, obalovna apod.), ploch stavebního dvora a manipulačních a skladových ploch.

Voda

- 4) Projekt úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem.
- 5) Zvážit možnost vhodného umístění záchytných vodních nádrží osazených vodními makrofyty pro naředění a předčištění splachů rozpuštěných solí ze zimní údržby komunikace a také pro eliminaci vlivů potenciálních ropných havárií (přírodní biofiltry).
- 6) Před realizací stavby provést hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude výběr a případně doplnění indikačních vrtů a zjištění kvality podzemních vod v okolí vybrané trasy záměru.
- 7) Provést pasportizaci stávajících podzemních vrtů a studní ve vzdálenosti cca 200 m od trasy stavby pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to jak z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody (v místech zářezů stavby do původního terénu), tak z hlediska možného ovlivnění její kvality. Rozsah průzkumů se doporučuje operativně upřesňovat v průběhu přípravných prací.
- 8) V celém úseku souběhu silnice s hranicí ochranného pásma vodního zdroje (dále jen „OPVZ“) nebo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) bude nezbytné realizovat odvedení dešťových vod z povrchu vozovky nepropustným odvodněním (nepropustné žlaby, vodotěsné kanalizace) s ochrannými nádržemi, lapači ropných a ostatních škodlivých látek.
- 9) Pro celou posuzovanou silniční trasu bude zpracován havarijný plán (havarijní plány úseků) za účelem okamžitého ochranného a nápravného zásahu. Bude nutno zpracovat havarijný plán pro opatření při dopravních nehodách, při nichž je nebezpečí úniku znečišťujících látek.
- 10) Plán organizace výstavby bude zohledňovat inundační území a možnost vzniku povodňových situací.
- 11) Pro minimalizaci dopadů při běžném silničním provozu i při případných haváriích bude vozovka odvodněna přes ochranné nádrže s technickým zabezpečením (oddělení s nornými stěnami, příp. sorpční filtry) pro záchyt plovoucích látek (zejm. ropné látky - NEL) a usaditelných látek (nerozpuštěné látky) smývaných z povrchů vozovek, při případných drobných úkapech ropných látek v důsledku běžného provozu i případných haváriích.
- 12) Nádrže budou dimenzovány tak, aby v případě havárie byly schopné zachytit a pojmout minimálně objem cisternového vozu při maximálních průtocích.
- 13) Sedimentační nádrže budou v případě potřeby doplněny o filtrační stupeň (např. sorpční filtry).
- 14) V dlouhých úsecích podélných odvodňovacích příkopů komunikací navrhnout a instalovat stabilní norné stěny (separace lehkých kapalin a usaditelných látek), které umožní rozdělit odvodňované úseky na kratší části a tak operativněji řešit případné havarijní situace úniku znečišťujících látek přepravovaných dopravními prostředky. Instalace norných stěn a ochranných nádrží se doporučuje zejména v úsecích dotýkajících se zájmových území ochranných pásem vodních zdrojů a úseků CHOPAV.
- 15) Na hranici OPVZ budou navržena a provedena ochranná opatření, která zabrání znečištění povrchové a podzemní vody při stavbě a během provozu komunikace. Zpevněné plochy musí být nepropustné (tj. betonové kryty, zpevnění krycími vrstvami s asfaltovými pojivy za tepla, příp. dlažba z kostek). Obdobně se zabezpečí zařízení k odvádění vody, tj. kanalizace a volné otevřené příkopy. Do násypů komunikací a do konstrukce vozovek smí být použity pouze materiály neobsahující žádné odplavitelné součásti; zvláště je nutno vyloučit materiály ze skládek, strusek z chemické výroby, zbytky ze spalování odpadů a látky s obsahem dehtu. Zařízení stavenišť, skladování a přečerpávání pohonných hmot a olejů, oprava a údržba strojů je na území OPVZ nepřípustné. Limity kvality vypouštěné vody předepisuje vodoprávní orgán.
- 16) Vyústění odváděných dešťových vod z komunikace do recipientu bude provedeno v souladu s ekologickou úpravou vodních toků.

- 17) Doplnování pohonných hmot a jiných provozních kapalin a rovněž čištění dopravních prostředků musí být prováděno pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany vod.

Půda

- 18) Zpracovat projekt ozelenění svahů silničního tělesa a po ukončení stavebních prací v území bude provedena technická a biologická rekultivace území.

Horninové prostředí

- 19) V případě průchodu trasy záměru chráněným ložiskovým územím nebo dobývacím prostorem bude součástí podkladů pro DÚR studie průchodu územími CHLÚ nebo dobývacím prostorem se specifikací potřebného plošného záboru a objemu příslušného nerostu včetně stanovení legislativních, technických, organizačních a ekonomických podmínek, kterými bude umožněn tento průchod.

Fauna, flóra, ekosystémy a územní systém ekologické stability

- 20) Projekt ozelenění bude respektovat zásadu, že vyšší vegetace nebude zasahovat až k samému okraji vozovky, případně spolu se špatně svedenou strouhou nebude tvořit v bezprostřední blízkosti komunikace mokřiny bohaté na vegetaci nebo louže. Tyto lokality jsou pak ptactvem poměrně hojně navštěvovány (krmení, koupání, hnízdění) a zvyšuje se riziko jejich úhynu. Totéž platí i pro osázení okrajů komunikace dřevinami, které poskytují ptactvu potravu (jeřáby, pámelník, ptačí zob).
- 21) Všude tam, kde nelze vytvořit násyp či zářez a komunikace křížuje, resp. přerušuje souvislý pás zeleně, vhodným způsobem založit soustavu křovin a zeleně, dále vybudovat tahové cesty a biokoridory. Významné biokoridory v systému ekologické stability krajiny by neměly mít šířku nikdy menší než 20 m, optimální je větší šířka. Zábrany je vhodné instalovat v dostatečné délce a výšce. Mnoho druhů ptactva (budníčci, pěnice, ůhýci, rákosníci, atd.) totiž využívá těchto leckdy i tenkých a botanicky nezajímavých pásů zeleně (koridorů), či vodotečí a trav ke svému tahu. Migrují buď přímo vnitřkem vegetace, anebo v těsné blízkosti těchto přírodních prvků. V místech, kde se terén pomocí násypu či zářezu samovolně zvyšuje anebo je sveden do dostatečně velkého podchodu s vegetací pod komunikaci (mosty atd.), ptáci komunikaci většinou bezpečně přelétnou či podlétnou.
- 22) U mostů respektovat obecné pravidlo: čím vyšší, tím z hlediska minimalizace vlivů na faunu výhodnější. Je velmi důležité, pokud je to možné, ponechat pod mostem prostor pro břehový porost a vegetaci. Zejména na obou březích řeky ponechat např. pobřežní vrbové porosty apod. Ptactvo protahující podél řeky (jedná se o poměrně značné množství druhů) pak nemá důvod most přeletovat vrchem a s důvěrou ho podlétne. Toto platí jak pro druhy ptactva drobného, tak pro ptactvo vodní.
- 23) Mezi povrchem terénu resp. hladinou vody a tělesem mostu (vozovkou), či pilíři nebudou zbytečně natažená vzdušná vedení, kabely, lana, potrubí a předměty, které by ptactvu komplikovaly průlet, pohyb a přistání. Tyto prvky jsou velice nebezpečné zejména pro neobratné, těžké letce (kachny, labutě, volavky) a letce rychlé (ledňáček, rorýs, morčák severní). Totéž platí o vedeních nad mostem (kotvící lana, kabely pro osvětlení atd.).
- 24) Případné osvětlení vozovky řešit tak, aby zbytečně nesvítilo do krajiny a přes hrany mostu, případně pod něj. Osvětlení vozovky, či samotného mostu často máte ptactvo protahující v noci a za špatné viditelnosti při řece. Mnohdy se zejména potápky, potáplice, sluky, labutě, kormoráni atd. táhnoucí v zimě při řece spletou a při malé frekvenci aut a špatném osvětlení přistanou na vozovce v domnění, že se jedná o nezamrzlou řeku. Případně změni svou trasu a pokračují po trase komunikace, což se pro ně stává nebezpečné. Potáplice, potápky a kormoráni jsou tímto velice známí a leckdy i na silnici přistanou.

- 25) Trasu komunikace I/36 kříží elektrická vedení. Při případném zvyšování, přeložkách a dalších úpravách takového vedení je třeba myslet na bezpečnost ptactva (zejména dravců a sov), využívajícího toto vedení jako odpočívadla a stanoviště k lovu. Proto je nutno volit vhodnou a bezpečnou konstrukci sloupů a vodičů. Rozhodně nepoužívat prvky s odkrytými živými částmi a s izolátory otočenými nahoru (T sloupy, Systém delta atd.). Obecně je velmi žádoucí podporovat realizaci zabezpečení vhodného typu (montáž ochranných prvků, hřebeny, lamely).
- 26) Návrh ozelenění nové komunikace ve volné krajině, kromě míst křížení komunikací a kromě lesních úseků, je nezbytné provést tak, aby druhová skladba odpovídala přírodním biotopům, případně na ně navazovala, tj. musí vycházet z lokálních stanovištních podmínek. Tím budou v krajině vytvořeny pro živočichy nejvhodnější prvky zeleně a nové hnízdní i potravní biotopy. Určitou část zeleně by bylo vhodné řešit také jako opatření proti větrné erozi, především proti sněhovým návějím v zimních měsících.
- 27) Podél komunikace se doporučuje vybudovat na vhodných místech malé vodní nádrže přírodního typu, tj. vodní biotopy s biologickým odbouráváním znečištění.
- 28) Těžbou vyvolanou stavbou bude v lesních komplexech docházet k oslabení stability okolních vzrostlých porostů, což může při silných větrech způsobovat celoplošné vývraty. Na mnoha stanovištích těžba přispěje k degradaci vytvořené přirozené zonální vegetace (křovinné lesní pláště), která se v zájmovém území analogicky vyvíjí plošně i mimo kontakt s lesem na neobhospodařovaných plochách. Vzniklé biotopy bez dřevinné vegetace budou více intenzivně vystavené mikroklimatickým extrémům a vyšší větrné a vodní erozi. Vykácením dřevinných prvků lze předpokládat zvýšení hladiny povrchové vody a plošné zamokření odtěžených lokalit – ztráta desukční funkce porostů. Z tohoto důvodu se doporučuje zajistit 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 přírodě blízkého lesa zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Investor je povinen v dostatečném předstihu (bezprostředně po upřesnění potřebných detailních parametrů záměru) zpracovat odborný návrh pro realizaci této podmínky a prokazatelným způsobem zajistit plnění této podmínky (např. na základě smlouvy s vlastníky dotčených lesních pozemků).
- 29) V případě realizace varianty „násep s prostupem pro koryto řeky Tiché Orlice“ je nutné dodržet takové parametry prostupu řeky náspem, které umožní průtok požadované n-leté vody (obvykle 100 leté vody). Z hlediska požadavků ochrany bioty nivy je nutné zachovat migrační prostor pro druhy, které migrují podél vodního toku, který je nutno doložit propočtem velikosti migračního prostupu. Takovými druhy jsou zejména ze savců vydra říční, dále pak druhy ptáků vázané na vodní prostředí vodního toku. Proto je nutné zachovat dostatečný rozsah podmostí, kde dojde k převedení vodního toku. V souběhu s vodním tokem je nutné zachovat také dostatečný břehový prostor. Vzhledem k možnému výskytu klínatky rohaté, ale také vzhledem k tomu, že některé druhy ptáků při malé velikosti mostního okna volí překonání komunikace nikoliv mostem, ale jeho přeletem nad vozovkou, je nutné ochránit tyto jedince před možností srážky s jedoucimi motorovými vozidly instalací clony, která je navede při přeletu dostatečně vysoko nad vozovku. Při návrhu technického řešení bude nutné provést orientační propočet velikosti migračního prostupu tak, aby vyhovoval migraci savců v daném území.
- 30) V případě realizace varianty „estakáda přes řeku Tichá Orlice“ odpadá problém s výpočtem potřebného prostoru pro víceleté vody. Dále odpadá problém řešení šířky podmostí podél vodního toku. Vzhledem k tomu, že není jasné výškové vedení komunikace nad úrovní nivy, je možné, že převedení estakádou, budou jednotlivá pole mostu nižší a podmínky pro migraci ptáků i savců budou horší než v případě předchozím.

Při návrhu technického řešení bude nutné provést orientační propočty velikosti migračního prostupu tak, aby vyhovoval migraci savců v daném území. Podmínka clony zamezující srážce přeletujících jedinců nad vozovkou zůstává pro toto řešení překonání říční nivy Tiché Orlice u Borohrádku.

- 31) Kácení krajinné zeleně musí být vyhodnoceno detailním dendrologickým průzkumem a provedeno v mimovegetačním období; dokumentace by měla specifikovat rovněž rozsah náhradních výsadeb.
- 32) Způsob ozelenění stavby musí maximálně respektovat dochovaný krajinný ráz a charakter předmětů ochrany přírody a krajiny (k výsadbám použít autochtonní dřeviny, doplnit co nejvíce biologických vazeb mezi značně strukturovanými biotopy) – doporučuje se řešit nad ortofotomapou; dřeviny nevysazovat blízko komunikace (v bezprostřední blízkosti komunikace v pásu šířky cca 5m dochází k negativnímu vlivu chemické údržby komunikace v zimním období) a zcela vyloučit bobuloviny (ochrana živočichů).
- 33) K zamezení negativního vlivu záměru na zvláště chráněné druhy dle následující tabulky zajistit minimálně 3-letý, optimálně 4-letý monitoring velikosti a rozsahu populací a migračních cest (včetně stanovení intenzit migrace na základě kontinuálního fotomonitoringu) živočichů v dostatečném předstihu před zpracováním DÚR z důvodu eliminace vlivu klimatických anomálií, vlivu víceletých populačních cyklů a vlivu náhodných nálezů. Cílem je návrh optimálních opatření pro minimalizaci a eliminaci vlivu na chráněné druhy živočichů a migrační cesty včetně výjimek z ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). Dále postupovat dle závěrů monitoringu i během výstavby a cca 3 – 5 let po uvedení záměru do provozu. Zvláštní pozornost věnovat dočasným a trvalým zábranám pro obojživelníky, náhradním stanovištím pro obojživelníky a plazy, bioindikátorům (např. ze skupiny Carabidae) a letovým cestám netopýrů.

Zvláště chráněný druh (negativní vliv)	Návrh opatření
prskavec menší (<i>Brachinus exulans</i>)	V kritických úsecích, tzn. v místech nálezů instalovat dočasné (naváděcí) bariéry z plné fólie (výška do 1 m) po obou stranách silnice
střevlík ullrichův (<i>Carabus ulrichii ulrichii</i>)	V kritických úsecích, tzn. v místech nálezů instalovat dočasné (naváděcí) bariéry z plné fólie (výška do 1 m) po obou stranách silnice; vzhledem ke stálé migraci a větší mobilitě imág doporučujeme zbudovat trvalé bariéry
svižník lesní (<i>Cicindela sylvatica sylvatica</i>)	V kritických úsecích, tzn. v místech nálezů instalovat dočasné (naváděcí) bariéry z plné fólie (výška 1,2 m) po obou stranách silnice
svižník polní (<i>Cicindela campestris campestris</i>)	V kritických úsecích, tzn. v místech nálezů instalovat dočasné (naváděcí) bariéry z plné fólie (výška 1,2 m) po obou stranách silnice
svižník <i>Cicindela sylvicola</i>	V kritických úsecích, tzn. v místech nálezů instalovat dočasné (naváděcí) bariéry z plné fólie (výška 1,2 m) po obou stranách silnice
zlatohlávek tmavý (<i>Oxythyrea funesta</i>)	Ponechat podél komunikace pás ruderalních bylin
mravenec lesní menší (<i>Formica polyctena</i>)	Možný záchranný transfer hnízd
mravenec luční (<i>Formica pratensis</i>)	Možný záchranný transfer hnízd
mravenec otročící (<i>Formica fusca</i>)	Možný záchranný transfer hnízd

Zvláště chráněný druh (negativní vliv)	Návrh opatření
čmelák luční (<i>Bombus pratorum</i>)	Ponechat podél komunikace pás rudерálních bylin
čmelák polní (<i>Bombus pascuorum</i>)	Ponechat podél komunikace pás rudерálních bylin
čmelák skalní (<i>Bombus lapidarius</i>)	Ponechat podél komunikace pás rudерálních bylin
čmelák zemní (<i>Bombus terrestris</i>)	Ponechat podél komunikace pás rudерálních bylin
ropucha obecná (<i>Bufo bufo</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; při zjištění migrační cesty zbudovat trvalé bariéry
ropucha zelená (<i>Bufo viridis</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; při zjištění migrační cesty zbudovat trvalé bariéry
skokan hnědý (<i>Rana temporaria</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; při zjištění migrační cesty zbudovat trvalé bariéry
skokan skřehotavý (<i>Rana ridibunda</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; na vhodných místech zbudovat umělé nádržky
skokan štíhlý (<i>Rana dalmatina</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; na vhodných místech zbudovat umělé nádržky nebo trvalé bariéry
zelení skokani (<i>Rana esculenta</i> complex)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; na vhodných místech zbudovat umělé nádržky
ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice; navozit na vhodná místa kamenné kupy
slepýš křehký (<i>Anguis fragilis</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice
užovka obojková (<i>Natrix natrix</i>)	V místech nálezů (migračních tras) instalovat v průběhu stavby dočasné (naváděcí) bariéry po obou stranách silnice
bramborníček hnědý (<i>Saxicola rubetra</i>)	Realizace zemních prací mimo období hnízdění druhu.
čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>)	Bez vlivu
jestřáb lesní (<i>Accipiter gentilis</i>)	Kácení lesních porostů mimo období hnízdění
koroptev polní (<i>Perdix perdix</i>)	Udržování travních porostů bez výsadeb.
krahujec obecný (<i>Accipiter nisus</i>)	Kácení mimolesní zeleně mimo období hnízdění
rorýs obecný (<i>Apus apus</i>)	Bez vlivu

Zvláště chráněný druh (negativní vliv)	Návrh opatření
ťuhýk obecný (<i>Lanius collurio</i>)	Udržování ostrůvkovité výsadby keřů bez plného zapojení
vlaštovka obecná (<i>Hirundo rustica</i>)	Bez vlivu
netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>)	Instalace netopýřích budek, doplnění migrační studie v průběhu provozu záměru.
netopýr vodní (<i>Myotis daubentonii</i>)	Instalace netopýřích budek, doplnění migrační studie v průběhu provozu záměru.
netopýr ušatý (<i>Plecotus auritus</i>)	Instalace netopýřích budek, doplnění migrační studie v průběhu provozu záměru.
veverka obecná (<i>Sciurus vulgaris</i>)	Bez navrhovaných opatření.
Šíření invazivních druhů rostlin	V prvcích ÚSES nebudovat skládky zeminy nebo jiných materiálů nutných ke stavbě. V nivách vodních toků nebudovat skládky zeminy nebo jiných materiálů nutných ke stavbě. Po zahájení provozu na nově vybudované komunikaci provádět ještě po dobu minimálně 5 roků kontrolu všech ploch zasažených stavbou a případná ohniska výskytu expanzivních rostlin likvidovat.
Šíření invazivních živočichů	Prakticky nelze předběžně přijmout žádná efektivní opatření

34) Ve spolupráci s uživateli honiteb a na základě kontinuálního fotomonitoringu zhotovit migrační studii živočichů. Hlavní kritická místa pro možný střet se zvěří je společný pro všechny posuzované varianty: Holice – Borohrádek (kolem hájovny V Sedadlech) s využitím trasy silnice II/181 a Borohrádek – Moravsko v trase stávající silnice I/36. Kvalitně vybavit pro migraci živočichů podmostí mostu přes Tichou Orlici a její blízké okolí, které může sloužit jako hlavní přirozený podchod pro zvěř, v souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy č. 180. Ostatní úroňové vedení přeložky I/36 v dnešních silničních trasách skrze lesní úseky může být dle budoucího aktuálního stavu např. vybaveno odrazkami proti zvěří podle souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy č. 130, případně oplocením s navedením do migračních průchodů.

35) Zajistit spolupráci biologů na jednotlivých fázích projektové přípravy stavby.

Archeologické památky

36) Oznámit přípravu akce subjektu, který má oprávnění provádět archeologické práce. Zde sdělit termín zahájení stavby, a ohlásit započítání zemních, či výkopových prací cca 3 týdny před termínem.

37) Umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu, či dozoru při provádění zemních a výkopových prací. Na tyto archeologické práce bude uzavřena smlouva o provedení archeologických zásahů. Všechna práva a povinnosti v souvislosti s archeologickými pracemi přebírá organizace, se kterou bude uzavřena smlouva o jeho provedení.

38) Hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby příslušnému archeologickému pracovišti, popřípadě orgánům státní památkové péče - odboru organizačně-správnímu Městského úřadu Kostelec nad Orlicí, či Národnímu památkovému ústavu, územnímu odbornému pracovišti v Josefově. Nález i naleziště musí poté zůstat beze změny až do jeho ohledání a zdokumentování pracovníkem odborného archeologického pracoviště.

Pro fázi výstavby

Ochrana životního prostředí obecně

- 39) Zhotovitel či zhotovitelé stavby musí na základě referencí prokázaných též ve výběrovém řízení poskytovat záruky řádného provádění stavby vzhledem k ochraně životního prostředí a musí být připraveni plnit požadavky investora v této oblasti.
- 40) Musí být zajištěna řádná koordinace a souběh prací, aby nedocházelo ke zbytečnému poškozování životního prostředí (minimalizace časových prodlev, minimalizace běhu mechanismů naprázdno, provádění hlučných prací pouze ve vymezené době, minimalizace období se zvýšenou prašností atd.).
- 41) Všichni pracovníci na stavbě musí být před zahájením prací obecně i konkrétně poučeni jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování životního prostředí.
- 42) Stávající veřejné komunikace ovlivněné stavbou budou po jejím dokončení opraveny a uvedeny do původního stavu.
- 43) Na přeložkách vzdušných vedení VN instalovat pouze bezpečnou konstrukci sloupů a vodičů (ochrana ptactva).
- 44) Během výstavby zajistit ekologický dozor.

Veřejné zdraví

- 45) Navrhnout a projednat optimální harmonogram prací a nasazení stavebních a dopravních mechanismů. Stavba bude prováděna po úsecích podle schváleného harmonogramu stavby, který bude součástí dokumentace plánu organizace výstavby POV).
- 46) Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích a tím i celkové trvání výstavby.
- 47) Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Aby se minimalizovala dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území, a tím i negativní vlivy na obyvatelstvo, budou přepravní trasy v maximální míře využívat trasu budované komunikace.

Hluk

- 48) V maximální možné míře budou využity stavební mechanismy se sníženou hlučností (např. odhlučněné kompresory atd.)

Voda

- 49) Zajištění stavby a areálů stavebních dvorů, skladů a mezideponií je třeba zabezpečit též pro případ povodňových situací - součástí POV.
- 50) Při pracích v blízkosti vodotečí nebo při jejich úpravách je třeba dbát zvýšené opatrnosti a omezit časový a plošný rozsah prací na nezbytně nutnou míru, aby ovlivnění toku těmito zásahy a potenciální riziko znečištění bylo minimalizováno.
- 51) Na staveništi nebudou prováděny žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky a nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní apod.) s výjimkou běžné denní údržby.
- 52) Plnění paliv v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné. Podmínkou je dodržování bezpečnostních opatření a předběžné vybavení preventivními prostředky pro okamžité zajištění nápravy při případných drobných úkapech i havarijních únicích.
- 53) Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, musí být objekty odpovídajícím způsobem zabezpečeny proti potenciálním drobným úkapům i havarijním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jímka atd.) a vybaveny preventivními prostředky. Předpokladem bezpečné manipulace s rizikovými látkami je předběžná bezpečnostní instruktáž pracovníků a dodržování bezpečnostních opatření.

- 54) Po dobu výstavby je nutno zamezit odtoku splachů ze staveniště instalací dočasných zemních záchytných jímek.
- 55) Před zahájením zemních prací na stavbě komunikace je nutno vyhloubit záchytné příkopy. Během zemních prací je nutno zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovností terénu. K tomu je třeba vytvořit taková technická opatření, jejichž cílem je neškodné odvedení soustředěného povrchového odtoku srážkových vod. Tato opatření jsou nezbytná na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací atd.
- 56) Je nutno eliminovat nebezpečí eroze na zářezích a násypch trasy. Jako prostředek protierozní ochrany je nutné bezodkladně po provedení zářezu a násypu vysadit a odpovídajícím způsobem zajistit travní a další ochranné porosty na vrstvu ornice. Ohumusování se zatravněním svahů zářezů tělesa komunikace je vhodné i pro ochranu podzemních a povrchových vod v důsledku dopravního provozu.

Půda

- 57) Na ploše staveniště bude před zahájením stavebních prací provedena skrývka ornice, která bude dočasně uložena na mezideponiích. Ornice určená pro konečné úpravy silničního tělesa a jeho okolí bude deponována v určené části staveniště.
- 58) Terénní práce musí být prováděny tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
- 59) Výsadba zeleně na svazích silničního tělesa a silničních zářezů musí být provedena odborně, kvalitně a ve vhodném ročním období. Tomu je třeba v rámci možností přizpůsobit harmonogram prací.
- 60) Za vykácenou zeleň a lesní stromy je nutno po dohodě s příslušnými orgány ochrany přírody provést náhradní výsadbu.
- 61) Vyloučit zásahy do pramenišť (možné potenciální zdroje vody, ochrana před jejich znečištěním). Rovněž zářezy komunikace do horninového podloží řešit s ohledem na ochranu podzemních vod před znečištěním a na omezení zásadních změn stávajícího hydrologického režimu v navazujících přírodních biotopech.

Odpady

- 62) V průběhu stavby není uvažována separace odpadů v plném slova smyslu. Odděleně bude ukládán komunální odpad, nebezpečný odpad, odpad ze stavebního dřeva, kovový odpad a stavební suť. Během výstavby je nutno zabránit zneškodňování nebezpečných odpadů společně s odpady charakteru ostatní. Toho bude dosaženo zejména tím, že se vytvoří podmínky pro jejich oddělené shromažďování a odvoz. Staveniště proto musí být vybaveno dostatečným počtem sběrných nádob a kontejnerů, které musí být pravidelně vyprazdňovány. Odpady kategorie ostatní budou zneškodňovány na skládkách odpovídajících jejich zařazení dle katalogu odpadů. Nebezpečné odpady budou zneškodněny odbornou firmou nebo uložením na odpovídající zabezpečenou skládku.
- 63) Vznik odpadní zeminy bude minimalizován jejím dalším využitím. V této souvislosti je nutno včas vyjasnit místa skládkování nepoužitelné zeminy.

Fauna, flóra, ekosystémy a ÚSES

- 64) Věnovat zvýšenou pozornost cenným úsekům (zalesněná území, místa křížení s vodními toky a jejich inundacemi, VKP).
- 65) Chránit veškerou vzrostlou zeleň v území dotčeném stavbou. Manipulační plochy, deponie, mezideponie a skladové plochy zřizovat na plochách bez stromového nebo keřového patra.

- 66) Provést vegetační úpravy na dokončených zemních objektech v nejkratší možné době, aby nedošlo k rozšíření ruderálních druhů rostlin.
- 67) Kácení a prořezávání dřevin provádět pouze v období vegetačního klidu (říjen až únor).
- 68) Provádět kontroly dodržování ochranných opatření v průběhu stavby.
- 69) Při stavebních činnostech (výkopy) je třeba dbát zvýšené opatrnosti na kořenový systém stávajících okolních dřevin. Je nutné dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné ochránit kmen vypořádkovaným bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Je třeba dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a následně celkovému úhynu stromu.
- 70) Realizaci vhodných opatření lze předpokládat, že vznikne řada nových vhodných biotopů pro plazy. Vhodnými opatřeními se rozumí instalace větších kamenů do kup či solitérních kamenných bloků podél místní komunikace, osazení opěrných zdí sítokamennými gabiony atp. Tyto objekty budou kolonizovány zejména ještěrkou obecnou. Transfery v případě ještěrek nemají praktický význam, druh je dostatečně mobilní a dočasně dotčená stanoviště je schopen opustit. Podmínky stanovené výše by měly fungovat i pro ostatní živočichy. Samotný zásah do půdního krytu by měl být proto realizován ve vegetačním období, tj. od poloviny dubna do první poloviny září.
- 71) Jakékoliv zásahy do půdního krytu musí být provedeny mimo období rozmnožování a zimování živočichů s nízkou mobilitou, např. zvláště chráněných druhů obojživelníků - od července do poloviny září. U zjištěných terestrických druhů bezobratlých živočichů (brouci čeledi střevlíkovitých nebo mravenců) se doporučuje provádět skrývkové práce od konce května do poloviny září, kdy většina imág je mobilní a může osídlit náhradní biotopy.
- 72) Kácení dřevin se doporučuje realizovat mimo hnízdní období ptáků (tj. od září do února). Nutné je ovšem přihlídnout k potravním nárokům, které zájmové území splňuje. Bezprostředně před vlastními zásahy se doporučuje provést ověřovací zoologický průzkum.
- 73) Zásahy do břehových porostů v biokoridorech podél vodotečí je nezbytné omezit zcela nebo pouze na hlubší řez koruny.
- 74) Při provádění stavebních prací v blízkosti dřevin rostoucích mimo les nutno dodržovat důsledný postup dle ČSN 83 9061 o ochraně stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Podmínky pro fázi provozu

- 75) Po uvedení záměru do provozu prověřit hlukové zatížení akreditovaným nebo autorizovaným měřením hluku v nejbližších prostorech, kde platí hlukové limity; v případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.

Podmínky pro kompenzaci negativních vlivů

- 76) Stavbou silničního tělesa budou v zájmovém území oslabeny existující ekologické vazby, to výrazně přispěje k redukci stávajících rostlinných populací a následně

až k vymizení celé řady běžných druhů bylin a trav. Kácením a terénními úpravami dojde k narušení přirozeného vývoje půdy (oslunění, dehydratace), zejména humusového profilu. Nově vzniklé těleso silnice se stane zdrojem šíření invazních taxonů a expanzivních taxonů. Z tohoto důvodu je důležité důrazně prosazovat kompenzační opatření, a to nejen výsadby nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, ale i např. vytváření nových, nebo revitalizace stávajících vodních ploch, mokřadů, vodotečí. Zvážit zda v biotopech, kde dojde k vytvoření nového trvalejšího sekundárního bezlesí, uměle zalesňovat či osívat jetelotravními směskami, ponechat je přirozené sukcesi nebo naopak ještě sukcesi v určité fázi pravidelně blokovat.

- 77) Dostupnými nástroji ochrany přírody a lesnické politiky dosáhnout postupné přeměny současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt. Prostřednictvím vytváření přírodě blízkého lesa zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Návrat k původním ekosystémům na vyšší hierarchické úrovni je vzhledem k výrazným nevratným antropogenním změnám v zájmovém území nemožný.
- 78) Z hlediska požadavků ochrany bioty nivy je nutné zachovat migrační prostor pro druhy, které migrují podél vodního toku. Takovými druhy jsou zejména ze savců vydra říční, dále pak druhy ptáků vázané na vodní prostředí vodního toku. Proto je v případě přechodu nivy Tiché Orlice nutné zachovat dostatečný rozsah podmostí, kde dojde k převedení vodního toku. V souběhu s vodním tokem je nutné zachovat také dostatečný břehový prostor.
- 79) Vzhledem k možnému výskytu klínatky rohaté, ale také vzhledem k tomu, že některé druhy ptáků, při malé velikosti mostního okna, volí překonání komunikace nikoliv mostem, ale jeho přeletěním nad vozovkou, je nutné ochránit tyto jedince před možností srážky s jedoucimi motorovými vozidly instalací clony, která navede tyto organizmy při přeletu dostatečně vysoko nad vozovku.
- 80) Realizaci vhodných opatření lze předpokládat, že vznikne řada nových vhodných biotopů pro plazy. Vhodnými opatřeními se rozumí instalace větších kamenů do kup či soliterních kamenných bloků podél místní komunikace, osazení opěrných zdí sítokamennými gabiony atp. Tyto objekty budou kolonizovány zejména ještěrkou obecnou. Pro zmírnění negativního dopadu záměru na obojživelníky se doporučují ve vhodných místech zbudovat umělé nádržky a při zjištění migrační cesty zbudovat po obou stranách silnice trvalé bariery. Pro populaci netopýrů se doporučuje instalace netopýřích budek.
- 81) Jako částečné kompenzační opatření za odnětí PUPFL pro výstavbu přeložky I/36 provést rekultivace lesních úseků stávající trasy komunikace, které nebudou po realizaci nového umístění přeložky pro dopravní účely nezbytné.

Podmínky k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí dle Posudku na hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny

- 82) Vyústění dešťové kanalizace z obou mostů bude do vodního toku provedeno přes sedimentační nádrž. Vhodná je také instalace ropných filtrů.
- 83) Kácení břehových porostů Tiché a případně Divoké Orlice bude omezeno na minimum a bude provedeno mimo vegetační sezónu.
- 84) Zamezit přímému čerpání vod ze stavby do vodních toků Tiché a Divoké Orlice. Vodu pro potřebu stavby z toku neodebírat pro stavební účely.

- 85) Podmostí u nového přemostění Tiché Orlice bude zachováno v přirozeném stavu bez zpevnění dlažbou, zásypem šterku atp. Po obou stranách břehu musí být ponechány nejméně 0,5 m široké suché břehy, které zaručí vydrám migraci i při zvýšených průtocích v toku. Pro případ stávajícího mostu přes Divokou Orlici neprovádět dodatečné úpravy (zpevňování) podmostí.
- 86) Stavební činnosti budou z důvodu omezení působení rušivých vlivů na populaci vydry říční v území 100 m od koryt vodních toků Tiché a Divoké Orlice prováděny v denních hodinách od 7,00 - 18,00 hod.
- 87) Stavební práce budou provedeny mimo období tření bolenů dravých a líhnutí imág klínatek rohatých, tedy mimo období od počátku dubna do konce června.
- 88) Dobrým stavem mechanizace a organizací práce bude minimalizováno potenciální ovlivnění vodního prostředí toku a jeho bezprostředního okolí znečištěním při úniku pohonných hmot či jiných chemických látek. Strojní mechanismy zde pracující budou vybaveny prostředky pro likvidaci ropného znečištění. V blízkosti toku nebude skladován materiál nebo parkovány dopravní mechanismy.
- 89) V případě realizace záměru ve variantě B navrhujeme na území EVL Orlice a Labe v místě výskytu přírodního stanoviště 6510 Extenzivní sečené louky omezit pojezdy techniky na míru nezbytně nutnou (dle staničení plánované trasy se jedná o km 8,9 - 9,0). Skrývku ornice je vhodné v tomto úseku provádět mimo vegetační období. V rámci těchto travních porostů nebude umístěno zařízení stavenišť, skládky materiálu ani zde nebudou parkovat stavební mechanismy.

Výše uvedené podmínky jsou výčtem podmínek vzešlých z celého průběhu posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Uvedené podmínky nepředstavují úplný přehled všech povinností, které musí oznamovatel splnit v navazujících řízeních podle zvláštních právních předpisů.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je pět let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona.

Dr. Ing. Richard Veselý
vedoucí oddělení EIA a IPPC

Rozdělovník k čj.: 3981/ZP/2013 – Po

Dotčené územní samosprávné celky:

- 1) Královéhradecký kraj, odbor kancelář hejtmána, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové - zde
- 2) Pardubický kraj, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice
- 3) Město Holice, Holubova 1, 534 14 Holice v Čechách
- 4) Obec Ostřetín, Ostřetín 92, 534 01 Holice v Čechách
- 5) Obec Poběžovice u Holic, Poběžovice u Holic 18, 534 01 Holice v Čechách
- 6) Město Borohrádek, Husova 240, 517 24 Borohrádek
- 7) Obec Žďár nad Orlicí, Žďár nad Orlicí 133, 517 23 Žďár nad Orlicí
- 8) Obec Zdelov, Zdelov 44, 517 21 Týniště nad Orlicí
- 9) Obec Čestice, 517 41 Kostelec nad Orlicí

Dotčené správní úřady:

- 1) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Habrmanova 19, 501 01 Hradec Králové
- 2) Krajská hygienická stanice Pardubického kraje, U Divadla 828, 530 02 Pardubice
- 3) ČIŽP OI Hradec Králové, Resslerova 1229, 500 02 Hradec Králové
- 4) Městský úřad Kostelec nad Orlicí, Palackého náměstí 38, 517 41 Kostelec nad Orlicí
- 5) Městský úřad Týniště nad Orlicí, Mírové náměstí 90, 517 21 Týniště nad Orlicí
- 6) Městský úřad Holice, Holubova 1, 534 14 Holice v Čechách
- 7) Obecní úřad Ostřetín, Ostřetín 92, 534 01 Holice v Čechách
- 8) Obecní úřad Poběžovice u Holic, Poběžovice u Holic 18, 534 01 Holice v Čechách
- 9) Městský úřad Borohrádek, Husova 240, 517 24 Borohrádek
- 10) Obecní úřad Žďár nad Orlicí, Žďár nad Orlicí 133, 517 23 Žďár nad Orlicí
- 11) Obecní úřad Zdelov, Zdelov 44, 517 21 Týniště nad Orlicí
- 12) Obecní úřad Čestice, 517 41 Kostelec nad Orlicí
- 13) MŽP ČR, Vršovická 65, 100 10 Praha
- 14) Krajský úřad Pardubického kraje, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice
- 15) Ministerstvo zdravotnictví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Karel Horníček, Čerčanská 2023/12, 140 0 Praha 4

Na vědomí:

- 1) MŽP ČR, odbor EIA a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
- 2) MŽP ČR, odbor výkonu státní správy VI., Resslerova 1229, 500 02 Hradec Králové
- 3) Muzeum východních Čech v Hradci Králové, Eliščíno nábř. 465, 500 01 Hradec Králové
- 4) Myslivecké sdružení „Orlice“ Borohrádek o.s., 517 24 Borohrádek
- 5) Pan Milan Shejbal, Ostřetín 126, 534 01 Holice
- 6) Zemědělská společnost Ostřetín, a.s., Ostřetín 273, 534 01 Holice