



KULBX00SO9TJ

## KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

08 Odbor životního prostředí a zemědělství

Adresátům dle rozdělovníku

ČÍSLO JEDNACÍ  
KULK 30172/2024  
OŽPZ 315/2022OPRÁVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA/LINKA/E-MAIL  
Nevečeřal/498  
marek.neveceral@kraj-lbc.czLIBEREC  
19. 6. 2024**ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ  
ZÁMĚRUNA 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 účinném do 31. 12. 2023 (dále jen „zákon“)

**Výroková část****Název záměru: I/35 Turnov – Ůlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)*****Kapacita (rozsah) záměru:***

Záměrem je stavba silničního přivaděče k mimoúrovňové křižovatce Žernov na plánované přeložce silnice I/35, který bude zároveň přeložkou silnice II/283 mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 v lokalitě Zelený háj, resp. napojením na silnici II/283 před obcí Slaná (k.ú. Hořensko).

Hlavní stavba silnice je navržena v kategorii S 9,5/70 (60).

Předpokládaná intenzita dopravy na komunikaci		
Modelový rok	Celkový počet vozidel	Podíl všech nákladních vozidel
2040	9 190	940

Záměr je navržen ve dvou variantách:

**Varianta 1**

Celková délka posuzované komunikace je 6,250 km od křižovatky se silnicí II/282 po napojení na silnici II/283 před obcí Slaná. Přeložka zahrnuje stavbu úrovnových křižovatek s kříženými komunikacemi a mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/284 a stávající trasou silnice II/283 v lokalitě Zelený háj. Hřeben Ještědsko-Kozákovského hřbetu v lokalitě Zelený háj je překonáván zářezem délky cca 920 m, s maximální hloubkou cca 9,5 m.

**Varianta 2**

Celková délka přeložky v této variantě je 5,388 km od křižovatky se silnicí II/282 po napojení na stávající síť úrovnovou křižovatkou se silnicí II/284 a stávající trasou silnice II/283 v lokalitě Zelený háj. Přeložka zahrnuje stavbu úrovnových křižovatek s kříženými komunikacemi.

Od varianty 1 se, kromě menší délky, liší zejména v km 1,9-2,3, kdy se vzdaluje od budovy č.p. 34 v Žernově z původních 72 m (Varianta 1) na 100 m (Varianta 2), návrhem protihlukové

T +420 485 226 111 E podatelna@kraj-lbc.cz

stěny o délce 176 m (km cca 2,124 – 2,300) a výšce 3 m a dále absencí zářezu překonávajícího Ještědsko-Kozákovský hřbet v lokalitě Zelený háj.

	<b>Varianta 1</b>	<b>Varianta 2</b>
<b>Celková délka komunikace</b>	6,250 km	5,388 km
<b>Trvalý zábor ZPF</b>	15,45 ha	14,35 ha
<b>Trvalý zábor PUPFL</b>	5,28 ha	3,43 ha
<b>Celkový trvalý zábor ZPF a PUPFL</b>	20,73 ha	17,78 ha

**Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Záměr naplňující ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona, zařaditelný dle přílohy č. 1 zákona, kategorie II, k bodu 49 – „*Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od délky 2 km a od návrhové intenzity dopravy 1000 voz./24 hod předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby.*“.

**Umístění záměru:** kraj: Liberecký  
 obec: Slaná, Stružinec, Tatobity, Veselá, Žernov  
 k. ú.: Hořensko, Tuhaň u Stružince, Tatobity, Žlábek, Veselá u Semil, Žernov

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR

**IČ oznamovatele:** 65993390

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4  
 (Zeyerova 1310, 460 55 Liberec)

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný úřad podle § 22 písmene a) zákona (dále jen „příslušný úřad“), za použití § 9a odst. 1 zákona a přílohy č. 6 k zákonu, **vydává**

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

### **„I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ ve Variantě V2**

Příslušný úřad na základě § 9a odst. 1 zákona **stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:**

Jednotlivé podmínky závazného stanoviska jsou tříděny do dílčích fází přípravy, realizace a provozu záměru podle toho, v jaké fázi se bude realizovat podstata dané podmínky. Podmínky

s širším časovým intervalem, do kterého se promítá jejich nutné respektování, nejsou s ohledem na výše uvedené opakovány.

V případě, že některá podmínka vyžaduje své zohlednění ve více fázích přípravy, realizace a provozu záměru, je nutné ji přiměřeně respektovat ve všech odpovídajících fázích záměru a činnostech s ním souvisejících.

### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

- 1) Aktualizovat dopravní model pro výhledové roky 2030 a 2050 na úrovni znalostí ve fázi zpracování dokumentace pro další stupeň projekční přípravy. Aktualizovaný model bude podkladem pro vypracování rozptylové a akustické studie pro území obcí dotčených záměrem.

V rámci aktualizovaných studií budou v případě potřeby navržena odpovídající zmírňující opatření, která zajistí dodržování zákonných limitů.

- 2) Vyhodnotit technický návrh komunikace z hlediska požadavků technický norem (zejména ČSN 73 6101) a reálných podmínek v místě, a důsledně prověřit potenciál pro redukcii hloubky a rozsahu zářezů citlivějším sledováním reliéfu.

V případě zjištění technické proveditelnosti a prostoru pro redukcii zářezů, při současném dodržení požadavků technických norem, upřednostnit řešení snižující hloubku a délku zářezů.

Zvolené řešení odůvodnit na základě stavebně-technických podmínek a požadavků technický norem.

V rámci optimalizace technického řešení minimalizovat zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa a míru dotčení všech významných krajinných prvků a přírodních biotopů. Přírodní biotopy budou dotčeny pouze v technicky nevyhnutelné míře (zejména zde nebudou umístovány deponie stavebních materiálů, náradí a strojů, manipulační plochy, zázemí pro dělníky atp.).

V rámci stavby přeložky budou před jakýmkoli poškozením ochráněny památné stromy pod názvem „Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově“.

V případě, že to nebude z technických, nebo bezpečnostních důvodů vyloučeno, řešit křížení s komunikací v km 1,62 tak, aby umožňovalo nájezd nákladních automobilů na silnici II/283.

- 3) Hydrogeologický průzkum, který bude součástí dokumentace pro další stupeň projekční přípravy, bude obsahovat následující:
  - a) Pasportizaci všech zdrojů pitné vody v pásmu 150 m od osy komunikace. Zvýšená pozornost bude kladena na studny v blízkosti úseků s výraznějšími zářezy a studny, které mohou být ovlivněny srážkovými vodami z vozovky. Pasportizace vodních zdrojů nesmí být starší jednoho roku od data předložení dokumentace pro stavební povolení. Každý pasportizační protokol bude podepsán majitelem objektu, nebo jím pověřenou osobou a kompetentním zástupcem dotčené obce.
  - b) V hydrogeologickém průzkumu bude stanoven termín zahájení a rozsah hydrogeologického monitoringu pro období před zahájením výstavby, během výstavby a zkušebního provozu, který bude odsouhlasen příslušným vodoprávním úřadem. V rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod a jejich chemismus.
  - c) Hydrogeologický průzkum vyhodnotí všechna záměrem potenciálně dotčená prameniště (vývěry podzemních vod) v území dotčeném záměrem a navrhne konkrétní opatření k eliminaci negativního ovlivnění pramenišť navrhovaným záměrem.
  - d) Hydrogeologický průzkum navrhne lokality vhodné pro zasakování srážkových vod, případně navrhne zpomalení odtoku srážkových vod retenčními nádržemi s následným

- přepadem do recipientů, a to s přihlédnutím k vlivu chloridů ze zimní údržby, tak aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod.
- e) Hydrogeologický průzkum identifikuje záměrem dotčená odvodňovací zařízení a navrhne řešení zachovávající požadovaný stav dotčených pozemků (vzhledem k jejich stávajícímu využití a předpokládanému vývoji vláhových podmínek), které však zároveň zajistí zpomalení odtoku vody z krajiny a posílení její retenční funkce, a to přírodě blízkou formou.
- 4) Pro hospodaření se srážkovými vodami ze všech zpevněných ploch (tedy včetně přeložek místních a účelových komunikací a úprav navazujících úseků komunikací) vypracovat podrobný projekt vycházející z hydrogeologického průzkumu, zaměřený na technické řešení jednotlivých objektů v souladu s technickou normou TNV 75 9011 a hierarchií hospodaření se srážkovými vodami dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, který bude zároveň splňovat tyto základní parametry:
- Návrh bude v maximální možné míře zasakovat odváděné srážkové vody co nejbližší místu jejich vzniku – vsakovací a retenčně-vsakovací objekty budou umístěny pokud možno rovnoměrně podél celé délky obchvatu (s ohledem na případné zájmy ochrany zdrojů pitné vody).
  - Vsakovací objekty budou přednostně řešeny v přírodě blízké podobě, nejlépe jako zatravněné průlehy a otevřené, retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru (v souladu s TNV 75 9011 – Umělý mokřad F.11). Počet a frekvence rozmístění objektů budou nastaveny tak, aby tento způsob vsakování odpovídal předpokládané návrhové srážce a příslušné odvodňované ploše – bude upřednostněno větší množství méně kapacitních objektů před nízkým počtem objektů s velkou kapacitou.
  - Část vsakovacích objektů bude řešena na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru s ponecháním bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m, případně doplněných technickým vsakovacím objektem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m.
  - Projekt bude v maximální možné míře cílit na zasakování srážkové vody v celé délce systému hospodaření se srážkovými vodami. Pro odvádění srážkových vod proto budou přednostně využity otevřené, zatravněné příkopy, doplněné opatřeními na podporu retence a vsakování vody (např. podélná šterková rýha s přepážkami, příčná šterková žebra vybíhající do okolního prostoru, nízké přehrážky ve dně příkopů pro zadržení části odváděných vod).
  - V úseku (úsecích), kde bude hydrogeologickým posudkem vyloučena možnost vsakování budou srážkové vody zachytávány přednostně v otevřených nádržích přírodního charakteru (v souladu s TNV 75 9011 – Umělý mokřad F.11), cílicích vedle zachycení nárazové srážky na alespoň částečné vsáknutí a odpaření zachycené vody (budou zahrnovat určitý bezodtoký prostor).
  - Nádrže dle předchozích bodů budou splňovat podmínky pro bezproblémový únik živočichů (sklonitost dna a břehů), nebudou navrženy tak, aby z bezpečnostních důvodů vyžadovaly zamezení vstupu osob a živočichů.
  - Vyústění odvodňovací soustavy do vodních toků budou navržena tak, aby byl maximálně zachován stávající stav koryta a velikost odtoku srážkových vod bude zohledňovat zájem na eliminaci nutného opevnování koryta vodního toku (v maximální možné míře přiblížit doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011).
  - Všechny srážkové vody budou před zaústěním do vsakovacích objektů, či vypuštěním do recipientů, čištěny při nejmenším s použitím sedimentačních dešťových usazovacích nádrží a odlučovačů ropných látek (případně bude navrženo jiné

- technické řešení na obdobné úrovni pro předčištění dešťových vod ze silnice v souladu s TP 83 a ČSN 75 9010).
- i) Srážkové vody odváděné do povrchových vod budou čištěny v souladu s výše uvedeným bodem a bude vyhodnocena vhodnost a opodstatněnost dodatečné filtrace přes pískovo-šterkové vrstvy porostlé vegetací v souladu s doporučením TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.  
Na území CHOPAV Severočeská křída je toto dodatečné čištění požadováno v případě nutného využití retenční nádrže technického charakteru (bez vodní vegetace a oživených sedimentů).
  - j) Nemožnost dodržení výše uvedených podmínek týkajících se hospodaření se srážkovými vodami bude náležitě odůvodněna technickými podmínkami a bude vyhodnocena a realizována nejvhodnější alternativa maximálně naplňující účely stanovených podmínek.
- 5) Aktualizovat hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění dalších předpisů (dále jen „ZOPK“) a výstupy zohlednit v projektu:
- a) Provést detailní celoroční biologický průzkum v ploše záboru zaměřený na ověření přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Pro každý identifikovaný druh budou navržena opatření k jeho ochraně (transfer, stanovení konkrétních náhradních lokalit, období pro provedení transferu, zabránění průniku do prostoru staveniště...).

Provedený biologický průzkum bude podkladem pro podání žádosti podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

  - b) Provést aktualizované hodnocení vlivu na krajinný ráz na základě detailního zaměření trasy, výškového profilu a požadavků, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů na životní prostředí.  
V rámci hodnocení detailně vyhodnotit překonání terénních zlomů v úseku mezi km cca 3,9-5,1, prověřit dopady na pěší a cyklistickou průchodnost a vyhodnotit možnosti pro zlepšení podmínek pro překonání přeložky tímto způsobem.
  - c) Hodnocení bude zahrnovat vlivy na hydrologické a klimatické funkce krajiny a návrh odpovídajících kompenzačních opatření vůči identifikovaným dopadům (např. v podobě kompenzačních výsadeb regionálně původních listnatých dřevin s dobrou adaptabilitou vůči dopadům změny klimatu, či jiných opatření na podporu ekologických funkcí krajiny).
  - d) Navrhnout kompenzační opatření za likvidaci části lokálního biocentra Václavský les a navazujícího biokoridoru vedeného podél bezejmenného přítoku Václavského potoka.
  - e) Zpracovat podrobnou migrační studii pro všechny relevantní kategorie živočichů, včetně živočichů obývajících koruny stromů. Zaměřit se na migrační trasy obojživelníků a dalších drobných živočichů a navrhnout pro ně odpovídající migrační objekty pro zprůchodnění obchvatu v četnosti odpovídající podmínkám v území. Zohlednit též význam dotčených biotopů a případné nároky z hlediska zajištění konektivity společenstev.
    - V rámci migrační studie prověřit kumulativní vliv přeložky se stávajícími komunikacemi, zejména v lokalitě Zelený háj, včetně případného návrhu odpovídajícího migračního zprůchodnění problematických úseků dotčených komunikací.
    - Součástí bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory a trasami a umístění navržených migračních objektů.
    - Všechny migrační objekty budou navrženy v souladu s metodikou TP 180 a metodikou AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice 2020. Ke

- všem migračním objektům bude dále zpracována podrobná projektová dokumentace, která bude řešit návaznost na stávající migrační trasy a okolní krajinu.
- Bude zajištěna neomezená migrační prostupnost regionálního biokoridoru RK672 a biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zelený Háj, a to migračním objektem, který bude dosahovat parametrů při nejmenším v intervalu praktického optima pro kategorii A dle uvedené metodiky AOPK ČR, včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem. V případě podchodu nedojde k ovlivnění podzemních vod.
  - Bude vyhodnocena nutnost použití oplocení dílčích úseků komunikace v zájmu zamezení kolizí živočichů s vozidly a jejich navedení do migračních objektů. Oplocení bude umístěno pouze podél odůvodněných úseků.
- f) Vyhodnotit negativní dopady na ptáky a netopýry, zejména z hlediska rizika střetů s vozidly.
- g) Vypracovat batrachologickou studii, jejímž výstupem bude určení nejpříznivějšího období pro výstavbu záměru z hlediska migrací obojživelníků, rozsahu a umístění migračních zábran a jejich vedení kolem komunikací, umístění odchytových zařízení a stanovení náhradních lokalit pro transfer odchycených obojživelníků.
- h) Vypracovat podrobný dendrologický průzkum, včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidovat dřeviny zachovávané. Součástí bude návrh opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
- i) Navrhnout časové intervaly vhodné pro zahájení terénních úprav z hlediska ochrany živočichů v období rozmnožování a přezimování.
- 6) Součástí dokumentace pro další stupeň projekční přípravy bude řešení průchodnosti záměrem přímo dotčeného území pro místní obyvatele a zajištění dostupnosti zemědělských a lesních pozemků, jejichž dostupnost bude realizací stavby dotčena. Způsob zajištění dostupnosti lesních a zemědělských pozemků bude projednán s jejich vlastníky. Komunikace, které v důsledku realizace záměru přestanou plnit svoji funkci, budou přednostně rekultivovány a využity zejména k umístění kompenzačních opatření, případně prvků hospodaření se srážkovými vodami. V případě odůvodněné, významné potřeby jejich využití jako účelových komunikací budou zachovány pouze v šíři a technickém provedení odpovídajícím svému účelu (přednostně pouze jednopruhové, zpevněné šterkovým trávnikem).
- 7) Prověřit technické možnosti přemostění nivy potoka Tisovka a v rámci technické proveditelnosti navrhnout navýšení světlé délky a výšky podmostí mostu v km 0,420 (most přes údolí potoka Tisovka).  
Mostním objektem bude překonáno nejen stávající koryto Tisovky, ale také drobná vodoteč sledující jihovýchodní – levý (ve směru proudění vody) okraj údolní nivy.
- 8) Všechny vodní toky překonávat mosty s nezpevněným povrchem terénu v podmostí (nikoli propustky) a tyto mosty řešit jako migrační objekty pro relevantní kategorie živočichů. Mostní objekty budou realizovány s nejvyšší možnou světlou výškou v podmostí (též ve vazbě na potenciální snížení hloubky zářezů) v zájmu zlepšení světelných podmínek.
- Mostní objekty přes vodní toky a technologické postupy při jejich výstavbě navrhnout tak, aby trvalé i dočasné zásahy do niv a vlastních toků byly zcela minimální:
- a) návrh technického řešení mostu bude v rámci reálných možností již z podstaty technologie minimalizovat dopady na nivu potoka (minimálními nároky na pohyb strojů v podmostí a dotčení přemostovaného terénu, minimum dočasných

stavebních prvků, vyhnout se vytváření pevných pracovních pásů v nivách navážkami jiných materiálů atp.);

- b) vyjma zcela nevyhnutelných případů vyloučit trvalé úpravy koryta vodního toku (s výjimkou úprav revitalizačního charakteru) – zejména opevňování; mimo technicky nevyhnutelné případy vyloučit dočasné zatrubnění či převedení dočasným umělým korytem; vyloučit změny vodního režimu - odvodňování, minimální disturbance při výstavbě;
- c) konstrukci mostu navrhnout tak, aby stavba nevyžadovala opevnění koryta toku;

V drobném údolí kříženém trasou komunikace v km cca 0,83 prověřit přítomnost odvodňovacího zařízení; při jeho zjištění převést trasu upraveného vodního toku dotčeným prostorem (včetně bezprostředně navazujících úseků nad a pod křížením) otevřeným korytem přírodě blízkého charakteru, které bude tělesem komunikace překonáno migračně průchozím objektem pro relevantní druhy živočichů.

Bude vyhodnocena vhodnost revitalizačních úprav navazujících úseků koryta potoků Tisovka a Veselky (kříženy v km 2,035 a 4,324), zejména z hlediska snížení průtočné kapacity koryta a přiblížení jeho podélného a příčného profilu přírodní podobě. V případě opodstatněnosti budou vhodná revitalizační opatření realizována.

- 9) Vzájemná prostorová konfigurace koryta bezejmenného přítoku Václavského potoka od Václavského lesa s MÚK Žernov (včetně větví křižovatky, které napojují přeložku silnice I/35 a přeložku silnice II/283), bude řešena tak, aby koryto vodního toku neprocházelo pod větvemi křižovatky, ale bylo kříženo pouze vlastními průběžnými liniemi komunikací I/35 a II/283 nejvýše na dvou místech (koryto bude vedeno mimo prostor křižovatky).

Obě přemostění budou realizována přírodě blízkým způsobem jako migrační objekty tak, aby nevznikalo přerušení ekologického kontinua vodního toku a lokálního biokoridoru (budou zároveň respektovány podmínky uvedené v bodě I.8).

Koryto vodního toku bude v úseku dotčeném kříženími s oběma přeložkami (po ústí do Václavského potoka) řešeno jako přírodě blízké s meandračním pásem a břehovým porostem (mimo podmostí) v šíři odpovídající lokálnímu biokoridoru (s možným přetrasováním stávajícího biokoridoru).

Jako kompenzační opatření vůči významnému dotčení biotopu vodního toku a funkčního biokoridoru bude provedena revitalizační úprava toku i v úsecích mimo přímé dotčení stavbou přeložky silnice II/283 (vedle nejvíce dotčeného úseku od křížení přeložkou silnice I/35 po ústí do Václavského potoka také úseky navazují na křížení stavbou přeložky v km 1,38). Revitalizační úpravy se zaměří zejména na snížení průtočné kapacity koryta a přiblížení jeho příčného a podélného profilu přirozenému stavu.

Stávající břehové porosty budou dotčeny pouze v nevyhnutelných případech, projekt bude cílit na jejich maximální možné zachování.

- 10) Kácení dřevin realizovat v době vegetačního klidu (v době od 1. října do 1. března). Alespoň část kácených dřevin – zejména staré stromy s dutinami a kmeny s obvodem nad 150 cm – ponechat celé, nebo alespoň s částí koruny, na vhodných místech v blízkosti původního stanoviště až do doby úplného rozkladu pro podporu biodiverzity druhů vázaných na odumřelé dřevo.
- 11) Prvotní zásahy do půdního povrchu (mimo polní kultury a jiné, chemicky intenzivně ošetřované zemědělské plochy) realizovat mimo hlavní období reprodukce živočichů a mimo období zimování (zpřesnění a diverzifikace termínů bude předmětem aktualizace hodnocení dle § 67 ZOPK).
- 12) Zpracovat komplexní projekt vegetačních úprav a dalších kompenzačních opatření, včetně návrhu na způsob údržby za provozu silnice.

- a) Podle ekologických podmínek navrhnout přírodě blízké biotopy, např. druhově pestřejší trávníky na místech, kde nelze vysadit dřeviny (využít např. osetí druhově bohatou směsí semen regionálně původních druhů) atd.
  - b) Na vhodných místech navrhnout v rámci nově vzniklých zářezů oligotrofní, xerothermní biotopy (nenavrhnout všude ohumusování, využít osetí směsí semen vhodných regionálně původních druhů, případně zamulčování senem z odpovídajících biotopů, preferovat přírodní materiály na stabilizaci svahů – sítě).
  - c) V rámci druhové skladby kombinovat rychleji rostoucí pionýrské dřeviny a pomaleji rostoucí dlouhověké dřeviny.
  - d) Výsadbou doprovodných dřevin navrhnout v rozsahu a s ohledem na zmírnění a kompenzaci dopadů záměru na krajinný ráz a zmírnění negativního vlivu záměru na hydrologické a klimatické funkce krajiny, a to v rozsahu odpovídajícím dosažení relevantního efektu, nikoli v rozsahu pouhé náhradní výsadby za pokácené dřeviny rostoucí mimo les a ozelenění tělesa komunikace. Rozsah výsadeb přizpůsobit cíli alespoň částečné, avšak relevantní kompenzace emisí CO<sub>2</sub> vyvolaných stavbou přeložky (doložit alespoň rámcovým výpočtem).
  - e) Ozelenění tělesa silnice koncipovat jako krajinný prvek pro začlenění stavby do krajiny.  
Pás ozelenění podél nové komunikace v úsecích mimo stávající přírodní biotopy proto bude navržen s proměnlivou šíří, kdy rozšířené úseky budou plnit jak krajinoformující funkci, tak funkci kompenzace ztráty lesních biotopů a emisí CO<sub>2</sub>.  
V zájmu snížení homogenní liniové konfigurace doprovodné zeleně je doporučeno zakomponovat takto rozšířené plochy vysázených dřevin zejména do delších úseků vedených mezi stávajícími porosty dřevin (především v km 0,0-1,3 a 2,35-3,7).
  - f) Zapracovat do projektu úkrytové, pobytové využití (např. prvky z mrtvého dřeva, včetně pařezů a celých kmenů s částí koruny z provedených kácení, jednotlivé balvany a menší hromady kamenů atp.), popř. potravní prvky biotopů (např. plané druhy ovocných dřevin) zejména v blízkosti migračních objektů s cílem zvýšit atraktivitu jejich.
  - g) V případě souhlasu vlastníků dotčených, resp. sousedících pozemků s takovým řešením bude podél úseku přetínajícím údolí potoka Tisovka provedena výsadba doprovodných dřevin v rozsahu zajišťujícím pohledové odclonění komunikace ze severovýchodních směrů.
  - h) Při návrhu následného managementu respektovat/využít případnou sukcesi směřující přes různá sukcesní stádia ke vzniku druhově pestrých společenstev regionálně původních druhů (při sukcesi směřující ke vzniku neplánovaného společenstva kontrolovat zejména výskyt nepůvodních druhů a tyto případně odstraňovat, ale nesnažit se za každou cenu udržet cílový stav i tam, kde se přirozeně vyvíjí jiné, ekologicky hodnotné společenstvo).
  - i) Do plochy určené pro doprovodnou zeleň lze vhodným způsobem začlenit přírodě blízké objekty pro vsakování a retenci srážkových vod tak, aby zůstala alespoň jednoduchá souvislá řada vzrůstných stromů s podrostem keřů a dostatečným prostorem pro perspektivní růst.
- 13) Navrhnout a realizovat opatření k minimalizaci vodní i větrné eroze půdy a horninového prostředí při výstavbě a za provozu.
- 14) Realizovat neprůhlednou protihlukovou stěnu na straně přivrácené k nejbližším obytným objektům v km cca 2,124 – 2,300 o délce cca 176 m a minimální výšce 3 m (výška, délka a další detaily provedení protihlukové stěny, včetně případné instalace oboustranné bariéry, budou případně upraveny na základě aktualizované migrační studie z hlediska ochrany ptáků a netopýrů).



V případě nutnosti instalace dalších protihlukových bariér budou tyto navrženy jako neprůhledné, v případě vhodných podmínek ve formě zemního valu nebo pevné stěny z vhodného materiálu (kámen, beton, gabion... ) kryté vhodnou vegetací (například popínavými rostlinami).

- 15) Novostavba přivaděče bude přednostně navržena bez osvětlení. V případě nutnosti osvětlení dílčích úseků bude osvětlení realizováno v minimální možné míře a budou respektována všechna doporučení vyplývající z ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení a Metodického pokynu MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění (MŽP/2023/710/2146).
- 16) Prověřit místní podmínky pro výstavbu chodníku v obci Slaná, zejména v úsecích, kde lze předpokládat pěší docházku obyvatel k autobusovým zastávkám, jako kompenzační opatření za zvýšenou intenzitu dopravy. V případě, že realizaci chodníku nebudou bránit zásadní technické překážky a za předpokladu souhlasu majitelů dotčených pozemků a obce, navrhnout a následně realizovat jeho stavbu v potřebném rozsahu.
- 17) Organizaci výstavby komunikace, zejména v úsecích s migračními objekty, naplánovat a časově sladit se zřetelem na to, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nepředstavovaly migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím). Odpovídající harmonogram prací bude součástí dokumentace pro povolení stavby.
- 18) V době přípravy záměru a po celou dobu výstavby bude zajištěn 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). Funkci ekologického dozoru může vykonávat fyzická osoba s vysokoškolským vzděláním přírodovědného směru a odpovídajícími zkušenostmi.
- 19) Podrobný návrh realizace křižovatek na trase přeložky bude předložen v rámci žádosti o stanovisko k ověření změn záměru podle § 9a odst. 6 a 7 zákona jako změna záměru, včetně podrobného popisu těchto změn oproti podobě posouzené podle zákona.

## II. Podmínky pro fázi realizace

- 1) Před zahájením stavby provést vyhledávací průzkum druhů, u kterých má dojít k transferu, a tento transfer zajistit ve vhodném časovém předstihu vůči zahájení stavby.
- 2) V jarním období roku výstavby provést 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 narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.
- 3) Oznamovatel záměru zajistí před zahájením stavby provedení místního 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. Uvedení příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu po ukončení výstavby bude doloženo místním šetřením, jehož kladným výsledkem bude podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí. Obdobně budou po ukončení stavebních prací vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn fází výstavby záměru. Následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační

opatření za způsobené škody na náklady investora. Doložení vypořádání škod bude podmínkou pro vydání kolaudačního rozhodnutí.

- 4) Plošné zásahy (odlesnění, terénní úpravy) budou připraveny a v terénu vyznačeny tak, aby nebylo zasahováno do okolních ploch, které nejsou součástí záměru.  
Nesmí docházet k přehrnování vznikajícího náspu mimo zaměřenou plochu. Budou vytýčeny a v terénu vyznačeny plochy zásahu (např. kácení stromů a pohybu mechanizace v zaměřené ploše).  
Budou viditelně označeny okrajové vzrostlé stromy, které nebudou předmětem kácení. Tyto stromy, včetně jejich kořenového systému, budou v průběhu výstavby ochráněny před poškozením podle ČSN 83 9061.
- 5) V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa silnice s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, urychleně provést obnovu porostního pláště dosadbou vzrůstných keřů a pionýrských druhů stromů autochtonního původu tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává zvýšené riziko polomů a vývrátů.
- 6) V plochách vegetačních úprav bude hutnění půdy prováděno pouze v odůvodněných případech, kdy bude hrozit nestabilita příslušných půdních vrstev.
- 7) V průběhu realizace stavby i následně za provozu sledovat šíření invazních, nepůvodních druhů a případně zajistit odbornou likvidaci těchto druhů.
- 8) V místech, kde nebudou prováděny odřezy terénu, či jiné stavební zásahy vyžadující odstranění pařezů, budou pařezy ponechány v zemi v původním stavu, pokud to nebude bránit bezpečnosti provozu na komunikaci (lokalizace takových ploch bude součástí dokumentace pro stavební povolení).
- 9) Pařezy vytrhané při terénních úpravách budou rozmístěny po krajích průseků či na jiných vhodných místech (např. v blízkosti migračních objektů), nebo po dohodě s vlastníkem okolních pozemků v lesních porostech podél komunikace.
- 10) Při provádění terénních úprav je nutno vyloučit zásahy do prostoru kořenového systému ponechávaných stromů ve vzdálenosti do 3 m od kmenů stromů, aby nebyla narušena jejich mechanická stabilita a vitalita.
- 11) Pokud budou v místě terénních úprav odkryty vývěry podzemní vody (prameny), je nutno provést jejich podchycení a zpětně vsakování do horninového prostředí (obdobně v případě odkrytí trubních meliorací).
- 12) Při výstavbě mostních objektů přes vodní toky zajistit:
  - a) Kontrolu technického stavu mechanizace z hlediska těsnosti všech kapalinových systémů určeným pracovníkem stavby (denně). Bude proveden zápis o prohlídce (kontrole), který bude předložen na vyzvání dotčených orgánů státní správy.
  - b) Bezprostředně pod stavbou (ve směru odtoku vody) bude na vhodných místech vodních toků dočasně nainstalována norná stěna k záchytu havarijních úniků lehkých látek závadných vodám v průběhu výstavby (projektově zpracovat v rámci zásad organizace výstavby). Stěna bude v pravidelných denních intervalech kontrolována.
- 13) Při výstavbě budou realizována opatření bránící pronikání vod z okolí do prostoru staveniště. Zároveň je třeba zabránit odtékání vody ze stavby přímo do vodotečí.  
V případě vzniku kontaminovaných vod budou tyto vody izolovány od okolního prostředí a bude zajištěno jejich řádné odstranění.
- 14) Budou přijata opatření pro omezování prašnosti:
  - zaclonění po obvodu staveniště a skrápění staveništních ploch a příjezdových komunikací v době sucha,
  - čistit komunikace a skrápět potenciální zdroje prašnosti, ale nepoužívat aktivní látky k potlačení prašnosti škodlivé životnímu prostředí,

- převoz sypkého materiálu realizovat vždy pouze se řádně zakrytovaným ložným prostorem vozidel,
  - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště,
  - 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 existujících / záměrně umístěných překážek proudění vzduchu,
  - Do zásad organizace výstavby budou přiměřeně zapracována další doporučení vyplývající z „Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>“.
- 15) Budou přijata opatření pro minimalizaci negativních dopadů hluku z výstavby:
- staveništní dopravu organizovat přednostně mimo obydlené zóny převážně v trase nové komunikace,
  - hlučné stavební práce provádět pouze v denní době od 7:00 do 20:00.
- 16) Při výstavbě bude prováděn ekologický dozor odborně způsobilou osobou. Ekologický dozor bude 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).
- 17) Při výstavbě bude zajištěn odborný hydrogeologický dozor, který bude průběžně sledovat rizika související s poškozením vodních zdrojů, kontrolovat opatření na ochranu vod a navrhopvat řešení nepředvídaných situací.

### III. Podmínky pro fázi provozu

- 1) Retenční a vsakovací objekty budou udržovány v dobrém, plně funkčním stavu, případné závady a omezení funkčnosti budou ihned napraveny.
- 2) 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).
- 3) Bezodkladně realizovat případná opatření vyplývající ze závěrů monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí (viz níže).
- 4) V rámci následné údržby travnatých ploch preferovat kosení namísto mulčování.
- 5) V plochách určených k růstu dřevin nebudou likvidovány přirozené nálety dřevin, pokud budou tvořeny stanovištně vhodnými, regionálně původními druhy. V případě jejich vitálnějšího růstu budou ponechány i na úkor provedených výsadeb. Bude pouze provedena případná probírka za účelem podpory stability vznikajícího porostu či nejvitálnějších jedinců (podmínka bude součástí provozního řádu komunikace).
- 6) Dodavatel sadových úprav stavby bude smluvně zavázán k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy a keře, či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. Udržovací péče o výsadby při tom bude přizpůsobena naplňování předchozí podmínky (respektování přirozené sukcese) a bude zakotvena ve smlouvě s dodavatelem sadových úprav.

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

- 1) Po dobu 3 let od realizace vegetačních úprav bude prováděn jejich monitoring odborným specialistou.  
V rámci monitoringu a managementu bude kontrolováno a zajištěno prospívání výsadeb souvisejících se záměrem (platí i pro náhrady za neperspektivní jedince). O kontrole a výměnách výsadeb budou provedeny zápisy, které budou předávány příslušnému úřadu s časově odpovídajícím výstupem monitoringu.  
Součástí bude monitoring výskytu invazních, nepůvodních druhů rostlin. V případě jejich výskytu budou v nejbližším vhodném termínu odstraněny odbornou osobou.
- 2) V průběhu 3 let provozu obchvatu (od povolení zkušebního provozu) budou sledovány kolize živočichů s vozidly na přeložce silnice II/283 (s důrazem na úsek křížící lesní porosty v lokalitě Zelený háj a úseky křížící prvky ÚSES), včetně přilehlých úseků komunikací, které se střetávají v křižovatce Zelený háj.
  - V rámci tohoto monitoringu bude v prvním a druhém roce proveden kampaňový monitoring počtu a druhu sražených živočichů, včetně ptáků a netopýrů, a to ve vhodné části roku, počtu opakování a délce kampaně. Termíny během roku a podrobné nastavení monitoringu (včetně frekvence vizuálních kontrol komunikací a jejich nejbližšího okolí během kampaně) určí odborník na relevantní druhy živočichů s ohledem na jejich sezónní aktivitu (v případě nutnosti i ve více termínech pro příslušné druhy).
  - V případě zjištění významné mortality má provozovatel povinnost bezodkladně doplnit opatření na zmírnění negativního vlivu (např. rozšířit bariéry proti vnikání živočichů na vozovku, doplnit naváděcí prvky k migračním objektům apod.) a informovat o tom krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství.
- 3) V průběhu 3 let za provozu obchvatu (od povolení zkušebního provozu) bude sledována funkčnost realizovaných migračních objektů a migrační chování živočichů v okolí záměru, zejména v prostoru kříženého regionálního biokoridoru a migračního koridoru velkých savců, v místech křížení lokálních biokoridorů a v místě křížení potoka Tisovka.
  - Se zohledněním výstupů dle bodu IV.2 bude vyhodnocena migrační prostupnost území ovlivněného záměrem, zejména v oblasti lokality Zelený háj, a vhodnost a dostatečnost navrženého systému migračních objektů, a to i se zohledněním vlivu ostatních komunikací křížících se v prostoru migračního koridoru velkých savců. V případě nutnosti budou navrženy úpravy stávajících nebo doplnění nových migračních objektů a tyto stavby budou následně realizovány.
- 4) Monitoring povrchových vod bude prováděn po dobu 3 let od povolení zkušebního provozu a bude specifikován v dalších fázích přípravy projektu na základě výsledků podrobných geologických a hydrogeologických průzkumů a posouzení:
  - a) Monitoring bude započat před zahájením výstavby. Odběry vzorků je navrženo provést v době krátce po aplikaci chemické údržby vozovky, v jarním období (po období tání), v období nízkých průtoků a v případě havárií.
  - b) V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem komunikace budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.
  - c) V případě zřízení pevných odběrných profilů budou po ukončení monitoringu tyto dočasné odběrné profily zrušeny a místa uvedena do přírodě blízkého stavu.
- 5) Monitoring hladiny a kvality podzemních vod začne před zahájením výstavby ve vybraných jímacích objektech a bude prováděn po dobu 3 let od povolení zkušebního provozu. Sledované jímací objekty a podrobnosti monitoringu budou navrženy na základě výsledků podrobných geologických a hydrogeologických průzkumů.

- 6) Bude prováděn průběžný monitoring funkčnosti opatření proti nežádoucí erozi půdy, účinnosti vsakovacího systému a funkčnosti realizovaných prvků hospodaření se srážkovými vodami z hlediska plnění všech jejich cílových funkcí. Monitoring bude probíhat po dobu tří let od realizace záměru (povolení zkušebního provozu) s četností nejméně 2 terénních šetření za rok (v suchých a vlhkých podmínkách).
- 7) Před zahájením provozu přeložky silnice II/283 (bez vlivu výstavby přeložky) a v průběhu 1. až 2. roku provozu komunikace (při plném provozu bez jakýchkoli omezení a v době, kdy bude možné předpokládat, že řidiči si již navykli používat novou komunikaci) bude provedeno vyhodnocení intenzity dopravy v obcích, jimiž procházejí komunikace napojující se na novou trasu silnice II/283 (zejména Žernov, Tatobity, Žlábek a Slaná). V případě významného zvýšení intenzity dopravy bude ověřeno dodržování hygienických limitů hluku u nejvíce exponovaných obytných objektů. V případě zjištění významného ohrožování bezpečnosti obyvatel dopravou a/nebo překračování hygienických limitů hluku budou přijata odpovídající nápravná opatření.
- 8) Výstupy z monitoringu budou jednou ročně předávány příslušnému úřadu. Po 3 letech od povolení zkušebního provozu bude provedeno vyhodnocení monitoringu, včetně návrhu případných dodatečných opatření pro posílení funkčnosti původně realizovaných opatření a/nebo zmírnění či kompenzaci negativních vlivů záměru nepředpokládaných v době posuzování záměru.
- Bude zároveň vyhodnocena potřeba dlouhodobého monitoringu zejména v oblasti dopadů na zdraví obyvatel v dotčených obcích, na migrační prostupnost krajiny (včetně funkčnosti migračních a naváděcích objektů a bariér) a ovlivnění povrchových a podzemních vod (včetně funkčnosti vsakovacích a retenčních objektů).
  - Do 4 let od povolení zkušebního provozu bude závěrečné vyhodnocení výstupů z monitoringu předáno příslušnému úřadu.

## **Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska, včetně odůvodnění stanovených podmínek:**

### Odůvodnění souhlasného stanoviska

Příslušný úřad při utváření své správní úvahy vycházel z dokumentace, obdržených vyjádření k dokumentaci, připomínek prezentovaných na veřejném projednání záměru, posudku a dalších odborných zdrojů.

Předložený posudek navrhuje souhlasné závazné stanovisko k posuzovanému záměru, přičemž nedostatečnou podrobnost některých oblastí hodnocených vlivů řeší podmíněním souhlasného stanoviska aktualizací odborných průzkumů a hodnocení.

V souladu se závěry posudku dospěl příslušný úřad k závěru, že při dodržení stanovených podmínek jsou negativní dopady záměru na životní prostředí, které nelze zcela eliminovat vhodnými opatřeními, akceptovatelné, a to při vědomí snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele obcí podél stávající trasy silnice II/283.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci a k jejímu doplnění, která byla příslušnému úřadu zaslána, jsou vypořádána v části 5. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za úplnou a akceptovatelnou a přes věcné výhrady prezentované v obdržených vyjádřeních veřejnosti nedoporučil vrácení

dokumentace k dopracování, a to se zvážením možnosti stanovit odpovídající podmínky závazného stanoviska.

### **Průběh posuzování vlivů záměru na životní prostředí**

- **2022**
  - Květen 2022 - závěr zjišťovací řízení – záměr má významné vlivy a bude posouzen v celém rozsahu dle cit. zákona
- **2023**
  - předložena dokumentace zpracovaná dle přílohy č. 4 cit. zákona; informace o dokumentaci byla zveřejněna na úřední desce Libereckého kraje dne 10. 11. 2023 (též na CENIA),  
Informace o dokumentaci byla s žádostí o vyjádření rozeslána dotčeným úřadům a dotčeným samosprávním celkům, které měly povinnost informaci zveřejnit na svých úředních deskách.
  - Z důvodu pochybení ve zveřejnění informace o dokumentaci na úředních deskách některých dotčených obcí, byla informace o dokumentaci opakovaně zveřejněna na úředních deskách daných obcí s tím, že lhůta pro vyjádření byla odpovídajícím způsobem prodloužena o 30 dnů, a to do 16. 1. 2024. Lhůta pro vyjádření byla stejným způsobem prodloužena také na portálu Cenia.
  - 20. 11. 2023 – osloveno 11 potenciálních zpracovatelů posudku; na základě cenových nabídek a doložitelných referencí byl vybrán RNDr. Oldřich Vacek, CSc.
- **2024**
  - 23. 1. 2024 – odeslána poslední obdržená vyjádření zpracovateli posudku – převzal dne 1. 2. 2024

#### Veřejné projednání

- Konalo se 12. 2. 2024 od 16:00 hodin v sálu Kulturního centra Turnov – Střelnice, Markova 311, Turnov.
- 29. 1. 2024 byla zveřejněna informace o konání nařízeného veřejného projednání a ve stejný den byla rozeslána dotčeným úřadům a samosprávním celkům. Informace byla zveřejněna na úředních deskách dotčených obcí ve dnech 29. 1. až 4. 2. 2024.

#### Posudek

- Dne 28. 3. 2024 byla obdržena žádost zpracovatele posudku o prodloužení lhůty k odevzdání posudku o 10 dní. V souladu s § 9 odst. 3 zákona byla lhůta pro předložení posudku prodloužena lhůta do 4. 4. 2024.
- Z důvodu nedodání posudku v prodloužené lhůtě byla dne 10. 4. 2024 vydána výzva k předložení posudku. Dodatečná lhůta pro předložení posudku je dle § 9 odst. 8 zákona 15 dnů.
- Posudek byl doručen 24. 4. 2024.
- Z důvodu nedostatečně odůvodněného upřednostnění jediné varianty záměru byl posudek v souladu s § 9 odst. 7 zákona vrácen dne 3. 5. 2024 k dopracování se stanovenou lhůtou 15 dní.
- Dopracovaný posudek byl předložen dne 7. 5. 2024.

#### Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona

RNDr. Vladimír Ludvík

Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

#### Dokumentace dle přílohy č. 4 zákona

RNDr. Vladimír Ludvík

Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

- Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 5278/850/OPV/93; poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/5860.

#### Posudek podle přílohy č. 5 zákona

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

- rozhodnutí o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č.j. 27817/4654/OPVŽP/02, platnost prodloužena v roce 2022 č.j. MZP/2022/710/1744

#### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

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

Trvale udržitelný rozvoj společnosti je ustanovením § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, definován jako „takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“.

Z pohledu principů udržitelného rozvoje záměr vyvolá, vedle jiných dopadů, především omezení ekosystémových služeb krajiny v oblasti retence vody a dalších hydrologických funkcí krajiny a poskytování životního prostoru a podmínek původním druhům organismů. Dopady se dále projeví v oblasti klimatických funkcí krajiny, a to snížením schopnosti stabilizace lokálních vláhových a teplotních podmínek, mitigace změny klimatu a adaptace vůči jejím dopadům, včetně fixace vzdušného CO<sub>2</sub> (realizace a provoz záměru též vyvolají jeho přímé a nepřímé emise). Efektivita spotřeby těchto přírodních zdrojů (resp. ekosystémových služeb) je z hlediska principů udržitelného rozvoje vážena jinými společenskými přínosy záměru (snížení zdravotní zátěže obyvatel obcí podél stávajících komunikací, jejichž funkci přeložka převezme; zvýšení plynulosti dopravy; socio-ekonomický rozvoj regionu) a dobou, po kterou budou tyto přínosy záměrem poskytovány.

Negativní dopady na hydrologické a klimatické funkce krajiny, stejně jako dopady vyplývající ze záboru biotopů a fragmentace krajiny, budou částečně zmírněny či kompenzovány stanovenými podmínkami závazného stanoviska.

Vlivy na obyvatelstvo lze, vzhledem k umístění záměru převážně mimo obydlené území, považovat za převážně pozitivní. Negativní dopady lze očekávat zejména u obyvatel nejbližší položených obcí, z jejichž pohledu dojde zejména ke snížení pohody bydlení a každodenního rekreačního potenciálu krajiny. Také vlivy na obyvatelstvo budou podmínkami stanoviska zmírněny.

Vzhledem ke komplexnosti vlivů záměru považuje krajský úřad za nutné, zvláště v případech odchýlení se od návrhů dokumentace a posudku, podložit svou správní úvahu argumenty založenými na recentních datech, studiích a výzkumech.

#### Odůvodnění jednotlivých podmínek souhlasného stanoviska

I.1) Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, která doporučuje vypracování aktualizované rozptylové a hlukové studie, které zohlední podrobné technické parametry záměru.

I.2) Cílem je minimalizace negativních dopadů na půdní prostředí, vláhové a mikroklimatické podmínky a hydrologické a klimatické funkce krajiny vyplývající

z rozsahu terénních úprav (zejména zářezů), které nejsou dokumentací náležitě zdůvodněny a nevyplývají ani např. z hodnocení vlivu na krajinný ráz jako nezbytná opatření. Terénní úpravy, které nejsou odůvodněny technickými podmínkami a požadavky technických norem, případně jinými závažnými důvody, jsou v rozporu se zájmy ochrany životního prostředí vyplývajícími z příslušných zákonů.

Podmínka je stanovena ve shodě s technickou normou ČSN 73 6101, která v příloze G – Začlenění silnic a dálnic do krajiny uvádí, že „*Výšky násypů a hloubky zářezů se mají omezit na nezbytnou hodnotu*“.

Podmínka dále upravuje technické provedení komunikace způsobem, který minimalizuje negativní dopady záměru vyvolané zábořem, případně technickým provedením stavby.

Z dokumentace EIA není zřejmý způsob provedení napojení tzv. „polních cest“ (dle přílohy P-42 - profil přeložky) v km 1,62, které je lokalizováno v blízkosti logistického areálu společnosti VVIS a.s. v Žernově. Řešení umožňující nájezd nákladních automobilů na silnici II/283 v blízkosti areálu eliminuje jejich jinak nezbytný průjezd obytnou zástavbou obce.

- I.3) Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a požadavků vznesených ve vyjádření Odboru ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Pasportizace zdrojů pozemní vody je k ochraně vodních zdrojů v okolí záměru, které jsou zdrojem vody a realizací záměru by mohlo dojít ke snížení vydatnosti vodních zdrojů nebo ke snížení kvality vody. Důraz je kladen na studny, které by mohly být ovlivněny poklesem hladiny podzemní vody, nebo zhoršením kvality v důsledku kontaminace látkami z provozu na silnici.

Podpis protokolu pasportu je požadován z důvodu zajištění objektivitu pasportizace, odsouhlasení pasportu vodních zdrojů za území obce příslušnou obcí je stanoveno z důvodu zajištění pasportizace všech dotčených vodních zdrojů. Monitoring podzemních vod, zejména výšky hladiny podzemních vod, je stanoven k posouzení vlivu záměru na množství podzemních vod ve zdrojích a posouzení celkového vlivu záměru na množství a chemické složení podzemních vod.

Průzkum prameniště, stanovení míst vhodných pro zasakování srážkových vod a průzkum zemědělských melioračních zařízení je požadován z důvodu omezení vlivu záměru na režim podzemních a povrchových vod. Za optimální řešení je považováno zajištění zasakování záměrem otevřených vývěrů podzemních vod co nejbližší místu jejich vývěru nebo jejich převedení přes těleso silnice a zasáknutí vod na druhé straně. Zároveň by zvolené řešení mělo přírodě blízkou formou posílit vodní retenční kapacitu krajiny, jako základní prvek odolnosti krajiny vůči dopadům změny klimatu.

- I.4) Dokumentace neuvádí bližší způsob hospodaření se srážkovými vodami, pouze konstatuje předpokládanou možnost vsakování srážkových vod podél převážné části komunikace. Podmínky mají za cíl definovat postup navrhování prvků systému hospodaření se srážkovými vodami, který zajistí dodržení hierarchie stanovené § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, stejně jako dosažení co nejvyšší efektivity z hlediska podpory hydrologických a klimatických funkcí krajiny a ochranu dotčených přírodních biotopů.

Podmínky vycházejí z požadavků a doporučení příslušné technické normy a zohledňují při tom zájmy ochrany chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída. Využití čištění srážkových vod na úrovni odlučovače ropných látek doporučuje dokumentace na str. 158.

- I.5) Cílem je upřesnění dopadů záměru na přírodní prostředí a stanovení odpovídajících zmírňujících a kompenzačních opatření z důvodu absence detailního popisu technického řešení záměru v době zpracování dokumentace EIA a z toho vyplývající



nedostatečně zpracované problematiky. Aktualizované hodnocení bude podkladem pro následná řízení u příslušných orgánů ochrany přírody.

Budou zároveň aktualizovány informace o výskytu zvláště chráněných druhů z důvodu stanovení potřeby a podmínek záchranného transferu.

Dokumentace nevyhodnotila variantní řešení trasy v úseku křížícím lokální biocentrum Václavský les. Na záměrem přímo dotčené části biocentra se vyskytuje druhově nejvíce reprezentativní porost v části biocentra přiléhající k biokoridoru, když navazující centrální část je tvořena převážně hospodářskou monokulturou. Dotčený okraj biocentra je zároveň cenný svým ekotonálním charakterem tvořícím přechod mezi lučným a lesním biotopem. Přeložka zároveň v těsné blízkosti místa přechodu biocentra do biokoridoru přetíná i navazující biokoridor, čímž dojde k oddělení těchto základních prvků ÚSES a omezení jejich ekologické funkce.

S ohledem na nemožnost vyhodnocení variantního řešení, které by dotčení biocentra eliminovalo, ačkoli návrh takového řešení byl předcházející studií vypracován, stanovil příslušný úřad povinnost navrhnout kompenzační opatření, jejichž cílem bude posílit ekologické funkce obou dotčených prvků ÚSES.

Cílem podmínek je dále zajistit migrační prostupnost krajiny, která bude realizací přeložky omezena, přičemž na úrovni podrobnosti dokumentace EIA není možné s jistotou konstatovat dostatečnou funkčnost předpokládaného systému migračního průchodnosti komunikace. Problematická je z tohoto pohledu zejména lokalita Zelený háj, kde dochází ke střetu 4 frekventovaných komunikací v křižovatce situované ve středu migračního koridoru velkých savců. Realizace přeložky vyvolá zvýšení dopravní zátěže této křižovatky z důvodů podrobněji rozebraných v popisu vlivů záměru. Dokumentace EIA však kumulativní vliv těchto komunikací při zvýšení dopravní intenzity nevyhodnotila. Při tom dokumentace EIA v kapitole Dendrologické hodnocení na str. 51 konstatuje, že *„Plánovaná stavba I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) přispěje k nežádoucímu rozčlenění lesních komplexů od km 4,500-6,300 na dílčí části, které postupně ztratí potenciál k vykonávání původních funkcí. Současně bude liniová stavba představovat klíčovou bariéru, kterou nebudou moci živočišné při průchodu krajinou nijak obejít. U populace živočichů bude docházet k fragmentaci a mortalitě živočichů při střetech s vozidly při neúspěšných pokusech komunikaci překonat.“*. Dokumentace EIA tedy identifikovala, potenciálně významný negativní vliv, který však nebyl dokumentací spolehlivě posouzen a ošetřen odpovídajícími opatřeními.

S ohledem na význam území pro migrace velkých savců je podmínkami požadována realizace migračního objektu, který bude dosahovat parametrů praktického optima pro živočichy kategorie A dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice 2020, které při zohlednění ekonomických zájmů zajistí dostatečnou průchodnost migrační trasy. Vzhledem ke vzájemné konfiguraci terénu a nivelety komunikace je zároveň nutné zohlednit zájmy ochrany hydrogeologických podmínek.

Dokumentace se dále nezabývala dopady na migrační průchodnost území z hlediska každodenního pohybu ptáků a netopýrů, přesto, že biologický průzkum prokázal značný význam dotčeného území vzhledem k výskytu řady zvláště chráněných druhů ptáků a netopýrů.

Podmínky stanoviska z uvedených důvodů ukládají povinnost vyhodnotit dokumentací EIA neřešené vlivy záměru a navrhnout v případě potřeby odpovídající zmírňující a kompenzační opatření.

V opačném případě by nebylo možné posuzování vlivů na životní prostředí ukončit s jistotou, že nepřetrvávají významné negativní vlivy, pro které by nebyla stanovena

zmírňující a kompenzační opatření, která sníží jejich celkové dopady na akceptovatelnou míru.

- I.6) Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a požadavků Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje z hlediska lesního hospodářství. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky a lesnický obhospodařovaným územím ve kterém může realizací záměru dojít k rozdělení pozemků a omezení jejich dostupnosti pro zemědělskou s lesnickou techniku. Rovněž vlastní realizace stavby může omezit pohyb místních obyvatel mezi obcemi. Cílem podmínky je zajistit průchodnost území pro místní obyvatelstvo a umožnit kontinuitu zemědělského a lesnického obhospodařování pozemků řazených do ZPF a PUPFL.

Cílem podmínky je dále minimalizovat rozlohu nepropustných povrchů rekultivací nepotřebných úseků stávajících komunikací. Rekultivované plochy jsou zároveň vhodné k umístění kompenzačních opatření, např. v podobě založení liniové zeleně, či k umístění zařízení pro hospodaření se srážkovými vodami.

- I.7) Dokumentace nevyhodnotila variantní řešení trasy v úseku křížícím údolí potoka Tisovky, nebylo proto možné posoudit případné šetrnější překonání dotčeného ekosystému. Z provedeného biologického průzkumu při tom vyplývá, že údolí Tisovky plní významnou funkci refugia biodiverzity v zemědělsky silně ovlivněné krajině, ve kterém se vyskytuje řada zvláště chráněných druhů (podrobněji v popisu vlivů záměru). Přes údolí a koryto Tisovky je dokumentací EIA navržen most s nejasnými parametry – v podélném profilu uvedena délka 10 m, v textu dokumentace EIA délka 25 m. Nicméně i délka 25 m představuje pouze cca ¼ šíře celého údolí a nezahrnuje drobnou vodoteč, která se nalézá při jižním okraji údolí. Překonání ¾ šíře údolí násypem by znamenalo fyzické rozdělení dosud spojitého ekosystému biotopů lemujících tok Tisovky a drobného vodního toku, což by zásadním způsobem limitovalo jeho ekologické funkce.

Cílem podmínky je z uvedených důvodů zvýšit podíl přemostění na celkové délce úseku křížícího údolí Tisovky a zlepšit zároveň světelný komfort v podmostí v zájmu snížení negativního vlivu zastínění na překonávání této bariéry jednotlivými druhy z obou vzniklých enkláv původního ekosystému.

- I.8) Vodní toky představují ekologicky mimořádně významnou kostru ekologické stability krajiny. V dotčeném území jsou vodní toky převážně doprovázeny břehovými porosty přirozeného charakteru. Společně tak tvoří koridory ekologického kontinua nejen pro vodní biotopy, ale také v elementární podobě z hlediska terestrických biotopů lesní řady. Jejich překonání migračně prostupnými objekty je proto zcela minimální podmínkou zajištění jejich elementární funkce jakožto migračních koridorů.

Zachování nezpevněných koryt potoků v podmostí zajistí ochranu ekologického kontinua vodního biotopu.

Stavební práce při výstavbě mostu mohou vyvolat samy o sobě významné negativní dopady na nivní biotopy i na samotný vodní tok. Cílem podmínky je proto eliminace, či alespoň maximální možné snížení těchto negativních dopadů plynoucích z trvalých i dočasných stavebních zásahů.

Dokumentace EIA jako kompenzaci negativních dopadů na hydrologické funkce krajiny a ekologickou stabilitu lesních biotopů navrhla „*V blízkosti nově vzniklého tělesa zajistit dostatečné množství disponibilní vody pro lesní porosty v suchých, bezsrážkových periodách. Cílové opatření by mělo být soustředěno zejména do příbřežní a doprovodné zóny drobných vodních toků, povrchových stružek, sběrných příkopů,...* Mělo by se jednat o úpravy podélného i příčného sklonu a tvaru koryta... Úpravou by mělo dojít ke snížení sklonu nivelety dna, celkovému zmenšení průtočné kapacity a rychlosti proudění

vody.“. Podmínka závazného stanoviska upřesňuje vhodné lokality pro realizaci dokumentací navržených opatření (viz též podmínka I.9).

- I.9) Přeložka silnice II/283 začíná napojením na silnici II/282, kříží levostranný přítok Václavského potoka (v dokumentaci EIA nesprávně pojmenován Veselka), jímž je veden lokální biokoridor ÚSES, a pokračuje k mimoúrovňové křižovatce s přeložkou silnice I/35 (MÚK Žernov), která je situována v místě křížení s uvedeným vodním tokem. Následně přeložka silnice II/283 tento biokoridor znovu kříží cca v km 1,4 a přetíná okrajové partie lokální biocentra Václavský les.

Přílohou dokumentu oznámení ve fázi zjišťovacího řízení podle zákona byl situační zakres, ze kterého vyplývalo, že potok i biokoridor budou v prostoru MÚK Žernov překonány 3-4 objekty v krátkém sledu za sebou, přičemž jižně od přeložky silnice I/35 měl být potok přeložen do nového, regulovaného koryta procházejícího dvěma přemostěními, vzdálenými od sebe jen cca 20 m. Křížení potoka pravděpodobně zahrnovalo i zatrubnění cca 100 m dlouhého úseku přímo pod tělesem MÚK Žernov. Bližší informace ke křížení levostranného přítoku Václavského potoka nebyly v dokumentu oznámení, ani v přiloženém hodnocení podle § 67 ZOPK obsaženy.

Dokumentace EIA nově znázorňuje MÚK Žernov pouze jako „velký červený kruh“, který je situován těsně vedle koryta potoka, ze situačního zakresu však není zřejmé prostorové řešení MÚK a jejích větví. Dokumentace EIA navrhuje „*Šetrným a přírodě blízkým způsobem převést přítok Václavského potoka a LBK 5 V Končínách prostorem MÚK Žernov*“. Text dokumentace EIA se však k řešení MÚK blíže nevyjadřuje. Vzhledem k potenciálním dopadům stavby však příslušný úřad nemá navržené opatření za dostatečné.

Řešení MÚK v podobě původně navržené dokumentem oznámení by znamenalo faktickou likvidaci ekologických funkcí biokoridoru a naprostou degradaci ekologického stavu vodního toku. Z tohoto pohledu je vágní popis řešení uvedený dokumentací EIA nedostatečný, nejednoznačný a nezakládá možnost konstatování, že neakceptovatelné negativní dopady na životní prostředí jsou vyloučeny.

Dotčený vodní tok byl v minulosti upraven v návaznosti na zemědělské meliorace, prošel však určitou mírou přirozené renaturace a nyní představuje v zemědělské krajině významný ekologický prvek (mimo jiné z většiny lemován břehovými porosty). To dokládá i přítomnost silně ohroženého skokana štíhlého, u kterého lze předpokládat komunikaci populace s nivou Václavského potoka prostřednictvím právě tohoto biokoridoru.

Z uvedených důvodů podmínky stanoviska ukládají povinnost řešit křížení vodního toku a biokoridoru s oběma přeložkami způsobem, který zajistí alespoň základní kontinuitu jejich ekologických funkcí.

Vzhledem ke křížení potoka a biokoridoru ve třech místech na krátkém úseku představuje přeložka významný zásah do jejich ekologických funkcí. Pro kompenzaci těchto dopadů je podmínkou stanoviska realizace zcela základních revitalizačních úprav koryta vodního toku. Jejich přínosem bude přiblížení ekologických podmínek v toku přirozenému stavu, podpora biodiverzity v toku, ale také posílení hydrologické funkce toku z hlediska vytváření retenční kapacity krajiny a s tím spojeného zmírňování povodní a zvýšení odolnosti vůči suchu. Kompenzační opatření jsou uložena pro záměrem nejvíce dotčené úseky toku, přičemž u spodního úseku lze předpokládat nutnost alespoň částečného přeložení trasy již z důvodu stavby MÚK Žernov.

Revitalizační přeložka koryta dotčeného toku byla zmíněna zástupci oznamovatele a projekčního týmu při ústním projednání problematiky křížení dotčeného toku a biokoridoru přeložkou silnice II/283 a stavbou MÚK Žernov.

Toto opatření zároveň představuje kompenzační opatření k vlivům záměru na adaptabilitu krajiny vůči dopadům změny klimatu ve smyslu metodického pokynu Ministerstva životního prostředí ČR č.j. MZP/2017/710/1985.

Dokumentace EIA jako kompenzaci negativních dopadů na hydrologické funkce krajiny a ekologickou stabilitu lesních biotopů navrhla „*V blízkosti nově vzniklého tělesa zajistit dostatečné množství disponibilní vody pro lesní porosty v suchých, bezsrážkových periodách. Cílové opatření by mělo být soustředěno zejména do příbřežní a doprovodné zóny drobných vodních toků, povrchových stružek, sběrných příkopů,...* Mělo by se jednat o úpravy podélného i příčného sklonu a tvaru koryta... Úpravou by mělo dojít ke snížení sklonu nivelety dna, celkovému zmenšení průtočné kapacity a rychlosti proudění vody.“. Podmínka je formulována příliš obecně, neposkytuje dostatek informací pro reálnou aplikaci v dotčeném území, resp. by musela být aplikována všude. Nejvýznamnější potenciál pro naplnění tohoto opatření se nabízí v podobě revitalizace bezejmenného přítoku Václavského potoka, příslušný úřad proto podmínku odpovídajícím způsobem konkretizoval.

- I.10) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je zajištění provádění zásahů do porostů dřevin maximálně možným šetrným způsobem, zejména v mimohnízdním období ptáků a dalších druhů živočichů jejichž hnízdní a rozmnožovací stanoviště jsou vázána na biotopy dřevin. Podmínka zároveň cílí na podporu populací druhů vázaných na odumřelé stromy.
- I.11) Důvodem je zmírnění vlivů na populace druhé, jejichž rozmnožování probíhá v půdě a/nebo v půdě dochází k přezimování dospělců či vývojových stádií. Ve vymezeném se snižuje míra rizika usmrcení jedinců neschopných úniku.
- I.12) Cílem je dle možností vytvořit na rekultivovaných plochách v okolí komunikace přírodě blízké biotopy a silniční těleso začlenit co nejlépe do krajiny. Vegetační úpravy by zároveň měly plnit i jiné, než pouze „krajinomalebné“ funkce (např. podpora biodiverzity, posílení adaptability vůči dopadům změny klimatu atp.), čemuž by projekt měl být přizpůsoben. Přirozeně vznikající společenstva na člověkem změněných plochách mají zpravidla vyšší vitalitu než záměrné výsadby a často představují ekologicky cenné prvky. Zároveň lze předpokládat jejich vyšší ekologickou stabilitu v podmínkách měnícího se klimatu. V případě pozitivního vývoje řízeného přirozenou sukcesí proto není žádoucí brzdit tuto sukcesi. Doplněním prvků zvyšujících atraktivitu migračních objektů se zvyšuje jejich účinnost a snižuje se potřeba oplocování komunikace z důvodu ochrany proti střetům se zvěří.

Stavba silnice vnese do krajiny nový prvek s významným fragmentačním účinkem, který bude působit v kumulaci vlivů se stávajícími intenzivními sady, které omezují migračně propustné části krajiny na izolované koridory a vytvářejí dokonce téměř zcela izolované enklávy. Zvýšení fragmentace krajiny novou silnicí tak může v některých zbývajících přírodních prvcích zapříčinit překročení mezí únosnosti pro některé druhy či společenstva. Vhodně pojatou doprovodnou výsadbou však lze toto riziko snížit, kdy lokální rozšíření výsadeb mohou fungovat jako tzv. „nášlapné kameny biodiverzity“ drobných živočichů a rostlin.

Předmětem posuzování vlivů záměru jsou v souladu s § 2 zákona také dopady záměru na klima. Globální oteplování klimatického systému je jedním z nejvýznamnějších soudobých problémů lidstva, na který se váže značné množství souvisejících negativních jevů. Hloubka a rozsah reálných dopadů klimatické změny při tom budou v čase narůstat. Klimatický systém je charakteristický silným vlivem pozitivních zpětných vazeb, které posilují výsledné dopady dílčích zásahů (např. nárůst teploty v důsledku vyšší koncentrace CO<sub>2</sub> v atmosféře způsobuje nižší rozpustnost plynů

v oceánech, které tak přijímají méně CO<sub>2</sub> z atmosféry, což dále zvyšuje jejich koncentraci v ovzduší, posiluje skleníkový efekt a urychluje růst teploty). Negativní vlivy záměru na klima aktivované v daném okamžiku se proto budou v delším časovém horizontu projevit s daleko většími reálnými dopady, než jaké vzniknou v bezprostřední reakci na aktivaci vlivů samotných. S ohledem na tyto skutečnosti by měla být tato problematika řešena jako jeden z pilířů procesu posuzování, a tomuto významu by také měl odpovídat návrh zmírňujících a kompenzačních opatření vůči zjištěným negativním vlivům záměru.

Naplnění tohoto principu je zároveň podmínkou naplnění účelu zákona, jímž je dle § 1 odst. 3 zákona přispět k udržitelnému rozvoji společnosti.

Dokumentace EIA jako opatření ke zmírnění vlivů záměru navrhla přizpůsobit výsadbu dřevin cílům zmírnění a kompenzace dopadů na hydrologické a klimatické funkce krajiny, a to v rozsahu odpovídajícím dosažení relevantního efektu. Dále dokumentace EIA navrhla „*V zájmovém území a jeho blízkém okolí vhodně zalesnit plochy ponechané ladem, brownfieldy nebo zemědělské půdy, které jsou méně atraktivní pro pěstování zemědělských plodin ve prospěch druhové skladby dřevin, která bude odpovídat přírodě blízkým lesům. Dojde tak posílení lesních porostů za trvalý zábor PUPFL vlivem plánovaného záměru.*“.

Takto formulované opatření je však příliš obecné, územně neuchopitelné a nelze z něj vyvodit minimální požadavky na podobu realizace. Zároveň nelze očekávat výkup pozemků s charakterem brownfield za účelem provedení kompenzačních opatření. Při tom se podmínka vztahuje k velmi významné rovině dopadů záměru, jak vyplývá z výše uvedeného textu, měla by tedy jasně formulovat cíle, kterých má být dosaženo, a způsob, kterým bude podmínka naplněna. Podmínky stanoviska proto upravují formulaci do podoby uchopitelné v rámci přípravy stavby komunikace a v prakticky proveditelné formě.

Z hrubého nastínění dopadů záměru na klima prostřednictvím emisí CO<sub>2</sub> (podrobněji v popisu vlivů záměru na str. 33 tohoto stanoviska) v této souvislosti vyplývá nezanedbatelný vliv záměru na klima, který je zároveň možné alespoň rámcově kvantifikovat a na této kvantifikaci založit návrh kompenzačních opatření. Navázáním na toto vyhodnocení je proto podmínkami stanoviska rámcově ukotven relevantní rozsah odpovídajícího kompenzačního opatření, kterým bude podmínka splněna.

Příslušný úřad při stanovení podmínek vycházel ze znění technické normy ČSN 73 6101, podle které se vegetační úpravy podél silnic provádějí mimo jiné „*zejména ke zlepšení biologických a hygienických poměrů v okolí silnice, ke snížení negativních projevů silničního provozu a k nenásilnému začlenění silnice do krajiny.*“ . Provedená výsadba bude především sloužit ke zlepšení ekologických, potažmo biologických a hygienických (snižování koncentrace prachových částic, psychická hygiena obyvatel dotčených obcí) poměrů v okolí silnice, k lepšímu začlenění silnice do krajiny a k podpoře biodiverzity v dotčené krajině. Podmínkou stanovená podoba vegetačních úprav podél plánované komunikace z uvedených důvodů splňuje účely definované citovanou normou.

Příslušný úřad zároveň zohlednil také podmínku závazného stanoviska podle § 9a zákona, vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. MZP/2018/710/38 (záměr I/12 Běchovice – Úvaly), která pro výsadbu zeleně podél navržené komunikace a v prostorech křižovatek ukládala následující: „*Výsadba bude provedena v ploše cca 33 ha. Na uvedené ploše je požadováno realizovat výsadbu cca 3-4 tisíc stromů a cca 4 000-5 000 m<sup>2</sup> keřových porostů (s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu na komunikacích a krajinného rázu). Podle metodiky používané na výpočet kompenzací BaP k 03/2017 toto množství stromů a keřů zajistí i při započítání náhrady za kácené*

*porosty s více jak dvojnásobnou rezervou eliminaci celého příspěvku BaP po zprovoznění navrhované komunikace.*

*Do tohoto pásu mohou být integrovány vsakovací a retenčně vsakovací objekty přírodního charakteru pro hospodaření se srážkovou vodou z komunikace, vždy však musí být zachován prostor pro výsadbu a perspektivní růst stromů v nepřerušené, alespoň jednořadé linii.“. Citovaná podmínka, formou obdobnou podmínce předmětného stanoviska, ukládá povinnost zmírnit negativní dopady komunikace realizací kompenzačního opatření v podobě výsadeb dřevin, a to v rozsahu odpovídajícím negativním vlivům nové komunikace (lze při tom předpokládat řádově nižší rozsah výsadeb stanovených tímto závazným stanoviskem).*

- I.13) Cílem je minimalizovat riziko vodní a větrné eroze.
- I.14) Podmínka vychází z opatření navrženého dokumentací EIA za účelem ochrany obytné zástavby před účinky hluku z provozu na komunikaci. Podmínka zároveň zohledňuje zájmy na ochranu ptáků a netopýrů před nárazy do projíždějících vozidel v úseku se zvýšeným nebezpečím střetů v důsledku křížení údolí vodního toku se zachovalým dřevinným porostem a otevřenou vodní plochou s porosty mokřadní vegetace.
- I.15) Cílem je minimalizovat negativní dopady případného osvětlení komunikace na obyvatele a ostatní organismy v jejím okolí.  
Záměr je primárně navržen bez stabilního osvětlení. Ze zkušeností příslušného úřadu však vyplývá nezanedbatelná pravděpodobnost vzniku nároků na osvětlení problémových míst komunikace v průběhu jejího provozu.
- I.16) Podmínka vychází z opatření navrženého dokumentací EIA. V důsledku realizace záměru lze předpokládat zvýšení dopravní zátěže komunikace procházející obcí Slaná, která má charakter protáhlé zástavby sledující tuto komunikaci. Ve významné části obce při tom neexistuje bezpečný způsob pohybu chodců podél komunikace. Podmínka proto ukládá povinnost prověřit možnost realizace bezpečného chodníku a v případě, že realizace nebude místními podmínkami technicky vyloučena, chodník ve spolupráci s obcí v dostatečném rozsahu vybudovat jako opatření zmírňující negativní vliv záměru.
- I.17) Rozestavěná komunikace obvykle působí jako migrační bariéra po řadu měsíců až jednotek let. Cílem podmínky je eliminovat riziko, že rozestavěná stavba obchvatu bude vytvářet migrační bariéru v důsledku nedokončených migračních objektů.
- I.18) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit odborný ekologický dohled na prováděnými průzkumy, přípravnými a realizačními pracemi ze strany investora a zajistit rychlou odbornou reakci v případě zjištění neshod.
- I.19) Dokumentace neobsahovala návrh řešení křižovatek přeložky s navazujícími komunikacemi, nebylo tedy možné vyhodnotit jejich potenciální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že způsob řešení křižovatek bude vyvolávat potenciál vzniku významných negativních dopadů záměru na životní prostředí, které nemohly být odpovídajícím způsobem vyhodnoceny v dokumentaci EIA, budou tyto změny předmětem zjišťovacího řízení podle zákona.
- II.1) Cílem je minimalizovat vlivy fáze výstavby na zvláště chráněné druhy organismů a zajistit jejich účinný transfer z rizikových míst v souladu s udělenou výjimkou z ochrany zvláště chráněných druhů.
- II.2) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů. Cílem podmínky je zamezení případnému šíření invazivních druhů rostlin.
- II.3) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Cílem je zjistit výchozí stavební stav objektů, které mohou být poškozeny provozem v průběhu výstavby komunikace.

- II.4) Cílem je ochrana biotopů a dřevin v blízkosti stavby před poškozením stavebními pracemi.
- II.5) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je minimalizovat negativní vlivy záměru na lesní porosty a zajistit možnost jejich následného hospodářského využití.
- II.6) Cílem je minimalizovat dopady stavby na strukturní vlastnosti půd (ochrana průlinových prostor) na dotčených plochách v zájmu zachování co nejlepších podmínek pro společenstva půdních organismů i co nejmenšího snížení vodní retenční kapacity krajiny.
- II.7) Cílem je ochrana proti šíření nepůvodních invazních druhů v důsledku stavebních prací (vznik vhodných narušených a ruderálních stanovišť, šíření druhů s přemísťovanou půdou a na stavební technice atp.).
- II.8) Cílem je ochrana proti erozi půdy, podpora hydrologických funkcí půdy (rychlejší vsakování podél kořenového systému), ochrana edafonu a podpora organismů vázaných na „mrtvé dřevo“.  
Podmínka vychází ze závěrů odborných studií publikovaných v odborné publikaci Retence a jakost vody v povodí Vodárenské nádrže Švihov na Želivce (Kvítek T. a kol., 2018) v kapitole 3.5 – Jakost vody lesních porostů. Autoři konstatují, že v podmínkách krystalinika Českého masivu (studie prováděny na území Českomoravské vrchoviny) je „lesní půda i na svazích se sklonem okolo 40 % schopna většinu srážek zasakovat do hlubších vrstev půdy a při intenzivních srážkách se pouze několik procent srážkového úhrnu účastní mělkého podpovrchového odtoku“.  
Tato vlastnost lesní půdy je dle provedených výzkumů zachována i po smýcení porostu po dobu dalších nejméně 10 let, mimo jiné díky zachování přítomnosti kořenových systémů dřevin.
- II.9) Cílem je podpora biodiverzity vytvořením vhodných nik pro organismy vázané na mrtvé dřevo i úkrytů pro ostatní drobné živočichy. Umístěním v blízkosti migračních objektů se zároveň zvyšuje atraktivita lokality pro případné migrující živočichy a tím i funkčnost vlastních migračních objektů.
- II.10) Cílem je ochrana dřevin v blízkosti stavby.
- II.11) Cílem je ochrana stávajících vláhových poměrů i obecných hydrologických funkcí krajiny, které mohou být dotčeny stavebními pracemi nad míru očekávanou v předchozí projektové přípravě.
- II.12), II.13) Cílem je snížit riziko znečištění povrchových vod při výstavbě probíhající v bezprostřední blízkosti vodních toků.
- II.14) Podmínky vycházejí z návrhu opatření v dokumentaci EIA a mají za cíl omezit vlivy záměru na kvalitu ovzduší ve fázi realizace záměru. Z podmínek navržených dokumentací EIA a posudkem byly vypuštěny povinnosti vyplývající z platné legislativy a podmínky, které by nebylo možné vymáhat a/nebo kontrolovat.  
Cílem podmínek je dále zabránit kontaminaci povrchových a podzemních vod látkami používanými pro omezení prašnosti.
- II.15) Podmínky vycházejí z návrhu opatření v dokumentaci EIA a mají za cíl omezit vlivy hluku ve fázi realizace záměru. Z podmínek navržených dokumentací EIA a posudkem byly vypuštěny povinnosti vyplývající z platné legislativy a podmínky, které by nebylo možné vymáhat a/nebo kontrolovat.
- II.16) Cílem je minimalizovat vlivy fáze výstavby na biotu a ekosystémy. Konkrétní povinnosti a možnosti biologického dozoru budou stanoveny v rámci výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů.
- II.17) Cílem je ochrana kvality podzemních a povrchových vod.
- III.1) Cílem je zajistit dlouhodobou funkčnost systému hospodaření se srážkovými vodami.

- III.2) Cílem je snížit vnos posypových solí do prostředí v okolí komunikace využitím šetrnější formy zimní údržby vozovky. Podmínka přihlíží ke skutečnosti, že celý záměr je částečně situován na území CHOPAV Severočeská křída.
- III.3) Podmínka propojuje výstupy monitoringu s postupy při pravidelné údržbě komunikace i neplánovanými zásahy reagujícími na zjištěné negativní jevy.
- III.4) Cílem je podpora druhově pestřejších travinných společenstev.
- III.5) Přirozené nálety dřevin jsou obvykle vitálnější a mají lepší perspektivu dlouhodobého prospívání v daných podmínkách. Jedná-li se o nálety druhů regionálně původních a s dobrou adaptabilitou vůči dopadům změny klimatu, je proto výhodnější respektovat přirozenou sukcesi a nepotlačovat tyto nálety za účelem podpory záměrně vysazených dřevin.
- III.6) Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit dlouhodobou péči o dřeviny vysazené v rámci sadových úprav.
- IV.1) Cílem je zajistit prospívání výsadeb a bránit šíření nepůvodních, invazních druhů rostlin.
- IV.2) Cílem je vyhodnocení rizikovosti komunikace z pohledu kolizí vozidel se živočichy, a to jak z důvodu zajištění bezpečnosti provozu, tak z důvodu zjištění dopadů komunikace na místní populace živočichů. Monitoring přispěje také k ověření funkčnosti opatření bránících vnikání živočichů na vozovku a sloužících jejich navedení na bezpečnou trasu.
- IV.3) Cílem je sledování a vyhodnocení dopadů záměru na migrační průchodnost krajiny a prověření funkčnosti realizovaných migračních objektů, případně návrh nezbytných doplňkových opatření.
- IV.4) Cílem je ověřit reálné dopady záměru na kvalitu povrchových vod v dotčeném území. Zohledněny jsou zvýšené nároky na kvalitu vod v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída.
- IV.5) Cílem je ověřit reálný vliv záměru na kvalitu a kvantitativní charakteristiky podzemních vod v dotčeném území.
- IV.6) Cílem je ověřit reálnou funkčnost a efektivitu opatření proti erozi půdy a na podporu hydrologických funkcí krajiny.
- IV.7) Předpokládaná dopravní intenzita na nové komunikaci má v modelovém roce 2040 přesahovat 9 000 vozidel denně. Dopravní modely, které by znázorňovaly předpokládané rozložení dopravy na navazujícím úseku silnice II/283 a komunikacích napojených na novou trasu silnice II/283, nebyly součástí dokumentace EIA. Lze při tom předpokládat, že zejména zátěž navazujícího úseku silnice II/283 bude realizací přeložky významně navýšena.  
Cílem podmínky je proto ověřit dokumentací EIA předpokládané nezhoršení životních podmínek obyvatel v obcích, kterými procházejí komunikace napojené na přeložku silnice II/283. V případě zjištění významných negativních vlivů budou realizována nápravná opatření.
- IV.8) Cílem podmínky je zajistit průběžnou kontrolu výstupů monitoringu, jako zpráv vypovídajících o stavu a vývoji relevantních složek životního prostředí v okolí záměru, na jejichž základě mohou příslušné orgány státní správy uložit případná opatření proti vzniku významných škod na životním prostředí.  
Dále je cílem zajistit vypracování souhrnného vyhodnocení prováděných monitoringů. Souhrnné vyhodnocení stavu a vývoje sledovaných ukazatelů je v zájmu ověření předpokladů použitých při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí, stejně jako ověření reálné účinnosti opatření pro zmírnění a kompenzaci negativních dopadů záměru. V rámci závěrů tohoto vyhodnocení je možné navrhnout nezbytná doplňková opatření, která mohou být následně příslušnými orgány ochrany životního prostředí uložena jako opatření k nápravě nevyhovujícího stavu z hlediska zákonných zájmů.



## **Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti (včetně příslušných podmínek stanoviska).**

Dle § 3 zákona se posuzují „*vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*“.

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě předložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako akceptovatelné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, posudku a obdržených vyjádření, uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, včetně veřejného projednání záměru, se příslušný úřad ztotožnil s navrženým souhlasným stanoviskem dle posudku (s rozdíly vypořádanými v odůvodnění závazného stanoviska) a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy. Předmětný záměr tak lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat.

Významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti byl vyloučen stanoviskem krajského úřadu č.j. KULK 62428/2015, ze dne 9. 9. 2015, jehož platnost byla potvrzena stanoviskem č.j. KULK 22696/2019, ze dne 1. 4. 2019.

### **Vlivy na obyvatelstvo**

Záměr bude mít pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a na hlukovou situaci v okolí stávající trasy silnice II/283. Negativní dopady na situaci podél nové trasy komunikace byly dokumentací EIA i posudkem vyhodnoceny jako akceptovatelné.

#### Vlivy na hlukovou situaci

Trasa posuzovaného záměru je v obou variantách vedena mimo bezprostřední okolí obytné zástavby. Modelový výpočet prokazuje, že bude dodržen hygienický limit zatížení obyvatel hlukem 60 dB v denní době a 50 dB v noční době. V lokalitách, kde se trasa záměru obytné zástavbě přibližuje je možné technickými prostředky zajistit další snížení hlukové zátěže. Umístění, rozměry a další požadavky na protihlukovou bariéru jsou v dokumentaci EIA specifikovány.

Z hlediska hlukové zátěže prostředí byla jako výhodnější vyhodnocena varianta V2, která je vzdálenější od venkovních chráněných prostorů staveb a dává větší prostor k případnému umístění a realizaci dalších technických protihlukových opatření. Hluková zátěž pro úsek komunikace překonávající údolí potoka Tisovka ve variantě V2 bude ve srovnání s variantou V1 o 3,6 – 7,0 dB nižší. Nejvyšší vypočtená hluková zátěž zde ve variantě 2 dosahuje hodnoty 45.2 dB ve dne a 38.8 dB v noci (referenční bod 3), což je o 3,6 dB nižší úroveň hluku, než v případě varianty V1 ve stejném místě.

Vlivy posuzovaného záměru na akustickou situaci v záměrem přímo dotčeném území jsou vyhodnoceny jako malé a technicky řešitelné.

#### Vlivy na kvalitu ovzduší

Vlivy posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší byly hodnoceny z hlediska nejvýznamnějších polutantů emitovaných dopravou na veřejných komunikacích – NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren. Příspěvky záměru k imisnímu pozadí v jednotlivých referenčních bodech byly rozptylovou studií vypočteny jako velmi nízké, a to v obou posuzovaných variantách.

U žádné z hodnocených škodlivin není předpokládán příspěvek vyšší než 1 % stanoveného limitu a vlivem záměru nebude docházet k překračování imisních limitů jednotlivých škodlivin.

Krajská hygienická stanice závěry hodnocení vlivů na veřejné zdraví nezpochybnila.

Potenciálně významné navýšení prašnosti v období výstavby lze účinně snížit přijetím odpovídajících opatření v souladu s Metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019).

#### Noční osvětlení

Světelné znečištění ze stálého osvětlení komunikace se nepředpokládá, neboť návrh záměru s osvětlením nepočítá. Zdrojem rušivého světla však budou projíždějící automobily. Jejich vliv lze snížit výsadbou doprovodné zeleně a instalací neprůhledných protihlukových stěn doporučených hlukovou studií.

Potenciální dopady světelného znečištění z případného stabilního osvětlení komunikace jsou účinně zmírněny podmínkou dodržení obecných zásad dle příslušné metodiky Ministerstva životního prostředí a technické normy v případě instalace lokálního osvětlení komunikace.

#### Vlivy na rekreační potenciál krajiny

Realizace záměru způsobí narušení stávající kompozice krajiny, sníží její průchodnost pro pěší a naruší míru klidu při pobytu v dotčené krajině. To vše jsou dopady, které mohou snížit kvalitu života obyvatel v dotčeném území a zhoršit jejich životní podmínky z hlediska každodenní psychické pohody a regenerace.

Uvedené vlivy však nelze kvantifikovat, jimi dotčené zájmy nejsou zákonem definovány a chráněny, přičemž z hlediska kvantifikovatelných vlivů na veřejné zdraví (hluk, znečištění ovzduší) záměr nevyvolá překračování zákonných limitů. Záměr se zároveň nedotýká území, které by požívalo zvýšené zákonné ochrany svého krajinného rázu (národní park, CHKO, přírodní park, krajinná památková zóna). Na úrovni obecné ochrany krajinného rázu, předložené hodnocení vlivu neshledalo jeho neakceptovatelné narušení. Vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny tento závěr nezpochybnila.

Dopady na krajinný ráz, potažmo i na rekreační potenciál krajiny budou sníženy podmínkami stanoviska, zejména v oblasti zasazení záměru do krajiny výsadbou doprovodné zeleně.

#### **Vlivy na přírodu a krajinu**

Nejvýznamnějším negativním vlivem je zásah do přírodního prostředí (živé přírody) a negativní vliv na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny.

V záměrem dotčeném území byl na základě provedených průzkumů a rešerší prokázán v širším území dotčeném záměrem výskyt 336 druhů vyšších cévnatých rostlin, z nichž dva druhy jsou dle přílohy vyhlášky č. 395/1992 Sb. zvláště chráněné. Třetí chráněný druh byl doložen v obdrženém vyjádření k dokumentaci EIA. Z živočišných druhů byla doložena přítomnost 322 druhů živočichů, z nichž je zastoupeno 202 druhů hmyzu, 21 druhů měkkýšů, 7 druhů plazů a obojživelníků, 61 druhů ptáků a 31 druhů savců. Ze zjištěných druhů živočichů je 53 druhů uvedeno v příloze vyhlášky č. 395/1992 Sb. jako zvláště chráněných.

Biologické hodnocení vypracované podle § 67 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, konstatuje, že posuzovaný záměr představuje zásah s možným negativním vlivem na zvláště chráněné druhy živočichů zjištěné v území zásahu, které lze omezit navrženými opatřeními.

Z hlediska zájmů ochrany přírody je jako varianta s menšími možnými vlivy na zájmy ochrany přírody vyhodnocena varianta V2.

#### Migrační prostupnost krajiny

Dle dokumentace EIA je průměrná intenzita dopravy na překládané komunikaci (mimo zastavěné území Turnova) na úrovni 5 000 voz./24 hod., s podílem nákladních vozidel 14 %. Pro modelový rok 2040 je na plánované komunikaci předpokládán průjezd 9 190 vozidel / den

(z toho 940 nákladních). Jedná se tedy o komunikaci jednoznačně vytvářející migrační bariéru (dle aktuálních metodik se za migrační bariéry považují komunikace s intenzitou dopravy od 1000 voz./24 hod.). Linie komunikace je navíc z více než 2/3 celkové délky (v případě šetrnější varianty V2) navržena v zářezech a náspech, což významně zvyšuje její bariérový efekt z hlediska pohybu živočichů krajinou.

Z hlediska migrační prostupnosti krajiny, jako jedné z jejích významných ekologických funkcí, je nutné brát zřetel také na skutečnost, že přeložka přetíná polygon nefragmentované krajiny (polygon UAT 197). Jeho fragmentací může dojít k rozdělení dosud propojených populací živočichů obývajících dotčené území na částečně, nebo zcela oddělené subpopulace, a k výslednému snížení jejich dlouhodobé vitality v důsledku snížení genetické variability. Migrační průchodnost silnice je proto nutné zajistit v celé délce protínající uvedený polygon vhodnými migračními objekty pro relevantní druhy živočichů.

Biologickým průzkumem byla prokázána přítomnost živočichů kategorie B, C a D (dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice 2020). Záměr dále významně zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, když částečně – v případě varianty V2, resp. zcela – v případě varianty V1, přetíná jejich migrační koridor. Tento koridor představuje přirozenou migrační trasu sledující Ještědsko-Kozákovský hřbet a propojuje severní část CHKO Český ráj (potažmo i Ještědský hřeben a Lužické hory) a celou oblast horního Pojizeří s Východními Čechami, včetně východního Podkrkonoší.

V obou variantách přeložka přetíná prakticky celou šíři vymezeného regionálního biokoridoru RK672. Z těchto důvodů byl dokumentací EIA navržen migrační objekt splňující parametry pro živočichy kategorie A dle citované metodiky. Dokumentace EIA uvádí, že v době jejího zpracování předložené podklady neumožnily zcela přesně vyhodnotit jednotlivé migrační profily, neboť nebyla přesně známa niveleta záměru nad terénem, a proto nemohl být upřesněn rozsah naváděcích bariér.

K tomu příslušný úřad doplňuje, že z předloženého podélného profilu komunikace nelze vyvodit dodržení ani minimálních parametrů migračního objektu v km 5,214 pro živočichy kategorie A (velcí savci), jejichž průchodu má sloužit. Niveleta vozovky je zde nejvýše pouze cca 2 m nad terénem, který je navíc svažité, což samozřejmě neumožňuje dodržet minimální, natož optimální výšku migračního podchodu.

Koridor je přeložkou dotčen zhruba z jedné poloviny své šíře. Komunikace II/283 však od křižovatky pokračuje severním směrem a přetíná zbývající část koridoru v plné šíři. Předpokládaná intenzita dopravy na plánované přeložce silnice II/283 činí 9 190 vozidel / den. Stávající obousměrné intenzity dopravy na komunikacích střetávajících se v křižovatce Zelený háj činí dle aktuálního celostátního sčítání dopravy 4 228 vozidel / den ve směru od Turnova, 4 598 vozidel / den od Lomnice nad Popelkou a 3 400 vozidel / den od Semil. Intenzita dopravy na silnici vedoucí k Semilům tedy představuje cca 77 % intenzity dopravy na myšlené spojnicí měst Turnov a Lomnice nad Popelkou. Je však nutné předpokládat, že přeložka bude mít potenciál převzít část dopravy směřující na Semily a od Semil ve směrech na Libštát, Železný Brod (v obou případech jde v současné době o necelých 2 900 vozidel / den) a část dopravy odpojující se ze současné silnice II/283 u Radostné pod Kozákovem (aktuálně 1 702 vozidla / den). Lze tedy předpokládat, že podíl intenzity dopravy na silnici vedoucí od křižovatky Zelený háj do Semil z celkové předpokládané dopravy na přivaděči, bude vyšší, než 77 %.

Na základě dokumentace EIA a veřejně dostupných informací tedy lze vyvozovat, že předpokládatelná intenzita dopravy na úseku silnice II/283 pokračujícím od křižovatky Zelený háj do Semil bude v modelovém roce významně převyšovat 7 000 vozidel / 24h. To představuje více než dvojnásobné navýšení oproti dnešnímu stavu s významným přitěžujícím vlivem posuzované přeložky. I v případě varianty V2, která je ukončena v křižovatce Zelený háj, je proto nutné považovat migrační koridor velkých savců za záměrem významně dotčený v celé

své šíři a tomu přizpůsobit parametry migračního objektu převádějícího zvěř přes/pod plánovanou komunikací.

Konkrétní provedení migračního objektu v lokalitě Zelený háj je z uvedených důvodů nutné vhodně navrhnout v dalším stupni projektové přípravy, a to tak, aby zajišťoval optimální podmínky pro neomezenou migraci živočichů regionálním biokoridorem a zároveň jeho realizaci nedošlo ke vzniku jiných negativních dopadů na životní prostředí.

Křižovatka Zelený háj je navíc umístěna ve středu migračního koridoru velkých savců a všechny 4 komunikace z ní vycházející se budou různou mírou uplatňovat jako migrační překážky. V kumulaci vlivů může dojít ke snížení migračního potenciálu celého koridoru i přes vybudování funkčního migračního objektu na posuzované přeložce. Na tuto problematiku je proto nutné zaměřit podrobnou migrační studii v dalším stupni projektové přípravy.

Vedle dopadů dopravních staveb je třeba zvažovat také jejich kumulativní vliv na migrační prostupnost krajiny v interakci s ostatními relevantními záměry a jevy v dotčené krajině. V záměrem přímo dotčené části uvedeného polygonu UAT 197 je z tohoto pohledu již nyní průchodnost krajiny významně omezena přítomností intenzivních sadů, které jsou na velkých souvislých plochách kompletně oploceny a jsou navíc intenzivně ošetřovány chemickými přípravky, mimo jiné proti hmyzím škůdcům. Konektivita krajiny je tak v daných místech přerušena jak pro nelétavé obratlovce, tak pro hmyz. Umístěním dalšího prvku se silným bariérovým efektem by došlo k prohloubení fragmentace území.

Nivní a další druhy biotopů v údolí potoka Tisovka nad a pod rybníkem, které jsou dle předloženého biologického průzkumu ze 60 % tvořeny přírodním biotopem L2.2 údolní jasanovo-olšové luhy a jsou stanovištěm několika zjištěných zvláště chráněných druhů, jsou již nyní funkčně téměř zcela izolovány zástavbou a výše zmíněnými intenzivními sady od ostatních přírodních biotopů. Přetnutí tohoto přírodě blízkého nivního ekosystému dalším prvkem s výrazným fragmentačním účinkem vyvolá další zvýšení izolovanosti dotčených populací a významně sníží i vnitřní konektivitu existujícího ekosystému. Z hlediska dotčeného ekosystému dojde k faktickému rozdělení na dvě části spojené pouze mostním migračním objektem, který však nezajistí kompletní propojenost na úrovni biotopů. Nelze proto vyloučit ohrožení existence lokálních subpopulací dotčených druhů, včetně druhů zvláště chráněných. Za významný považuje fragmentační vliv přeložky také dokumentace EIA v kapitole „Vyhodnocení vlivu stavby na fragmentaci lesních porostů“, konkrétní hodnocení dopadů fragmentace vyvolané stavbou přeložky na místní populace živočichů a dotčené biotopy však neuvádí.

Z tohoto pohledu lze negativní vliv přeložky na migrační prostupnost krajiny, vedle správně řešených migračních objektů, zmírnit a kompenzovat vhodným řešením doprovodné zeleně. Ta může vytvořit přírodě blízké prvky v podobě lokálních rozšíření pásu doprovodné zeleně, fungujících v krajině jako tzv. „nášlapné kameny biodiverzity“.

Dokumentace EIA se náležitým způsobem nezabývala dopady záměru na ptáky a netopýry, čemuž odpovídá také absence odpovídajícího návrhu zmírňujících opatření. Trasa přeložky kříží stanoviště ohroženého bramborníčka hnědého (niva Tisovky) a řady zvláště chráněných druhů netopýrů (především podél vodních toků a v lesních porostech). Zvláště v místech křížení vodních toků, kde bude komunikace vedena na náspech, může docházet ke kolizím přelétajících netopýrů a ptáků s projíždějícími vozidly. Toto riziko lze snížit instalací bočních zábran nutících k přeletům silnice ve větší výšce a ponecháním, případně výsadbou vzrůstných dřevin, jejichž koruny navádějí přelétající netopýry a ptáky k pohybu ve větší výšce nad vozovkou.

Z výše uvedených důvodů je podmínkou stanoviska také upřesnění migrační studie a migračních objektů na základě podrobnější projektové dokumentace v dalších stupních projektové přípravy.

### Vlivy na faunu, flóru a biotopy

Vedle výše rozebíraných vlivů na migrační průchodnost krajiny bude mít realizace záměru přímé dopady na organismy zábořem biotopů.

Záměr předpokládá odlesnění 3,43 ha hospodářského lesa s významnou příměsí listnatých dřevin a výskytem přirozené obnovy listnatých dřevin v podrostu. Přírodní hodnoty dotčených lesních porostů dokládá i potvrzení přítomnosti několika zvláště chráněných druhů (např. silně ohrožený krahujec obecný, žluva hajní, netopýr řasnatý).

Trvalé odlesnění bude představovat významný negativní zásah nejen do obecných ekologických funkcí tohoto významného krajinného prvku (hydrologické a klimatické funkce podrobněji řešeny níže), ale také z hlediska biodiverzity dotčeného území. Přes dotčení řady zvláště chráněných druhů ptáků a netopýrů není problematika jejich ovlivnění, zejména zvýšením rizika střetů s vozidly, dokumentací EIA řešena (podrobněji řešeno výše, v části věnované migrační průchodnosti krajiny). Tento nedostatek je ošetřen podmínkami stanoviska a bude napraven v dalším stupni projektové dokumentace.

Z hlediska biodiverzity budou nejcennější přírodní biotopy dotčeny křížením potočních niv (bezejmenný levostranný přítok Václavského potoka v km 1,76 – v dokumentaci EIA nadále nesprávně označovaný Veselka, potok Tisovka, bezejmenný pravostranný přítok Veselky od Žlábků, Kotelský potok) a již zmíněným zábořem přírodních lesních biotopů. Biotopy v dotčených potočních nivách i lesní biotopy jsou dle předloženého biologického průzkumu stanovištěm řady zvláště chráněných druhů, včetně silně ohrožených druhů, jako jsou skokan štíhlý, ledňáček říční, čáp černý, vydra říční, netopýr vodní, netopýr severní a netopýr řasnatý. Překonání údolí náspem vytváří úplné rozdělení původně spojitého ekosystému, včetně dopadů na půdní prostředí. I v případě šetrnějšího překonání údolí přemostěním dojde k zastínění půdy v podmostí a z něj plynoucí snížené možnosti přežívání, či rekolonizace povrchu původními druhy. Pro některé druhy původních společenstev mohou takové podmínky vytvářet zásadní migrační bariéru. Ačkoli je most významně šetrnější formou překonání údolí než násyp, bude proto nízký most bez původní vegetace působit do určité míry jako bariéra spojitosti původně spojitého ekosystému údolní nivy a nelze ho chápat jako funkční koridor z hlediska spojitosti biotopů.

Z pohledu zajištění spojitosti biotopů je významné zejména přemostění údolí Tisovky, dále pak obě přemostění lokálních biokoridorů vedených vodními toky s doprovodnou dřevinnou vegetací. V případě údolí Tisovky má být vozovka vedena pouze zhruba 5,3 m nad terénem, což při uvažované konstrukční výšce mostu 1,5 m poskytuje světlou výšku mostu 3,8 m. V případě biokoridoru v km 1,38 vyplývá z podélného profilu světlá výška 3,6 m, ještě menší světlá výška přemostění biokoridoru má být v km 3,782. Při šíři mostu cca 10 m bude docházet k zastínění podmostí a vzniku ekologické bariéry mezi oddělenými částmi původních biotopů. Je proto žádoucí vyhodnotit možnosti pro zvýšení světlé výšky mostů a zajištění dostatečné šířky volného prostoru v podmostí. Tímto opatřením lze uvedené negativní dopady snížit jak z hlediska migrační průchodnosti krajiny, tak z hlediska propojenosti biotopů. Určení konkrétní výsledné světlé výšky i šířky podmostí vzejde z podrobného zaměření trasy a z aktualizované migrační studie a hodnocení podle § 67 ZOPK.

Negativní dopady na nivní biotopy mohou vznikat také při stavbě mostu, a to zejména následkem pohybu stavebních strojů, dočasné depozici stavebních materiálů a nářadí, odstavování stavebních strojů, neukázněnosti pracovníků atp.

Vlastní potoční biotop a na něj vázaný ekosystém, může být negativně ovlivněn v případě nezbytného opevnění koryta v zájmu ochrany mostní konstrukce. Vhodným řešením je z tohoto pohledu realizace mostní konstrukce dostatečně robustní, která nebude vyžadovat dodatečné

opevňování koryta toku z důvodu jejího ohrožení případným stranovým posunem koryta v delším časovém horizontu.

Silnice představuje reálné riziko pro živočichy z důvodů hrožících kolizí při jejím překonávání. Tomu lze předejít vhodně řešenými migračními objekty a zábranami proti vniknutí živočichů do ohroženého prostoru (oplocení, zábrany proti přeletu ptáků a netopýrů v nízké výšce nad vozovkou). Negativní dopady na průchodnost krajiny pro volně žijící živočichy je podrobněji řešena výše.

Při stavebních pracích, i v době provozu komunikace, může na dotčených plochách docházet k šíření nepůvodních invazních druhů, neboť silně narušená stanoviště představují pro takové druhy obvykle vhodný biotop. Zároveň dochází k přenášení rozmnožovacích částí těchto druhů, případně i živých jedinců, v přemísťované půdě a na stavebních strojích. Toto riziko lze snížit redukcí objemu terénních úprav, minimalizací dočasně dotčených ploch v liniových krajinných prvcích (vodní toky a navazující biotopy), oplachem kol nákladních vozidel a monitoringem invazních druhů a jejich okamžitou likvidací.

Vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 byl vyloučen.

Dle zpracovatele posudku jsou vlivy záměru na biologickou rozmanitost středně významné, ale akceptovatelné.

#### Krajinný ráz

Dokumentace EIA uvádí, že viditelnost přeložky silnice II/283 bude snížena podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak ze vzdálených pohledů.

Dle dokumentace i posudku je však zcela zásadní realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na většině úseků pohledově odclonit nebo do krajiny začlenit. Dle názoru zpracovatele posudku, silnice II. a III. třídy, pokud jsou vhodně doplněny doprovodnou vegetací byly vždy součástí historické kulturní krajiny, jejichž přítomnost byla harmonickou součástí krajinného rázu. Varianty byly vzájemně porovnány z hlediska jejich vlivu na krajinný ráz a jako příznivější byla vyhodnocena varianta V2.

K tomu však příslušný úřad doplňuje, že historické komunikace byly stavěny s významně menšími zásahy do přirozeného reliéfu, a tak nevytvářely nepřirozené, geometricky homogenní spojitě linie přetínající krajinu v rozporu s jejím geomorfologickým vývojem. Rušivý vliv má nejen pohyb vozidel po silnici, ale i vlastní zasazení komunikace do přirozených tvarů georeliéfu. Z tohoto pohledu má navržená přeložka spíše charakter silnice I. třídy (s ohledem na poloměry oblouků a vysoké zastoupení náspů, zářezů a mostů přes údolí), čímž se bude v krajině projevovat významně výrazněji než původní silnice stejné kategorie. I přes zahloubení vlastní vozovky bude v krajině zřetelně patrná linie zářezu, která nebude korespondovat s tvary okolní krajiny. Při pohledu v ose komunikace na úseky přetínající konvexní tvary reliéfu budou patrné zářezy do přirozených linií krajiny. Ozelenění koridoru silnice je proto zcela zásadní v zájmu snížení vlivu tohoto nepřirozeného zásahu do krajiny a narušení pohledové celistvosti tělesa komunikace. Výsadba dřevin by zároveň neměla být provedena v šířkově homogenním pásu sledujícím linii přeložky, čímž bude dosaženo snížení vlivu nepřirozeně pravidelné linie. Vliv záměru na jednotlivé znaky krajinného rázu hodnotí dokumentace EIA jako žádný až střední, a celkově jej vyhodnotila jako únosný. S odkazem na výše uvedené skutečnosti však příslušný úřad s tímto hodnocením nemůže zcela souhlasit a je toho názoru, že záměr se bude v krajině projevovat významnějším způsobem, než jak by vyplývalo z předložených vizualizací a celkového hodnocení dokumentací EIA. Stanovil proto podmínky, které mají snížit negativní vliv záměru a zlepšit jako začlenění do krajiny. Při realizaci stanovených podmínek považuje

příslušný úřad záměr z hlediska vlivů na krajinný ráz a ekologické funkce krajiny za akceptovatelný.

#### Noční osvětlení

Záměr v předloženého podobě neobsahuje návrh osvětlení. Ze zkušenosti však nelze vyloučit budoucí zájem na umístění nočního osvětlení např. v prostoru rizikových křižovatek. V takovém případě by nevhodně nastavené osvětlení mohlo vyvolávat významné negativní vlivy na životní prostředí. Stanovisko proto formuluje podmínku, která tomuto riziku předchází.

#### Povrchové a podzemní vody, hydrologické funkce krajiny, čistota vod

Vláhové poměry budou ovlivněny změnou proudění podzemních vod (zářezy a náspy), ztrátou volného povrchu pro vsakování srážkových vod a ztrátou retenční kapacity půdy na zastavěné ploše, stejně jako ztrátou vegetačního krytu.

Z hlediska ztráty vegetačního krytu je nejvýznamnější trvalé odlesnění 3,43 ha (v šetrnější variantě V2) lesa, který plní nenahraditelné hydrologické funkce v oblasti retence srážkových vod, stabilizace vzdušné vlhkosti, podpory malého vodního cyklu a čištění vod přecházejících do hlubších vod podzemních a do vodních toků. Tento významný negativní dopad lze pouze částečně kompenzovat náhradní výsadbou.

Částečná kompenzace těchto negativních vlivů a jejich zmírnění na akceptovatelnou míru jsou ošetřeny podmínkami závazného stanoviska.

Ovlivnění hladiny podzemní vody a hydrogeologického režimu se může projevit v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení záměru především v místech realizace hlubších zářezů, v místech provedení velkoplošných meliorací zemědělských půd a v místech násypů vedených přes mělké povrchové zvodně. Z tohoto pohledu je výstavba silničního tělesa uvažována přednostně v blízkosti terénu, čímž se tyto vlivy významně snižují. Přesto jsou plánovány lokálně významnější zářezy a náspy. Dokumentace EIA uvádí, že detailní vyhodnocení vlivů bude možné provést po provedení hydrogeologického průzkumu na základě přesného zaměření stavby v dalších etapách projektové dokumentace. Hydrogeologický průzkum a zpřesnění jeho rozsahu byl zapracován do podmínek závazného stanoviska.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje. Největší riziko možného ovlivnění zdrojů vody představují mělké kopané studny, zejména v okolí projektovaných zářezů. Před samotnou výstavbou bude v rizikových úsecích ve vzdálenosti do 150 m proveden podrobný zakres všech dostupných HG objektů.

V úseku staničení mezi km 0,0 a 2,4 je přeložka v kontaktu s CHOPAV Severočeská křída, její významnější ovlivnění se však nepředpokládá.

Z hlediska ovlivnění vláhových podmínek dotčeného území a hydrologických funkcí krajiny je významným faktorem způsob odvodnění silnice. Dokumentace se v této věci vyjadřuje značně obecně, doporučuje upřednostňovat vsakování srážkových vod do šterkopískových vrstev, zpomalení jejich přímého odtoku do vodních toků retenčními nádržemi vybavených odlučovací ropných látek. Důsledné dodržení principů hospodaření se srážkovými vodami je proto v podrobnější podobě zapracováno do podmínek závazného stanoviska.

Kvalita povrchových a podzemních vod může být v období výstavby dotčena pouze v případě nedodržení ochranných opatření před úniky nebezpečných látek. V době provozu záměru může být kvalita vody ovlivněna použitím chemických látek (posypových solí) v době zimní údržby silnice. Pro zimní údržbu dokumentace EIA doporučuje používat na místo posypu chloridy zkrápění vozovky za účelem značného snížení spotřeby chloridu sodného při zachování bezpečnosti provozu. Za potenciální zdroje znečištění vod jsou dále uvažovány úkapy provozních kapalin z motorových vozidel, které nejsou považovány za příliš nebezpečné, protože při jejich velkém rozptylu dochází k jejich postupnému odbourávání.

Z hlediska vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je jako nezanedbatelně výhodnější vyhodnocena varianta V2, zejména z důvodu významně menších dimenzí zářezů a násypů. Vliv záměru na podzemní a povrchové vody je dokumentací EIA i posudkem hodnocen ve fázi realizace i provozu záměru jako malý, technickými prostředky dostatečně omezitelný.

Technická norma TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami, doporučuje pro komunikace s dopravní intenzitou 300 – 15 000 vozidel/24 hod. jako minimální požadavek na čištění odváděných srážkových vod jednoduché mechanické předčištění v podobě kalové jímky s nornou stěnou pro zadržení lehkých kapalin, a dále doporučuje doplnění o filtraci přes pískovo-štěrkové vrstvy porostlé vegetací před zaústěním do povrchových vod.

I s ohledem na částečné dotčení CHOPAV je příslušný úřad toho názoru, že realizace opatření doporučených technickou normou jako minimální požadavek pro daný typ komunikace je zároveň jednou ze základních podmínek vydání souhlasného stanoviska z hlediska zájmů na ochranu čistoty podzemních a povrchových vod.

Negativní vliv na vláhové poměry bude vyvolán též odváděním podpovrchových, případně i mělkých podzemních vod navrženými zářezy, které protínají konkávní tvary terénu. Jedná se tedy o infiltrační zóny srážkových vod, ze kterých se vsáknuté i nevsáknuté vody přesouvají směrem k lokální erozní bázi. Vytvořením zářezů tak bude významně urychlen odtok mělkých podzemních vod i odtok povrchovým ronem v dotčeném okolí komunikace.

Vzhledem ke svažitosti a konfiguraci terénu budou zářezy odvodňovat okolí komunikace a urychlovat odtok vody z krajiny.

Z hlediska ochrany retenční kapacity krajiny i doplňování zásob podzemních vod je proto žádoucí redukovat rozsah a hloubku zářezů v souladu s podmínkami tohoto stanoviska.

Mezi km cca 0,1 a 1,65 vede trasa v zářezech, které nepřetínají výrazné terénní nerovnosti konvexního tvaru, jež by bránily vedení komunikace v úrovni terénu, nebo alespoň významně mělkým zářezem. Přeložka v tomto úseku přetíná na 2 místech vodní toky, kde je v důsledku zahlobnutí trasy uměle snížena světlá výška mostu (vizte výše).

V km 0,55 posuzovaná komunikace podchází přeložku silnice I/35 v MÚK Žernov, kde je dle předloženého podélného profilu rozdíl mezi navrženými niveletami vozovek 6,543 m. Za předpokladu konstrukční výšky mostu cca 1,5 m a dodržení světlé průjezdné výšky v podmostí 4,8 m tedy vychází rezerva pouze 0,243 m pro případný posun nivelety posuzované silnice. Konfigurace a sklonitost terénu však nevyklučují zvýšení nivelety komunikace nad nejnižším místem údolí (cca v km 0,44) a pozvolné snížení hloubky zářezu při současném dodržení předepsaných parametrů průjezdné výšky.

Dokumentace neuvádí žádné zásadní technické důvody pro realizaci zářezů v místech, kde trasa neprotíná výrazné konvexní tvary reliéfu. Hodnocení vlivu na krajinný ráz nepodmínilo přijatelnost záměru zasazením komunikace do zářezů, naopak na str. 24 a 25 konstatuje, že „*Vizuální vlivy se projevují mj. ve velikosti zářezů a násypů.*“, a dále *Varianta V1* (pozn. příslušného úřadu: chyba tisku, myšlena varianta V2) *vykazuje menší vlivy v oblasti menších násypů a zářezů.*“. Z uvedených citací tedy vyplývá, že hodnocení vlivu na krajinný ráz vnímá zářezy jako negativní zásah do harmonických měřítek krajiny. Dokumentace a její přílohy tedy nepřekládají důvody pro vyloučení možnosti redukce navržených zářezů v zájmu snížení дренаčního vlivu komunikace a zvýšení světlé výšky mostů přes vodní toky a jejich nivy.

V souladu s technickou normou ČSN 73 6101, která v příloze G – Začlenění silnic a dálnic do krajiny uvádí, že „*Výšky násypů a hloubky zářezů se mají omezit na nezbytnou hodnotu*“, je tak na místě přehodnotit technické řešení komunikace s cílem redukce hloubky a délky zářezů.



## Vlivy na klima a adaptabilitu krajiny vůči dopadům změny klimatu

Záměr bude mít vliv na mikroklima dotčeného území přeměnou stávajícího povrchu, změnou proudění vzduchu (náspy a zářezy) a změnou vláhových poměrů. V konečném důsledku bude mít určité dopady i na vyšší úrovni klimatu ovlivněním vodního cyklu, distribuce tepla a cyklu CO<sub>2</sub> (uvolnění CO<sub>2</sub> v důsledku odlesnění a terénních úprav, pokles fixace uhlíku v lesních porostech a v půdě, emise spojené s vlastní stavbou).

Dokumentace EIA cílené vyhodnocení vlivu záměru na klima neobsahuje, odkazuje se pouze na obecná konstatování, jejichž míru relevantnosti nelze pro absenci jakékoli konkretizace posoudit.

Vzhledem ke komplexnosti problematiky přímého i nepřímého ovlivnění různých úrovní klimatu liniovou zástavbou charakteru komunikace, a s ohledem na přetrvávající absenci podrobnější metodiky pro odpovídající způsob vyhodnocení, příslušný úřad akceptuje hodnocení vlivu na místní klima prostřednictvím přímých fyzikálních jevů za v současné praxi respektující požadavky stanovené přílohou č. 4 zákona.

Obdobně postižená dlouhodobou absencí detailní metodiky, která by naplňovala účel a dikci zákona, je také problematika ovlivnění klimatu přímými a nepřímými emisemi skleníkových plynů. V tomto případě je však kvantifikace vlivu snadnější, stejně jako návrh odpovídajících kompenzačních opatření.

Metodický pokyn Ministerstva životního prostředí ČR, č.j. MZP/2017/710/1985, ze dne 20. 10. 2017, v obecné rovině uvádí, že vyhodnocení záměru by mělo zohlednit přímé i nepřímé emise skleníkových plynů, včetně změn ve využívání krajiny a lesnické činnosti (např. odlesnění). Hodnocení má proto vycházet také „z případného dopadu záměru na přírodní oblasti, které pomáhají množství skleníkových plynů v ovzduší snižovat a ve kterých jsou tyto plyny přirozeně akumulovány a mohou se v důsledku realizace záměru příp. uvolňovat (např. přírodní stanoviště, půdy, mokřady, lesy, aj.).“. Příkladem mitigačních opatření může být dle citovaného pokynu např. zvýšení zastoupení přírodních stanovišť, mokřadů, lesů.

Hodnocení se má dále zaměřit na to, jak je či není dotčené území schopno přizpůsobit se změně klimatu a jaké případné dopady na tuto schopnost vyplývají z posuzovaného záměru. Citovaný pokyn proto v této souvislosti uvádí, že „Při hodnocení vlivu záměru na přizpůsobení se změně klimatu by měly být posouzeny zejména dopady záměru na přírodní prvky a zdroje, které přirozeně plní stabilizační a ochrannou funkci v dotčeném území a které zmírňují projevy změny klimatu (lesy, mokřady, vodní toky a nivy apod.).“.

Velmi obecně a s vědomím nevyhnutelných nepřesností lze pro hrubou představu přiblížit potenciální emise skleníkových plynů, vyjádřené jako ekvivalentní množství CO<sub>2</sub>, následujícím způsobem.

Průměrná zásoba uhlíku vázaného v biomase stromů a svrchní vrstvy půdy (do 30 cm) se v českých lesních porostech (nezahrnuje kalamitní holiny) pohybuje okolo 158 t / ha (Dalibor Janouš, 2014, Centrum výzkumu globální změny AV ČR Brno). Zásoba uhlíku v samotné biomase lesních dřevin se dle citované publikace v záměrem dotčené přírodní lesní oblasti nachází v horní čtvrtině intervalu hodnot vykazovaných lesními porosty v ČR. V případě varianty V2, která předpokládá odlesnění na ploše 3,43 ha, to za předpokladu průměrné zásoby uhlíku v lesním porostu představuje nenávratnou ztrátu potenciálu pro dlouhodobou fixaci uhlíku pohybující se okolo 542 t uhlíku (bez množství vázaného v hlubších půdních horizontech; v případě holosečné obnovy s určitým podílem cykličnosti), který se po vykácení v různém časovém horizontu uvolní do atmosféry ve formě skleníkového plynu. Uvedené množství uhlíku odpovídá výsledné emisi 1 987 t CO<sub>2</sub>.

Citovaná publikace dále uvádí, že „V lesních ekosystémech je uloženo okolo  $1\ 200 \times 10^9$  t C, což odpovídá 52 % celkové suchozemské zásoby uhlíku. Lesy jsou největší suchozemský uhlíkový sink, akumulující okolo  $1-3 \times 10^9$  t C ročně. Malé změny v koloběhu uhlíku v lesních

*ekosystémech mohou mít velký dopad na koncentraci atmosférického CO<sub>2</sub> a globální klimatické změny.*“

Dalším zdrojem emisí CO<sub>2</sub> je výroba stavebních materiálů. Při výrobě cementu pro potřebný beton se dle veřejně dostupných zdrojů uvolní cca 0,6 t CO<sub>2</sub> / t cementu.

Významné emise skleníkových plynů produkuje také výroba asfaltu. Z případové studie realizace čtyřproudé silnice v Číně (Feng Ma, 2016, in International Journal of Environmental Research and Public Health: Greenhouse Gas Emissions from Asphalt Pavement Construction: A Case Study in China) vyplývají celkové emise skleníkových plynů, vyjádřené jako ekvivalent CO<sub>2</sub>, ve výši 2 613,25 t CO<sub>2</sub> na 1 km vozovky. Studie zahrnuje celý proces realizace asfaltového krytu vozovky - výroba surovin, míchání, fáze přepravy, pokládka, zhutňování a vytvrzování. Použitá šíře asfaltové vozovky ve studii byla 28 m. Za předpokladu obdobných parametrů pro běžný čtvereční metr vozovky silnice II. třídy, lze při uvážení šíře asfaltové vozovky 8,5 m pro silnici kategorie S 9,5 z citované případové studie hrubě vyvozovat potenciální emise z výroby a pokládka asfaltového krytu na úrovni 793,3 t ekvivalentu CO<sub>2</sub> na 1 km vozovky. To by v případě přivaděče Zelený háj ve variantě V2, s délkou 5,388 km, znamenalo celkové emise 4 274,3 t CO<sub>2</sub>.

Cílem výše uvedeného odhadu dílčích emisí skleníkových plynů vyvolaných stavbou přivaděče není vyčíslení skutečných emisí, ale pouze nastínění relativní významnosti potenciálního vlivu záměru z hlediska cílů na zmírňování změny klimatu. Z výše uvedeného hrubého odhadu části emisí CO<sub>2</sub> vyvolaných samotnou stavbou přeložky vyplývá značný význam tohoto vlivu záměru (např. v porovnání s emisemi spalovacích motorů osobních vozidel).

V kontextu uvedeného účelu posuzování vlivů na životní prostředí, jímž je *příspěvek k udržitelnému rozvoji společnosti*, nelze výše nastíněné vlivy záměru vnímat izolovaně, jako lokální ztrátu lesa, a v globálním měřítku marginální emise skleníkových plynů, které samy o sobě nemohou významně ovlivnit globální klima. Naopak je povinností příslušného úřadu posuzovat vlivy samotného záměru v kumulaci s vlivy ostatních záměrů negativně působících na klima. Jejich působení a potenciál vzniku synergických a kumulativních interakcí se, s ohledem na charakter ovlivněné soustavy, jíž je celý klimatický systém, neomezuje pouze na lokální až regionální měřítko. Kompenzační opatření proto musí zohledňovat i tyto negativní vlivy a dopady záměru v této oblasti alespoň zmírňovat.

Výše citovaný metodický pokyn zahrnuje mezi relevantní zmírňující a kompenzační opatření nejčastěji podporu přirozených ekosystémů, které dokáží vázat vzdušný uhlík a zároveň přispívají k posilování odolnosti a adaptability území vůči dopadům změny klimatu. V kontextu posuzovaného záměru se jedná zejména o kompenzaci ztráty lesních porostů, přírodě blízký způsob hospodaření se srážkovými vodami, revitalizační úpravy dotčených vodních toků a posílení ekologických funkcí dotčených prvků územního systému ekologické stability.

S ohledem na ztrátu lesních porostů v měřítku celých jednotek hektarů plochy nelze v současných právně-společenských podmínkách tento vliv kompletně kompenzovat striktním stanovením rozsahu kompenzačního opatření v podmínkách závazného stanoviska. Konkrétní návrh kompenzačního opatření proto musí vycházet z podrobnějšího vyhodnocení podmínek.

Negativní vliv odlesnění se projeví také ve snížené odolnosti krajiny dopadům změny klimatu. Tento vliv lze částečně kompenzovat zvýšením ekologické stability krajiny revitalizací biotopů, které byly v minulosti člověkem degradovány. V území přímo dotčeném záměrem se jedná zejména o regulovaný levostranný přítok Václavského potoka od Václavského lesa, který je posuzovanou přeložkou křížen v km 0,420 a 1,380 (dále je křížen ještě přeložkou silnice I/35).

Určité snížení emisí skleníkových plynů lze očekávat prostřednictvím zvýšení plynulosti dopravy, což jako významný příspěvek zdůrazňuje hodnocení vlivů na klima uváděné dokumentací EIA. Nicméně realizace záměru na druhou stranu povede k podpoře automobilové

nákladní a individuální dopravy zvyšováním její výhodnosti v porovnání s šetrnějšími formami dopravy. Jak vyplývá z výše uvedeného však především drobné snížení emisí z vlastní dopravy nemůže vyvážit celkové emise vyvolané realizací záměru. Tento vedlejší efekt realizace přeložky proto nelze vydávat za relevantní kompenzaci negativním vlivům záměru na klima.

### **Vlivy na půdu, horninové prostředí a georeliéf**

Realizace záměru si vyžádá zábor půd řazených do zemědělského půdního fondu (dále jen “ZPF”) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen “PUPFL”).

V případě varianty V1 by došlo k celkovému záboru 15,45 ha půd řazených do ZPF, z nichž je 6,62 ha řazeno do I. a II. třídy ochrany a 8,83 ha do III. až V. třídy ochrany. Dále by ve variantě V1 došlo k trvalému záboru 5,28 ha půd řazených do PUPFL.

V případě varianty V2 dojde k celkovému záboru 14,35 ha půd řazených do ZPF, z nichž je 6,55 ha řazeno do I. a II. třídy ochrany a 7,80 ha do III. až V. třídy ochrany. Dále dojde k trvalému záboru 3,43 ha půd řazených do PUPFL.

Na dotčené ploše dojde k trvalému odstranění vegetace, orníční vrstvy i hlubších horizontů. Bude tak trvale a v běžných časových měřících současné klimatické epochy v podstatě nevratně zastaven přirozený proces pedogeneze na ploše 17,78 ha půdy (v případě varianty V2 by šlo o 20,73 ha).

Dokumentace EIA neuvádí odhad celkového objemu terénních úprav. Z podélného profilu přeložky v šetrnější variantě V2 však lze hrubě odhadnout, že zřetelnější zářezy budou na souhrnné délce cca 600 m dosahovat maximální hloubky zhruba 1,5 – 2 m, na souhrnné délce cca 1 100 m budou dosahovat maximální hloubky v rozmezí 3,2 – 5 m a na souhrnné délce cca 500 m budou zářezy dosahovat nejvyšší hloubky přibližně 7,2 – 8,6 m. Celkově tedy bude přeložka vedena výraznějším zářezem v úsecích o souhrnné délce cca 2,2 km, přičemž maximální hloubka zářezů se bude nejčastěji pohybovat v rozmezí 3,2 – 5 m. I bez přesnějšího výpočtu objemu terénních úprav je tedy zřejmé, že záměr vyvolá nutnost přesunu značného množství hornin.

Přemísťování zemin a hornin a jejich deponování mimo místo původu je provázeno zvýšením negativních dopadů nákladní dopravy v době stavby komunikace (emise CO<sub>2</sub> a látek škodlivých zdraví a životnímu prostředí, spotřeba pohonných hmot, prašnost, hluk) a významně se zvyšuje riziko rozšiřování invazivních druhů. Vysoký objem terénních úprav zároveň zvyšuje negativní dopady na půdy a horniny, včetně zvyšování výsledného trvalého záboru stavbou.

Provzdušněním půdy při terénních úpravách dochází k urychlení rozkladu organického materiálu a tím ke zvýšenému uvolňování CO<sub>2</sub> do ovzduší, což dále zvyšuje dopady záměru na klima.

Realizací zářezů také dochází k nevratnému narušení historického vývoje georeliéfu.

Snížením hloubky zářezů dojde ke zmírnění těchto průvodních jevů realizace stavby, které lze souhrnně počítat mezi významné negativní dopady záměru.

Dle ustanovení § 7 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon o ochraně ZPF“), je „*Stavebník ..., pozemních komunikací, ...a jejich součástí povinen navrhnout umístění stavby tak, aby z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů došlo k co nejmenším ztrátám zemědělského půdního fondu,...*“. Případné nadbytečné vedení komunikace v zářezech zvyšuje neúměrně oprávněným nárokům záměru zábor půdy, stejně jako vertikální rozsah narušení půdního a horninového prostředí, a bylo by tedy v rozporu s touto zákonnou povinností. Příslušné podmínky souhlasného stanoviska tak mají za cíl i naplnění této povinnosti stanovené zde citovaným zákonem.

Z hlediska hodnocení vlivů záměru na ZPF a PUPFL je příznivější varianta V2, která představuje celkově menší zábor ZPF a PUPFL a rovněž menší zábor půd řazených do I. a II. třídy ochrany.

Zpracovatel posudku považuje vliv záměru na půdy řazené do ZPF a PUPFL za významný, ale z důvodu celospolečenského významu komunikace za akceptovatelný.

### **Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Záměr dle dokumentace ovlivní hmotný majetek (např. komunikace), avšak bez významného negativního vlivu (návrh pamatuje na zajištění funkčnosti přístupových komunikací).

Krajský úřad odbor kultury a cestovního ruchu se k dokumentaci EIA nevyjádřil, ve fázi zjišťovacího řízení však neměl z hlediska památkové péče k oznámení záměru žádné připomínky.

### **Kumulace vlivů záměru s jinými stávajícími nebo plánovanými záměry**

Kumulativní vlivy s dalšími záměry, které generují dopravu, by měly být započteny ve výhledových intenzitách dopravy pro rok 2040. Kumulativní vlivy v oblasti atmosférických emisí znečišťujících látek jsou zohledněny požadovými koncentracemi látek v rozptylové studii.

Ke kumulativním vlivům s okolními úseky silnic, včetně plánované přeložky silnice I/35, dochází ovšem i v případě jiných vlivů na životní prostředí. Kumuluje se vliv např. v důsledku záboru ZPF a přírodního prostředí, zvyšuje se povrchový odtok z území v důsledku nových zpevněných ploch.

Kumulativně se projeví výstavba dvou nových komunikací v oblasti fragmentace krajiny a snížení jejího rekreačního potenciálu. Z hlediska migrační průchodnosti krajiny bude významná kumulace vlivů vznikat v souvislosti s přítomností rozsáhlých, oplocených a chemicky intenzivně ošetřovaných sadů

Tyto kumulativní vlivy dokumentace nehodnotí. Do určité míry se však jedná o kumulace vlivů, které lze obtížně sledovat v rámci jednoho záměru. Příslušný úřad nicméně vzal potenciál pro vznik kumulativních dopadů na životní prostředí v potaz v rámci posouzení vlivů záměru na životní prostředí (vizte výše) a při formulaci podmínek stanoviska.

### **Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice**

Na úrovni významných negativních vlivů na životní prostředí lze konstatovat, že záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

### **Zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu**

Posuzovaný záměr je ze své podstaty dopadům změny klimatu relativně odolný. Případné negativní dopady na samotný záměr lze eliminovat, či účinně zmírňovat preventivní volbou vhodného technického řešení a vhodnou údržbou reagující na aktuální vývoj podmínek.

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

Záměr je navržen jako variantní, přičemž dokumentace EIA, posudek i toto závazné stanovisko shledaly jako variantu vhodnou k realizaci pouze variantu V2.

Dokumentace EIA však postrádá variantní řešení v úseku, kde trasa přeložky negativně ovlivní lokální biocentrum Václavský les a ekologicky hodnotné území v nivě potoka Tisovky. Zvolené řešení není odůvodněno způsobem, ze kterého by vyplývalo, že se jedná o nejlepší reálně proveditelné řešení z hlediska zájmů chráněných zvláštními zákony v oblasti ochrany životního prostředí. Na základě dokumentace EIA proto nebylo v tomto úseku možné posoudit, zda

podmínky v území umožňují realizaci přeložky s nižšími dopady na životní prostředí. Tomu jsou uzpůsobeny podmínky závazného stanoviska, které ukládají povinnost kompenzace negativního dopadu na uvedené lokální biocentrum a povinnost překonání nivy potoka Tisovka maximálně šetrným způsobem.

Dokumentace nezduvodňuje způsob technického provedení stavby. Příslušný úřad postrádá zejména zdůvodnění vedení 1/3 délky komunikace ve výraznějším zářezu, které by se zakládalo na parametrech daných technickými normami a podmínkami v území.

Technické provedení mostních objektů, zařízení pro hospodaření se srážkovými vodami a dalších prvků relevantních z hlediska dopadů na životní prostředí není v dokumentaci popsáno na úrovni, která by umožnila hodnotit vhodnost technického řešení.

Dle technické normy ČSN 73 6101 nemá podélný sklon komunikací kategorie S 9,5 v pahorkovitém terénu (přirozený sklon terénu se pohybuje v rozmezí 5 - 15 %) s výjimkou odůvodněných případů překročit 6 %.

Podélný sklon navržené komunikace je na úsecích přiléhajících k nejvíce zahloubenému zářezu (cca km 3,830-4,170) na hodnotách 4,51 % a 2,70 %. Návrh sklonitostních parametrů silnice tedy má v porovnání s požadavky technické normy rezervy.

Pro návrhovou rychlost 70 km/h je dále dle citované normy minimální přípustný poloměr konkávního (vypouklého) oblouku komunikace 2 100 m, u konvexního (vydutého) oblouku je to 1 500 m. Konkávní oblouk posuzované přeložky má dle podélného profilu komunikace v dotčeném úseku poloměr 6 000 m, navazující konvexní oblouk má poloměr 2 500 m. Je tedy zřejmé, že i v tomto dílčím aspektu podélné sklonitosti komunikace vykazuje předložený návrh rezervy oproti požadavkům technické normy.

Zářezy v úseku cca km 0,08-1,950 jsou navrženy v terénu, kde přirozené sklony a zakřivení povrchu nepodmiňují vedení komunikace v hlubším zářezu (s výjimkou úseku podcházejícího přeložku silnice I/35 a s uvážením možnosti zvýšení výšky komunikace nad drobnými údolními o nižší jednotky metrů).

Citovaná technická norma v příloze G – Začlenění silnic a dálnic do krajiny uvádí, že „*Výšky násypů a hloubky zářezů se mají omezit na nezbytnou hodnotu*“.

Z uvedených důvodů a v souladu s doporučením citované technické normy příslušný úřad stanovil povinnost vyhodnotit technické provedení záměru z hlediska možného snížení hloubky a délky zářezů.

### **Pořadí variant**

Záměr je předložen ve dvou variantách. Trasa posuzovaného záměru je navržena v koridoru D18E v souladu se ZÚR LK ve dvou variantách, které se liší délkou, vedením trasy ve vymezeném koridoru a podélným profilem.

Z hlediska posuzovaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla vyhodnocena jako výhodnější varianta V2, která na základě vyhodnocení provedeném v dokumentaci EIA vykazuje ve srovnání s variantou V1 menší vlivy na všechny hodnocené složky životního prostředí s výjimkou vlivů na ovzduší, kde jsou vlivy obou variant vyhodnoceny jako zcela srovnatelné.

Účelem posuzování je dle § 1 odst. 3 zákona přispět k udržitelnému rozvoji společnosti, který je definován zákonem o životním prostředí jako takový rozvoj, který nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů. Při existenci více variantních řešení na srovnatelné úrovni materiálních a ekonomických nákladů, z nichž jedno má významně nižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví, by realizace varianty s vyššími dopady byla v rozporu s principy udržitelného rozvoje. S ohledem principy udržitelného rozvoje lze proto

účel zákona naplnit pouze vyslovením souhlasu s variantou, která vyvolá nižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Shodou okolností má zároveň tato varianta i nižší materiální a finanční nároky a je tedy logickou volbou i z hlediska hospodárného využívání veřejných prostředků.

V souladu s dokumentací EIA a posudkem závazné toto závazné stanovisko z uvedených důvodů vyslovuje souhlas pro variantu V2, která byla shledána významně méně poškozující životní prostředí.

## Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Příslušný úřad obdržel k dokumentaci v původním znění vyjádření od následujících subjektů:

### I. Vyjádření dotčených orgánů:

1. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec ze dne 6. 12. 2023
2. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci ze dne 6. 12. 2023, doplněné vyjádřením ze dne 12. 12. 2023.
3. Městský úřad Semily, Odbor životního prostředí ze dne 7. 12. 2023
4. Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody, ze dne 11. 12. 2023
5. Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, OVLH, ze dne 11. 12. 2023
6. Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor zdravotnictví, ze dne 23. 11. 2023
7. Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování, ze dne 15. 11. 2023
8. Městský úřad Turnov, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 1. 12. 2023
9. MŽP, Odbor výkonu státní správy III., odd. Liberec, ze dne 6. 11. 2023

### II. Vyjádření veřejnosti:

10. Ondřej Suška, - ze dne 8. 12. 2023 (11. 12. 2023)
11. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard, ze dne 11. 12. 2023.
12. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard, ze dne 11. 12. 2023.  
Příloha č. 2 Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického  
Příloha č. 3 Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky (bez datumu)  
Příloha č. 4 Zdrojová data Dokumentace (bez datumu).  
Příloha č. 5 Námitky k hlukové studii Ondřej Suška.
13. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Mgr. Ing. Maria Zizlavská, ze dne 10.12.2023
14. Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Mgr. Filip Kyrál, ze dne 15.1.2024
15. Tomáš Kuncíř, ze dne 11. 12. 2023
16. Ing. Věra Vanerová, ze dne 20. 11. 2023
17. Petra von Seydlitz, ze dne 8. 12. 2023
18. Spolek Tisovka, ze dne 8. 12. 2023 a 11. 12. 2023
19. Spolek Tisovka, ze dne 8. 12. 2023
20. Spolek Za Rovensko v Českém ráji, ze dne 8. 12. 2023
21. Mgr. Filip Kyrál, Žernov, ze dne 15.1.2024

### Veřejné projednání

Veřejné projednání se konalo dne 12. 2. 2024 od 16:00 hodin v sálu Kulturního centra Turnov – Střelnice, Markova 311, Turnov. Místo konání bylo zvoleno z kapacitních důvodů a možnosti zajistit významnosti záměru odpovídající podmínky pro konání veřejného projednání.

**Stručné vypořádání obdržených vyjádření k dokumentaci:** Vypořádání neobsahuje připomínky, které nevyjadřovaly nesouhlas se záměrem, či neakcentovaly významné negativní vlivy záměru. Podrobně jsou připomínky, včetně souhlasných, vypořádány v posudku.

#### Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec

Z hlediska ochrany přírody doporučuje kácení dřevin mimo vegetační období, zohlednit hodnocením krajinného rázu navržená opatření, v rámci minimalizace vlivů na ZCHD respektovat navržená opatření, provést upřesnění migračních profilů v následujících stupních projektové dokumentace. Jako výhodnější hodnotí variantu 2.

Z hlediska ochrany lesa považuje variantu 2 za výhodnější.

#### Vypořádání příslušného úřadu

Relevantní připomínky byly zohledněny při formulaci podmínek stanoviska.

#### Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen OŽPZ)

Z hlediska ochrany přírody požaduje splnit uložit níže uvedené podmínky stanoviska:

- 1) vlivy záměru na migraci – v rámci projektové přípravy minimalizovat rozsah trvalého oplocení celé trasy silnice, které by zamezilo zcela možnosti migrace živočichů a současně mohla být v ostrém střetu s vlivem na krajinný ráz. Současně však není námitek k dílčí potřebě oplocení, pokud budou tyto oplocované úseky v projektové dokumentaci řádně zdůvodněny, například naváděním migrujících živočichů na migrační na migrační objekty.
- 2) v rámci předkládané projektové dokumentace záměru jednoznačně vyřešit a doplnit způsob zajištění migrace, upřesnit technické parametry opatření, a to především pro druhy A a vytyčit a řešit možná místa s výraznými střety záměru s migračními koridory obojživelníků.
- 3) v rámci projektové dokumentace doplnit zprostupnění všech vodních toků rámovými migračně prostupnými propustky (nepříjatelné je převedení vodních toků trubními propustky.
- 4) v místech prokázaných migračních koridorů obojživelníků doplnit a do projektové do projektové dokumentace zapracovat trvalé migrační bariéry pro živočichy třídy D a doplnit migrační objekty typu suchých rámových propustků v souladu s metodikou AOPK ČR z roku 2020 Doprava a ochrana fauny v České republice.
- 5) doplnit a navrhnout migrační koridory i pro ostatní druhy živočichů dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice.
- 6) V případě potřeby instalace protihlukových bariér je tyto třeba navrhovat jako trvale bezpečné pro avifaunu (tzn. Neprůhledné či průhledné s trvalým způsobem ochrany ptáků (např. pískováním, vnitřní aplikací ochranných prvků). Za nepřijatelné se považuje dříve používané skleněné protihlukové stěny s následným nalepováním ochranných prvků, které jsou dočasného charakteru.
- 7) Minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz a jeho hodnoty v souladu s ustanovením § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (minimalizovat rozsah zářezů a náspů silnice, minimalizovat rozsah a výšky přemostění, minimalizovat nutnost trvalého oplocení některých úseků, minimalizovat rozsah protihlukových opatření na nezbytnou míru.
- 8) Navrhovat rozsah terénních úprav a deponií zemin tak, aby bylo minimalizováno negativní ovlivnění hydrologických poměrů v dotčené části záměru. Důvodem je možnost významného negativního ovlivnění pramenných oblastí s typickou biotou vázanou na biotopy s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin.
- 9) Navrhnout záměr tak, aby došlo k zachování funkčních prvků územního systému ekologické stability. V případě změny jeho tras je třeba v rámci projektové dokumentace doplnit hodnocení autorizované osoby ÚSES z hlediska vlastních prvků ÚSES i z hlediska vlivu záměru na ÚSES okolních obcí.

10) V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí musí být součástí projektové dokumentace již přesný rozsah požadovaného kácení dřevin rostoucích mimo les a souladu s vyhláškou č. 189/2013 a projekt sadových úprav včetně počtu, druhů, rozměrů a umístění vysazovaných dřevin.

11) Z předložených podkladů vyplývá, že záměr si vyžádá následné udělení souhlasu k zásahu do VKP podle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., povolení kácení dřevin podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., udělení výjimky dle § 5 6 a vydání závazného stanoviska dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Z hlediska státní správy lesů nepovažuje v dokumentaci EIA za dostatečně posouzený vliv záměru na zájmy ochrany lesů. Hodnocení považuje za vypracované v obecné rovině se zaměřením na notoricky opakované ekologické aspekty stability lesů, které se stavbou příliš nespojují. Zcela však postrádá vyhodnocení vlivů záměru na dopravní dostupnost lesů. Požaduje, aby dokumentace vyhodnotila, zda realizací záměru nemůže dojít ke zhoršení dopravní dostupnosti některých částí lesa a v návaznosti na to navrhla případná kompenzační opatření v podobě zřízení sjezdů či souběžných komunikací.

#### Vypořádání příslušného úřadu

Relevantní připomínky a požadavky z hlediska ochrany přírody jsou reflektovány v podmínkách stanoviska.

Vyhodnocení dopadů záměru na dopravní obslužnost lesních pozemků není z hlediska primárních ani sekundárních vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel významná součást procesu posuzování vlivů, jedná se v první řadě o dopady na vlastnická práva vlastníků dotčených pozemků. V případě vzniku kalamitních stavů v lesních porostech však může nedostupnost lesních pozemků komplikovat dodržení zákonných povinností vlastníků lesa a v důsledku toho zvýšit reálné dopady nežádoucího stavu na stav lesních porostů, případně mohou vzniknout i jiné negativní jevy. Podmínky stanoviska proto reflektují požadavek na zajištění dostupnosti lesních pozemků pro lesní techniku.

#### Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy III., odd. Liberec

Za nedostatek dokumentace považuje ministerstvo nenavržení konkrétních a neproblematických opatření na zadržení vody v krajině ve smyslu ustanovení § 4 odst. 4 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Pokud bude předložená dokumentace EIA vrácena k dopracování, ministerstvo požaduje doplnění příslušné kapitoly dokumentace (D. IV.) v tomto smyslu. Pokud dokumentaci nebude třeba z jiných důvodů vracet, ministerstvo požaduje důraz na zpracování návrhu těchto opatření, která by dostatečně kompenzovala ztráty retenční kapacity území v důsledku záborů zemědělské půdy při realizaci předmětného záměru, zohlednit v podmínkách závazného stanoviska EIA.

#### Vypořádání příslušného úřadu

Dokumentace EIA vrácena nebyla, požadavky z hlediska hospodaření se srážkovými vodami jsou reflektovány v podmínkách stanoviska.

Ostatní obdržaná vyjádření dotčených správních orgánů neobsahovala výhrady či připomínky ke způsobu zpracování dokumentace ani k podobě vlastního záměru.

Souhrnné vypořádání připomínek zaslaných veřejností (uvedena je pouze nejdůležitější věcná podstata obdržaných vyjádření, přičemž věcně podobné připomínky jsou shrnuty do společných bodů; podrobné vypořádání všech připomínek je součástí posudku):

- 1) Absence návrhu variantních řešení trasy přeložky v km cca 1,0 – 2,5, požadovaných závěrem zjišťovacího řízení.



- 2) Zatížení hlukem podél stávající trasy silnice II/283 je nadhodnocené a v oblasti hluku nepřekračuje hygienické limity. Je tak zpochybněno opodstatnění přeložky uváděné dokumentací EIA.
- 3) Realizace přivaděče povede k značnému nárůstu intenzit dopravy přes Hořensko, Slanou, Nedvězí a další vesnice podél stávající silnice II/283 v úseku mezi Zeleným Hájem a Semily. Absence dopravního modelu pro dotčené území stavbou přivaděče vyvolává nevěrohodnost souvisejících závěrů dokumentace EIA, které z těchto důvodů nelze ověřit.
- 4) Negativní vlivy výstavby přeložky na životní prostředí a zdraví obyvatel. Hluková studie pouze stručně zmiňuje běžné hodnoty hluku pro stavební stroje, které lze očekávat během výstavby, ale nehodnotí pravděpodobné vlivy a hodnoty hluku z výstavby.
- 5) Hluková studie k vlivu provozu na nové komunikaci nezohlednila odst. 2 § 11 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. – k zajištění plnění limitu hluku pro vnitřní chráněné prostory staveb v době provozu záměru, za předpokladu větrání budov okny, je nutné uvažovat venkovní limit 50 dB pro den a 40 dB pro noc.  
Zahrnutí korekcí na útlum emisí hluku vegetací v hlukových modelech obsahuje velké množství nejistot – tlumící účinky zeleně použité v modelu jsou vyšší, než maximálně možné účinky pro oblasti zeleně dle manuálu ŘSD.  
Z ověření hlukového matematického modelu v úseku staničení km 1,9 až 3,5 vyplývají zásadně vyšší hladiny hluku u použitých referenčních bodů. Ověření akustického modelu pro trasu silnice č. II/283 v obcích Hořensko, Slaná a Nevězí, s hodnotami předpokládané dopravní zátěže shodnými s předloženou hlukovou studií naznačuje hodnoty hlukové zátěže přibližně o 8 dB vyšší.
- 6) Hodnocení dopadů záměru na migrační prostupnost krajiny se nezabývalo dopady na ptáky a netopýry, dokumentace EIA nereflktuje migrační studii navržená opatření pro živočichy kategorie D, chybí specifikace mostů překonávajících vodní toky.
- 7) Absence vyhodnocení ekologického významu dotčených biotopů a vyhodnocení hydrogeologických podmínek v trase přeložky. Nedostatečné zpracování hodnocení vlivu na krajinný ráz.
- 8) Nedostatečně řešené dopady stavby přeložky na křížené vodní toky a jejich nivy, dále na povrchové vody a prameny podzemních vod.
- 9) Realizace záměru má zásadní vliv na hmotný a duševní majetek rodiny Kyrálových, která hospodář na rodinné farmě zaměřené na chov zvířat a jejich využití pro rehabilitační a rekreační využití.
- 10) Dokumentace neřeší vliv nákladní dopravy od skladového areálu VVISS a.s. v Žernově. Těžká nákladní doprava ze skladového areálu v Žernově najede 3,8 km přeš, Sýkořice ač by mohla být napojena přímo na 200 vzdálený přivaděč.
- 11) Dokumentace odpovídajícím způsobem nevyhodnotila kumulativní vlivy s ostatními záměry v dotčeném území.

#### Stručné vypořádání zpracovatelem posudku a příslušným úřadem:

ad. 1) Dle vypořádání zpracovatelem posudku „*musí oznamovatel vycházet z územně plánovací dokumentace, zejména ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje... Povinností oznamovatele je umístit oznamovaný záměr prioritně do vymezeného koridoru, v případě, že by vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ..., bylo zatíženo nad míru únosného zatížení, bylo by na místě vyhledávat variantní trasu mimo vymezený koridor... Požadavek vyjádření k posouzení variant 1 a 5 v procesu EIA, tak jak jsou uvedeny ve zmiňované studii Valbek (2015) je zcela bezpředmětný, neboť uvedené trasy nebyly doporučeny již samotnou studií, která v závěru průvodní zprávy na straně 24 zcela jasně konstatuje, že*

„Z hlediska technických parametrů, technické náročnosti a zásahu do území (zástavba, sady, ekologie) jsou nejméně vhodné varianty 1, 3 a 5.“. Příslušný úřad upravuje vypořádání připomínky zpracovatelem posudku následovně:

Oznamovatel záměru podle zákona nemá povinnost navrhnout záměr v souladu s územně plánovací dokumentací. Posuzovány podle zákona jsou vlivy záměru na obyvatelstvo, životní prostředí a veřejné zdraví, kdy územně plánovací dokumentace má informativní charakter (např. z hlediska kumulace s vlivy jiných uvažovaných záměrů). I záměr, který je v souladu s územně plánovací dokumentací, může být vyhodnocen jako neakceptovatelný. Naopak jako nevýznamné, případně akceptovatelné, mohou být vyhodnoceny i vlivy záměru, který není v souladu s územním plánem obce či zásadami územního rozvoje kraje. V takovém případě je nutné provést změnu územně plánovací dokumentace před vlastním povolením záměru. Jedním z důvodů pro takový postup může být situace nastíněná zpracovatelem posudku, kdy záměr je v procesu podle zákona vyhodnocen jako neakceptovatelný, přičemž okolnosti zároveň umožňují variantní řešení, které se významně liší svými vlivy na životní prostředí. Jsou-li již v době zpracování dokumentu oznámení, nebo dokumentace vlivů podle zákona, známa variantní řešení lišící se svými dopady na životní prostředí, je z hlediska hospodárnosti vedení správních řízení žádoucí, aby jejich potenciální vlivy byly vyhodnoceny alespoň v základních rysech a byla upřednostněna varianta s nejmenšími dopady již v této fázi projektové přípravy. Takový postup by naplňoval účel zákona, kterým je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 3 As 13/2015 – 200, ze dne 06.01.2016, konstatoval, že „oznamovatel má povinnost předložit přehled variant řešení záměru, pokud k tomu byl správním orgánem na konci zjišťovacího řízení procesem EIA vyzván. Ustanovení § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. však stanoví výjimku z této povinnosti pro případ, kdy provedení dalších variant záměru není prokazatelně účelné a z technických hledisek možné.... Proto je nutné každý případ posuzovat konkrétně s ohledem na specifika posuzovaného záměru tak, aby byl dodržen princip trvale udržitelného rozvoje, který se projevuje ve vědomí vzájemných souvislostí mezi ekonomickými aktivitami a jejich následky na životním prostředí.“. Varianty trasy přeložky silnice II/283, navržené závěrem zjišťovacího řízení k vyhodnocení, se lišily místem překonání údolí potoka Tisovka (nad vs. pod rybníkem) a skutečností, zda je či není nutný zábor lokálního biocentra. Variantní řešení se proto na první pohled liší svými potenciálními dopady na životní prostředí a jejich prověření je tak ve smyslu zákona účelné. S ohledem na skutečnost, že variantní trasy byly v obou případech součástí dřívější technické studie, lze zároveň předpokládat jejich technickou proveditelnost. Závěr studie Valbek z roku 2015 sice konstatuje, že „Z hlediska technických parametrů, technické náročnosti a zásahu do území (zástavba, sady, ekologie) jsou nejméně vhodné varianty 1, 3 a 5.“, jak uvádí zpracovatel posudku, nicméně nepředkládá žádné odůvodnění tohoto závěru. Trasa varianty 1 (dle studie Valbek) se nikde nepřibližuje zástavbě nad únosnou míru, obytné zástavbě je dokonce vzdálenější. Významnější dotčení intenzivních sadů je z hlediska vlivů na životní prostředí nepodstatný parametr, a tedy nemůže být důvodem pro vyloučení varianty z procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Pokud realizaci přeložky ve variantě 1 (dle studie Valbek) brání jiné technické důvody, měl oznamovatel tyto důvody uvést, a tím legitimizovat Nejvyšším správním soudem akcentovanou zákonnou výjimku pro vyloučení varianty z technických důvodů.

Nicméně Nejvyšší správní soud v citovaném rozsudku zároveň uvádí, že „Je pouze na oznamovateli, jaké varianty správnímu orgánu předloží, na druhé straně je pak na úvaze správního orgánu, zda vydá souhlasné stanovisko EIA, resp. zda bude podklady pro jeho vydání považovat za dostačující.“. Příslušný úřad provedl terénní obhlídku dotčeného území a shledal, že při stanovení odpovídajících opatření pro kompenzaci zvýšených negativních dopadů

varianty křížící údolí potoka Tisovka severo-východně od rybníka a vyžadující zábor okrajové části lokálního biocentra Václavský les je možné považovat celkové negativní dopady nové komunikace ve všech těchto zvažovaných variantách za srovnatelné. Oznamovatel tedy měl povinnost vyhodnotit variantní trasu přeložky dle závěru zjišťovacího řízení, případně odůvodnit její vyloučení, avšak absence variantního řešení v tomto případě nezakládala nedostatečnost dokumentace EIA pro vydání závazného stanoviska. Oznamovatel nicméně zavřením variantního řešení, u kterého bylo možné předpokládat nižší dopady na přírodní složky životního prostředí již z podstaty méně kolizní trasy, předložil řešení, které ve svém důsledku vyžaduje uložení specifických zmírňujících a kompenzačních opatření (podmínky pro přemostění údolí potoka Tisovka, kompenzační opatření za likvidaci části lokálního biocentra a navazujícího lokálního biokoridoru, instalace protihlukové stěny).

Z hlediska dotčení soukromých zájmů, které se přímo dotýkají autorů připomínky, příslušný úřad podotýká, že nemá zákonnou kompetenci posuzovat potenciální dopady záměru na soukromé vlastnictví z hlediska snížení jeho ekonomické hodnoty, případě dotčení jiných soukromých zájmů, které nelze klasifikovat jako zájmy chráněné zákony v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel. Přes tuto skutečnost příslušný úřad vzal v potaz dopady na životní pohodu vlastníků dotčených pozemků, kteří je denně využívají, a uložil povinnost výsadby krycí zeleně v případě souhlasu dotčených osob s tímto řešením.

ad. 2) Posuzovaný záměr je součástí celostátní koncepce „Dopravní politika České republiky“ jejíž hlavním cílem je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy. Platné zásady územního rozvoje Libereckého kraje vymezily koridor D18E pro stavbu silnice II/283 v úsek Žernov – Zelený Háj, a stavba přivaděče je označena jako veřejně prospěšná stavba. Potřeba realizace záměru z hlediska zákonných zájmů tedy není primárně vyvolána zatížením území nadlimitními hladinami hluku emitovaného z dopravy v záměrem dotčeném území, nýbrž naplňováním dopravní politiky státu.

ad. 3) Předpokládaný vliv záměru na akustickou situaci podél navazujícího úseku silnice II/283 v obci Slaná byl modelován předloženou hlukovou studií. Z provedené modelace vyplývá dodržování hygienických limitů hluku pro komunikace postavené před rokem 2001. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje závěry hlukové studie nerozporovala. Vhodnost aplikace hlukových limitů pro komunikaci postavenou před rokem 2001 byla s krajskou hygienickou stanicí konzultována z důvodu změny intenzity dopravy na stávající komunikaci výstavbou komunikace nové. I za těchto okolností považuje krajská hygienická stanice použité limity hluku za správné.

V zájmu ověření předpokladů použitých v dokumentaci EIA však příslušný úřad uložil podmínku vyhodnocení skutečné intenzity dopravy na komunikacích napojujících se na novou trasu silnice II/283. V případě zjištění významného navýšení intenzit podmínky stanoviska ukládají povinnost vyhodnocení hlukové zátěže a v případě překračování hygienických limitů hluku přijetí nápravných opatření.

ad. 4) Pro odhad reálných emisí hluku ze stavební činnosti je nezbytné disponovat projektem pro provedení stavby. Výpočet hluku ze stavební činnosti bude dále zpřesňován v následujících stupních povolovacího procesu stavby. Opatření k eliminaci hluku ze stavební činnosti jsou zapracována do podmínek závazného stanoviska. Přijetí opatření, která vyplynou z aktualizované hlukové studie je zákonnou povinností, k jejich uložení a kontrole je kompetentní krajská hygienická stanice prostřednictvím standardních správních postupů.

ad. 5) Dodržení limitu pro venkovní chráněný prostor staveb signalizuje předpoklad dodržení limitu pro vnitřní chráněné prostory staveb, kterými již nejsou celé stavby, nýbrž obytné a pobytové místnosti.

Požadavek zapracování tvaru a pokryvu okolního terénu do hlukové studie vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení a zakládá se mimo jiné na obdržených vyjádřeních veřejnosti. Zpracovatel

posudku nicméně provedl kontrolní výpočet hluku pro uvažovanou dopravu bez vlivu vegetace a dalších zmírňujících faktorů a potvrdil věrohodnost výsledků předložené hlukové studie.

Součástí podmínek závazného souhlasného stanoviska je povinnost v následujících stupních povolovacího procesu zpřesňovat hlukovou studii a na základě jejích výsledků do projektové dokumentace doplňovat technická opatření k omezení negativních vlivů záměru na hlukovou situaci.

Po uvedení záměru do zkušebního provozu bude provedeno autorizované měření reálného hluku emitovaného z jeho provozu a v případě překročení limitů budou realizována další opatření k zajištění plnění emisních limitů hluku. Jedná se o standardní postup vedený krajskou hygienickou stanicí.

ad. 6) Nižší detailnost migrační studie byla způsobená absencí potřebných technických informací o záměru. Podrobná migrační studie bude zpracována na základě podrobného projektu. Dodržení minimálních parametrů migračních objektů, kterými bude zajištěna významu území odpovídající migrační prostupnost krajiny, je ošetřeno podmínkami tohoto stanoviska. Stanovisko zároveň ukládá povinnost zohlednit také potenciální dopady na migrační prostupnost území pro ptáky a netopýry a nároky jejich účinné ochrany. Podmínky stanoviska zároveň definují minimální požadavky na provedení mostních objektů přes vodní toky.

ad. 7) Biologické hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., bylo provedeno autorizovanou osobou v rozsahu stanoveném § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody. Hodnocení konstatuje, že zmírňujícími opatřeními dojde k udržení stávající kvality populací zjištěných chráněných druhů v období i po realizaci zásahu. Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny je varianta V2 jako varianta s menšími možnými negativními vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny.

Další upřesnění potenciálních vlivů a zmírňujících a kompenzačních opatření bude předmětem aktualizovaného hodnocení podle § 67 odst. 1 cit. zákona v rozsahu a zaměření upřesněném podmínkami tohoto stanoviska.

Hydrogeologický průzkum, který je přílohou dokumentace EIA konstatuje, že nedojde k výraznější změně odtokových poměrů v krajině. Zpřesnění dopadů záměru a nezbytných zmírňujících opatření bude předmětem aktualizovaného hydrogeologického posouzení v rozsahu stanoveném podmínkami tohoto stanoviska.

Součástí podmínek stanoviska je aktualizované hodnocení vlivu na krajinný ráz. Snížení výsledných dopadů na krajinný ráz je zajištěno také podmínkami stanoviska (přehodnocení rozsahu zářezů, provedení doprovodných výsadeb začleňujících těleso komunikace do krajiny atp.).

ad. 8) Podmínky stanoviska upřesňují požadavky na způsob překonání vodních toků a jejich niv (z hlediska niv kladen důraz zejména na údolí Tisovky, kde je vyvinutá širší niva) v zájmu minimalizace negativních dopadů záměru. Toky budou překonávány migračně průchozími mostními objekty (nikoli propustky) se zachováním přírodních koryt křížených vodních toků. Tím bude zajištěno ekologické kontinuum vodních toků a migrační průchodnost na ně vázaných přírodních koridorů (bez ohledu na přítomnost či nepřítomnost vymezeného prvku ÚSES).

Stanovisko ukládá povinnost přesnějšího hodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody v dalším stupni projektové přípravy, a to i se zaměřením na prameniště jako ekologicky významné biotopy. Podmínky stanoviska ukládají také povinnosti, kterými budou účinně sníženy dopady záměru na povrchové a podzemní vody.

ad. 9) Jak bylo uvedeno výše, předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona nejsou potenciální dopady záměrů na soukromé vlastnictví

z hlediska snížení jeho ekonomické hodnoty, případě dotčení jiných soukromých zájmů, které nelze klasifikovat jako zájmy chráněné zákony v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel. Přes tuto skutečnost příslušný úřad vzal v potaz dopady na životní pohodu vlastníků dotčených pozemků, kteří je denně využívají, a uložil povinnost výsadby krycí zeleně v případě souhlasu dotčených osob s tímto řešením.

ad. 10) Otázka redukce průjezdů nákladních automobilů přes obytnou zástavbu obcí je relevantním předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Využití možnost napojení nákladní dopravy na kapacitní komunikaci eliminující nutnost průjezdu obcí je proto legitimní připomínkou. Z dokumentace EIA a jejích příloh vyplývá, že komunikace, která slouží jako přístupová k areálu VVIS a.s. v Žernově, bude v místě jejího křížení přeložkou II/283 úrovně na tuto novou komunikaci napojena. Z dokumentace EIA však není zřejmé, zda toto napojení bude umožňovat i obousměrné připojení nákladní dopravy. Podmínkou stanoviska je proto realizovat napojení způsobem, který umožní nájezd nákladních automobilů na silnici II/283, pokud to nebude z technických, nebo bezpečnostních důvodů vyloučeno. Doprava se na silnici II/283 bude moci v blízkosti Žernova napojit dále křižovatkou v km 2,345.

ad. 11) Kumulativní vlivy v oblasti znečištění ovzduší a hlukové zátěže jsou obsaženy v požadových hodnotách u rozptylové studie, případně budou zahrnuty do reálného ověření akustické situace ve fázi zkušebního provozu komunikace. Podmínky stanoviska dále zahrnují povinnost vyhodnocení kumulativních vlivů s relevantními úseky komunikací v oblasti dopadů na migrační průchodnost krajiny.

Souhrnné vypořádání připomínek prezentovaných během veřejného projednání záměru (uvedena je pouze nejdůležitější věcná podstata prezentovaných vyjádření, přičemž věcně podobné připomínky jsou shrnuty do společných bodů; nejsou uvedeny připomínky věcně shodné s písemnými připomínkami veřejnosti; podrobné vypořádání všech připomínek je součástí posudku):

- 1) Dvě dopravní studie města Turnova konstatovaly, že většinu dopravní zátěže centra tvoří obousměrný přesun z jedné strany Turnova na druhou přes řeku Jizeru s lokálním charakterem (cesty do zaměstnání, škol, obchodních služeb). Tato doprava zřejmě nebude přivaděčem významně ovlivněna. Jaké je opodstatnění stavby přivaděče?
- 2) Z jakých podkladů vychází příslušné dopravní modely? Dopravní modely jsou 10 let staré. Jak se došlo k 80 % snížení dopravního zatížení obcí na současné trase silnice II/283. Studie z roku 2014 nezahrnuje vliv přeložky silnice I/35.
- 3) Jak se změní dopravní situace v obcích v současnosti zatížených dopravou z Turnova do Semil?
- 4) Jak bude řešena doprava v obci Slaná a dopady na její životní prostředí poté, co v ní stoupne hustota provozu v důsledku stavby přivaděče?
- 5) Dokumentací EIA nejsou řešeny dopady na objekty č.p. 14 a 44 v k.ú. Žernov, které jsou užívány k ubytování.
- 6) Silnice kříží komunikaci využívanou zemědělskou technikou, která má být bez náhrady zrušena.
- 7) Ukončení přeložky v Zeleném háji (varianta V2) je pro obce na navazující komunikaci pouze poloviční řešení z důvodu nespolehlivé průjezdnosti sedla v Zeleném háji v zimním období a častých srážek vozidel se zvěří.
- 8) Absence srovnání pozitivních a negativních dopadů.
- 9) Jak bude doprava rozložena do navazujících komunikací z křižovatky Zelený háj během dne? Budou tyto komunikace pro dané špičkové intenzity dostačující?
- 10) Možnost posunutí trasy přeložky v úseku křížícím údolí Tisovky o cca 100 m jižním směrem. Dle názoru tazatele nebylo dokumentací EIA zdůvodněno upřednostnění dotčení VKP vodní tok a údolní niva před dotčením VKP rybník, který je navíc dle

názoru tazatele degradován zemědělskými splachy z intenzivních sadů v bezprostředním okolí.

- 11) Jak se projeví snížení objemu terénních úprav deklarované v návrhu komunikace pro dokumentaci vlivů oproti návrhu v dokumentu oznámení? Je nutné dodržet vyrovnanou bilanci zemin, tedy použít všechnu zeminu ze zářezů na náspy (myšleno v souvislosti s tím, že silnice vedená na náspu má větší emise hluku, než silnice kopírující terén, případně vedoucí v zářezu)?
- 12) Jak byly hodnoceny dopady na podzemní vody, vláhové podmínky a biodiverzitu v místě překonání údolí Tisovka plánovanou přeložkou? Těleso komunikace ovlivní proudění povrchových i podzemních vod, srážkové vody z vozovky budou odváděny do Tisovky, mokřadní biotopy, které v místě jsou, tedy určitě budou ovlivněny. Tyto vlivy dokumentace nehodnotí.
- 13) Jaké třídy komunikace odpovídají technické parametry přivaděče (myšlen poloměr oblouků a podélný sklon komunikace)? Tyto parametry ovlivňují výsledné dopady na životní prostředí. Jaký je tedy důvod pro navržení komunikace s parametry na úrovni vyšších tříd komunikací?

ad. 1 a 2) Dle sdělení oznamovatele potřeba realizace záměru nevyplývá pouze ze zatížení města Turnov dopravou, ale též ze zatížení ostatních obcí podél stávající trasy komunikace II/283 a z dopravních potřeb Semilska, které dosud nemá kvalitativně odpovídající napojení na celostátní síť.

Jak bylo uvedeno výše, veřejný zájem na realizaci přeložky je dán též jejím uvedením ve strategických dokumentech na celostátní a krajské úrovni.

Podle vyjádření oznamovatele a zpracovatele dokumentace EIA byla podkladová data pro zpracování dokumentace EIA získána ze studie přeložky silnice I/35 Turnov – Úlibice (Valbek, 11/2016), která byla podkladem pro dokumentaci vlivů záměru přeložky silnice I/35 Turnov – Úlibice. Použité dopravní intenzity a predikce vycházejí ze studie spol. AF Cityplan, s.r.o. (11/2014). Studie jsou dostupné na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic a na webu města Turnov. Studie z roku 2014 byla zpracovaná na objednávku města Turnov a zabývala se nutnými úpravami stávajících silnic v případě nerealizace přeložky I/35.

ad. 3) Předpokládané změny dopravní situace v obcích v současnosti zatížených dopravou z Turnova do Semil jsou řešeny v dokumentaci EIA, předpokládá se snížení intenzity dopravy o cca 80 %.

ad. 4) Podmínky stanoviska ukládají povinnost prověřit možnost realizace chodníku pro pěší v obci Slaná a v případě, že realizaci chodníku nebudou bránit zásadní technické a vlastnické překážky, realizovat ho ve spolupráci s obcí v potřebném rozsahu.

Akustická a imisní situace bude podrobněji modelována v aktualizované hlukové a rozptylové studii, dodržování hygienických limitů hluku bude ověřeno v době zkušebního provozu nové komunikace.

ad. 5) Akustická situace bude podrobněji modelována v aktualizované hlukové studii, dodržování hygienických limitů hluku bude ověřeno v době zkušebního provozu nové komunikace.

ad. 6) Zajištění dostupnosti pozemků zemědělskou technikou je součástí podmínek stanoviska a je zároveň povinností investora nezávisle na procesu posuzování podle zákona.

ad. 7) Podélný sklon stávajícího úseku silnice II/283 severně od křižovatky Zelený háj, v nejprudším úseku mezi křižovatkou a křížením potoka, činí 6,65 %. Podélný sklon přeložky silnice II/283 ve variantě 1 by v tomto úseku činil 5,69 %. Rozdíl v podélné sklonitosti komunikace tedy není tak významný, aby zapříčinil významný rozdíl v průjezdnosti úseku za zimních podmínek.

ad. 8) Zákon neposkytuje zmocnění k vážení veřejných zájmů v procesu posuzování vlivů zákona, hodnotí se pouze vlivy definované zákonem. Naplnění převažujícího veřejného zájmu bude prověřováno v rámci závazného, jednotného environmentálního stanoviska, a to z pohledu odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů.

ad. 9) Rozložení dopravy z křižovatky Zelený háj, včetně kapacitního posouzení křižovatky, bude modelováno v dalším stupni projektové přípravy na základě dispozičního řešení křižovatky a návrhových intenzit dopravy. V případě zjištění nevhodného uspořádání křižovatky bude návrh dispozičního řešení křižovatky upraven.

ad. 10) Dle vyjádření oznamovatele byla ve variantě V2 osa přivaděče posunuta o 24 m na celkovou vzdálenost 100 m od nemovitosti Žernov 34 a k ochraně nemovitosti před hlukem byla navržena protihluková stěna. Posunutí osy přivaděče o dalších 100 m by mělo za následek kolizi záměru s rybníkem, což je další VKP. Křížení rybníka je technicky náročnější, dopady na životní prostředí by při tom byly srovnatelné.

ad. 11) Zástupce oznamovatele vysvětlil, že vyrovnaná bilance zemin není podmínkou realizace stavby. Snahou investora stavby je se z ekonomických důvodů vyrovnané bilanci zemin přiblížit, ale při projektování silnic je uplatňována řada kritérií a bilance zemin je pouze jedním z nich. Vedení silnice na náspu nebo v zářezu má významný vliv na emise hluku z dopravy. Vedení silnice na náspech nebo v zářezích bylo zohledněno v modelu výpočtu v hlukové studii.

ad. 12) V oblasti překonání údolí Tisovky jsou předpokládány terénní zásahy do hloubky nejvýše 4 m, hydrogeologický posudek nepředpokládá ovlivnění podzemních vod. Podmínky stanoviska definují minimální požadavky na způsob hospodaření se srážkovými vodami, které zajistí účinné snížení vlivů odváděných vod na dotčené území. Podrobné vyhodnocení dopadů záměru na biotopy a druhy nacházející se v údolí Tisovky bude předmětem aktualizovaného hodnocení podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.

ad. 13) Zástupce oznamovatele konstatoval, že silnice je navrhována v návrhové kategorii S 9,5 podle technické ČSN 73 6101. Součástí podmínek tohoto stanoviska je přehodnocení technického návrhu komunikace z hlediska požadavků technický norem (zejména ČSN 73 6101) a reálných podmínek v místě, a to s cílem snížení objemu terénních úprav.

### **Okruh dotčených územně samosprávných celků**

Kraj: Liberecký  
Obec: Slaná, Stružinec, Tatobity, Veselá a Žernov

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je **7 let** ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

### **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto

závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

RNDr. Jitka Šádková  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

**Obce Slaná, Stružinec, Tatobity, Veselá a Žernov** (jako dotčené územní samosprávné celky) **žádáme** ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **o neprodlené zveřejnění tohoto závazného stanoviska na úřední desce**. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň žádáme dotčené obce o písemné vyrozumění o datu vyvěšení v co nejkratším možném termínu** (informaci můžete zaslat také elektronicky na adresu: [marek.neveceral@kraj-lbc.cz](mailto:marek.neveceral@kraj-lbc.cz)). Závazné stanovisko je zveřejněno též na internetových stránkách Libereckého kraje a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia) pod kódem LBK724.

#### Rozdělovník (DS – doručováno do datové schránky)

Dotčené územně samosprávné celky:

- |                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| 1. Liberecký kraj – <i>zde vnitřním sdělením</i> |    |
| 2. Obec Slaná                                    | DS |
| 3. Obec Stružinec                                | DS |
| 4. Obec Tatobity                                 | DS |
| 5. Obec Veselá                                   | DS |
| 6. Obec Žernov                                   | DS |

Dotčené správní úřady:

- |                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| 1. Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí        | DS |
| 2. Městský úřad Semily, odbor životního prostředí        | DS |
| 3. Krajská hygienická stanice LK, ÚP Semily              | DS |
| 3. Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec        | DS |
| 4. Povodí Labe, s.p.                                     | DS |
| 5. MŽP ČR, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, Praha | DS |

Oznamovatel:

- |                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 1. Ředitelství silnic a dálnic ČR | DS |
|-----------------------------------|----|

Na vědomí:

- |                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. MŽP ČR, OVSS III Liberec                                         | DS |
| 2. Městský úřad Semily, stavební úřad                               | DS |
| 3. Městský úřad Turnov, stavební úřad                               | DS |
| 4. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, RP Liberecko | DS |