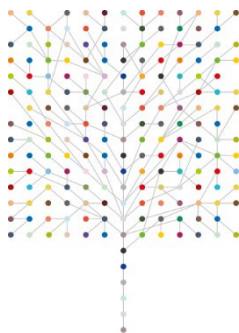


POSUDEK

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)

(zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí
v platném znění)



Zpracovatel: RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

***držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.
o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů***

***(autorizace č. j. 27817/4654/OPVŽP/02, prodloužení č. j. 22133/ENV/12, č.j. 6834/ENV/17 a dále
č.j. MZP/2022/710/1744)***

***Klatovy
Duben 2024***

POSUDEK O HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posudek EIA k záměru " I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)", byl zpracován na základě objednávky na zpracování posudku k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) vystavenou Odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje číslo OBJ/1729/2023 (KULK86833/2023).

Posudek je zpracován v souladu s platnými legislativními požadavky v rozsahu přílohy č. 5 a č. 6 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.).

Posudek hodnotí předloženou dokumentaci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí zpracovanou v souladu se zněním § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

Posudek dokumentace je zpracován s přihlédnutím ke všem stanoviskům a vyjádřením dotčených správních orgánů, územních samosprávných celků, veřejnosti a k závěrům zjišťovacího řízení.

Zpracovatel posudku shledal nezbytným využít ustanovení § 9 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., a požádal zpracovatele dokumentace o její doplnění.

V souladu s § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., poskytl oznamovatel podklady, které byly použity pro zpracování dokumentace a obsahující další nezbytné údaje potřebné pro zpracování posudku. Seznam oznamovatelem poskytnutých podkladů je uveden v části „Použité podklady“.

Posudek je zpracován v elektronickém provedení ve formátu pdf.

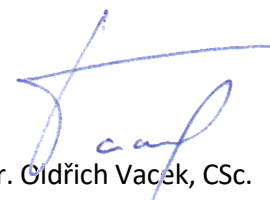
PROHLÁŠENÍ ZPRACOVATELE POSUDKU

Zpracovatel posudku prohlašuje, že je držitelem Autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, udělené rozhodnutím Ministerstva životního prostředí České republiky po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), pod č.j.: 27817/4654/OPVŽP/02 ze dne 25.9.2002. Autorizace byla naposled prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí České republiky pod č.j.: MZP/2022/1744 ze dne 24.5.2022, s platností na dobu 5 let.

Zpracovatel posudku dále prohlašuje, že na zpracování tohoto posudku se podílely pouze další osoby výslovně uvedené v seznamu spolupracujících osob.

Zpracovatel posudku dále prohlašuje, že se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace EIA, která je předmětem tohoto posudku.

V Klatovech dne 19.4.2024



RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

zpracovatel posudku

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR	NO ₂	oxid dusičitý
AS	akustická studie	NO _x	oxidy dusíku
BaP	benzo(a)pyren	NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
BAT	Best Available Techniques – nejlepší dostupné techniky	O	ostatní odpady
BPEJ	bonitovaná půdně evidenční jednotka	OA	osobní automobil(y)
CAS	registrační kód Chemicals Abstracts	OBÚ	Obvodní báňský úřad
ČGS	Česká geologická služba	OP	ochranné pásmo
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	OP P	ochranné pásmo přírodní památky
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	OPVZ	ochranná pásma vodních zdrojů
č.e.	číslo evidenční	ORL	odlučovač ropných látek
Č.j.	číslo jednací	OÚ	obecní úřad
č.p.	číslo popisné	OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
ČOV	čistírna odpadních vod	OŽP	odbor životního prostředí
ČSN	česká státní norma	p.č.	parcelní číslo
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	PD	projektová dokumentace
DoKP	dotčený krajinný prostor	PM ₁₀	prachové částice menší než 10 μm
Dokumentace EIA	posuzovaná dokumentace záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“	PM _{2,5}	prachové částice menší než 2,5 μm
DP	dobývací prostor	PO	ptačí oblast
EIA	hodnocení vlivů na ŽP	POV	plán organizace výstavby (ekvivalent ZOV)
ESF	ekostabilizační funkce VKP	PP	přírodní památka
EVL	evropsky významná lokalita	PR	přírodní rezervace
H ₂ S	sulfan (sirovodík)	PřP	přírodní park
CHKO	chráněná krajinná oblast	PSaR	plán sanace a rekultivace
CHLÚ	chráněné ložiskové území	PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	RBC	regionální biocentrum
IČ	identifikační číslo	RBK	regionální biokoridor
IČÚTJ	identifikační číslo územně technické jednotky	RS	rozptylová studie
IS	informační systém	RVKP	registrovaný významný krajinný prvek
KHS	krajská hygienická stanice	SO ₂	oxid siřičitý
KN	katastr nemovitostí	SP	stavební povolení
KPZ	krajinná památková zóna	SPSR	souhrnný plán sanace a rekultivace
KR	krajinný ráz	SÚ	stavební úřad
k.ú.	katastrální území	SZÚ	statní zdravotní ústav
KÚ	krajský úřad	TNA	těžký nákladní automobil(y)
KÚPK	Krajský úřad Pardubického kraje	TSP	označení pro celkový polévatý prach (total suspended particulates)
p.p.č.	pozemková parcela číslo	TZL	tuhé znečišťující látky
LV	list vlastnictví	ÚAN	území s archeologickými nálezy
MěÚ	městský úřad	ÚAP	územně analytické podklady
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	UNESCO	Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
NA	nákladní automobil(y)	ÚP	územní plán
NRBK	nadregionální biokoridor	ÚPD	územně plánovací dokumentace
NPP	národní přírodní památka	ÚR	územní rozhodnutí
NPR	národní přírodní rezervace	ÚSES	územní systém ekologické stability
NO	nebezpečný odpad	WHO	Světová zdravotnická organizace
		VKP	významný krajinný prvek
		VN	vysoké napětí

VVN velmi vysoké napětí
ZCHÚ zvlášť chráněná území
zákon č. 100/2001 Sb. zákon č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících
zákonů v platném znění (rovněž
„Zákon EIA“)
ZOPK zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody
a krajiny v aktuálním znění
ZOV zásady organizace výstavby (ekvivalent
POV)
ZPF zemědělský půdní fond
ZÚJ základní územní jednotka
ZÚR zásady územního rozvoje
ZZŘ závěry zjišťovacího řízení
ŽP životní prostředí

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	11
I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	11
I.2. Kapacita (rozsah) záměru	11
I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	12
I.4. I.4 Obchodní firma oznamovatele	12
I.5. I.5 IČ oznamovatele	12
I.6. I.6 Sídlo (bydliště) oznamovatele	12
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	13
II.1. Úplnost dokumentace	13
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	16
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	43
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	44
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	44
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	47
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENACI	87
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	135
VII. NÁVRH STANOVISKA	141
VIII. POUŽITÉ PODKLADY	163
IX. ÚDAJE O ZPRACOVATELI POSUDKU:	167
X. PŘÍLOHY	169

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č. 1

Posuzovaný záměr je uváděn pod názvem:

„I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“

Posuzovaný záměr naplňuje dikci Přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.

- Záměr je řazen pod bod 49 kategorie II. – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b).

Příslušným úřadem, který zajišťuje proceduru posuzování, je příslušný krajský úřad (§22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb.), tedy Krajský úřad Libereckého kraje.

Záměr je zařazen do kategorie v souladu s §4, zákona č. 100/2001 Sb.

I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Záměr je novostavba přeložky silnice II/283 v kategorii silnice S 9,5/70 (60) ve dvou variantách.

Varianta 1

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

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

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

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

Varianta 2

Přeložka silnice je navržena v délce 5,388 km. V začátku novostavby je trasa napojena na stávající silnici II/282. Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MÚK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žlábkou, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny. V staničení km 1,9 až 2,3 se novostavba silnice vzdaluje od budovy Žernov 34 na 100 m, kde je rovněž ve staničení nové silnice km 2,124 až km 2,300 navržena protihluková stěna v délce 176 m a o výšce 3 m. Ukončení přeložky novostavby silnice je ve stávající křižovatce silnic II/283 a II/284.

I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

kraj:	Liberecký
okres:	Semily
obec s rozšířenou působností	Turnov
obec:	Stružinec [577545]
katastrální území:	Tuhaň u Stružince [771261]
obec:	Tatobity [577596]
katastrální území:	Tatobity [765201]
	Žlábek [765228]
obec:	Veselá [577642]
katastrální území	Veselá u Semil [683264]
obec:	Žernov [577723]
katastrální území	Žernov [796549]

I.4. I.4 OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. I.5 IČ OZNAMOVATELE

65 99 33 90

I.6. I.6 SÍDLO (BYDLIŠTĚ) OZNAMOVATELE

Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE

Úplnost předložené dokumentace EIA je formálně posouzena ve vztahu k náležitostem dokumentace stanovených přílohou č. 4 zákona EIA. Posuzovaná dokumentace k záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)". Dokumentace EIA je členěna na vlastní textovou část a přílohy.

Předloženou Dokumentaci EIA vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů: rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. osvědčení 5278/850/OPV/93, autorizace: 46170/ENV/06; 2081/ENV/11; 52403/ENV/15; MZP/2021/710/5860.

DOKUMENTACE EIA

Posuzovaná Dokumentace EIA je formálně členěna přesně dle přílohy č. 4 zákona EIA (dále jen „**příloha**“) na části A až H. Část H obsahuje pouze seznam příloh, vlastní přílohy jsou uloženy v samostatné složce (viz dále). Nad zákonem stanovený obsahový rámec zahrnuje předložená Dokumentace EIA rozsáhlou kapitolu „Úvod“ ve které je provedena rekapitulace dosavadního průběhu procesu EIA od podání oznámení záměru jsou shrnuty závěry zjišťovacího řízení a vypořádány připomínky doručené k oznámení záměru, vyhodnocení závěrů zjišťovacího řízení a předložení Dokumentace EIA.

FORMÁLNÍ POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA

Část A: Obsahuje všechny stanovené údaje členěné dle přílohy

Část B: I. Základní údaje uvádí název záměru, jeho začlenění podle přílohy 1 Zákona EIA, kapacitu záměru s rozlišením variant, umístění záměru ve struktuře kraj, obec, popisuje charakter záměru silnice kategorie S 9,5/70 (60) a jeho kumulaci s jinými vlivy. Dále v souladu se zákonem zdůvodňuje umístění záměru a stručně popisuje varianty řešení. Z hlediska volby umístění záměru v území uvádí, že oznamovatel (ŘSD ČR) je vázán podmínkou závazného souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí Č. j.: MZP/2021/710/2922 k záměru Silnice I/35 Turnov – Úlibice, která ukládá, posoudit přeložku silnice II/282, II/283 související s variantou E1, podvariantou E11 nebo E12, v samostatném procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona EIA. Projektové přípravy podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 musí být spolu koordinovány tak, aby byly obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně. Kapitola dále obsahuje popis technického řešení záměru v obou variantách a uvádí soubor opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, která jsou součástí projektové dokumentace. V kapitole je uveden seznam dotčených územně samosprávných celků a výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3.

Části B.II. Údaje o vstupech – v části jsou uvedeny údaje o vstupech zahrnující půdy (ZPF, PUPFL) a odběry vody. V části Ostatní přírodní zdroje jsou popsány surovinové zdroje, hmoty a výrobky, které budou použity pro realizaci záměru a následný provoz záměru. Energetické zdroje nejsou vzhledem k charakteru záměru uvažovány. Kapitola se rovněž zabývá vlivem záměru na biologickou rozmanitost a určující složky fauny a flóry. V souladu s požadavky zákona jsou v kapitole popsány rovněž nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

Část B.III. Údaje o výstupech – v části jsou uvedeny údaje o znečištění ovzduší ve fázi výstavby a provozu záměru, vyhodnocení množství odpadní vody v členění splaškové vody, dešťové vody a technologické vody, a to pro fázi výstavby a provozu záměru. V souladu s požadovanou strukturou dokumentace kapitola dále vyhodnocuje vznik odpadů v členění na fázi výstavby a provozu. V části Ostatní emise a rezidua jsou vyhodnoceny vlivy hluku, vibrací, světelného záření a uvedeny doplňující údaje týkající se terénních úprav a zásahů do krajiny.

Část C Údaje o stavu životního prostředí je v souladu s Přílohou členěna na část I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, část II. Charakteristika současného stavu životního prostředí a část III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí.

Část C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území hodnotí současnou krajinu a její ráz, uvádí geomorfologickou, hydrologickou a biogeografickou charakteristiku území, popisuje ÚSES, uvádí přehled ZCHÚ v bližším okolí záměru, prvky soustavy NATURA 2000, přírodní parky, VKP a památné stromy. Dále uvádí historické a kulturní charakteristiky záměrem dotčeného území včetně území archeologického významu. V části C.I. jsou rovněž zmíněny významné geologické lokality. V souladu s požadavky Přílohy jsou stručně vyhodnocena hustě zalidněná území. V případě území zatěžovaných nad míru únosného zatížení, starých ekologických zátěží a extrémních poměrů v dotčeném území je konstatováno, že uvedené lokality se v záměrem dotčeném území nevyskytují.

Část C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být dotčeny hodnotí klimatické charakteristiky a kvalitu ovzduší, stav vod, a to včetně vod povrchových, podzemních a záplavových území. Dále je bližším okolí záměru vyhodnocena kvalita půdního pokryvu. Kapitola hodnotí rovněž přírodní zdroje v širším zájmovém území i přímo v zájmovém území, a to zejména geologické poměry a ložiska nerostných surovin. Dále je v dokumentaci vyhodnocena biologická rozmanitost záměrem přímo dotčeného území. Část C.II. rovněž vyhodnocuje současný stav obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotný majetek v záměrem dotčeném území a kulturní dědictví v širším okolí záměru

Část C.III. Provádí, v souladu s Přílohou, celkové zhodnocení stavu životního prostředí.

Část D Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je v souladu s Přílohou členěna do šesti částí.

Část D.I. hodnotí vlivy posuzovaného záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hlukovou situaci, vibrace, biologické a další vlivy. Dále jsou vyhodnoceny vlivy na povrchové a podzemní vody, půdy, lesní pozemky, přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, vlivy na krajinu a její ekologické funkce a vlivy na hmotný majetek.

Část D.II. charakterizuje rizika pro veřejné zdraví při možných nehodách, nestandardních stavech a katastrofách v oblasti těžby a zpracovatelského závodu.

Část D.III. – uvádí komplexní charakteristiku v souladu s požadavky Přílohy.

Část D.IV. – uvádí soubor opatření k eliminaci potenciálních negativních vlivů včetně předpokládaných účinků v případě jejich realizace.

Část D.V. uvádí charakteristiky použitých metod k posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

Část D.VI. – uvádí nejistoty použitých metod a charakteristiky nejistot při zpracování Dokumentace EIA.

Část E – porovnává varianty záměru (varianty V1 a V2)

Část F – Závěr

Část G – Provádí shrnutí posuzovaného záměru netechnického charakteru.

Část H – Přílohy obsahuje celkem 17 samostatných příloh, včetně příloh povinných ze zákona EIA.

PŘÍLOHY ZAHRNUTÉ DO ČÁSTI H:

P01 – Městský úřad Turnov - Vyjádření č.j. ORM/19/583/LAR k záměru „I/35 Turnov – Úlibice“ z hlediska územně plánovací dokumentace.

- P01 – Městský úřad Semily – Vyjádření č.j. SÚ/798/19 z hlediska využití území dle územního plánu.
- P02 – Krajský úřad Libereckého kraje – Sdělení č.j. KULK22696/2019 k žádosti o stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“.
- P05 – RNDr. Vladimír Ludvík. I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) – Rozptylová studie.
- P06 – RNDr. Vladimír Ludvík. Hluková studie. Silnice I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283).
- P07 – Ing. Dana Potužníková, Ph.D., Ing. Tomáš Hellmuth, CSc. Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví. Silnice I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) (Osvědčení o odborné způsobilosti přiložena – autorizovaná osoba Ing. Dana Potužníková, Ph.D.,)
- P08 – RNDr. Jiří Veselý. Biologický průzkum. I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) (autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 45i zákona ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., č. autorizace: OEKL/1592/05 datum platnosti autorizace: 27.02.2026.
- P09 – Mgr. Stanislava Čížková. Dendrologické hodnocení 2023. I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283).
- P10 - RNDr. Jiří Veselý. Biologické hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) (autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 45i zákona ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., č. autorizace: OEKL/1592/05 datum platnosti autorizace: 27.02.2026.
- P11 – RNDr. Vladimír Ludvík, Mikuláš Matouš. Posouzení vlivů na krajinný ráz. I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)
- P12 – RNDr. Jiří Veselý. Monitoring migrace živočichů s důrazem na migraci savců a obojživelníků se zohledněním TP 180 a TP 181. Pro záměr I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) (autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 45i zákona ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., č. autorizace: OEKL/1592/05 datum platnosti autorizace: 27.02.2026.
- P13 – Eva Burková. Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody. I/35 Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283), Přeložka II/283 jako součást varianty E1 záměru „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“ Global-Geo, s.r.o.
- P031 – Výkres situace přeložka silnice II/283 varianta V1.
- P032a – Výkres – situační detail přeložka silnice II/283 v km 1,9 – km 2,3 – zákres do ortofotomapy.
- P032 – Výkres situace přeložka silnice II/283 varianta V2.
- P041 – Podélný profil – přeložka silnice II/283 varianta V1.
- P042 – Podélný profil – přeložka silnice II/283 varianta V2.

ZÁVĚR POSOUZENÍ FORMÁLNÍ ÚPLNOSTI DOKUMENTACE EIA

Formální úplnost předložené dokumentace byla posuzována ve vztahu k požadavkům stanoveným přílohou č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. Dokumentace splňuje po formálně obsahové stránce všechny náležitosti dokumentace posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje uvést obchodní firmu, IČ, sídlo (bydliště), jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele.

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA S POŽADAVKEM ZÁKONA

Správnost uvedených údajů byla ověřena v systému ARES dne 19.2.2024. Posuzovatel posudku neshledal rozdíl v uvedených informacích.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI A DOKUMENTACE EIA

Uvedená část dokumentace obsahuje všechny údaje stanovené přílohou č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje v části B.I. uvést následující informace:

1. *Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1*
2. *Kapacita (rozsah) záměru*
3. *Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)*
4. *Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*
5. *Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí*
6. *Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry*
7. *Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení*
8. *Výčet dotčených územních samosprávných celků*
9. *Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

Členění části B předložené dokumentace je provedeno přesně dle požadavků přílohy č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., a obsahuje všechny stanovené náležitosti.

Kapitola „B.I.1 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy 1“ cituje zařazení z přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., zařazení záměru do kategorie odpovídá popisu technického řešení záměru specifikovaného v kapitole B.I.6. posuzované dokumentace. Kapitola „B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru“ podává stručný, nicméně výstižný popis obou uvažovaných variant záměru. „B.I.3 – Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) uvádí v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., výčet krajů a obcí přímo dotčených posuzovaným záměrem. Kapitola „B.I.4 – Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry stručně popisuje uvažované varianty záměru. Vyznačení variant tras záměru je provedeno na mapách v přílohách č. P031 a P032, které jsou nedílnou součástí posuzované dokumentace. Kapitola uvádí, že ke kumulaci vlivů může dojít v souvislosti s výstavbou a provozem silnice I/35 v úseku Turnov – Úlibice. Uvedené údaje byly ověřeny na cuzk.cz, a nebyly zjištěny žádné nesrovnalosti.

Kapitola B.I.5 Zdůvodňuje umístění záměru současným napojením silnice II/283 na silnici I/35 v Turnově. Silnice II/283 před napojením na silnici I/35 prakticky prochází středem města Turnov včetně náměstí Českého ráje. Vybudování novostavby přivaděče I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) odlehčí tranzitní dopravě přes Turnov. Po vybudování silnice I/35 přeložka převezme většinu intenzit dopravy ze stávající trasy II/283 v úseku Turnov Semily po stávající II/283 (II/282). Dále převezme i část intenzit dopravy v úseku Turnov - Semily přes Železný Brod po II/292. Z jižní strany pak přeložka převezme část intenzit dopravy v úseku Jičín – Semily přes Lomnici nad Popelkou po I/286. Kapitola B.I.5 posuzované Dokumentace EIA dále shrnuje oznamovatelem zvažované varianty řešení a hlavní důvody k volbě navržených a posuzovaných variant. S ohledem na podmínky vydaného závazného souhlasného stanoviska EIA k záměru Silnice I/35 Turnov – Úlibice po č.j. MZP/2021/710/2922 byla zvolena předložená trasa ve dvou variantách.

Kapitola „B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru je detailně proveden pro obě varianty záměru. Ve Variantě 1 posuzovaná Dokumentace EIA uvádí na přeložce silnice II/283 celkem 6 křižovatek, z toho 4 křižovatek úrovnových a 2 křižovatky mimoúrovňové, 11 mostních objektů a 5 vyvolaných přeložek a úprav komunikací. Ve Variantě 2 Dokumentace EIA uvádí 7 křižovatek, z nichž je 1 křižovatka mimoúrovňová, 8 mostních objektů a 4 vyvolané přeložky a úpravy komunikací. Kapitola je doplněna mapami přehledné situace pro obě varianty. Uvedené přehledné situace jsou rovněž ve vyšším rozlišení součástí souboru příloh posuzované Dokumentace EIA. Součástí kapitoly je rovněž soubor opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace. Uvedená opatření budou součástí projektové dokumentace, jejich plnění vyplývá ze zákona, případně metodik a metodických postupů k zajištění stanovených legislativních požadavků. Oznamovatel záměru deklarovat závazek v Dokumentaci EIA uvedená opatření splnit.

Kapitola „B.I.7 Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení“, uvádí předpokládaný termín zahájení stavby v horizontu roku 2030, dokončení záměru a jeho uvedení do provozu v roce 2040.

Kapitola „B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků“ uvádí výčet dotčených územních samosprávných celků, který je v souladu s údaji uvedenými v části B.I.3 posuzované dokumentace EIA.

Kapitola „B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat“ uvádí výčet orgánů které budou vydávat příslušná navazující rozhodnutí.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI B.I. DOKUMENTACE EIA

Kapitola je vypracována ve vysokém stupni podrobnosti a podává všechny požadované informace o posuzovaném záměru v rozsahu a struktuře požadované přílohou č. 4 Zákona EIA. Popis záměru jako celku a rovněž popis jeho dílčích částí je vhodně doplněn přehlednými schématy, mapkami a tabulkami.

Část předložené dokumentace B.I. Základní údaje je vypracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění nebo přepracování.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje posoudit následující vstupy oznamovaného záměru:

- 1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)*
- 2. Voda (například zdroj vody, spotřeba)*
- 3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)*
- 4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)*
- 5. Biologická rozmanitost*
- 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

B.II.1 PŮDA

Dokumentace EIA posuzuje tabelární formou trvalé záboru ZPF pro jednotlivé varianty. V případě Varianty 1 je předpokládán trvalý zábor 154 456 m² půd řazených do ZPF. Zábohem budou dotčeny všechny třídy ochrany půd, z nichž je 42,9 % (66 166 m²) řazeno do I a II. třídy ochrany. Ve Variantě 2 je předpokládám trvalý zábor 143 467 m² půd řazených do ZPF, přičemž 45,7 % (65 504 m²) z nich je řazeno do I a II. třídy ochrany půd. V případě Varianty 2 bude zábor ZPF o 10 989 m² (7,1 %) menší a v absolutních hodnotách dojde rovněž k nižšímu záboru zemědělských půd řazených do I. a II. třídy ochrany.

Obdobně je posuzován rovněž vliv na půdy určené k plnění funkcí lesa (PUPFL). V případě Varianty 1 bude trvalým zábohem dotčeno 5,28 ha lesních ploch, v případě Varianty 2 bude zábohem dotčeno 3,43 ha lesů. V případě Varianty 2 bude zábor PUPFL o 1,85 ha (45 %) nižší. Kapitola se detailně věnuje popisu PUPFL v kontaktu s posuzovaným záměrem. Posuzovaná Dokumentace EIA vychází z veřejně dostupných podkladů publikovaných AOPK ČR a ÚHÚL. Pro vypracování hodnocení byly využity relevantní a v době zpracování aktuální údaje. Lesy v záměrem dotčeném území se nachází v 3 a 4 výškovém stupni, v popisu zjištěných skupin lesních typů jsou uvedeny rovněž SLP, které se v zájmovém území nemohou vyskytovat, jedná se zejména o SLT z 1 a 5 výškového stupně. Jejich uvedení je tedy nadbytečné.

B.II.2 VODA

Dokumentace EIA konstatuje, že voda bude používána pouze v etapě realizace záměru, po uvedení záměru do provozu již voda nebude spotřebována. Provozní (technologická) voda bude používána zejména pro klopení betonových konstrukcí po dobu jejich tuhnutí, skrápění povrchů proti prašnosti a očištění vozidel a stavebních strojů. Největší spotřeba vody je předpokládána u dodavatelů betonu, tj. mimo záměrem dotčené území.

Spotřeba pitné vody je předpokládána v množství 5l na osobu a směnu. Spotřeba vody pro hygienické potřeby pracovníků je předpokládána v objemu 120 l na osobu a směnu. Uvedené kvalifikované odhady odpovídají hodnotám stanovených vyhláškou č. 120/2011 Sb.

Pitná a hygienická voda bude na místo spotřeby dovážena. Voda pro technologické účely bude odebírána z místní sítě nebo může být využito vody z povrchových zdrojů.

Spotřebu pitné a technologické vody není možné ve stávající fázi přípravy záměru objektivně vyčíslit.

B.II.3 OSTATNÍ PŘÍRODNÍ ZDROJE

Realizace záměru nemá nároky na surovinové zdroje v místě realizace záměru. Kamenivo, šterky a šterkopísky pro konstrukci vozovky budou dodávány ze standardních těžeben dodavatelské organizace. Rovněž asfaltový kryt vozovky, betonové prefabrikáty, uliční vpusti armatury, svodidla, sloupy budou dodávány dodavatelskou organizací. Suroviny pro fázi provozu budou omezeny na opravy vozovky a suroviny pro zimní údržbu. Spotřebu surovin nelze ve stávající fázi přípravy záměru objektivně vyčíslit.

B.II.4 ENERGETICKÉ ZDROJE

Posuzovaná Dokumentace EIA konstatuje, že záměr nemá nároky na nové zdroje energií.

B.II.5. BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Dokumentace EIA dokládá, že záměrem přímo dotčené území nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a uvádí seznam posuzovanému záměru nejbližších ZCHÚ. Dokumentace EIA dále konstatuje, že v záměrem přímo dotčené území se nenachází žádné prvky soustavy NATURA 2000, tedy EVL a ptačí oblasti a tyto nebudou posuzovaným záměrem přímo ani nepřímo dotčeny. Dokumentace EIA dále konstatuje, že záměrem nebude dotčeno území přírodních parků vyhlášených dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dokumentace EIA dále uvádí, že záměr se nachází na území geoparku Český ráj.

Z hlediska vlivů posuzovaného záměru na určující složky fauny a flóry posuzovaná Dokumentace EIA uvádí seznamy botanickým a zoologickým průzkumem prokázaných zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v záměrem dotčeném území. Seznam zvláště chráněných živočichů zahrnuje 53 druhů v kategorii ochrany ohrožených druhů, silně ohrožených druhů a kriticky ohrožených druhů. V záměrem dotčeném území byly identifikovány dva zvláště chráněné druhy rostlin zařazené do kategorie ohrožených druhů a 5 taxonů rostlin zařazených do Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR.

B.II.6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Posuzovaná Dokumentace EIA konstatuje, že záměr se po realizaci stane významnou regionální komunikací. Dále konstatuje, že záměr generuje kumulaci vlivů se silnicemi III. tříd a místních komunikací, které kříží a napojuje.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI B.II. DOKUMENTACE EIA

Kapitola B.II. Dokumentace EIA obsahuje všechny náležitosti dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje přepracování nebo doplnění.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH (ZEJMÉNA PRO VÝSTAVBU A PROVOZ)**POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA**

Příloha požaduje posoudit následující výstupy oznamovaného záměru:

- 1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)*
- 2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)*
- 3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady)*
- 4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)*
- 5. Doplňující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA**B.III.1. ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY A PŮDNÍHO PODLOŽÍ****HLAVNÍ ZDROJE ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ**

Předložená Dokumentace EIA uvádí hlavní předpokládané zdroje znečištění ovzduší a jejich výstupy do ovzduší pro fázi výstavby a vlastního provozu posuzovaného záměru. Hlavní výstupy znečištění ovzduší v etapě výstavby jsou uvažovány ve formě plynných emisí z provozu stavebních strojů a dopravy stavebních hmot na stavenišť. Dokumentace rovněž uvažuje emise TZL, které budou mít původ v realizovaných zemních pracích v bezprostředním okolí staveniště a v resuspenzaci prachu pojíždějí technikou zejména v suchém větrném počasí. Z látek znečišťujících ovzduší jsou uvažovány emise NO₂, benzenu, a benzo(a)pyrenu, PM₁₀ a PM_{2,5}. Dokumentace EIA konstatuje, že fáze realizace výstavby záměru bude prováděna po omezenou dobu a vlastní emise do atmosféry budou vzhledem k počtu nasazených nákladních vozidel a stavební techniky v případě NO₂, benzenu, a benzo(a)pyrenu, cca o 2 řády nižší než v době provozu záměru. Emise TZL bude nezbytné minimalizovat zařazením vhodných organizačních opatření v rámci plánu organizace výstavby. Po uvedení záměru do provozu bude záměr liniovým zdrojem znečištění ovzduší s polutanty definovanými jako NO_x, benzen, benzo(a)pyren, PM₁₀ a PM_{2,5}. Pro novou silnici byla zpracována rozptylová studie pro předpokládanou intenzitu a složení dopravního proudu v roce 2040. Složení dopravního proudu bylo převzato z Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov-Úlibice. AF-CITYPLAN. Praha 06/2014. Emisní faktory byly stanoveny výpočtem v programu MEFA 13. Množství emitovaných emisí je tabelárně vyjádřeno pro obě varianty záměru.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

Dokumentace EIA uvažuje vznik odpadních vod v období výstavby (realizace) záměru a období provozu záměru. Pro období realizace záměru jsou uvažovány odpadní vody splaškové a vody srážkové. Množství odpadních vod splaškových není možné v daném stupni projektové přípravy záměru stanovit. Dokumentace EIA odkazuje na výpočet množství odpadních vod na základě NV č. č. 61/2003 Sb. a 229/2007 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného stupně znečištění povrchových a odpadních vod. Sociální zařízení staveniště musí být buď napojeno na kanalizační síť, nebo napojeno na jímky, které budou pravidelně vyváženy na ČOV, případně mohou být použita chemická WC. Množství splaškových vod nebude z hlediska ovlivnění životního prostředí významné. Po ukončení realizace záměru nebudou splaškové odpadní vody vznikat.

Dešťové vody výstavby bude postupně v trase záměru docházet ke změně infiltračních charakteristik zemského povrchu. Realizací záměru dojde k vytvoření nepropustného asfaltového povrchu, ze kterého budou srážkové vody odtékat do okolního nezměněného prostředí, kde budou zasakovat, nebo dále odtékat do přirozených recipientů. V důsledku realizace a následného provozu záměru dojde ke urychlení odtoku srážkových vod, které bude odpovídat výměře vytvořených zpevněných ploch a schopnosti okolního terénu infiltrovat zvýšené množství dešťové vody stékající ze zpevněných ploch.

Dokumentace EIA výslovně konstatuje, že technologické odpadní vody nebudou vznikat.

B.III.3. ODPADY

Dokumentace EIA posuzuje vznikající odpady ve fázi výstavby (realizace) a provozu záměru. V posuzované Dokumentaci EIA jsou předpokládané vznikající odpady členěny v souladu se zákonem č. 541/2022 Sb., o dopadech a vyhláškou č. 8/2021 Sb., katalog odpadů. Dokumentace EIA uvádí seznam předpokládaných odpadů, které budou vznikat v období realizace záměru a rozděluje je v souladu se zákonem na odpady nebezpečné a ostatní. Uvedený seznam odpadů je vyčerpávající, a vzhledem k charakteru posuzovaného záměru, lze konstatovat, že je málo pravděpodobné, že dojde k výskytu území, období výstavby, období provozu záměru a dále odpady, které by mohly vzniknout během realizace záměru k výskytu velkého množství neuvedených odpadů. Kapitola Dokumentace EIA dále odkazuje na zákonné povinnosti původců odpadů, jejichž plnění zajišťuje k životnímu prostředí šetrné zacházení se vznikajícími odpady. Dokumentace EIA uvádí, že v době realizace záměru bude určena odborně způsobilá osoba k zajišťování odborného nakládání se vznikajícími odpady.

V období provozu budou vznikat odpady vznikající při údržbě silnice se kterými bude opět nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

B.III.4 OSTATNÍ EMISE A REZIDUA

HLUK A VIBRACE

Dokumentace EIA posuzuje vznikající hluk ve fázi realizace záměru a ve fázi jeho provozu. Ve fázi provozu uvažuje hluk emitovaný stavební mechanizací (rypadla a čelní nakladače) a nákladními vozidly. Na základě akustických výkonů uvedené techniky předpokládá, že hluk emitovaný stavební činností bude nižší než hluk emitovaný z provozu záměru při předpokládaném plném zatížení dopravním proudem. Z hlediska zatížení okolního prostředí staveniště je podstatné, že stavební činnost bude provozována pouze v denní době. V noční době není stavební činnost uvažována.

V období provozu bude silnice liniovým zdrojem hluku. Maximální zatížení silnice po jejím uvedení do provozu je uvažováno na 9 190 vozidel za 24 hodin, z nichž bude 8 249 osobních a 940 nákladních. Uvedené hodnoty byly použity pro výpočty ve hlukové studii, která je přílohou posuzované Dokumentace EIA.

VIBRACE

Dokumentace EIA připouští vznik vibrací během výstavby záměru, zejména při hutnění náspů. Vibrace budou rovněž vznikat z důvodu vlastního pojezdu vozidel po uvedení záměru do provozu. Vzhledem k lokalizaci záměru ve vztahu (vzdálenosti) od nejbližší zástavby nelze předpokládat, že realizace a provoz záměru bude zdrojem nadměrných vibrací.

ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

Dokumentace EIA konstatuje, že posuzovaný záměr nebude zdrojem radioaktivního záření.

SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ – OSVĚTLENÍ SILNICE

Dokumentace EIA uvádí, že ve stávajícím stupni projektové dokumentace (technická studie) není osvětlení silnice uvažováno a z hlediska zpracovatele posudku není u silnic druhé třídy procházející volnou krajinou ani obvyklé. Dokumentace EIA dále uvádí, pokud by bylo o osvětlení silnice uvažováno, musí být respektovány požadavky „Metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění“ MŽP 2020 č.j.: MZP/2020/710/2387. Osvětlení působené povinným osvětlením vozidel není považováno za světelné znečištění. Požadavky na venkovní osvětlení stanovuje rovněž ČSN 36 0459 – Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení (účinnost březen 2023).

B.III.5 DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE (NAPŘÍKLAD VÝZNAMNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY A ZÁSAHY DO KRAJINY)

Předložená Dokumentace EIA uvádí, že niveleta stavby je navržena tak, aby bylo možné v místě křížení stávajících komunikací navrhnout úrovně křižovatky, popřípadě úrovněva připojení dotčených cest. Vedení trasy využívá více zářezů než násypů, mosty se předpokládají v délce maximálně do 60 m. Přemostovaná údolí mají poměrně strmé svahy, což umožňuje mosty i doprovodné násypy projektovat kratší a méně výrazné. Vzhledem ke konfiguraci a charakteru terénu jsou zářezy umístěny především v zalesněných úsecích. Dokumentace EIA doporučuje při návrhu technického řešení věnovat zvýšenou pozornost vlivu stavby na krajinný ráz.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI B.III. DOKUMENTACE EIA

Kapitola B.III. Dokumentace EIA obsahuje všechny náležitosti dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a hodnotí vlivy posuzovaného záměru z hlediska jeho vlivů na ovzduší, vody půdy a půdní prostředí, produkce odpadů, odpadních vod a jejich vlivů na povrchové recipienty, emise hluku, vibrací, světelného záření i vlivů na krajinný ráz. K provedení hodnocení byla zpracována řada samostatných odborných studií, jejichž výsledky a závěry jsou do kapitoly promítnuty. Kapitola B.III. je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění.

ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje posoudit následující výstupy oznamovaného záměru:

Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, např.:

- *struktura a ráz krajiny,*
- *geomorfologie a hydrologie*
- *určující složky flóry a fauny*
- *části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny*
- *významné krajinné prvky*
- *územní systém ekologické stability krajiny*
- *zvláště chráněná území*
- *přírodní parky*
- *evropsky významné lokality a ptačí oblasti*
- *zvláště chráněné druhy*
- *ložiska nerostů*
- *území historického, kulturního nebo archeologického významu*
- *území hustě zalidněná*
- *území zatěžovaná nad míru únosného zatížení*
- *staré ekologické zátěže*
- *extrémní poměry v dotčeném území*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

C.1. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

STRUKTURA A RÁZ KRAJINY, JEJÍ GEOMORFOLOGIE A HYDROLOGIE

Hodnocení struktury krajiny a krajinného rázu vychází z vymezení oblastí krajinného rázu dle ZÚR Libereckého kraje a charakteristik krajiny dle Lova et al. (2008). Záměrem přímo dotčené území je správně geomorfologicky zařazeno. Z hlediska VKP jsou popsány zastižené prvky, tedy lesy, údolní nivy a vodní toky. U všech vodních toků je uvedeno jejich IDVZ. Dokumentace EIA uvádí, že širším zájmovém území posuzovaného záměru se nachází registrované významné krajinné prvky ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ale záměr do jejich ploch nezasáhne ani je neovlivní. Záměrem dotčené území není součástí žádného přírodního parku ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližší přírodní park Maloskalsko se nachází ve vzdálenosti cca 7,5 km severním směrem od záměru.

Dokumentace EIA popisuje záměrem dotčený ÚSES na regionální a místní úrovni. Regionální biokoridor RK 672 je do textu Dokumentace EIA převzat ze ZÚR LK správně, a to včetně výřezu mapy. V přílohách P031 a P032 (výkres situace) je regionální biokoridor zanesen nesprávně, respektive vyznačen není. Prvky lokálního ÚSES jsou popsány správně. Trasy lokálních biokoridorů a plochy lokálních biocenter jsou převzaty z územních plánů záměrem dotčených obcí. Popis lokálního systému ÚSES je doplněn výřezy map ÚP

Záměrem přímo dotčené území nezasahuje do žádného ZCHÚ ani jeho ochranného pásma. Nejbližší ZCHÚ se nachází ve vzdálenosti cca 1,7 km vzdušnou čarou a jedná se o PP Borecké skály. Dalšími ZCHÚ v širším okolí posuzovaného záměru je CHKO Český ráj a NPP Kozákov. Hranice uvedených ZCHÚ se k záměru nejvíce přibližuje na vzdálenost cca 2,4 km. V Dokumentaci EIA jsou zmíněny rovněž další, posuzovanému záměru více vzdálená ZCHÚ.

V trase záměru, v ploše lesního porostu nad rybníčkem v Žernově, se nachází dva památné stromy *Quercus robur*, které se dle posuzované Dokumentace EIA nachází cca 66 m jižně od plochy záměru. Dokumentace EIA je doplněna zákresem dřevin do mapy ZM 10, ale v mapě není vyznačena plocha záměru nebo alespoň osa nové silnice. Nicméně, vztah obou dřevin k posuzovanému záměru je vyznačen na mapě v obrázku č. 11 v Dendrologickém posouzení, které je nedílnou součástí posuzované dokumentace. Dendrologické hodnocení vypracovala Mgr. Čížková v roce 2023. Vymezení vztahu památných stromů k posuzovanému záměru je provedeno rovněž v Biologickém průzkumu v mapě na obrázku na straně 20. Z uvedeného vyplývá, že autoři studií o lokalitách památných stromů věděli (jejich existence nebyla opominuta), ale památné stromy se nachází mimo záměrem přímo dotčené území a dřeviny nebudou záměrem dotčeny. Informace byla ověřena na portálu AOPK.

V zájmovém území byl realizován biologický průzkum, který je přílohou č. P08 posuzované Dokumentace EIA. Biologický průzkum vypracoval RNDr. Jiří Veselý, autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 45i zákona ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Botanickým průzkumem byl v záměrem dotčeném území zjištěn výskyt 336 taxonů vyšších cévnatých rostlin, z nichž byly 2 druhy označeny ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. označeny jako taxony ohrožené a 5 taxonů je uvedeno v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017). V území byl rovněž prokázán výskyt 19 taxonů nepůvodních a invazivních druhů. Zoologickým průzkumem, který je součástí biologického průzkumu, bylo zjištěno celkem 53 ZCHD živočichů jejichž seznam je v Dokumentaci EIA tabelárně uveden.

Dokumentace EIA konstatuje, že záměr není v kolizi s prvky soustavy NATURA 2000 a proto nebudou záměrem přímo ani nepřímo dotčeny. Uvedenou skutečnost potvrzuje rovněž vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Dokumentace EIA rovněž konstatuje, že posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ložiska nerostných surovin. Uvedené konstatování dokládá seznamem nejbližších ložisek. Informace byla ověřena na portálu ČGS SROV.

V předložené Dokumentaci EIA je uveden seznam kulturních památek, městských památkových zón, národních kulturních památek a památkových ochranných pásem nacházejících se v širokém zájmovém území. Žádná z uvedených KP, MPZ, NPK ani POP nejsou přímo dotčena posuzovaným záměrem. Celé záměrem dotčené území je územím s archeologickými nálezy. V případě stavební či jiné činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Z hlediska území hustě zalidněných posuzovaná Dokumentace EIA konstatuje, že území dotčené záměrem nepatří k územím hustě zalidněným. Trasa novostavby silnice je převážně vedena přes zemědělsky obdělávaná území. Dokumentace EIA rovněž konstatuje, že širší okolí území posuzovaného záměru není zatěžováno nad míru únosného zatížení, v okolí záměru se nenachází staré ekologické zátěže a v dotčeném území nebyly identifikovány extrémní poměry.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI C.1. DOKUMENTACE EIA

Kapitola C.1. Dokumentace EIA obsahuje všechny náležitosti dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. V jednotlivých dílcích kapitolách je popsána geomorfologie krajiny (geomorfologie krajiny je popsána v části C.2.4), významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, zvláště chráněná území, přírodní parky, systém NATURA 2000, památné stromy, území archeologického významu, staré ekologické zátěže a extrémní přírodní poměry. Vlastní posouzení vychází z především z odborných studií, které jsou přílohou posuzované Dokumentace EIA, nebo dalších odborných publikací a veřejně dostupných internetových zdrojů jež jsou uvedeny v seznamu použitých podkladů a literatury.

Údaje uvedené v kapitole byly zpracovatelem posudku ověřeny a nebyly shledány žádné zásadní rozdíly či nedostatky.

Část dokumentace „C.1. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“ je zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí a veřejné zdraví.

C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT ZÁMĚREM OVLIVNĚNY

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje posoudit následující výstupy oznamovaného záměru:

Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména z hlediska:

- *ovzduší (např. stav kvality ovzduší),*
- *vody (např. hydromorfologické poměry v území a jejich změny, množství a jakost vod atd.),*
- *půdy (např. podíl nezastavěných ploch, podíl zemědělské a lesní půdy a jejich stav, stav erozního ohrožení a degradace půd, zábor půdy, eroze, utužování a zakrývání),*
- *přírodních zdrojů,*
- *biologické rozmanitosti (např. stav a rozmanitost fauny, flóry, společenstev, ekosystémů),*
- *klimatu (např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu), obyvatelstva a veřejného zdraví,*
- *hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

C.2.1 OVZDUŠÍ

V úvodní části kapitola shrnuje imisní limity stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, prováděcí vyhláškou č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích. Vlastní vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší je provedeno s využitím pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek na území ČR ve čtvercové síti 1 x 1 km v souladu s vyhláškou č. 415/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích. K vlastnímu vyhodnocení bylo využito pětiletých průměrů za období 2016-2020. Hodnocen byly škodliviny PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen, benzo(a)pyren a PM₁₀-24h. Informace o kvalitě ovzduší je doplněna údaji o naměřených koncentracích znečišťujících v atmosféře ze záměru nejbližších stanic imisního monitoringu ČHMÚ za rok 2022.

C.2.2. VODA

Kapitola uvádí, že záměrem dotčené území náleží povodí Labe a dílčím povodím Jizera, Veselka a Libuňka. V Dokumentaci EIA je dále uveden seznam vodních toků včetně čísel povodí, která mají bezprostřední vztah k záměrem dotčenému území. Uvedené informace byly převzaty z databáze DIBAVOD VÚV TGM. Z hlediska vodohospodářského významu toků, jsou tyto toky hodnoceny jako nevýznamné. Dokumentace EIA dále konstatuje, že v záměrem přímo dotčeném území není žádná přímo dotčená vodní plocha. Pokud kapitola odkazuje na databázi DIBAVOD, měly by být zmíněny všechny úseky vodních toků v databázi evidované, které budou křížit jednotlivé varianty záměru, byť se jedná o vodní toky nevýznamné a možná i pouze periodicky tekoucí. V dokumentaci EIA je uvedeno celkem 5 vodních toků. Kontrolou uvedené databáze zpracovatel posudku zjistil, že varianty záměru jsou kříženy celkem 8 úseky vodních toků. V posuzované Dokumentaci EIA není například uveden Kotelský potok, jehož délka nad křížením záměru je pouhých 180 m. Z hlediska kvality vody Dokumentace EIA odkazuje na výsledky měření z profilu Příšovice (č. 1-05-02-023/0). Požadavky jakosti nesplňují ukazatele pro amoniakální dusík, rozpuštěný kyslík, teplotu vody a termotolerantní (fekální) koliformní bakterie. Uvedené ukazatele nemají vztah k potenciálnímu znečištění působenému provozem na silnicích.

Hydrologické poměry záměrem dotčeného území jsou vyhodnoceny podle mapy Hydrogeologického členění ČR. Záměrem dotčené území zasahuje do dvou rajonů základní vrstvy, a to rajonu č. 4430 Jizerská křída levobřežní a východní část do rajonu č. 5151 Podkrkonošský permokarbon. Oba rajony jsou v Dokumentaci stručně, ale dostatečně, popsány.

Kapitola dále uvádí, že část posuzované stavby (staničení km 0 až km 2,4) se nachází CHOPAV Severočeská křída. Dokumentace EIA v této části nezmiňuje žádná další pásma hygienické ochrany.

C.2.3. PŮDA

Půdy vyskytující se v širším okolí posuzovaného záměru jsou popsány na základě Půdní mapy 1:50 000 ČGS, mapových listů 03–32 Jablonec nad Nisou, 03–34 Sobotka, 03–43 Jičín. Text kapitoly uvádí prostý výčet půdních typů zastížených v širším okolí záměrem dotčeného území. Mapa půdních typů včetně zanesení trasy a plochy novostavby silnice je uvedena například na obrázku č. 5 v Dendrologickém hodnocení (příloha č. P09 posuzované Dokumentace EIA), kde je rovněž uveden detailní popis zastížených půdních typů.

C.2.4. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

Do kapitoly je nevhodně zařazena část „Geomorfologie území“, která logicky patří do části C.1. Kapitola dále popisuje geologické poměry území. Popis geologie širšího záměrem dotčeného území je detailně popsán a vhodně doplněn výřezem z Geologické mapy 1:50 000 (ČGS). V kapitole je zmíněna přítomnost geoparku Český ráj. Z přírodních zdrojů je zmíněno nebilancované ložisko cihlářských surovin a poddolované území Rovensko pod Troskami.

Uvedené informace byly ověřeny na ČGS SUR, do záměrem přímo dotčeného území nezasahují žádná ložiska nerostných surovin.

C.2.5 BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Biologická rozmanitost širšího záměrem dotčeného území je vyhodnocena ve struktuře ZCHÚ, NATURA 2000 (EVK a ptačí oblasti), přírodní parky, geopark, památné stromy a určující složky fauny a flóry.

Posuzovaná Dokumentace EIA konstatuje, že záměrem přímo dotčené území není součástí žádného ZCHÚ a rovněž nezasahuje do jejich ochranných pásem. Dokumentace EIA uvádí, že nejbližší záměrem přímo dotčenému území se nachází ve vzdálenosti cca 2,4 km hranice CHKO Český ráj nebo PP Borecké skály ve vzdálenosti cca 1,7 km. Dokumentace EIA dále uvádí seznam ZCHÚ, z nichž některé, například PP Zebín a PP Libosad – obora, se nachází ve vzdálenosti až 15 km od záměrem přímo dotčeného území.

Posuzovaná Dokumentace EIA dále konstatuje, že záměrem přímo dotčené území nezasahuje do území soustavy NATURA 2000 a tato území přímo ani nepřímo neovlivní. Toto konstatování potvrzuje vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody, které je přílohou č. P02 posuzované Dokumentace EIA.

Posuzovaná Dokumentace EIA dále konstatuje, že záměrem přímo dotčené území nezasahuje do území přírodních parků vyhlášených podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližším přírodním parkem je přírodní park Maloskalsko, jehož hranice se nachází ve vzdálenosti 7,5 km severním směrem od záměrem přímo dotčeného území.

Celé záměrem přímo dotčené území se nachází v ploše geoparku Český ráj, který je v Dokumentaci EIA stručně popsán a jeho vymezení je vyznačeno na přiložené mapě.

V trase záměru se nachází dva památné stromy. Bližší popis dřevin je proveden v kapitole C.1.

Jako určující složky fauny a flóry jsou uvedeny seznamy ZCHD živočichů a rostlin zjištěné biologickým průzkumem a seznam cévnatých rostlin uvedených v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot, 2017). Popis zjištěných druhů je detailně proveden v kapitole C.1.

C.2.6 KLIMA

Posuzovaná Dokumentace EIA v úvodní stati kapitoly se zabývá obecnými charakteristikami klimatu, scénáři změny klimatu a klimatickými extrémny.

Širší záměrem dotčené území Dokumentace EIA zařazuje dle klasifikace Quitta (1971) v textové části celkem do šesti klimatických oblastí, a to do oblastí MT2, MT7, MT9, MT10, MT11 a CH7. V tabelární části je uvedeno pouze pět klimatických oblastí, a to MT2, MT7, MT9, MT10 a MT11. Zařazení do klimatické oblasti je v tabelární části doplněno základními charakteristikami klimatu. Klimatická charakteristika je doplněna o větrnou růžici ČHMÚ.

Dle aplikace MapoMat (AOPK ČR) se v záměrem přímo dotčeném území vyskytují klimatické oblasti MT2, MT7, MT10 a v oblasti Kozákovského hřbetu CH6 (mimo záměrem přímo dotčené území).

C.2.7 OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Dokumentace EIA uvádí, že stávající silnice II/283 prochází přes hustě zalidněná území řady obcí a rovněž přes střed města Turnov. Zástavba podél stávající silnice II/283 je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity. Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje i turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí. Navržená novostavba přeložky silnice II/283 je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.

C.2.8 HNOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Dokumentace EIA opakuje seznamy kulturních památek, NKP, městských památkových rezervací, městských památkových zón, vesnických památkových zón, krajinných památkových zón a památkových ochranných pásem v širokém okolí záměrem dotčeného území, které byly již uvedeny v části C.1., a z uvedeného pohledu jsou duplicitní. Dokumentace EIA konstatuje, že zájmové území je historicky významné, vyskytují se zde nemovitě kulturní památky, památkové zóny i archeologické oblasti. Nicméně je nutno konstatovat, že žádná z uvedených památek a zón nezasahuje do záměrem přímo dotčeného území.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI C.2. DOKUMENTACE EIA

Kapitola C.2. Dokumentace EIA obsahuje všechny náležitosti dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. V kapitole je charakterizován současný stav životního prostředí v záměrem dotčeném území, zahrnující zejména stav kvality ovzduší, povrchových a podzemních vod, půd, přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, klimatu, obyvatelstva a kulturního dědictví. Pro vypracování hodnocení byly využity adekvátní zdroje, případně využity specializované studie, které jsou přílohami posuzované dokumentace, nebo řádně citovány. Kapitola je celkově zpracována v požadovaném rozsahu. Drobné nedostatky jsou zpracovatelem posudku komentovány přímo dotčených částech, ale nejsou důvodem k dopracování dokumentace.

Předložená Dokumentace EIA je v části C.2 vypracována v dostatečném rozsahu a podrobnosti pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nevyžaduje dopracování nebo doplnění dalších údajů.

C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ A PŘEDPOKLAD JEHO PRAVDĚPODOBNEHO VÝVOJE V PŘÍPADĚ NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU, JE-LI MOŽNÉ JEJ NA ZÁKLADĚ DOSTUPNÝCH INFORMACÍ O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ A VĚDECKÝCH POZNATKŮ POSOUDIT

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje posoudit následující výstupy oznamovaného záměru:

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

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

Dokumentace EIA uvádí, že silnice II/283 představuje v současné době liniový zdroj hluku a znečištění ovzduší, který prochází centry nebo částmi obcí nacházejících se v její trase. Negativní vlivy se projevují zejména u zastavby situované v bezprostřední blízkosti silnice. Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech bezprostředně ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí.

Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou.

Trasa novostavby obchvatu silnice II/283 je navržena tak, aby se v co největší míře vyhýbala zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám.

V případě neprovedení záměru bude záměrem přímo dotčené území i nadále využíváno převážně jako pole, louky a pastviny a lesy a nedojde ke zlepšení životních podmínek v obcích nacházejících se v trase stávající silnice II/283, ale pravděpodobně se bude dále zhoršovat, a to především z hlediska bezpečnosti jejich obyvatel.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI C.3. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení stručně hodnotí současný stav dotčeného území zejména z hlediska bezpečnosti obyvatel obcí nacházejících se na trase stávající silnice II/283 a uvádí stav v případě nerealizování záměru. Kapitola je vypracována v dostatečném rozsahu a nevyžaduje dopracování ani doplnění.

D.I. CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘÍMÝCH, NEPŘÍMÝCH, SEKUNDÁRNÍCH, KUMULATIVNÍCH, PŘEŠHRANIČNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH, DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH I DOČASNÝCH, POZITIVNÍCH I NEGATIVNÍCH VLVŮ ZÁMĚRU, KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝSTAVBY A EXISTENCE ZÁMĚRU, POUŽITÝCH TECHNOLOGIÍ A LÁTEK, EMISÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY, KUMULACE ZÁMĚRU S JINÝMI STÁVAJÍCÍMI NEBO POVOLENÝMI ZÁMĚRY SE ZOHLEDNĚNÍM POŽADAVKŮ JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

POŽADAVEK PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA EIA

Příloha požaduje posoudit následující výstupy oznamovaného záměru:

Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí:

1. *Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví*
2. *Vlivy na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu)*
3. *Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)*
4. *Vlivy na povrchové a podzemní vody*
5. *Vlivy na půdu*
6. *Vlivy na přírodní zdroje*
7. *Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)*
8. *Vlivy na krajinu a její ekologické funkce*
9. *Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů*

POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA VE VZTAHU K POŽADAVKŮM ZÁKONA

D.I.1 VLVY NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

ZDRAVOTNÍ RIZIKA, SOCIÁLNÍ DŮSLEDKY, EKONOMICKÉ DŮSLEDKY

Posuzovaná Dokumentace EIA vyhodnocuje jako potenciální negativní vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví zejména znečišťování ovzduší, hluk z provozu na veřejných komunikacích dopravní úrazy a znečištění vody a půdy. Uvedené potenciální negativní vlivy posuzovaného záměru jsou vyhodnoceny v jednotlivých dílčích kapitolách Dokumentace EIA. Závěr zjišťovacího řízení nepožadoval zpracování vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví autorizovanou osobou ve smyslu vyhlášky č. 353/2004 Sb., a proto bylo hodnocení vypracováno autorem posuzované Dokumentace EIA metodou Risk Assessment v souladu s metodickým návodem AN 17/15 Státního zdravotnického ústavu.

HODNOCENÍ ZDRAVOTNÍCH RIZIK – ZNEČIŠŤOVÁNÍ OVZDUŠÍ

Za zdroj škodlivin v ovzduší z posuzovaného záměru jsou uvažovány emise ze spalování pohonných hmot dopravních prostředků pohybujících po novostavbě obchvatu silnice II/283. Jako nejvýznamnější polutanty byly zvoleny NO₂, aerosol (částice PM₁₀ a PM_{2,5}), PAU, BaP a benzen. U všech uvedených polutantů je stručně popsána jejich toxikologie při akutním a chronické expozici. Jako podklad pro hodnocení byly použity výsledky rozptylové studie a údaje o jejich imisním pozadí poskytované ČHMÚ v záměrem dotčeném území. Závěr provedeného hodnocení konstatuje, že vliv imisí z dopravy, vyhodnocený vyhodnocený rozptylovou studií, je z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolní zástavby velmi nízký a nepředstavuje významné zdravotní riziko. Naopak, byl prokázán

nesporný přínos ve snížení zdravotního rizika znečištění ovzduší dopravou, daný navrženou přeložkou silnice, který je dán převedením dopravy převážně mimo obytnou zástavbu.

VLIV HLUKU NA LIDSKÉ ZDRAVÍ

Dokumentace EIA stručně popisuje účinky hluku na lidský organismus. Podkladem pro provedení hodnocení vlivu hluku z provozu na novostavbě obchvatu silnice II/283 byly předpokládané intenzity provozu ve výhledovém roce 2040 se záměrem a bez záměru.

Hodnocení vlivu expozice hluku ze záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice- přivaděč Zelený Háj (II/283)“ prokázalo, že potenciální negativní účinky hluku ze silniční dopravy lze očekávat pouze v oblasti vysokého obtěžování a rušení spánku. Ve variantě se záměrem dojde ke zlepšení situace, ačkoliv rozdíly ve vlivu na kardiovaskulární onemocnění mezi posuzovanými variantami jsou minimální. Vliv hluku z výstavby nebyl hodnocen, protože se z hlediska posouzení vlivů jedná o krátkodobou, v čase proměnnou expozici, pro jejíž hodnocení zatím nejsou na daném stupni projektové dokumentace k dispozici relevantní odborné podklady

Odborný závěr hodnocení vlivu hluku emitovaného z provozu na novostavbě obchvatu silnice II/283 na veřejné zdraví konstatuje, že posuzovaný záměr „Silnice I/35 Turnov - Úlibice- přivaděč Zelený Háj (II/283)“ bude mít pozitivní dopad, tj. míra stávajícího rizika bude realizací záměru v záměrem dotčeném území snížena.

NEBEZPEČÍ DOPRAVNÍCH ÚRAZŮ

Dokumentace EIA konstatuje, že převedením dopravy mimo zastavěné území obcí podstatně sníží rizika střetů obyvatel s projíždějícími vozidly, což se projeví omezením stresujících faktorů působících na obyvatele obcí.

NARUŠENÍ FAKTORŮ POHODY

Dokumentace EIA konstatuje, že provozem uvažovaného záměru dojde k vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast, k výraznému snížení vlivu hluku a exhalací na obyvatele a vlivu snížení vlivu vibrací na objekty v těsné blízkosti stávající trasy silnice II/283.

SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Předložená Dokumentace EIA formálně hodnotí vlivy světelného znečištění posuzovaného záměru ve vztahu k metodickému pokynu MŽP „Opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/ 2001 Sb.“). Vzhledem ke skutečnosti, že projektová dokumentace ve stávajícím stupni s osvětlením silnice neuvažuje a osvětlení silnice II. třídy mimo zastavěné území obcí je bezpředmětné je hodnocení vlivů záměru na světelné znečištění zcela nadbytečné.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.1. DOKUMENTACE EIA

Kapitola je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a nevyžaduje žádných doplnění. S dílčími závěry se ztotožňuje rovněž zpracovatel posudku.

Kapitola je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a nevyžaduje žádných doplnění.

D.I.2 VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA (NAPŘ. POVAHA A MNOŽSTVÍ EMISÍ ZNEČIŠTŮJÍCÍCH LÁTEK A SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ, ZRANITELNOST ZÁMĚRU VŮČI ZMĚNĚ KLIMATU)

Předložená Dokumentace EIA hodnotí vlivy záměru na ovzduší a klima v období výstavby a v období provozu záměru, ve variantě nulové a ve dvou variantách aktivních. Varianta nulová řeší vlivy na ovzduší v trase stávající silnice II/283. Výpočty byly pro všechny uvedené varianty provedeny pro výhledový rok

2040. Kapitola shrnuje závěry rozptylové studie, která je přílohou č. P05 posuzované Dokumentace EIA. Rozptylovou studii vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík a Kateřina Saifrtová, neautorizované osoby pro zpracování rozptylových studií. Rozptylová studie byla vypracována, v souladu s ustanovením zákona č. 201/2012 Sb., a vyhlášky č.415/2012 Sb metodikou SYMOS 2013. Jako modelové kontaminanty ovzduší byly hodnoceny škodliviny pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren v ročním průměru a PM₁₀ v 24h maximální koncentraci. Pro výpočet byla zvolena pravoúhlá síť v hustotě 100 x 100 m ve výšce 1,6 m nad terénem. Pro výpočet bylo ve variantách aktivních vhodně zvoleno 12 referenčních bodů, pro variantu nulovou 14 referenčních bodů. Pro každý referenční bod byly zjištěny hodnoty imisního pozadí pro každou uvažovanou škodlivinu z hodnot 5ti letých průměru za období 2016 až 2020. Z provedených výpočtů vyplývá, že imisní příspěvky z provozu záměru v jednotlivých referenčních bodech jsou velmi nízké a výsledné hodnoty imisního pozadí nepřesáhnou stanovené limity. Nejvyšší imisní zatížení záměrem dotčeného území je v případě benzo(a)pyrenu, které dosahuje 90 % hodnoty stanoveného limitu, ale uvedená hodnota je dosahována již v současné době a imisní příspěvek posuzovaného záměru je maximálně na úrovni 0,24 % stávající hodnoty. Obecně lze konstatovat, že příspěvky jednotlivých škodlivin z provozu posuzovaného záměru nepřesáhnou jedno procento hodnot jejich současného imisního pozadí a měření budou neprůkazné v rámci rozptylu chyby měření.

Vyhodnocení vlivu realizace na kvalitu ovzduší je provedeno na základě rozdílu vypočtených imisních příspěvků ve stávající trase silnice II/283 za předpokladu nerealizace záměru V0 stará – 2040 a za předpokladu realizace záměru V1 stará - 2040. Závěr vyhodnocení konstatuje, že v případě realizace záměru dojde k významnému snížení množství imisí hodnocených škodlivin až o 80 %, nicméně z hlediska absolutních hodnot bude snížení ve vztahu k hodnotám imisního pozadí u řady škodlivin prakticky neměřitelné a statisticky neprůkazné.

VLIVY NA KLIMA

Předložená Dokumentace EIA konstatuje, že v souvislosti s realizací záměru se nepředpokládají významné změny mikroklimatu.

ZMÍRŇOVÁNÍ (MITIGACE) ZMĚN KLIMATU

Dokumentace EIA uvádí, že realizace záměru představuje nový zdroj skleníkových plynů (emise CO₂ ze spalovacích motorů), ale přitom nahrazuje a optimalizuje jejich stávající produkci zejména v budoucím výhledu ve formě přesunu automobilové dopravy z hustě osídleného území s mnoha vynucelými zastaveními a rozjížděním vozidel vč. dopravních kongescí. Podstatné zvýšení plynulosti dopravy emisí CO₂ zásadně snižuje oproti pokračování stávajícího stavu.

Zpracovatel s uvedenou úvahou ne zcela nesouhlasí. Novostavba obchvatu nebude novým zdrojem skleníkových plynů, neboť realizace záměru nebude příčinou zvýšení intenzity provozu na komunikacích (nebude generovat více nových automobilů). Nicméně souhlasí se závěrem, že dojde ke snížení objemu emisí CO₂ v důsledku zvýšení plynulosti provozu.

PŘIZPŮSOBENÍ (ADAPTACE) ZMĚNÁM KLIMATU

Dokumentace uvádí předpokládané důsledky změny klimatu převzaté z dokumentu Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, který je implementačním dokumentem Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015).

Z pohledu zpracovatele posudku posuzovaný záměr představuje velmi malý zásah do krajiny, který nemůže mít zásadní význam z hlediska adaptací na změnu klimatu.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.1.2. DOKUMENTACE EIA

Hodnocení vlivu záměru na ovzduší a klima je zpracováno dostatečným způsobem a hodnotí všechny aspekty požadované zákonem EIA. Samostatně vyhodnocuje vlivy na ovzduší, mikroklima i globální klimatickou situaci, a to ve fázi realizace (výstavby) záměru, tak i v období jeho provozu. Pro hodnocení jsou použity adekvátní nástroje.

Kapitola je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a nevyžaduje žádných doplnění.

D.1.3 VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI EVENT. DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

Pro účely hodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci byla vypracována Akustická studie (Ludvík, 2023), která je přílohou č. P06 posuzované Dokumentace EIA. Podkladem pro vypracování hlukové studie jsou předpokládané intenzity a složení dopravního proudu ve výhledovém roce 2030 a 2040. Další podklady pro výpočet hlukového zatížení území z posuzovaného záměru jsou uvedeny v metodické části hlukové studie. K modelovým výpočtům bylo použito výše popsaného programu HLUK+. Vlastní hodnocení bylo provedeno dle metodiky: Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2018, aktualizace 2020, Ládyš, ŘSD Praha, 2020. Hodnocení bylo provedeno ve variantách Varianta 0 – 2022 – stávající stav, rok 2022, Varianta 0 – 2040 – rok 2040 bez přivaděče (nulová varianta), Varianta 1 – 2040 s přivaděčem ve variantě 1 a Varianta V2 – 2040 – rok 2040 se záměrem ve variantě 2. Všechny varianty byly řešeny pro denní dobu (D) (06-22hod) a pro noční dobu (N) (22-06hod) v souladu s platnou legislativou. Na stávající trase silnice II/283 bylo zvoleno 14 referenčních bodů. Na trase novostavby obchvatu (přivaděče) bylo zvoleno 13 referenčních bodů. Ve všech případech byly referenční body umístěny ve výšce 3 m a 6 m nad zemí.

Z provedených modelových výpočtů zatížení území hlukem z dopravy v okolí stávající silnice II/283 (Varianta 0 – stávající stav – rok 2022) vyplývá, že současné zatížení hlukem, zejména v referenčních výpočtových bodech nacházejících se na území města Turnov (body 1 a 2), ale rovněž se 7 (Mírová pod Kozákovem) a 9 (Radostná pod Kozákovem) se blíží limitu pro hluk z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy pro noční dobu. Realizaci záměru dojde po celé trase ke snížení hlukové zátěže o 5,7 až 7,0 dB ve dne a o 5,6 až 8,1 dB v noci. Realizace záměru tedy přinese významné snížení hlučnosti pro velké množství obyvatel žijících v okolí stávající trasy silnice II/283, a tedy i významné zlepšení životních podmínek. Z porovnání variant přeložky silnice vyplývá (Varianta V1 – 2040 a V2 – 2040) vyplývá, že varianta 2 je výhodnější než varianta 1, a to v denní i noční době.

V hlukové studii byla prověřena rovněž hluková situace v navazujícím prostoru pokračování silnice II/283 ve směru na obec Slaná na základě intenzit očekávaných v roce 2040. Pro posouzení hlukové zátěže bylo zvoleno celkem 6 referenčních bodů ve výšce 3 a 6 m nad terénem. Výsledky hlukové studie nepředpokládají překračování hygienických limitů hladin hluku 68 dB v denní době a 58 dB ve zvolených referenčních bodech (limit stanoven pro silnice uvedené do provozu před rokem 2001), ale je nutno poznamenat, že vypočtené hodnoty zatížení hlukem, zejména pro noc, se v referenčních bodech 1, 2, 3, 4 a 5 blíží stanovenému limitu.

Hluková studie nehodnotí vlivy záměru na hlukovou situaci v době výstavby záměru, což je zdůvodněno různorodostí prováděných prací, posunem zdrojů hluku během realizace prací a neznalostí použité mechanizace v době realizace záměru. Dále je konstatováno, že výstavba silnice bude prováděna pouze v denní době.

V závěru Hlukové studie jsou navržena opatření ke zmírnění hlukové zátěže, která budou přiměřeně zpracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zpracovatel posudku zjistil nesrovnalosti ve značení variant v posuzované Dokumentaci EIA a v Hlukové studii, která je přílohou č. P06 dokumentace. Například v dokumentaci EIA je varianta vyhodnocující aktuální hlukové zatížení záměrem dotčeného území označena jako Varianta V0 - 2022 – stávající stav,

ve Hlukové studii je označena jako V0 - 2023 – bez záměru, stávající stav. Rovněž označení některých tabulek ve Hlukové studii je matoucí. U popisu referenčních bodů jsou uvedeny jejich souřadnice, ale není uvedeno, o jaký souřadný systém se jedná. Uvedené nedostatky komplikují orientaci ve hlukové studii, ale nejsou důvodem k vrácení posuzované Dokumentace EIA k doplnění nebo přepracování.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.3. DOKUMENTACE EIA

Hodnocení vlivů posuzovaného záměru na hlukovou situaci je provedeno v dostatečném rozsahu. Pro vyhodnocení vlivů záměru byly použity adekvátní nástroje a datové podklady. Zjištěné nedostatky a nesrovnalosti jsou komentovány přímo v textu. Z porovnání dat využitých pro zpracování hlukové a rozptylové studie vyplývá, že pro hlukovou studii byla využita data sčítání dopravy z roku 2020 (CSD 2020) a pro rozptylovou studii z roku 2016. Z porovnání dat sčítání je patrné, že rozdíly nejsou významné a jejich použití nevede k zásadním zjištěním, které by měly vliv na konečné hodnocení, a to zejména v případě rozptylové studie (při použití dat CSD 2020), neboť emisní příspěvky škodlivin záměrem generované dopravy jsou velmi nízké a nedosahují ani 1% imisního limitu. Nicméně, použití rozdílných vstupních dat může mít za následek zpochybňování kvality výsledků studií.

Kapitola je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a nevyžaduje žádných doplnění.

D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Posuzovaná Dokumentace EIA konstatuje, že posuzovaný záměr se ve staničení km 0,0 – 2,4 dostává do kontaktu s územím na kterém je vyhlášen nachází v CHOPAV Severočeská křída, kde není vedení silnice I. třídy omezujícím faktorem. Dokumentace dále uvádí, že posuzovaný záměr není v kontaktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Splaškové vody nebudou v době realizace záměru vznikat. Zařízení staveniště budou vybavena chemickými WC a jejich údržba (výměna náplní) bude zajištěna servisní organizací. Srážkové vody budou vznikat v omezeném množství v důsledku odtoku srážkové vody mimo staveniště. V době provozu záměru budou srážkové vody odtékat ze zpevněných povrchů vozovky. Technologické odpadní vody budou vznikat pouze v období výstavby a pouze v omezeném množství. Bude se jednat o vody používané k čištění vozidel a mechanismů, velmi omezeně při technologickém skrápění tuhnoucích betonů (velká část se odpaří nebo bude chemicky vázána).

VLIVY NA KVALITU VOD

Kvalita vod může být ovlivněna chloridy z důvodu zimní údržby silnic. Dokumentace EIA uvažuje použití chloridů v objemu maximálně v množství 20 g na m² v jedné dávce a aplikaci celkem 1 kg NaCl/m² za zimní období. Dokumentace EIA předpokládá maximální zvýšení obsahu chloridových iontů ve vodě dotčených vodních toků v úrovni 1 až 1,5 mg/l. Dokumentace nepředpokládá překročení limitu obsahu chloridů v dotčených tocích pro kaprové ani lososové vody.

ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE

Dokumentace EIA považuje za klíčový podklad pro hodnocení vlivu srážkových vod odváděných z komunikace na vodní toky navržený způsob odvodnění. Pro zlepšení hydrogeologických poměrů navrhuje zajištění vsakování srážkových vod, jejichž možnosti je nutné prověřit hydrogeologickým průzkumem a provedením vsakovacích zkoušek. V době realizace záměru je doporučeno provádět výkopové práce nad hladinou podzemních vod.

VLIVY NA HYDROLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

Posuzovaná Dokumentace EIA z důvod zpomalení odtoku srážkových vod nedoporučuje jejich přímé zaústění do recipientů, nýbrž je odvádět do zasakovacích příkopů či do retenčních nádrží nebo usazovacích nádrží. V případě přehrazení přirozených odtokových linií povrchových nebo podzemních vod tělesem silnice zajistit jejich převedení pomocí propustků a odvodňovacích příkopů.

VLIVY NA JAKOST POVRCHOVÝCH VOD

Dokumentace EIA uvažuje jako potenciální zdroje kontaminace povrchových vod vlivem běžného provozu na posuzovaném záměru nerozpuštěné látky tvořené prachem z komunikace, který je obohacen o pevné částice z výfukových plynů, otěry pneumatik, korodované částice laků a kovových částí vozidel atd. Dále úkapy ropných látek obsažených v provozních náplních vozidel a chloridy ze zimní údržby. Jako možný zdroj kontaminace povrchových a podzemních vod jsou uvažovány rovněž dopravní nehody. Dokumentace konstatuje, že zabezpečení nové silnice bude na vyšší úrovni než v případě nulové varianty.

ÚPRAVY POVRCHOVÝCH TOKŮ

K úpravám vodních toků bude docházet většinou v místě jejich křížení s trasou záměru. Dokumentace EIA konstatuje, že jsou navrženy takové objekty, které zajistí převedení i povodňových vod a bezpečnost silničního tělesa.

VLIVY NA PODZEMNÍ VODY

Dokumentace EIA se zabývá hodnocením vlivu záměru na hydrogeologické poměry (zářezy, násypy) z hlediska narušení proudění a odtokových poměrů podzemních vod. Současně se zabývá možnostmi vlivů záměru na kvalitu podzemních vod. Dokumentace navrhuje opatření k omezení negativních vlivů záměru jak v době výstavby, tak v době provozu záměru. Navržená opatření se týkají rovněž studní, které jsou zdrojem pitné vody v blízkosti hlubokých zářezů.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.4. DOKUMENTACE EIA

Kapitola je vypracována na vysoké odborné úrovni a vysokém detailu. Vlivy posuzovaného záměru na povrchové a podzemní vody jsou ve všech posuzovaných aspektech hodnoceny jako malé, za předpokladu realizace navržených opatření technicky dobře eliminovatelné.

Kapitola „D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody“ je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění.

D.I.5 VLIVY NA PŮDU

Posuzovaná Dokumentace EIA hodnotí vlivy záměru na ZPF a PUPFL.

VLIVY NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Z hlediska ZPF Dokumentace EIA uvádí, že v záměrem dotčeném území je provozováno v převážné míře intenzivní konvenční zemědělství a pouze v okolí staničení Km 6, je praktikováno certifikované ekologické zemědělství. Půdy řazené do ZPF jsou specifikovány pomocí BPEJ a jejich zařazení do tříd ochrany. Pro každou zastiženou jednotku je v Dokumentaci EIA tabelárně vyčíslena její plocha a provedeno zařazení do třídy ochrany. Vyčíslení je provedeno pro obě posuzované varianty záměru. V záměrem dotčeném území byly zaznamenány půdy řazené do všech tříd ochrany. V případě varianty V1 byl číslem trvalý zábor na 154 456 m² se zastoupením 66 166 m² půd řazených do I. a II. třídy ochrany, tj. cca 42,8 % trvalého záboru ZPF. Ve variantě V2 byl trvalý zábor vyčíslen na 143 467 m², z nichž je 65 504 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany, a zastoupení půd řazených do I. a II. třídy ochrany na celkovém záboru činní 45,7 %. Dokumentace EIA dále hodnotí technické řešení trasy záměru ve vztahu k ZPF, kulturních a zúrodnění schopných horizontů, nakládání s provedenými skrývkami a deponování skryté ornice a zúrodnění schopných horizontů. Dočasné zábory půd nejsou v Dokumentaci EIA vyčísleny, nicméně dokumentace uvádí, že dočasné zábory půd budou po ukončení záboru technicky a biologicky rekultivovány. Dokumentace EIA rovněž vyhodnocuje vlivy záměru na půdy v době provozu záměru a vlivy vztahuje ke známým údajům z provozu na silnicích první třídy. Sama Dokumentace EIA uvádí, že kontaminace půd v případě posuzované silnice II. třídy bude podstatně nižší.

Dokumentace EIA konstatuje, že realizací posuzovaného záměru dojde k zásadnímu navýšení trvalého záboru zemědělské půdy v dotčených katastrech. Výměry současných půdních bloků budou stavbou zmenšeny, případně budou půdní bloky fragmentovány. Realizací záměru dojde rovněž k záboru půd řazených do I. a II. třídy ochrany. Dokumentace EIA dokládá, že v posuzovaném případě veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany půdního fondu (písm. a) odst. 5 § 9 zákona č. 334/1992 Sb.). Z hlediska vlivu posuzovaného záměru na ZPF je jednoznačně výhodnější varianta V2, která má celkově nižší celkový zábor ZPF a rovněž nižší absolutní zastoupení půd řazených do I. a II. třídy ochrany.

VLIVY NA PUPFL

Předložená Dokumentace EIA obšírně rozvádí působení biotických a abiotických činitelů na les, popisuje člověka jako škodlivého činitele v lesích, uvádí Mapy poškození a mortality lesních porostů a mapy Potenciálního ohrožení lesů. Uvedené informace do kapitoly D. vůbec nepatří, pokud vůbec patří do dokumentace, pak do části C. – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území. Obecně lze konstatovat, že hodnocení vlivů záměru na PUPFL je velmi obecné, často hodnotí vlivy, které se k posuzovanému záměru vůbec nevztahují. Provedené hodnocení má proto charakter slohového cvičení, jehož jedinými konkrétními závěry je konstatování, že realizací záměru dojde k rozdělení lesních komplexů v úseku staničení od Km 4,500-6,300 a předpokládaná výměra trvalých záborů PUPFL ve variantě V1 je 5,28 ha a ve variantě V2 3,43 ha. Předpokládané plochy dočasných záborů nejsou stanoveny, a pokud o dočasných záborech PUPFL bude uvažováno, budou upřesněny v následujících stupních projektové dokumentace.

Popis vlivů na půdy řazené do PUPFL lze shrnout následovně (na základě údajů uvedených v celé Dokumentaci EIA):

- 1) Záměr se dostává do kontaktu s PUPFL v úsecích staničení cca v km 0,100; v km 1,600; v km 2,000; v km 3,750; v km 4,200; v km 4,500-4,900 a v km 6,100-6,300.
- 2) K významné fragmentaci lesních porostů dochází v úseku staničení od Km 4,500-6,300
- 3) Předpokládaná výměra trvalých záborů PUPFL ve variantě V1 je 5,28 ha a ve variantě V2 3,43 ha.
- 4) Případné dočasné zábory PUPFL budou stanoveny v následujících stupních projektové dokumentace.
- 5) V části trvalých záborů PUPFL je předepsána těžba dřevin.
- 6) Realizací záměru dojde v přímo dotčeném území, které bude přímo překryto konstrukcí vozovky, ke změně zadržování vod a odtokových poměrů, které budou, dle názoru zpracovatele posudku, v obdobné míře jako v případě ovlivnění ZPF.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.5. DOKUMENTACE EIA

Realizací záměru dojde k ovlivnění půdy trvalým zábohem půdy řazené do ZPF a to v případě varianty V1 byl číslem trvalý zábor na 154 456 m² se zastoupením 66 166 m² půd řazených do I. a II. třídy ochrany, tj. cca 42,8 % trvalého záboru ZPF. Ve variantě V2 byl trvalý zábor vyčíslen na 143 467 m², z nichž je 65 504 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany, a zastoupení půd řazených do I. a II. třídy ochrany na celkovém záboru činí 45,7 %.

V případě půd řazených do PUPFL dojde k trvalému záboru 5,28 ha lesních půd v případě varianty V1 a 3,43 ha lesní půdy v případě varianty V2.

V případě hodnocení vlivů záměru na PUPFL je nutno hodnotit provedené vyhodnocení jako všeobecné, zbytečně rozsáhlé a v důsledku toho nepřehledné. Nicméně zpracovatel posudku neshledal nutnost vrácení předložené Dokumentace EIA k přepracování, neboť požadované údaje jsou v předložené Dokumentaci EIA dohledatelné.

Kapitola „D.I.5 Vlivy půdy“ je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění.

D.I.6 VLIVY PŘÍRODNÍ ZDROJE

Dokumentace EIA uvádí, že v širším okolí záměru se nachází nebilancované ložisko Rovensko pod Troskami - východ (č. 5190300), cihlářská surovina, nerost – jíl, sprašová hlína, spraš, které je dosud netěženo. Posuzovaný záměr nepředpokládá kontakt s uvedeným ložiskem. Minimální vzdálenost od vymezené hranice uvedeného ložiska je 2 000 m.

VLIVY NA GEOPARK ČESKÝ RÁJ

Předložená Dokumentace EIA hodnotí rovněž vlivy posuzovaného záměru území Geoparku Český ráj a uvádí 12 nejvýznamnějších geolokalit parku. Všechny uvedené lokality se nachází ve velké vzdálenosti, více než 5 km, nejsou v kontaktu s posuzovaným záměrem a realizace záměru nebude mít na uvedené lokality žádný vliv.

Dokumentace EIA hodnotí vliv záměru na přírodní zdroje jako velmi malý.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.6. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění.

D.I.7 VLIVY NA BIOLOGICKOU ROZMANITOST (FAUNU, FLÓRU, EKOSYSTÉMY)**VLIVY NA FAUNU A FLÓRU**

Hodnocení vlivů záměru na biologickou rozmanitost vychází provedených biologických průzkumů a hodnocení, které byly detailně popsány v části dokumentace C.1. Tyto průzkumy vytváří kvalitní podklad pro vlastní hodnocení vlivů záměru na biologickou rozmanitost záměrem přímo dotčeného území, které má charakter prostředí silně ovlivněného nebo vytvořeného člověkem (X biotopy). V záměrem přímo dotčeném území by zaznamenány rovněž biotopy přírodního charakteru, zejména jako doprovod vodních toků byly zaznamenány jasanovo olšové porosty (biotop L2.2), v lesních porostech biotopy L3.1, L5.4 a L5.1. V pravidelně sečených lučních porostech byly mapovány enklávy přírodně blízkých biotopů T1.1, T1.5 a nesečené (neudržované) porosty byly zařazeny k biotopu T1.6.

V zájmovém území bylo zjištěno celkem 336 taxonů vyšších cévnatých rostlin, z nichž byly dva ZCHD druhy podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. – ohrožený taxon (§ O) – *Leucojum vernum* a *Lilium martagon*. Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017) bylo v zájmovém území zaznamenáno 5 taxonů, které jsou zařazeny rovněž v kategorii IUCN. Zoologickým průzkumem byl prokázán výskyt celkem 53 ZCHD živočichů. Autoři Dokumentace EIA rozdělují potenciální vlivy záměru na vlivy během výstavby a vlivy vlastního provozu. Předpokládané vlivy na jednotlivé ZCHD jsou zpracovány tabelární formou. V tabulce vlivů záměru na ZCHD je období výstavby dále rozděleno na provádění skryvek a výstavbu.

VLIVY NA MIGRACI

Dokumentace EIA uvádí, že Biologickým průzkumem, který je přílohou č. P08, a zejména studií Monitoring migrace živočichů s důrazem na migraci savců a obojživelníků se zohledněním TP 180 a TP 181 pro záměr I/35 Turnov – Úbice – přivaděč Zelený Háj (II/283), která je rovněž nedílnou přílohou č. P12 posuzované Dokumentace EIA, byla v záměrem dotčeném území přítomnost živočichů kategorie B, C a D. Vzhledem ke skutečnosti, že část záměru zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců Dokumentace EIA uvažuje s potřebami migrace v rozsahu kategorie A. Dokumentace EIA vymezuje v trase záměru migračně rizikové úseky, kterým je nutné věnovat zvýšenou pozornost v následujících projektového řešení migrační prostupnosti záměrem dotčeného území. Vzhledem k úrovni zpracování projektové dokumentace záměru, nebyly v době zpracování dokumentace EIA k dispozici technické podklady pro vyhodnocení jednotlivých migračních profilů. Vyhodnocení proto musí být provedeno v následujících stupních projektové dokumentace.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.7. DOKUMENTACE EIA

Posouzená vlivů záměru na biologickou rozmanitost na požadované odborné úrovni. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedenými závěry a navržená opatření uvedená v kapitole D.IV zpracoval do podmínek návrhu souhlasného závazného stanoviska.

Kapitola „D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy)“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje dopracování ani doplnění

D.I.8 VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

VLIVY NA KRAJINU

Hodnocení vlivů posuzovaného záměru vychází ze studie I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) – Posouzení vlivu na krajinný ráz, která je nedílnou přílohou č. P11 posuzované Dokumentace EIA.

Posuzovaná Dokumentace EIA uvádí, že viditelnost novostavby trasy přeložky silnice II/283 je ovlivněna především celkovým technickým řešením a zvláště podílem úseků, které jsou vedeny v zářezích a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů. Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků pohledově odclonit nebo do krajiny začlenit. Vliv na krajinu byl vyhodnocen dle metodiky Vorel et al. (2004), na základě které dokumentace konstatuje, že navrhovaný záměr představuje v omezené míře rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je hodnocen jako žádný až střední. Dokumentace EIA z hlediska vlivů na krajinu a její funkce hodnotí jako vhodnější variantu hodnotit V2. Varianta V2 vykazuje menší vlivy v oblasti menších násypů a zářezů. Dále neobsahuje nadjezd uvažovaného záměru nad křižovatkou Zelený Háj v MÚK Zelený Háj, ale napojuje se zde úrovnově. V neposlední řadě nezabírá nové části lesa za křižovatkou Zelený Háj, protože je v této křižovatce ukončena a dále již pokračuje po stávající vozovce.

Z hlediska vlivů záměru na krajinu je jako výhodnější vyhodnocena varianta V2, neboť uvedená varianta je vedena prakticky v úrovni terénu.

Dokumentace EIA na základě provedeného hodnocení považuje vliv posuzovaného záměru na krajinný ráz za únosný a celkově jej hodnotí jako nevýznamný.

Součástí kapitoly je rovněž vyhodnocení dopadů na cykloturistiku a pěší prostupnost krajiny. Dokumentace EIA konstatuje, že posuzovaný záměr přetíná jednu cyklotrasu (č. 4176) a značenou turistickou cestu „Zlatá stezka Českého ráje“, která spojuje nejvýznamnější turistické lokality v širším okolí. Vliv záměru na uvedené cyklistické a turistické trasy je považován za akceptovatelný až přínosný, neboť posuzovaný záměr odvede po jeho realizaci část tranzitní dopravy ze stávajících cyklotras a doprava se zklidní. Součástí kapitoly jsou mapy, na které Dokumentace EIA odkazuje z hlediska vlivu záměru na prostupnost krajiny, ale v první mapě jsou pouze vyznačeny cyklotrasy a turistické cesty bez vyznačení osy záměru, v druhé mapě je naopak vyznačena trasa záměru bez vyznačení turistických cest.

Součástí kapitoly je rovněž hodnocení vlivu záměru na světelné znečištění atmosféry. Dokumentace EIA konstatuje, že osvětlení silnice není navrženo. Vzhledem k ostatním částem Dokumentace EIA, kde je konstatováno a rovněž doloženo, že celá trasa novostavby přeložky silnice II/283 je vedena mimo zastavěná území, jsou úvahy o budoucím osvětlení silnice neopodstatněné. Z uvedeného důvodu je celá část kapitoly týkající se osvětlení nadbytečná.

Dokumentace EIA hodnotí vliv na krajinu jako středně velký.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.8. DOKUMENTACE EIA

Hodnocení vlivu záměru a krajinný ráz a její ekologické funkce je provedeno v souladu s používanými metodikami a metodickými návody. V textu studie Posouzení vlivů záměru na krajinný ráz došlo k prohození značení variant, které bylo následně promítnuto i do Dokumentace EIA. Záměnu variant lze snadno prokázat. Varianta V1 je delší, má více zářezů a rovněž větší zábor PUPFL. Pochybení je zřejmé a z uvedeného důvodu není nutné dokumentaci upravovat.

Kapitola „D.I.8 Vliv záměru na krajinný ráz a její ekologické funkce“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje dopracování ani doplnění.

D.I.9 VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Kapitola konstatuje, že vlivem realizace záměru nedojde k demolici objektů. Vzhledem ke skutečnosti, že území se nachází „v území s archeologickými nálezy“ je podmíněna provedením archeologického výzkumu.

Dokumentace EIA souborně hodnotí vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky jako velmi malý.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I.9. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.I.9 vlivu záměru a krajinný ráz a její ekologické funkce“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje dopracování ani doplnění

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.I. DOKUMENTACE EIA

Kapitola D.I. posuzované Dokumentace EIA je zpracována v dostatečném rozsahu, hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a je dostatečným podkladem pro vypracování návrhu závazného souhlasného stanoviska. Část D.I. posuzované Dokumentace EIA v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžaduje doplnění ani dopracování.

D.II. CHARAKTERISTIKA RIZIK PRO VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, KULTURNÍ DĚDICTVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘI MOŽNÝCH NEHODÁCH, KATASTROFÁCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ Z NICH PLYNOUCÍCH

Kapitola stručně shrnuje potenciální rizika ve fázi provozu záměru, tedy rizika spojená s provozem na silnici II. třídy. Jako rizika jsou uvažovány střety vozidel pohybujících se po silnici, případně vyjetí vozidla mimo silnici. Kolize a havárie vozidel mohou být spojeny s únikem provozních kapalin a rozlitím nebo rozsypáním přepravovaného nákladu. Dokumentace EIA rovněž uvažuje rizika požáru způsobená následkem havárií. V důsledku havárií může dojít ke kontaminaci půd, podzemních a povrchových vod, případně horninového prostředí. V případě požáru může dojít rovněž ke znečištění ovzduší.

Jako prevence uvedených havarijních stavů, byla již na úrovni projektové dokumentace, zapracována opatření k omezování rizik, jedná se zejména o instalaci svodidel a vybavení silnice systémem odvodnění, který umožní zachycení uniklých nebezpečných látek z případných havárií na silnici II/283.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.II. DOKUMENTACE EIA

Posuzovaný záměr představuje zcela standardní projekt pravidelně realizovaný na celém území republiky. Uvažované havarijní jsou známé a jsou pro ně zavedeny účinné postupy k jejich řešení zaměřené na minimalizaci jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Posuzovaná kapitola je vypracována v dostatečném rozsahu a nevyžaduje doplnění ani upřesnění.

D.III. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU PODLE ČÁSTI D BODU I A II Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÉHO PŮSOBNÍ, SE ZVLÁŠTNÍM ZŘEATELEM NA MOŽNOST PŘESHraničNÍCH VLIVŮ.

Kapitola D.III. dokumentace EIA shrnuje poznatky získané a vyhodnocené v průběhu procesu vypracování dokumentace hodnocení vlivů záměru.

Kapitola D.III. předložené Dokumentace EIA v tabelární formě hodnotí vlivy posuzovaného záměru z hlediska jejich významnosti na jednotlivé hodnocené složky záměrem dotčeného životního prostředí a veřejného zdraví. Pro každou jednotlivou složku životního prostředí jsou stanovena následující kritéria: Rozsah vlivu; Povaha vlivu vzhledem přesahování státní hranice; Velikost a složitost vlivu; Pravděpodobnost vlivu; Doba trvání, frekvence a vratnost. Z hlediska velikosti vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí byly vlivy vyhodnoceny následovně:

Vlivy na obyvatelstvo	malé až nevýznamné
Vlivy na ovzduší a klima	malé
Vlivy na hlukovou situaci	malé
Vlivy na vody	malé
Vlivy na půdy	významné
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	malé
Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	středně významné
Vlivy na krajinu a krajinný ráz	středně významné
Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	malé

Z uvedeného hodnocení vyplývá, že nejvýznamnější vlivy záměru jsou vlivy na půdy ZPF i PUPFL. Posuzovaný záměr si vyžádá zábor půd náležících do ZPF, z nichž část je řazena do I. a II. třídy ochrany. Charakter záměru nutně předpokládá, že zábor půd (ZPF i PUPFL) bude trvalý a nevratný. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu se jedná o stav nežádoucí (§ 4, odst. 3), ale přípustný (§ 9, odst. 5, písm. c). Vlivy záměru jsou jako středně významné hodnoceny ve vztahu k fauně, flóře a ekosystémům. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy se bude uplatňovat pouze v prostoru a nejbližším okolí záměru a vlivy bude možné vhodnými opatřeními minimalizovat. Jako středně významné jsou hodnoceny rovněž vlivy na krajinu a krajinný ráz. Komunikace jsou běžnou součástí historických kulturních krajin a často se uplatňují jako pozitivní krajinoformující prvek. Novostavbu obchvatu silnice č. II/283 lze jako liniovou stavbu do krajiny vhodnými vegetačními úpravami integrovat a po ukončení realizace stavby může být její negativní vliv významně omezen. Vlivy záměru na ostatní složky životního prostředí byly vyhodnoceny jako malé až nevýznamné.

Při dodržení a realizaci v Dokumentaci EIA navržených opatření nedojde realizací záměru k významnému negativnímu ovlivnění obyvatelstva, veřejného zdraví ani životního prostředí.

PŘESHraničNÍ VLIVY

Vzhledem k lokalizaci a charakteru posuzovaného záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" jsou přeshraniční vlivy ve všech posuzovaných variantách vyloučeny.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.III. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodu I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů“ je zpracována a odůvodněna v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na ŽP v procesu EIA

a nevyžaduje doplnění ze strany zpracovatele. Zpracovatel posudku se s provedeným hodnocením ztotožňuje.

D.IV. CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ, POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘÍPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ

Posuzovaná Dokumentace EIA navrhuje rozsáhlý soubor opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které jsou předpokládány v souvislosti s realizací a provozem posuzovaného záměru. Navržená opatření jsou strukturována podle fáze řešení záměru, tedy opatření pro fázi přípravy záměru, pro fázi výstavby záměru, profázi provozu záměru a opatření pro monitorování a rozbory vlivů záměru na životní prostředí.

Navržená opatření vyplývají z analýzy a hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které bylo provedeno v předchozích kapitolách posuzované Dokumentace EIA, zejména v kapitolách D.I., D.2. a D.3.

Navržená byla posouzena zpracovatelem posudku, a v případě jejich adekvátnosti byla formulačně upravena a zapracována do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Posouzení navržených opatření je provedeno v příslušné části posudku Dokumentace EIA (kapitola IV)

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.VI. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popis kompenzací“ je zpracována v dostatečném rozsahu a umožňuje rámcové zpracování podmínek návrhu souhlasného stanoviska.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kapitola konstatuje, že pro vypracování posuzované Dokumentace EIA byly použity literární zdroje, které jsou uvedeny v seznamu literatury, výsledky terénních průzkumů a závěry osobních jednání. Pro výpočet zatížení ovzduší škodlivinami z bodových, liniových a plošných zdrojů „SYMOS 97“ verze 2013. Pro predikci emisí z provozu vozidel byl využit program MEFA 13. Emitovaný hluk z dopravy byl modelován dle Metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy s pomocí programu Hluk+ Profi Pásma. Biologické průzkumy byly prováděny standardními metodami, zejména terénním šetřením s využitím archivních podkladů.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.V. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována stručně, ale v dostatečném rozsahu a nevyžaduje doplnění nebo zpřesnění.

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBŤÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

Kapitola konstatuje, že prognostické metody použité v oblasti emisí, imisí a hluku jsou postaveny na základě současného stupně poznání a nejsou a ani nemohou být absolutně přesnou prognózou, ale prognózou s přesností danou současnými znalostmi. Přesnost prognózování znečištění ovzduší je na

úrovni chyby 25 %, v případě modelování zatížení území záměrem hlukem je chyba výpočtu do úrovně 2 dB. Použité mapové podklady pro hodnocení vlivů záměru byly v měřítku 1:5 000 až 1:10 000.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI D.VI. DOKUMENTACE EIA

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu a nevyžaduje přepracování nebo doplnění.

ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí posuzován ve dvou aktivních variantách, které jsou označovány jako V1 a V2. Obě aktivní varianty jsou v textu stručně popsány a následně tabelárně porovnány. V tabulce jsou hodnoceny vlivy posuzovaného záměru na spojitě stupnici od 0 do 3, kde 0 označuje „žádný vliv“ a hodnota 3 „silný vliv“ záměru na posuzovanou složku životního prostředí. V hodnocení jsou dále užitá slovní hodnocení pro hodnotu 1 (slabý vliv) a hodnotu 2 (středně silný vliv). Vlivy záměru nebyly na žádnou složku životního prostředí v žádné variantě hodnoceny hodnotou 0, tj. žádný vliv a rovněž hodnotou 3, tj. silný vliv. Hodnocení variant bylo provedeno jako suma hodnot jednotlivých vlivů. Z provedeného hodnocení vyplývá, že z hlediska vlivů na životní prostředí je varianta V2, která je ve všech posuzovaných vlivech k životnímu prostředí šetrnější nebo srovnatelná s variantou V1 (vlivy na ovzduší). Závěr provedeného porovnání variant konstatuje, že výhody varianty spočívají zejména v menším záboru ZPF a PUPFL, menším vlivu na krajinný ráz a vzdálení trasy od nejbližších obytných objektů, což se projeví nižším vlivem záměru na hlukovou situaci.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI E. DOKUMENTACE EIA

Část E „Porovnání variant řešení záměru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a nevyžaduje žádných doplnění nebo upřesnění.

ČÁST F ZÁVĚR

V závěru dokumentace konstatuje, že byly vyhodnoceny všechny potenciální vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v souladu s požadavky zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Závěr konstatuje, že zohlednění všech prostorových vlivů a faktorů je možno konstatovat, že uvažovaný záměr je za podmínek, které jsou uvedeny v rámci kapitoly D.IV. akceptovatelný a lze doporučit jeho realizaci s tím, že ve variantě V2 budou vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel menší než ve variantě V1.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI E. DOKUMENTACE EIA

Závěr je formulován srozumitelně. Se závěrem, že záměr lze při respektování navrhovaných opatření doporučit k realizaci v obou posuzovaných aktivních variantách, přičemž jako výhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla vyhodnocena varianta V2. S uvedeným závěrem se plně ztotožňuje rovněž zpracovatel posudku.

ČÁST G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Všeobecně srozumitelné shrnutí výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je zpracováno v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., jasným, obecně srozumitelným a vyčerpávajícím způsobem, který stručně popisuje lokalizaci záměru, jednotlivé

varianty včetně směrového vedení, délky, podélných sklonů, rozdíly mezi variantami, lokalizaci, délku a výšku protihlukové stěny ve variantě V2. Dále uvádí, že záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací a proto je zábor půd I. a II. třídy přijatelný. Dále je konstatováno, že vlivy na hlukovou situaci v okolí záměru jsou očekávány v malé míře, ale je očekáváno významné snížení emisí hluku z dopravy v intravilánech obcí na stávající trase silnice II/283. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy lze minimalizovat navrženými opatřeními. Rovněž vlivy na krajinu, které jsou označeny jako středně velké jsou významně eliminovány návrhem vegetačních úprav.

Na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v Dokumentaci EIA, kapitola konstatuje, že návrh splňuje požadavky ochrany životního prostředí, ochrany zdraví obyvatel a není v kolizi s funkčním využitím území dle platné územně plánovací dokumentace (ZÚR LK). Dále konstatuje, že posuzovaný záměr je za stanovených podmínek akceptovatelný a menší negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví lze očekávat v případě realizace varianty V2.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI G. DOKUMENTACE EIA

Část G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru posuzované dokumentace EIA je zpracováno v dostatečném rozsahu a nevyžaduje přepracování nebo doplnění.

ČÁST H

Dokumentace obsahuje všechny povinné přílohy a dále přílohy, které jsou uvedeny a komentovány v části II.1. Úplnost dokumentace tohoto posudku.

ZÁVĚR POSOUZENÍ ČÁSTI H. DOKUMENTACE EIA

Část H – Přílohy posuzované dokumentace EIA je zpracována v dostatečném rozsahu a nevyžaduje přepracování nebo doplnění.

SHRNUTÍ OBSAHOVÉHO POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Dokumentace je zpracována po formální i věcné stránce v souladu s požadavky stanovenými na dokumentaci EIA přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Dokumentace EIA se v odpovídajícím rozsahu a detailu zabývá vlivy posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí v záměrem dotčeném území a na veřejné zdraví. Pro hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí byly aplikovány doporučené a ověřené metodiky a postupy. Dílčí hodnocení jednotlivých vlivů bylo provedeno autorizovanými nebo odborně způsobilými osobami.

Zpracovatel posudku konstatuje, že předložená Dokumentace EIA naplňuje zákonem stanovené požadavky. Předložená dokumentace záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" splňuje všechny požadavky k posouzení jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je vypracována dostatečném rozsahu i detailu pro zpracování posudku a formulaci návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zpracovatel předložené Dokumentace EIA explicitně nevyloučil žádnou z posuzovaných variant jako nepřijatelnou z hlediska jejích vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jako výhodnější variantu však vyhodnotil variantu V2, která má celkově menší vliv na záměrem dotčené životní prostředí, a to zejména z důvodu její celkové délky. Rozdíl v délce variant se projevuje především v celkově nižším trvalém záboru ZPF a PUPFL. V případě realizace varianty V1 dojde k trvalému záboru 15,45 ha půd řazených do ZPF, z nichž je 6,62 ha řazeno do I. nebo II. třídy ochrany, a dále 5,28 ha PUPFL. V případě realizace varianty V2 dojde k trvalému záboru 14,35 ha půd řazených do ZPF, z nichž je 6,55 ha řazeno do I. a II. třídy ochrany, a dále k záboru 3,43 ha PUPFL. Realizací varianty V2 bude snížen trvalý zábor ZPF o 1,1 ha a zábor PUPFL o 1,85 ha. Varianta V2 má dále menší vliv na krajinu a krajinný ráz, a to zejména z důvodu jejího menšího rozsahu (délky), vedení trasy více v niveletě terénu a realizace nižších náspů

a mělčích zářezů. Nespornou výhodou varianty V2 je menší vliv na migraci velkých zvířat, neboť na rozdíl od varianty V1 nepřetíná celý migrační koridor tvořený vymezeným biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zeleného háje. Delší trasa záměru ve variantě V1 se rovněž projeví mírným zvýšením jejich vlivů na vody, faunu a flóru. Trasa varianty V2 je vedena dále od obytných objektů a budou v případě její realizace dojde, ve srovnání s variantou V1, k mírnému snížení hlukové zátěže a vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem zpracovatele Dokumentace EIA že záměr "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" lze při respektování navrhovaných opatření akceptovatelný a doporučuje k realizaci záměr ve variantě V2, která má menší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví než varianta V1.

II.3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Záměr "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" je z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí posuzován v dvou variantách označených jako V1 a V2. Předložená Dokumentace EIA v kapitole E - Porovnání variant řešení záměru porovnává vlivy obou variant na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví a konstatuje, že z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je šetrnější varianta V2, která je celkově kratší, vyžaduje menší zábor ZPF, menší zábor půd řazených do I. a II. třídy ochrany, menší zábor PUPFL a rovněž menší vliv na krajinný ráz z důvodu vedení trasy záměru v niveletě terénu. Nespornou výhodou varianty V2 je menší vliv na migraci velkých zvířat, neboť na rozdíl od varianty V1 nepřetíná celý migrační koridor tvořený vymezeným biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zeleného háje. Předložená Dokumentace EIA však zcela nevyloučila variantu V1, která je za předpokladu splnění stanovených podmínek rovněž akceptovatelná. Z hlediska posuzování vlivů předloženého záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je varianta V2 příznivější a přináší méně negativních vlivů.

Z výše uvedených důvodů je autory posuzované Dokumentace EIA a rovněž zpracovatelem posudku k realizaci záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" upřednostněna varianta V2.

II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Vzhledem k lokalizaci a charakteru posuzovaného záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" jsou přeshraniční vlivy ve všech posuzovaných variantách vyloučeny.

Posuzovaný záměr nemá vlivy na životní prostředí přesahující státní hranice.

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

Posuzovaný záměr "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" řeší novostavbu přeložky silnice II/283 v úseku MUK Žernov (křížení I/35 Turnov - Úlibice) - Zelený Háj (křižovatka II/283 a II/284), která je navržena v kategorii S 9,5/70 (60).

Novostavba přeložky silnice II/283 je řešena ve dvou variantách. Varianta V1 je upřednostňuje technické řešení, upřednostňující plynulost a rovnoměrnost provozu, což se projevuje v návrhu trasy především v plynulém navazování oblouků, hlubšími zářezy, vyššími náspy a mimoúrovňovým křížením stávající křižovatky silnic II/238 a II/284 v prostoru Zelený Háj. Niveleta silnice je maximálně 12,3 m nad a 10 m pod stávajícím terénem. Průměrná niveleta novostavby obchvatu silnice je 0,55 m pod stávajícím terénem. Důsledkem uvedeného řešení je rovněž větší délka stavby, která má celkovou délku 6,250 km.

Varianta V2 zohledňuje požadavky na omezení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména vlivy na krajinný ráz, zábory půd, ÚSES a obyvatelstvo. Vlivy na krajinný ráz je omezen především přiblížením nivelety povrchu stávajícího terénu. Niveleta silnice je maximálně 11,8 m nad a 8,5 m pod stávajícím terénem. Průměrná niveleta novostavby obchvatu silnice ve variantě A2 je 0,05 m pod stávajícím terénem.

Z hlediska technického řešení záměru, s ohledem na dosažený stupeň poznání ve vztahu k životnímu prostředí, se jedná o typ stavby, které jsou na území České republiky pravidelně posuzovány v procesech EIA, jejichž reálné i potenciální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou dostatečně známy a díky řadě provedených post projektových analýz jsou vyhodnoceny reálné dopady záměrů na životní prostředí včetně vyhodnocení účinnosti navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V posuzované Dokumentaci EIA jsou opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů záměru standardně uvedeny v kapitole IV.

K dosažení vyloučení, případně snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, případně prevenci vzniku negativních vlivů je v Dokumentaci EIA navržena řada podmínek, byly navrženy v samotné Dokumentaci EIA nebo v přílohách posuzované dokumentace. V kapitole obsažená opatření byla zpracovatelem posudku v následujícím textu posouzena, a v případě jejich relevantnosti zahrnuty do podmínek návrhu souhlasného stanoviska.

Dále byly do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zahrnuty všechny relevantní návrhy vyplývající z připomínek dotčených orgánů státní správy a samosprávy, veřejnosti a dotčené veřejnosti. Uvedené podmínky vyplývají z vypořádání obdržených vyjádření a veřejného projednání záměru.

V neposlední řadě jsou do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zařazeny podmínky navržené zpracovatelem posudku.

V případě podobnosti navržených relevantních podmínek, byly takové podmínky zpracovatel posudku sloučeny do jediné podmínky, a to tak, aby podmínka vyhovovala požadavkům všech navrhovatelů.

Navržený text pro zapracování navrženého opatření uvedený v následujícím textu této kapitoly nepředstavuje finální formulaci textu podmínky v souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska, neboť do souboru podmínek, jak je uvedeno výše, byla dále zahrnuta opatření a další návrhy a požadavky vyplývající z doručených vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených samosprávných celků, dotčené veřejnosti a veřejnosti, případně podmínky navržené zpracovatelem posudku. Finální text podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska vznikl až při formulaci návrhu stanoviska, který je předmětem kapitoly VII. tohoto posudku.

Navržené podmínky souhlasného stanoviska zajišťují maximálně možné omezení negativních vlivů posuzovaného záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na zdraví obyvatelstva a životní prostředí. V následujícím textu jsou shrnuty podmínky navržené v dokumentaci EIA (kapitola D.IV), a dále podmínky vyplývající navržené na základě doručených vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených samosprávných celků, dotčené veřejnosti a veřejnosti, případně podmínky navržené zpracovatelem posudku.

PODMÍNKY A OPATŘENÍ NAVRŽENÉ V DOKUMENTACI EIA

PODMÍNKY NAVRŽENÉ PRO FÁZI PŘÍPRAVY

1. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:

- a. bude zpracovaná na konkrétní technické parametry záměru podle platné legislativy v době zpracování dokumentace pro územní řízení.
- b. bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření bylo navrženo k eliminaci současné nejistoty plynoucí z aktuálního použitého modelu dopravy, který bude v následujících stupních projektové dokumentace záměru dále zpřesňován.

Podmínka byla zapracována do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro územní řízení (DÚR) bude aktualizovaná rozptylová studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější

poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy. Aktualizovaná rozptylová studie bude zpracována autorizovanou osobou dle zákona č. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce znečištění ovzduší. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na znečišťování ovzduší a veřejné zdraví.

2. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude zahrnovat a zohledňovat následující požadavky:

- a. akustická studie bude zpracovaná na konkrétní technické parametry záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení,
- b. akustická studie bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území,
- c. v případě varianty V2 počítat s realizací protihlukové stěny levostranně ve směru staničení v km cca 2,124 – 2,300 o délce cca 176 m a výšce 3 m,
- d. v dalším stupni projektové přípravy zpracovat podrobnou Hlukovou studii pro prostor Slaná se specifikací případných protihlukových opatření.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření bylo navrženo k eliminaci současné nejistoty plynoucí z aktuálního použitého modelu dopravy, který bude v následujících stupních projektové dokumentace záměru dále zpřesněn.

Opatření bylo zapracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro územní řízení (DÚR) bude aktualizovaná rozptylová studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy. Součástí hlukové studie bude rovněž vyhodnocení hlukové zátěže prostoru obce Slaná.

Součástí realizovaného záměru bude protihluková stěna umístěná levostranně ve směru staničení v km cca 2,124 – 2,300 o délce cca 176 m a výšce 3 m. Délka a výška protihlukové stěny bude upřesněna na základě výsledků hlukové studie.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce hlukové zátěže bezprostředního okolí přeložky silnice II/283, ověření účinnosti navržené protihlukové stěny a ověření hlukové zátěže obytné zástavby v prostoru obce Slaná. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na hlukovou situaci a veřejné zdraví, ověření parametrů navržené protihlukové stěny a navržení protihlukových opatření v obci Slaná po předpokládaném navýšení intenzit dopravy v obci.

Cílem podmínky je omezit negativní vlivy záměru na hlukovou situaci u nejbližší obytné zástavby.

3. Pro snížení nebezpečí dopravních nehod v souvislosti s předpokládaným zvýšením intenzit dopravy v obci Slaná zvážit možnost výstavby chodníku a to např. od čp. 45 v Hořensku po čp. 95 ve Slané.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření nebylo zpracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska z následujícího důvodu: Bezpečnost provozu na veřejných komunikacích se řídí zákonem č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

4. Zvážit možnost zohlednění cyklostezky Oleška v úseku Bořkov – Semily.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření nebylo zpracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska z následujícího důvodu: Cyklostezka se nachází zcela mimo řešení území. Ve zdůvodnění opatření se Dokumentace EIA se odvolává na hlukovou studii, která však návrh opatření rovněž nezdůvodňuje.

5. Provéřit možnost opravy silnice – Zelený háj – Semily a Bořkov – Košťálov.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření nebylo zpracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska z následujícího důvodu: Oznamovatel záměru, kterým je ŘSD ČR, je státním podnikem, předmětem jeho činnosti je zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí a příslušenství ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Komunikace II. a III. třídy spadají do kompetence krajů, v tomto případě Libereckého kraje. Podrobné prohlídky pozemních komunikací jsou povinností vlastníka pozemní komunikace ze zákona (§18n zákona č. 13/1997 Sb.).

6. V rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů záměru přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Osa novostavby obchvatu silnice II/283 protíná území, na kterém byla v minulosti provedena v minulosti Opatření bylo navrženo k omezení negativních vlivů záměru na zemědělský půdní fond z hlediska rizika negativního ovlivnění hydrologického režimu půd.

Opatření bylo zpracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí hydrogeologického posouzení území přímo dotčeného trasou novostavby obchvatu silnice č. II/283 bude ověření přítomnosti melioračních kanálů, ověření jejich funkčnosti a návrh jejich technického funkčního převedení pod tělesem novostavby silnice.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky využívaným územím, na kterém byly v minulosti provedeny zemědělské meliorace půd za účelem zvýšení jejich úrodnosti. Přerušením melioračních kanálů výstavbou silnice by mohlo dojít k zamokření pozemků a k návratu k původnímu nepříznivému stavu. Cílem podmínky je zachování příznivých půdních podmínek na pozemcích řazených do ZPF, zejména k zabránění budoucímu nepříznivému hydrologickému vývoji (zamokření) v minulosti meliorovaných pozemků a zachování jejich úrodnosti.

7. Dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu záměru bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (je proto nutné zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské, respektive lesní, pozemky, případně navrhnout obdobné vhodné řešení). Konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Zajištění průchodnosti území pro obyvatele a dostupnosti zemědělských a lesních pozemků z důvodu jejich obhospodařování je obligatorní podmínkou, kterou nelze zanedbat. Z uvedeného důvodu ji nutné vyřešit již na úrovni stavebního řízení a řešení zakotvit v podmínkách stavebního povolení, které jsou závazné i pro dodavatele stavby, který zpracovává plán organizace výstavby. Z textu navrženého opatření byla vyňata část týkající se projektu jednoduchých pozemkových úprav, neboť projektování a provádění pozemkových úprav se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech, a náklady na provedení pozemkových úprav hradí stát. Pozemkovými úpravami se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Podmínka provedení pozemkových úprav, byť ve formě jednoduché pozemkové úpravy, by mohla mít za následek znemožnění realizace celého záměru, neboť oznamovatel záměru není schopen, ani oprávněn, tento toto řízení zajistit. Do podmínky proto byla zapracována pouze povinnost zpracovat do DSP návrh zajištění dostupnosti pozemků a řešení projednat s jejich majiteli. Zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav je nutno považovat za doporučení řešení, nikoliv jako podmínku.

Návrh opatření byl zapracován do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Dokumentace pro stavební povolení, a rovněž plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat zajištění řešení průchodnosti záměrem přímo dotčeného území během výstavby a provozu záměru pro místní obyvatelstvo a zajištění dostupnosti všech zemědělských a lesních pozemků zemědělskou a lesnickou mechanizací, jejichž dostupnost bude realizací stavby dotčena. Způsob zajištění dostupnosti lesních a zemědělských pozemků bude projednán s vlastníky dotčených pozemků.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky a lesnický obhospodařovaným územím ve kterém může realizací záměru dojít k rozdělení pozemků a omezení jejich dostupnosti pro zemědělskou a 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.

8. V rámci dokumentace pro stavební povolení ověřit na základě podrobného geotechnického průzkumu přesné geologické poměry záměru.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Geologický a hydrogeologický průzkum jsou povinnou součástí projektové dokumentace pro provádění stavby podle vyhlášky č. 499/2006Sb., o dokumentaci staveb, viz příloha č. 13 vyhlášky (zrušena k 1.1.2024 – přechodná platnost zákona č. 183/2006 Sb., do 1.7.2024). Provádění geotechnického průzkumu upravuje Metodický Ministerstva dopravy ČR (2017) nebo TP-76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace. Provedení geologického průzkumu je proto nutné považovat povinnost ze zákona, a proto není do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zahrnuta. Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska jsou uváděny pouze požadavky, ke kterým má být, v rámci prováděného průzkumu, brán zvláštní zřetel.

Návrh opatření byl zapracován do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Geotechnický průzkum, který je součástí dokumentace pro stavební povolení, budou detailně ověřeny přesné geologické poměry zvolené varianty novostavby silnice II/283 a to zejména

v místech křížení vodních toků, hlubokých zářezů a náspů. Na základě průzkumu bude navrženo technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik sesuvů spojených se zakládáním mostů a realizací zářezů.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je na základě detailního geologického průzkumu eliminovat nebo zcela vyloučit negativní vlivy záměru, zejména sesuvy svahů zářezů a stability staveb.

9. V rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry záměru a výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu. Tato studie bude zohledňovat následující požadavky:
- a. ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky, zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět. V těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech.
 - b. část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůní přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m.
 - c. retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdňení umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže).
 - d. velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.
 - e. soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů).
 - f. stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu.
 - g. před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, zvážit umístění dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Zadržování vody v krajině představuje jedno ze základních opatření k omezení negativních vlivů globální klimatické změny. Cílem opatření je zpomalit odtok srážkových vod ze záměrem dotčeného území a zadržet srážkové vody dopadající na nepropustné povrchy silnice. Opatření bylo přeformulováno a zapracováno do následujících podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro povolení stavby bude projekt odvodnění silnice, který na základě geologického a hydrogeologického průzkumu v maximální možné míře upřednostní zasakování srážkových vod odtékajících z nepropustných ploch silnice. Vsakovací a retenčně vsakovací objekty budou řešeny jako otevřené, kde to bude možné, rovnoměrně rozmístěné, aby srážkové vody byly zasakovány co nejbližší místu jejich vzniku. Na vhodných lokalitách bude část vsakovacích objektů

řešena 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. Cílem podmínky je zpomalit odtok srážkových vod z nepropustných povrchů silnice, a tak přispět k zadržování vody v krajině a omezit negativní projevy globální klimatické změny.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zpomalit odtok srážkových vod ze záměrem dotčeného území a zadržet srážkové odpadní vody dopadající na nepropustné povrchy silnice vsakováním do půdy pokud možno co nejbliže k místu jejich vzniku. Realizace zasakovacích nádrží s ponecháním bezodtokového prostoru má za cíl vytvořit podmínky pro zvýšení biologické diverzity záměrem dotčeného území ve formě drobných vodních biotopů.

Stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbliže místu jejich zjištěného výskytu.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. V případě odkrytí vývěry podzemní vody, zejména v místech provádění zářezů, a její odvedení mimo jejich výskyt by mohlo nepříznivě ovlivnit lokální hydrogeologické poměry ve směru toku podzemních vod. Cílem podmínky je v maximální možné míře omezit vlivy záměru na režim mělkých podzemních vod v lokalitě záměru.

10. V rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum, který:

- a. bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody ne starší 1 roku v pásmu 150 m od osy komunikace. Pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu. Zvýšená pozornost by se měla věnovat studním S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude dosahovat hloubka zářezu až 9 m. Zejména pak studním S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou.
- b. bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu. V rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod.
- c. bude v rámci monitoringu zajišťovat odebrání vzorků vody pro chemický rozbor. Rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem.
- d. bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem.
- e. pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně zpomalení jejich odtoku retenčními nádržemi s následným přepadem do vodních toků s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod. Pro zjištění hydrogeologických a geologických poměrů na lokalitě je účelné provést podrobné průzkumy pro ověření geotechnických parametrů a možností pro likvidaci srážkových vod

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Hydrogeologický průzkum vždy byl, a lze předpokládat, že po náhradě zrušené vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, nadále bude obligatorní součástí dokumentace pro stavební povolení. Zpracování hydrogeologického průzkumu je tedy povinností ze zákona. Navržené opatření bylo proto do podmínky upraveno ve smyslu, že hydrogeologický průzkum musí, mimo jiné, obsahovat vyřešení požadavků obsažených v návrhu opatření.

Opatření bylo přeformulováno a zapracováno do následujících podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Hydrogeologický průzkum, který bude součástí dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat následující:

- a) pasportizaci všech zdrojů podzemní v pásmu 150 m od osy komunikace. Zvýšená pozornost bude věnována studním S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude hloubka zářezu dosahovat silnice až 9 m. Každý protokol o identifikaci hodnoceného zdroje a provedené pasportizaci bude podepsán majitelem objektu nebo osobou majitelem objektu pověřenou. Pasportizace vodních zdrojů za ve správním obvodu obce bude odsouhlasena dotčenou obcí. Pasportizace vodních zdrojů nesmí být starší jednoho roku od data předložení dokumentace pro stavební povolení.
- 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 přímo dotčeném trasou záměru a navrhne konkrétní opatření k eliminaci negativního ovlivnění pramenišť navrhovaným záměrem.
- d) hydrogeologický průzkum navrhne lokality vhodné pro zasakování vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně navrhne zpomalení odtoku srážkových vod retenčními nádržemi s následným přepadem do recipientů s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, tak aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. 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 označené S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24. Nejvýznamnější jsou studny S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. 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 pramenišť je požadován z důvodu omezení vlivu záměru na režim podzemních 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. Navržení lokalit pro zasakování srážkových vod do písčitéjších půdních a geologických vrstev je stanoveno k zajištění vsaku srážkových odpadních vod co nejbližší místu jejich vzniku a minimalizaci vlivů záměru na režim podzemních vod. Stejný důvod má rovněž navržení lokalit pro retenční nádrže, jejichž účelem je v zimním období zpomalení odtoku vod se zvýšeným obsahem chloridů do povrchových recipientů a podzemních vod.

11. Stavba nové komunikace musí být technicky navržena tak, aby byly zábory zemědělského půdního fondu minimalizovány. Dočasný zábor bude po skončení stavby rekultivován a vrácen do ZPF pro jeho další zemědělské využívání.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Projektování silnic upravuje ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Trasa silnice musí naplňovat parametry stanovené uvedenou normou a současně reflektovat zákonem stanovené povinnosti, v tomto případě povinností vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního

fondy, konkrétně § 8 za podmínek stanovených v § 4. Opatření je proto povinností ze zákona a proto nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

12. Technické řešení komunikace, výkup pozemků pro výstavbu a odnětí pozemků ze ZPF musí po realizaci stavby zajistit přístup na všechny pozemky ZPF, včetně přístupu pro zemědělskou techniku. V krajině nesmí zůstat pozemky o velikosti a tvaru nevhodné pro zemědělské obhospodařování (např. malé a úzké pozemky, ostré rohy apod.)

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření je povinností vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, konkrétně § 4 písm. c). Podmínka zajištění přístupu s technikou na zemědělské a lesní pozemky je stanovena v podmínce 5. Opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

13. Jako kompenzace za zábor ZPF bude provedena výsadba ovocných stromů. K výsadbě budou použity vysokokmeny (kmínek 1,70 - 2,10 m) nebo špičák vysoký pro zapěstování vysokokmene (nadzemní část nad 1,90 m) starých odrůd ovocných stromů. Ze školek, budou preferovány ty, které se specializují na staré odrůdy. V podrostu ovocných stromů bude založena květnatá louka s respektováním specifik lučních rostlin. Především luční květiny mají klíčení rozložené do delšího časového období, zpravidla několika měsíců. Tato vlastnost zaručuje v přírodních podmínkách trvání druhu. Výsadby ovocných stromů s květnatým podrostem se stane atraktivním pro významnější druhy hmyzu, drobné obratlovce a avifaunu. Toto opatření umožní také zlepšit mikroklima v místě výsadby a zmírňovat vodní a větrnou erozi. V případě ovocných stromů také dojde k rozšíření potravních zdrojů a hnízdních příležitostí pro volně žijící druhy živočichů.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Kompenzace za zábor ZPF nejsou ze zákona předepisovány. Pro stanovení kompenzace by bylo nezbytné stanovit pozemky na kterých má být kompenzace provedena a stanoven titul kompenzace a její příjemce. Pozemky pro výstavbu obchvatu budou řádně vykoupeny, tj. vlastníkům bude provedena úhrada. Aby došlo ke kompenzaci, musela by být výsadba provedena na ostatních pozemcích a uvedené pozemky by musely být ve vlastnictví státu případně obcí. Opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska z důvodu praktické neproveditelnosti opatření.

14. V rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat záměr ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) na nejnutnější míru. Maximální mírou bude respektována územní ochrana PUPFL včetně jejich ochranných pásem. U vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt. Prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu, zabezpečit redukcí vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňovat přirozené obnovy, cíleně využívat přírodní procesy při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Minimalizace záboru PUPFL představuje možné omezení záměru na lesní pozemky. Trvalý zábor PUPFL je předpokládán v šířce 9 až 11 m na každou stranu od osy silnice, tj. v pruhu o šířce 18 až 22 m. Zpevněná část vozovky má šířku 8 m, nezpevněná krajnice je 2x 1,5 m, tj. 3 m. Šířka silnice je tedy 11 m. Zpevněná plocha (vozovka) bude představovat až 50 % záboru plochy. Dokumentace EIA

dočasný zábor PUPFL nepředpokládá. Pozemky vyjmuté z PUPFL budou převedeny v katastru nemovitostí do druhu pozemku ostatní plocha, druh využití silnice.

Opatření bylo s ohledem na výše uvedené přeformulováno do následující podmínky návrhu závazného souhlasného stanoviska:

V rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat záměr ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) na nejnutnější míru. Maximální mírou bude respektována územní ochrana PUPFL včetně jejich ochranných pásem. V projektu sadových úprav okolí silnice zohlednit průchod silnice kolem sousedících pozemků PUPFL, zejména zabezpečit redukci negativních vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability sousedících porostů.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky a jejich ochranná pásma. Vhodnou volbou vegetačního doprovodu silnice dojde ke snížení negativních vlivů na sousedící lesní pozemky vytvořením přechodového pásma mezi prostorem silnice a lesními porosty.

15. V rámci technického řešení trasy ve vztahu k PUPFL budou sejmuté humózní vrstvy zemin (lesní půdy, hrabanka) a níže uložené úrodné schopné horizonty určené k zpětnému využití na stavbě budou uloženy na deponiích. Tyto deponie budou využívány po celou dobu stavby až do započetí technických rekultivací. Místa deponií v rámci zařízení stavenišť musí být rovinná až mírně svažité. Nesmí zde docházet k přítoku a shromažďování povrchových vod. Deponie nelze rovněž zakládat do zamokřeného terénu, kde zakládka a odběr zeminy jsou ztíženy a dochází k jejich znehodnocování. Po ukončení stavby na pozemcích PUPFL bude provedena rekultivace. U rekultivace dočasného záboru do 1 roku a nad 1 rok, které zasahují do pozemků PUPFL, budou po ukončení využívání ploch dočasný zábor nejprve odstraněny veškeré následky stavební činnosti – odstranění zbytků stavebního materiálu, popřípadě zeminy kontaminované ropnými látkami, dále budou zasypány výkopy, terén bude urovnán. Přitom budou zachovány sklony tak, aby byla zachována kontinuita sklonů s okolními pozemky. Dále bude navezena humózní vrstvy zemin (lesní půdy, hrabanka) v tloušťce dle mocnosti, která byla před započítáním stavebních prací sejmuta a vysvahována tak, aby došlo k navázání na okolní terén. Pozemky PUPFL budou následně vráceny k lesnickému využití – biologická rekultivace. Na rekultivované ploše bude založen lesní porost s druhovou skladbou odpovídající ve prospěch autochtonních dřevin, které se vyznačují melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla zapracována pouze část navrženého opatření týkající se trvalých záborů PUPFL. Dokumentace EIA nepředpokládá dočasné zábory PUPFL, a proto je druhá část opatření bezpředmětná. Zpracovatel posudku zapracoval do podmínek návrhu závazného stanoviska dále podmínku, která zakazuje v rámci posuzovaného záměru provádět dočasné zábory PUPFL.

Opatření bylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska na následujícím znění:

V rámci technického řešení trasy ve vztahu k PUPFL budou sejmuté humózní vrstvy zemin (lesní půdy, hrabanka) a níže uložené úrodné schopné horizonty určené k zpětnému využití na stavbě budou uloženy na deponiích. Tyto deponie budou využívány po celou dobu stavby až do započetí technických rekultivací. Místa deponií v rámci zařízení stavenišť musí být rovinná až mírně svažité.

Na lokalitě deponií nesmí docházet k přítoku a shromažďování povrchových vod. Deponie nelze rovněž zakládat do zamokřeného terénu.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky. Cílem podmínky je využití nadložních organických horizontů a půdních horizontů s obsahem humusu k ošetření obnažených povrchů půdy před jejich vegetačními úpravami.

16. Vytvořit nárazníkové pásy, ekotonové linie podél nově vybudovaného tělesa silnice výsadbou autochtonních keřových porostů, tak aby vzniklo nové zaplášťení zbylého porostu, tj. za silničním příkopem by měla být vytvořena ekotonová linie (dostatečně široký /divergentní pozvolný pás) šířky zhruba okolo 5 m (minimální, akceptovatelná šířka je 2,5 m, tento pás, však bude mít velmi ostré přechody), nikoliv však na úkor zbytečného kácení listnatých porostů. Zajistit tak dostatečnou stabilitu stavbou obnažených lesních porostů a minimalizovat jejich ohrožení, zejména bořivými větry, přímým zářením a vysokými teplotami. Husté křoviny, které jsou důležitým životním prostorem pro mnohé živočichy, je vhodnější vysazovat dřevinné linie výlučně z keřů tvořené třemi i víceřadými pásy, protože ty teprve umožňují náležité rozvinutí vnitřního života v křoví. Vhodné je také doplnit keřové patro stromovými druhy dřevin. Pokud však má být u takovýchto výsadeb zároveň zaručena hustota vegetačního prvku, použijí se stromy jen v dostatečném rozestupu od sebe (min. 20 m) nebo v několika málo skupinách. Jasně daným uspořádáním nedojde k zastínění a k postupnému řídnutí keřového patra (Čížková, Šarapatka, Kulišťáková 2008). Lesní porostní pláště nebudou vytvářet ochranu před škodlivými faktory ihned po vysázení. Jejich ochranné působení se projeví až za několik let. Přesto, pokud při výsadbě budou použity rostoucí dřeviny (krátkověké) v kombinaci s pomalu rostoucími (dlouhověkými) dřevinami, vytvoří v prvních letech po výsadbě vhodnou kulisu právě rychlerostoucí druhy. Do budoucna budou nahrazeny dlouhověkými dřevinami s pomalejším růstem v mládí. Také z hlediska kompozice a z hlediska estetické funkce krajiny nebudou vysázené linie působit negativně v žádném časovém horizontu. Opatření přispěje také k vyšší biodiverzitě území.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Jak bylo uvedeno v komentáři k bodu 14, posuzovaným záměrem je novostavba (přivaděče) obchvatu silnice II. třídy s maximální šířkou záboru 22 m, přičemž vlastní šířka silnice (mezi svodidly) je cca 10 m. Vzdálenost mezi svodidly a nezpevněným příkopem lze odhadnout na 2,5 m, tj. prostor určený pro vegetační úpravy v záboru silnice je maximálně 3,5 m za předpokladu záboru 22 m, případně minimálního uvažovaného záboru 18 m, zůstává pouze 1,5 m. Zajistit požadované vegetační úpravy bez dalšího záboru (výkupu) PUPFL není reálné. Opatření v uvedeném znění nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska a bylo nahrazeno podmínkou vypracování komplexního projektu sadovnických úprav pro zvolenou variantu záměru.

17. V blízkosti nově vzniklého tělesa zajistit dostatečné množství disponibilní vody pro lesní porosty v suchých, bezsrážkových periodách, a naopak také pro zadržení extrémních srážek tak, aby jejich kulminací v nesoustředěném i soustředěném odtoku nedocházelo k poškozování lesních porostů. Cílové opatření by mělo být soustředěno zejména do příbřežní a doprovodné zóny drobných vodních toků, povrchových stružek, sběrných příkopů, právě zde se ve většině případů odehrávají zásadní procesy ovlivňující odtok. Mělo by se jednat o úpravy podélného i příčného sklonu a tvaru koryta v kombinaci s úpravou dřevinné skladby a zakmenění směrem k přirozeným lesním porostům. Těmito opatřeními lze zásadně ovlivnit stabilitu odtoků jak v suchých, tak v srážkově bohatých periodách. Úpravou by mělo dojít ke snížení sklonu nivelety dna, celkovému zmenšení průtočné kapacity a rychlosti proudění vody. Mělo by být umožněno vybřežování vody při vyšších průtocích. Vybudováním přírodně blízkých stavebních opatření pro zadržení vody na lesních pozemcích zlepšit hydrologické a odtokové poměry v dané lokalitě a v co největší míře zadržít vody v lesním porostu pro jejich následné účelné přerozdělení a využití.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Pro realizaci záměru novostavby přivaděče silnice II. třídy budou vykoupeny pouze nezbytně nutné pozemky pro výstavbu záměru. Zajištění dostatečného množství disponibilní vody pro lesní porosty v suchých, bezsrážkových periodách, je v daném prostoru nemožné. Novostavba všechny dotčené vodní toky kříží, ale není vedena v jejich souběhu. Zajištění převedení vod Q100 je pod křížením silnice s vodním tokem se povinností ze zákona. Opatření k ochraně břehů vodních toků při výstavbě záměru je zohledněno v podmínce 21.

Navržené opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

18. Vhodně vybranými přírodě blízkými opatřeními stavebního rázu – revitalizační úpravy a tůně, by tak mělo dojít k většímu zadržení vody v zájmovém území, zvýšení hladiny podzemní vody, upravení mikroklimatu. Celkově dojde v zájmové lokalitě k posílení povrchové členitosti a zvýšení retenční schopnosti daného území, zmírnění negativních dopadů melioračních úprav na lesní porosty, zvýšení atraktivity lokality pro různé druhy rostlin a živočichů. Zvýšením infiltrace budou posíleny podzemní horizonty, což pozitivně ovlivní hydrologické poměry. Revitalizace vodního prostředí a budování tůní je jedna z efektivnějších možností pro podporu biologické rozmanitosti. Odezva po realizaci opatření je často relativně rychlá. Navrhovaná opatření i způsob jejich provedení musí být voleny s ohledem na kvalitu přírodního prostředí a potřeby zaznamenaných druhů rostlin a živočichů.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření je duplicitní a je obsaženo již v jiných navržených opatřeních, která byla zapracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Jedná se o podmínky č. 6 až 9.

Navržené opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska, neboť je obsaženo v jiných již zapracovaných podmínkách.

19. V lesních porostech navazující na nově vzniklé těleso komunikace je velmi důležité ponechat část dřeva z těžby na místě, a to až do úplného rozpadu dřevní hmoty. Tak dojde k rozšíření možnosti potravní nabídky pro ptačí druhy, k podpoře saproxylického hmyzu, ale zejména z důvodu ochrany půdy. Rozkládající se kmeny fungují jako rezervoár vlhkosti, a tím zaručují zachování intenzity půdních procesů i v suchých obdobích, kdy se jinak okolní vyschlá půda ukládá „ke spánku“ s částí organismů v dormantní fázi. V srážkově silných obdobích, kdy je půda nasycená, putuje část vody do odumřelých kmenů, kde je zadržována. V suchých obdobích, kdy transpirace stromů vysušuje půdu, se vlaha vrací do půdy. Navíc v závislosti na dispozici k vrstevnicím, vhodně položené kmeny zabraňují půdní erozi a tvoří místa, kde voda může zasakovat do kypřé humózní půdy.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření je z hlediska podpory rozvoje biologické rozmanitosti velmi prospěšné, nicméně oznamovatel záměru nemůže provádět opatření na pozemcích ve vlastnictví třetích osob. Opatření k podpoře biologické rozmanitosti mohou být prováděna pouze v rozsahu plochy vykoupených pozemků. Povinnost zohlednění navrženého opatření je součástí podmínky č. 17 (sadové úpravy).

Navržené opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

20. 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.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření lze realizovat pouze v území na kterém budou pozemky vykoupeny za účelem realizace záměru. Plochy určené k vegetačním a sadovým úpravám budou řešeny v rámci projektu komplexních sadových úprav, jehož vypracování jako podklad k dokumentaci pro stavební řízení je obsahem podmínky č. 17.

21. Vhodně vybranými přírodě blízkými opatřeními stavebního rázu na existujících a nově vytvořených lesních cestách modifikovat odtokové poměry v zájmovém území s cílem zvýšit zásoby vody v území (vyrovnanější odtok), zmírnit teplotní extrémy a snížit erozi.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření je duplicitní. Zpracování projektu odvodnění celého záměru a navržení opatření ke zpomalení odtoku srážkových vod z území je předmětem podmínky 9.

Navržené opatření nebylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

22. Návrh opatření vedoucích k zamezení, nebo snížení možného negativního vlivu záměru – živočichové:

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Kapitola uvádí tabelární formou seznam zjištěných zvláště chráněných živočichů, popis potenciálních negativních vlivů na jednotlivé druhy a návrh opatření k eliminaci nebo omezení negativních vlivů záměru na uvedené druhy v období jeho výstavby a provozu. Předložená dokumentace nenavrhuje souborná opatření z hlediska ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, a proto byly podmínky týkající se ochrany ZCHD živočichů formulovány zpracovatelem posudku.

Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byly na základě doporučení obsažených v dokumentaci EIA zapracovány následující podmínky:

Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní víceletý biologický průzkum provedený 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.

Zdůvodnění:

Podmínky vychází ze souboru opatření obsažených v Dokumentaci EIA. Cílem podmínky je provést detailní průzkum plochy budoucího staveniště posuzovaného záměru a důrazem na zvláště chráněné druhy zjištěné přechovými průzkumy, vyhledat jejich stanoviště a v dostatečném časovém předstihu zajistit jejich ochranu. Termínem víceletý průzkum se rozumí průzkum po dvě a více vegetační sezóny.

Kácení dřevin rostoucích mimo les neprovádět v období od 15. dubna do 30. června běžného roku. Kácení dřevin a odstraňování křovin provádět přednostně v mimovegetačním období roku.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích 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 rostoucích mimo les.

Zemní práce při zakládání stavby provádět od počátku srpna běžného roku do počátku vegetační sezóny z důvodu ochrany živočichů rozmnožujících se v půdě. Počátek vegetační sezóny stanoví ekologický dozor stavby na základě klimatických podmínek panujících v roce provádění prací.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. V půdě dochází k rozmnožování řady různých živočichů, jejichž mláďata v juvenilním stavu nejsou schopna opustit prostor provádění zemních prací. Od poloviny srpna jsou mláďata zpravidla dostatečně mobilní tak, aby nedocházelo k jejich likvidaci zemními stroji.

23. Šetrným a přírodě blízkým způsobem převést přítok Václavského potoka a LBK 5 V Končinách prostorem MÚK Žernov.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření vychází ze závěru zjišťovacího řízení a dokumentace EIA. Návrh opatření je nejasně formulován a z textu nevyplývá, zda se jedná o přeložení vodního toku nebo převedení záměru přes vodní tok. Na základě mapových podkladů se jedná o převedení záměru přes vodní tok ID 111670109500, který je v databázi DIBAVOD uveden bez názvu, v mapě ZM10 je uváděn pod názvem Veselka. Posuzovaný záměr překonává uvedený vodní tok na dvou lokalitách. První lokalita se nachází ve vzdálenosti cca 180 (varianta V2) až 245 m (varianta V1) nad soutokem vodního toku Veselka s Václavským potokem. Druhá lokalita se nachází ve staničení cca 1,385 km ve variantě V1 a 1,460 km ve variantě V2 (lokalita křížení vodního toku je pro obě varianty shodná). Vhodná řešení stanovuje Metodická příručka k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Podmínka byla přeformulována a konkretizována následujícím způsobem:

Převedení záměru přes vodní tok ID 111670109500 (Veselka) a biokoridor LBK 5 bude provedeno přírodě blízkým způsobem v souladu s přiměřeným přihlédnutím k zásadám uvedeným v Metodické příručce k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč et Anděl; 2001) a TP180.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Účelem podmínky je zajištění průchodnosti biokoridoru LBK 5 jehož osu tvoří vodní tok Veselka přírodě blízkým způsobem, tak byl byla zachována jeho prostupnost pro migrující živočichy.

24. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²). U vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů. Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření je zcela legitimní, zpracovatel posudku převzal navržené opatření do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit detailní podklad pro vyhodnocení ekologické újmy a vypracování komplexního projektu sadových úprav.

25. V rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně zohledňovat následující požadavky:

- a. bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky,
- b. bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně,
- c. z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu budou realizována kompenzační opatření, jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa komunikace do okolní krajiny,
- d. náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmy způsobené kácením dřevin. Výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF),
- e. navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva). Náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením),
- f. navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva). Náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením).
- g. pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin. V daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace).
- h. preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Vypracování komplexního projektu sadových úprav představuje zcela nezbytnou podmínku pro začlenění novostavby přivaděče silnice II/283 do záměrem dotčené krajiny a omezení vlivu záměru na krajinný ráz. Vhodně provedené sadové úpravy okolí záměru rovněž významně přispějí k omezení negativních vlivů záměru na další složky životního prostředí jako jsou například vlivy na biologickou rozmanitost, ale rovněž vlivy na veřejné zdraví (omezení prašnosti z provozu a šíření hluku). Projednání projektu komplexních sadových úprav s příslušnými orgány ochrany přírody a zapracování jejich podmínek a požadavků do projektu sadových úprav zajistí včasnou nápravu případných nedostatků projektu.

Odstavec b) byl přeformulován, neboť hovoří o náhradě krycí zeleně a jedná se o začlenění záměru do krajiny a omezení vlivu záměru na krajinný ráz. Odstavec byl proto zpracovatelem posudku přeformulován následovně:

Projekt sadových úprav bude v maximální možné míře zajišťovat minimalizaci vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, a to zejména návrhy výsadby vyšších dřevin v patách náspů a keřů na svazích náspů jako náhradu za odstraněnou krycí zeleň.

Odstavce c), d) a e) nebyly z navrženého opatření do podmínky návrhu souhlasného stanoviska převzaty, protože kompenzační opatření výsadbou zeleně jsou navrhována pouze v případě překračování emisních limitů podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nebo podle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Náhradní výsadba je formou kompenzace ekologické újmy (§ 10 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí), kterou podle odst. 1 § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny může ve svém rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli příslušný orgán ochrany přírody. Oznamovatel záměru, který je státním podnikem, podle zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku se musí řídit pravidly poskytování veřejné podpory (§ 17 zákona č. 77/1997 Sb.) tj. zákonem č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech státu, která mu neumožňují poskytovat prostředky na náhradní výsadby, které nejsou v jeho majetku. Příslušný orgán ochrany přírody může podle odst. 2 § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny uložit náhradní výsadbu na pozemcích které nejsou ve vlastnictví žadatele, ale toto rozhodnutí nemůže žadatel předvídat. Uvedením bodu a) do podmínky povinnosti předběžného projednání plánu komplexních sadových úprav s příslušným orgánem ochrany přírody je možnost náhradních výsadeb otevřena, a pokud bude náhradní výsadby požadována, může být do projektu zapracována. Rovněž pak v plánu komplexních sadových úprav mohou být stanoveny přesné počty a druhy dřevin, které budou vysazeny.

Odstavce f), g) a h) byly formulačně upraveny a zapracovány do podmínky v následujícím znění:

f) – v oznámení c) v podmínce:

komplexní projekt sadových úprav bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených významných krajinných prvků.

g) - v oznámení d) v podmínce:

pro výsadby budou použity autochtonní druhy dřevin v cílové druhové skladbě odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkových dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkových dřevin. V daném kontextu upřednostňovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace).

h) - v oznámení e) v podmínce:

v navrhovaných výsadbách preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy náspů osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou stanovištěně vhodných stromů a keřů.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit maximálně možné začlenění záměru do krajiny a omezit vliv záměru na dotčený krajinný ráz. Vhodně provedené sadové úpravy okolí záměru rovněž významně přispějí k omezení negativních vlivů záměru na další složky životního prostředí jako jsou například vlivy na biologickou rozmanitost, ale rovněž vlivy na veřejné zdraví (omezení prašnosti z provozu a šíření hluku). Projednání projektu komplexních sadových úprav s příslušnými orgány ochrany přírody a zapracování jejich podmínek a požadavků do projektu sadových úprav zajistí včasnou nápravu případných nedostatků projektu.

26. V rámci dokumentace pro územní řízení preferovat realizaci záměru v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou. Tam, kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze

vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2.

- navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
- osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování
- nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
- při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovávat;
- pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 700 K v době nočního klidu;
- vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
- intenzitu reklamního osvětlení a osvětlení průmyslových a obchodních center přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
- vypínat světelné zdroje a reklamní osvětlení v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření formálně reaguje na podmínku závěrů zjišťovacího řízení, která požaduje, že dokumentace bude jasně konstatovat, zda je či není předpokládáno osvětlení komunikace. V případě, že ho vyloučit nelze, dokumentace vyhodnotí potenciální negativní vlivy a navrhne odpovídající eliminační a zmírňující opatření. Dílčí navržená opatření se vztahují k posuzovanému záměru omezeně, případně nemají s posuzovaným záměrem žádný vztah. Z uvedeného důvodu zpracovatel posudku formuloval podmínku tak, aby posuzovaná silnice byla navržena bez osvětlení, které vzhledem ke kategorii silnice není nutné a z hlediska ochrany krajinného rázu je zcela nežádoucí. Navržené opatření bylo do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska formulováno v následujícím znění:

V dokumentaci pro územní řízení bude novostavba přivaděče silnice II/283 navržena bez osvětlení. V případě nutnosti osvětlení dílčích objektů 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).

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a závěru zjišťovacího řízení. Cílem podmínky je minimalizovat světelné znečištění emitované z provozu posuzovaného záměru.

27. V rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Bez komentáře, opatření bylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v navrženém znění.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu a její krajinný ráz.

28. V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu. Studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí:

- a. detailně vyhodnotit vlivy na terénní zlom v km 5,2 trasy;
- b. prověřit možnost realizace přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce při křížení s cyklotrasou a turistickou trasou;
- c. prověřit, zda rušené úseky silnic nejsou využívány nebo využitelné pro cyklo nebo pěší dopravu (např. v úseku km2,4 – 2,9) a v kladném případě zvážit jejich ponechání.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Bez komentáře, opatření bylo zapracováno do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v navrženém znění.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu, její krajinný ráz a rekreační využití krajiny.

29. V rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii. Výstupem studie bude podrobný návrh migračních objektů. Současně bude v rámci dokumentace pro stavební povolení v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a budou zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům. Zároveň řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy. Na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektovat v rámci projektové přípravy stavby následující požadavky:

- a. detailní migrační studii předložit ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody.
- b. součástí detailní migrační studie bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory.
- c. bude zajištěna kontinuita regionálního biokoridoru RK672 a biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zelený háj, a to migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce, včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem.
- d. U migračních profilů bude navržena naváděcí bariéra pro obojživelníky, která zkvalitní migrační propustnost profilu

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření je zcela legitimní ve vztahu k záměrem dotčenému území, které se nachází v migračně významném území. Navržené opatření bylo formulačně upraveno a jako podmínka zapracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní migrační studie, jejímž výstupem bude podrobný návrh migračních objektů. Migrační studie bude podkladem pro vypracování dokumentace pro stavební povolení, ve které budou všechny migrační objekty navrženy v souladu s metodikou TP 180. Ke všem migračním objektům bude dále zpracována podrobná projektová dokumentace, která bude řešit návaznost na stávající migrační trasy a okolní krajinu. Mimo jiné, bude migrační studie splňovat následující podmínky:

- a. migrační studie bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody,
- b. součástí migrační studie bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory a trasami,
- c. bude zajištěna kontinuita regionálního biokoridoru RK672 a biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zelený háj, a to migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce, včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem,
- d. u migračních profilů bude navržena naváděcí bariéra pro obojživelníky, která zkvalitní migrační prostupnost profilu.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na migrační koridory v území záměrem přímo dotčeném.

30. Bude vypracována samostatná batrachologické studie. Nejpřesnější se jeví využít období výstavby komunikace a provést nastavení migračních zábran spolu s odchyty a na základě jejich vyhodnocení zpřesnit rozsah zábran a jejich přesné vedení podél komunikace.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Batrachologické studie by mohla být součástí detailního biologického hodnocení nebo migrační studie. Vzhledem k významu obojživelníků a jejich ztrátám při realizaci a provozu podobných záměrů, se zpracovatel posudku přiklání k názoru zpracovatelů dokumentace a zapracoval zpracování studie jako samostatnou podmínku do návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro stavební povolení bude batrachologické studie, jejímž výstupem bude určení nejpříznivějšího období pro výstavbu záměru z hlediska migrací obojživelníků, rozsahu a umístění migračních zábran a jejich vedení kolem komunikací, umístění odchytyvých zařízení a stanovení náhradních lokalit pro transfer odchytených obojživelníků. Výsledky studie budou zapracovány do dokumentace pro stavební povolení.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat úhyn obojživelníků při realizaci a provozu záměru.

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

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření představuje významné snížení negativních vlivů záměru na živočichy migrující záměrem přímo dotčeným územím, a to jak ve fázi realizace záměru, tak i jeho provozu. Opatření bylo formulačně upraveno a zapracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Součástí dokumentace pro stavební povolení bude harmonogram výstavby koncipovaný tak, aby byla realizace výstavby silnice, zejména v úsecích s migračními objekty, časově sladěna tak, aby vlastní stavba nebo stavební práce na něm probíhající nepředstavovaly významnou migrační bariéru (tzn. že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím).

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit migrační průchodnost záměrem přímo dotčeného území již v době realizace záměru.

32. Investor záměru je povinen v době přípravy záměru a po celou dobu výstavby zajistit ekologický dozor stavby osobou nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska). Funkci ekologického dozoru může vykonávat fyzická disponující vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nebo právnická osoba zaměstnávající osobu s uvedeným vysokoškolským vzděláním.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích 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.

OPATŘENÍ PRO FÁZI REALIZACE (VÝSTAVBY) ZÁMĚRU

33. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby. Ve výběrovém řízení na provedení stavby zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií). Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. podmínek stavebních povolení.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Opatření bylo zapracováno do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci rizik negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví používáním zastaralé stavební a dopravní techniky.

- 34 Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací. Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a tyto komunikace uvést do původního stavu. Tuto skutečnost potvrdit místním šetřením po ukončení stavby, s tím, že uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu bude podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí. Obdobně po ukončení stavebních prací vyhodnotit případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby. Následně provést příslušné opravy nebo přijmout odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady oznamovatele, resp. investora. Vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření. Podmínku zohlednit v rámci stavebního řízení, resp. převzít do podmínek stavebního povolení.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Zpracovatel navržené opatření formulačně upravil a zapracoval do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

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 budou 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.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušenosti s realizací obdobných záměrů.

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

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření je částečně duplicitní a byl již zapracován do podmínky č. 24.

36. 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 započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření vychází z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů a bylo bez úprav převzato do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zdůvodnění:

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.

37. V jarním období roku výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů, včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů. Výsledky průzkumů následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření vychází z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů a bylo bez úprav převzato do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Podmínka má za cíl omezit na minimum negativní vlivy záměru na faunu a zejména na zvláště ochránářsky významné druhy živočichů.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit na minimum negativní vlivy záměru na faunu a zejména na zvláště ochránářsky významné druhy živočichů.

38. Před zahájením stavební činnosti zajistit zachovávané dřeviny dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je třeba minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření vychází ze zavedených postupů ochrany dřevin rostoucích mimo les, které zajišťují naplňování legislativních požadavků na obecnou ochranu dřevin podle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Opatření bylo převzato do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska bez úprav.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Podmínka má za cíl minimalizovat negativní vlivy záměru na dřeviny rostoucí mimo les.

39. V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa silnice s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů. Při zásazích do lesních porostů zajistit zpřístupnění dotčených porostů.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Navržené opatření má za cíl omezit negativní vlivy záměru na lesní porosty, zejména snížit riziko polomů, vývrátů a dalších fyzikálních způsobů poškození lesa z důvodu snížení jejich stability porušením jejich pláště. Současně má za cíl zajistit zpřístupnění záměrem dotčených částí lesa

k jejich obhospodařování. Opatření bylo převzato do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska bez úprav.

Zdůvodnění:

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.

40. Vypracovat zásady organizace výstavby, které budou z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:

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

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření vychází ze zavedených postupů ochrany ovzduší při stavební činnosti. Opatření bylo formulačně upraveno a doplněno zpracovatelem posudku do následujícího znění:

Oznamovatel smluvně zaváže dodavatele stavby k zapracování následujících požadavků na minimalizaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší:

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

Do zásad organizace výstavby budou dále přiměřeně zapracovány další doporučení vyplývající z „Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na kvalitu ovzduší ve fázi realizace záměru.

41. Vypracovat zásady organizace výstavby, které budou z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby obsahovat následující požadavky:
- a. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností.
 - b. staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace).

- c. všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů provádět pouze v denní době (od 06:00 do 21:00 hodin).
- d. v rámci výstavby používat stroje s garantovanou nižší hlučností. Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
- e. se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření vychází ze zavedených postupů ochrany veřejného zdraví při výstavbě liniových staveb. Opatření bylo formulačně upraveno do následujícího znění:

Oznamovatel záměru smluvně zaváže dodavatele stavby zapracovat do zásad organizace výstavby následující opatření k minimalizaci vlivů hluku na obyvatelstvo ve fázi výstavby záměru:

- a. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností.
- b. staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace).
- c. všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů provádět pouze v denní době (od 06:00 do 21:00 hodin).
- d. v rámci výstavby používat stroje s garantovanou nižší hlučností. Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
- e. se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době výstavby silnice.

OPATŘENÍ PRO FÁZI PROVOZU ZÁMĚRU

42. V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) provést měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření vychází ze zavedených postupů ochrany veřejného zdraví při výstavbě liniových staveb. Provedení měření hlučnosti po uvedení záměru do provozu je jedinou objektivní metodou ověření modelových výpočtů emise hluku z liniových dopravních staveb v období jejich projektové přípravy. Objektivní ověření emisí hluku měřením rovněž umožňuje včas učinit opatření k zajištění plnění stanovených limitů. Navržené opatření bylo zapracováno do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

- V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) provést měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném

venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) bude provedeno autorizované měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době provozu záměru.

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

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření zajišťuje průkazné splnění podmínky, která má za úkol provést autorizované ověření míry emisí hluku z dopravního proudu na nové silnici po jejím uvedení do zkušebního provozu. Opatření bylo formálně přeformulováno do znění následující podmínky, která byla zapracována do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o provedení měření hluku z provozu na novostavbě silnice II/283 prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajištění plnění hlukových limitů hluku z dopravy na pozemních komunikacích v denní i noční době.

44. Z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět zimní chemickou údržbu v rámci provozu skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření směřuje ke snížení kontaminace povrchových a podzemních vod anionty rozpustných solí obsažených v chemických posypových látkách používaných pro zimní údržbu komunikací. Návrh opatření byl přeformulován do následující podmínky, která byla zahrnuta do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

V rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit omezení vnášení chemických látek používaných k zimní údržbě silnic do podzemních a povrchových vod, a do biotopů v okolí silnic.

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

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření má za cíl vytvořit předpoklady ke snížení rizik havárií motorových vozidel s následkem úniku provozních kapalin nebezpečných vodám do vodních toků. Opatření bylo zapracováno v nezměněném znění do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit omezení vnášení chemických látek používaných k zimní údržbě silnic do podzemních a povrchových vod, a do biotopů v okolí silnic.

46. Dodavatele sadových úprav stavby smluvně zavázat k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Návrh opatření má za cíl zajistit dlouhodobou péči o dřeviny vysazené v rámci sadových úprav. Opatření bylo přeformulováno do podmínky, která byla zahrnuta do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Investor záměru smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit dlouhodobou péči o dřeviny vysazené v rámci sadových úprav.

OPATŘENÍ PRO MONITOROVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

47. Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) zahájit závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci a návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby. Výsledkem tříletého monitoringu stavby bude postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy). Součástí postprojektové analýzy dále bude:

- a. monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.
- b. monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.
- c. monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění provést v nejbližším vhodném termínu jejich odstranění odbornou osobou.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ:

Opatření je navrženo k ověření splnění všech podmínek a předpokladů stanovených k ochraně a veřejného zdraví. Opatření bylo přeformulováno do podmínky, která byla zahrnuta do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění:

Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci a návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby. Výsledky tříletého monitoringu stavby budou součástí postprojektové analýzy, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy). Součástí postprojektové analýzy dále bude:

- a. monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.
- b. monitoring vlivu stavby na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.
- c. monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění provést v nejbližším vhodném termínu jejich odstranění odbornou osobou.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je ověřit úroveň plnění podmínek k minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uložených ve všech stupních projektové přípravy záměru, případně zajistit nápravu nepříznivého stavu.

SOUHRN OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VE ZNĚNÍ ZAPRACOVANÝCH DO PODMÍNEK NÁVRHU ZÁVAZNÉHO SOUHLASNÉHO STANOVISKA

PODMÍNKY PRO FÁZI PŘÍPRAVY

1. Aktualizovat model dopravy na úrovni znalostí v době zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro výhledové roky 2030 a 2050. Aktualizovaný model dopravy bude podkladem pro vypracování rozptylové a akustické studie.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 1 vyplývá z dokumentace EIA, která doporučuje vypracování aktualizované rozptylové a hlukové studie, které zohlední technické parametry záměru na úrovni DÚR a vývoj dopravy v záměrem dotčeném území.

2. Součástí dokumentace pro územnímu řízení (DÚR) bude aktualizovaná rozptylová studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy. Aktualizovaná rozptylová studie bude zpracována autorizovanou osobou dle zákona č. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 2 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce znečištění ovzduší. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na znečišťování ovzduší a veřejné zdraví.

3. Součástí dokumentace pro územnímu řízení (DÚR) bude aktualizovaná rozptylová studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce hlukové zátěže bezprostředního okolí přeložky silnice II/283, ověření účinnosti navržené protihlukové stěny a ověření hlukové zátěže obytné zástavby v prostoru obce Slaná. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na hlukovou situaci a veřejné zdraví, ověření parametrů navržené protihlukové stěny a navržení protihlukových opatření v obci Slaná po předpokládaném navýšení intenzit dopravy v obci.

4. Součástí hydrogeologického posouzení území přímo dotčeného trasou novostavby obchvatu silnice č. II/283 bude ověření přítomnosti melioračních kanálů, ověření jejich funkčnosti a návrh jejich technického funkčního převedení pod tělesem novostavby silnice.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 4 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky využívaným územím, na kterém byly v minulosti provedeny zemědělské meliorace půd za účelem zvýšení jejich úrodnosti. Přerušením melioračních kanálů výstavbou silnice by mohlo dojít k zamokření pozemků a k návratu k původnímu nepříznivému stavu. Cílem podmínky je zachování příznivých půdních podmínek na pozemcích řazených do ZPF, zejména k zabránění budoucímu nepříznivému hydrogeologickému vývoji (zamokření) v minulosti meliorovaných pozemků a zachování jejich úrodnosti.

5. Součástí Dokumentace pro stavební povolení bude řešení průchodnosti záměrem přímo dotčeného pro místní obyvatelstvo a zajištění dostupnosti zemědělských a lesních pozemků zemědělskou a lesnickou mechanizací, jejichž dostupnost bude realizací stavby dotčena. Způsob zajištění dostupnosti lesních a zemědělských pozemků bude projednán s vlastníky.

Zdůvodnění:

Podmínka č.5 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. 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.

6. Součástí realizovaného záměru bude protihluková stěna umístěná levostranně ve směru staničení v km cca 2,124 – 2,300 o délce cca 176 m a výšce 3 m. Délka a výška protihlukové stěny bude upřesněna na základě výsledků hlukové studie.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 6 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a vyjádření veřejnosti. Cílem podmínky je omezit negativní vlivy záměru na hlukovou situaci u nejbližší obytné zástavby.

7. Stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 7 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. V případě odkrytí vývěru podzemní vody, zejména v místech provádění zářezů, a její odvedení mimo jejich výskyt by mohlo nepříznivě ovlivnit lokální hydrogeologické poměry ve směru toku podzemních vod. Cílem podmínky je v maximální možné míře omezit vlivy záměru na režim mělkých podzemních vod v lokalitě záměru.

8. Hydrogeologický průzkum, který bude součástí dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat následující:

a) pasportizaci všech zdrojů podzemní v pásmu 150 m od osy komunikace. Zvýšená pozornost bude věnována studním S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude hloubka zářezu dosahovat silnice až 9 m. Každý protokol o identifikaci hodnoceného zdroje a provedené pasportizaci bude podepsán majitelem objektu nebo osobou majitelem objektu pověřenou. Pasportizace vodních zdrojů za ve správním obvodu obce bude odsouhlasena dotčenou obcí. Pasportizace vodních zdrojů nesmí být starší jednoho roku od data předložení dokumentace pro stavební povolení.

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 přímo dotčeném trasou záměru a navrhne konkrétní opatření k eliminaci negativního ovlivnění pramenišť navrhovaným záměrem.

d) hydrogeologický průzkum navrhne lokality vhodné pro zasakování vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně navrhne zpomalení odtoku srážkových vod retenčními nádržemi s následným přepadem do recipientů s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, tak aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 8 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. 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 označené S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24. Nejvýznamnější jsou studny S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. 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 pramenišť je požadován z důvodu omezení vlivu záměru na režim podzemních vod. Za optimální řešení je považováno zajištění zasakování záměrem otevřených vývěřů podzemních vod co nejbližší místu jejich vývěru nebo jejich převedení přes těleso silnice a zasáknutí vod na druhé straně. Navržení lokalit pro zasakování srážkových vod do písčitéch půdních a geologických vrstev je stanoveno k zajištění vsaku srážkových odpadních vod co nejbližší místu jejich vzniku a minimalizaci vlivů záměru na režim podzemních vod. Stejný důvod má rovněž navržení lokalit pro retenční nádrže, jejichž účelem je v zimním období zpomalení odtoku vod se zvýšeným obsahem chloridů do povrchových recipientů a podzemních vod.

9. Součástí dokumentace pro povolení stavby bude projekt odvodnění silnice, který na základě geologického a hydrogeologického průzkumu v maximální možné míře upřednostní zasakování srážkových vod odtékajících z nepropustných ploch silnice. Vsakovací a retenčně vsakovací objekty budou řešeny jako otevřené, kde to bude možné, rovnoměrně rozmístěné, aby srážkové vody byly zasakovány co nejbližší místu jejich vzniku. Na vhodných lokalitách bude část vsakovacích objektů řešena 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. Cílem podmínky je zpomalit odtok srážkových vod z nepropustných povrchů silnice, a tak přispět k zadržování vody v krajině a omezit negativní projevy globální klimatické změny. Podmínka se vztahuje rovněž na přeložky místních komunikací a polních cest.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 9 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zpomalit odtok srážkových vod ze záměrem dotčeného území a zadržet srážkové odpadní vody dopadající na nepropustné povrchy silnice vsakováním do půdy pokud možno co nejbližší k místu jejich vzniku. Realizace vsakovacích nádrží s ponecháním bezodtokového prostoru má za cíl vytvořit podmínky pro zvýšení biologické diversity záměrem dotčeného území ve formě drobných vodních biotopů.

10. Hydrogeologický průzkum, který bude součástí dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat následující:

- a) pasportizaci všech zdrojů podzemní v pásmu 150 m od osy komunikace. Zvýšená pozornost bude věnována studnám S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude hloubka zářezu dosahovat silnice až 9 m. Každý protokol o identifikaci hodnoceného zdroje a provedené pasportizaci bude podepsán majitelem objektu nebo osobou majitelem objektu pověřenou. Pasportizace vodních zdrojů za ve správním obvodu obce bude odsouhlasena dotčenou obcí. Pasportizace vodních zdrojů nesmí být starší jednoho roku od data předložení dokumentace pro stavební povolení.
- 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 přímo dotčeném trasou záměru a navrhne konkrétní opatření k eliminaci negativního ovlivnění pramenišť navrhovaným záměrem.
- d) hydrogeologický průzkum navrhne lokality vhodné pro zasakování vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně navrhne zpomalení odtoku srážkových vod retenčními nádržemi s následným přepadem do recipientů s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, tak aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a ve vyjádření Odboru životního prostředí Městského úřadu Semily. 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 označené S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24. Nejvýznamnější jsou studny S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. 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 pramenišť je požadován z důvodu omezení vlivu záměru na režim podzemních 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. Navržení lokalit pro zasakování srážkových vod do písčitých půdních a geologických vrstev je stanoveno k zajištění vsaku srážkových odpadních vod co nejbližší místu jejich vzniku a minimalizaci vlivů záměru na režim podzemních vod. Stejný důvod má rovněž navržení lokalit pro retenční nádrže, jejichž účelem je v zimním období zpomalení odtoku vod se zvýšeným obsahem chloridů do povrchových recipientů a podzemních vod.

- 11. V rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat záměr ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) na nejnutnější míru. Maximální mírou bude respektována územní ochrana PUPFL včetně jejich ochranných pásem. V projektu sadových úprav okolí silnice zohlednit průchod silnice kolem sousedících pozemků PUPFL, zejména zabezpečit redukci negativních vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability sousedících porostů.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 12: vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky a jejich ochranná pásma. Vhodnou volbou vegetačního doprovodu silnice dojde ke snížení negativních vlivů na sousedící lesní pozemky vytvořením přechodového pásma mezi prostorem silnice a lesními porosty.

- 12. V rámci technického řešení trasy ve vztahu k PUPFL budou sejmuté humózní vrstvy zemin (lesní půdy, hrabanka) a níže uložené zúrodnění schopné horizonty určené k zpětnému využití na stavbě budou uloženy na deponiích. Tyto deponie budou využívány po celou dobu stavby až do započetí technických rekultivací. Místa deponií v rámci zařízení stavenišť musí být rovinná až mírně svažité. Na lokality deponií nesmí docházet k přítoku a shromažďování povrchových vod. Deponie nelze rovněž zakládat do zamokřeného terénu.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky. Cílem podmínky je využití nadložních organických horizontů a půdních horizontů s obsahem humusu k ošetření obnažených povrchů půdy před jejich vegetačními úpravami.

13. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní víceletý biologický průzkum provedený 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.

Zdůvodnění:

Podmínky vychází ze souboru opatření obsažených v Dokumentaci EIA. Cílem podmínky je provést detailní průzkum plochy budoucího staveniště posuzovaného záměru a důrazem na zvláště chráněné druhy zjištěné přechozími průzkumy, vyhledat jejich stanoviště a v dostatečném časovém předstihu zajistit jejich ochranu. Termínem víceletý průzkum se rozumí průzkum po dvě a více vegetační sezóny.

14. Kácení dřevin rostoucích mimo les neprovádět v období od 15. dubna do 30. června běžného roku. Kácení dřevin a odstraňování křovin provádět přednostně v mimovegetačním období roku.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích 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 rostoucích mimo les.

15. Zemní práce při zakládání stavby provádět od počátku srpna běžného roku do počátku vegetační sezóny z důvodu ochrany živočichů rozmnožujících se v půdě. Počátek vegetační sezóny stanoví ekologický dozor stavby na základě klimatických podmínek panujících v roce provádění prací.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 15 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit ochranu půdě se rozmnožujících živočichů jejichž mláďata v juvenilním stavu nejsou schopna opustit prostor provádění zemních prací. Od poloviny srpna jsou mláďata zpravidla dostatečně mobilní tak, aby nedocházelo k jejich likvidaci zemními stroji.

16. Převedení záměru přes vodní tok ID 111670109500 (Veselka) a biokoridor LBK 5 bude provedeno přírodě blízkým způsobem v souladu s přiměřeným přihlédnutím k zásadám uvedeným v Metodické příručce k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč et Anděl; 2001) a metodikou TP 180.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Účelem podmínky je zajištění průchodnosti biokoridoru LBK 5 jehož osu tvoří vodní tok Veselka, přírodě blízkým způsobem, tak byl byla zachována jeho prostupnost pro migrující živočichy.

17. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²). U vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů. Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně

hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).

Zdůvodnění:

Podmínka č. 17 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách a vyjádření Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je zajistit detailní podklad pro vyhodnocení ekologické újmy a vypracování komplexního projektu sadových úprav.

18. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí a následně k dokumentaci pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně zohledňovat následující požadavky:

- a) projekt bude předběžně projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky,
- b) projekt sadových úprav bude v maximální možné míře zajišťovat minimalizaci vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, a to zejména návrhy výsadby vyšších dřevin v patách náspů a keřů na svazích náspů jako náhradu za odstraněnou krycí zeleň,
- c) komplexní projekt sadových úprav bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených významných krajinných prvků,
- d) pro výsadby budou použity autochtonní druhy dřevin v cílové druhové skladbě odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkových dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin. V daném kontextu upřednostňovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace,
- e) v navrhovaných výsadbách preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy náspů osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou stanovištěně vhodných stromů a keřů.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 18 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách a ve vyjádření Odboru životního prostředí Městského úřadu Semily. Cílem podmínky je zajistit maximálně možné začlenění záměru do krajiny a omezit vliv záměru na dotčený krajinný ráz. Vhodně provedené sadové úpravy okolí záměru rovněž významně přispějí k omezení negativních vlivů záměru na další složky životního prostředí jako jsou například vlivy na biologickou rozmanitost, ale rovněž vlivy na veřejné zdraví (omezení prašnosti z provozu a šíření hluku). Projednání projektu komplexních sadových úprav s příslušnými orgány ochrany přírody a zapracování jejich podmínek a požadavků do projektu sadových úprav zajistí včasnou nápravu případných nedostatků projektu.

19. V dokumentaci pro územní řízení bude novostavba přivaděče silnice II/283 navržena bez osvětlení. V případě nutnosti osvětlení dílčích objektů 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).

Zdůvodnění:

Podmínka č. 19 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a závěru zjišťovacího řízení. Cílem podmínky je minimalizovat světelné znečištění emitované z provozu posuzovaného záměru.

20. V rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 20 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu a její krajinný ráz.

21. V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu. Studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí:

- a. detailně vyhodnotit vlivy na terénní zlom v km 5,2 trasy;
- b. prověřit možnost realizace přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce při křížení s cyklotrasou a turistickou trasou;
- c. prověřit, zda rušené úseky silnic nejsou využívány nebo využitelné pro cyklo nebo pěší dopravu (např. v úseku km2,4 – 2,9) a v kladném případě zvážit jejich ponechání.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 21 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu, její krajinný ráz a rekreační využití krajiny.

22. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní migrační studie, jejímž výstupem bude podrobný návrh migračních objektů. Migrační studie bude podkladem pro vypracování dokumentace pro stavební povolení, ve které budou všechny migrační objekty navrženy v souladu s metodikou TP 180. Ke všem migračním objektům bude dále zpracována podrobná projektová dokumentace, která bude řešit návaznost na stávající migrační trasy a okolní krajinu. Mimo jiné, bude migrační studie splňovat následující podmínky:

- a. migrační studie bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody,
- b. součástí migrační studie bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory a trasami,
- c. bude zajištěna kontinuita regionálního biokoridoru RK672 a biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zelený háj, a to migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce, včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem,
- d. u migračních profilů bude navržena naváděcí bariéra pro obojživelníky, která zkvalitní migrační propustnost profilu.
- e) u migračních koridorů obojživelníků (kategorie D) prokázaných v migrační studii do projektové dokumentace zapracovat trvalé migrační bariéry pro živočichy kategorie D a doplnit migrační objekty typu suchých rámových propustků v souladu s metodikou AOPK ČR (2020) Doprava a ochrana fauny v České republice.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 22 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách a požadavků Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na migraci živočichů v území záměrem přímo dotčeném.

23. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude batrachologické studie, jejímž výstupem bude vymezení migračních koridorů obojživelníků a lokalit významných střetů záměru s migračními koridory obojživelníků, 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. Z hlediska provozu záměru budou stanoveny technické parametry k zajištění převedení koridorů. Výsledky studie budou zpracovány do dokumentace pro stavební povolení.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 23 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat úhyn obojživelníků při realizaci a provozu záměru.

24. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude harmonogram výstavby koncipovaný tak, aby byla realizace výstavby silnice, zejména v úsecích s migračními objekty, časově sladěna tak, aby vlastní stavba nebo stavební práce na něm probíhající nepředstavovaly významnou migrační bariéru (tzn. že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím).

Zdůvodnění:

Podmínka č. 24 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit migrační průchodnost záměrem přímo dotčeného území již v době realizace záměru.

25. Investor záměru je povinen v době přípravy záměru a po celou dobu výstavby zajistit ekologický dozor stavby osobou nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska). Funkci ekologického dozoru může vykonávat fyzická disponující vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nebo právnická osoba zaměstnávající osobu s uvedeným vysokoškolským vzděláním.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 25 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích 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.

OPATŘENÍ PRO FÁZI REALIZACE (VÝSTAVBY) ZÁMĚRU

26. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby. Ve výběrovém řízení na provedení stavby zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií). Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. podmínek stavebních povolení.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 26 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci rizik negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví používáním zastaralé stavební a dopravní techniky.

27. 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 budou 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.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 27 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů.

28. 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 započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 28 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.

29. V jarním období roku výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů, včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů. Výsledky průzkumů následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 29 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit na minimum negativní vlivy záměru na faunu a zejména na zvláště ochranně významné druhy živočichů.

30. Před zahájením stavební činnosti zajistit zachovávané dřeviny dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je třeba minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 30 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Podmínka má za cíl minimalizovat negativní vlivy záměru na dřeviny rostoucí mimo les.

31. V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa silnice s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vystává vysoké riziko polomů a vývrátů. Při zásazích do lesních porostů zajistit zpřístupnění dotčených porostů.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 31 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.

32. Oznamovatel smluvně zaváže dodavatele stavby k zapracování následujících požadavků na minimalizaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší:

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

Do zásad organizace výstavby budou dále přiměřeně zapracovány další doporučení vyplývající z „Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 32 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na kvalitu ovzduší ve fázi realizace záměru.

33. Oznamovatel záměru smluvně zaváže dodavatele stavby zapracovat do zásad organizace výstavby následující opatření k minimalizaci vlivů hluku na obyvatelstvo ve fázi výstavby záměru:

- a. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností.
- b. staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace).
- c. všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů provádět pouze v denní době (od 06:00 do 21:00 hodin).
- d. v rámci výstavby používat stroje s garantovanou nižší hlučností. Kombinovat hlučnou práci s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
- e. se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 33 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době výstavby silnice.

PODMÍNKY PRO FÁZI VÝSTAVBY (REALIZACE) ZÁMĚRU

34. V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) bude provedeno autorizované měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 34 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době provozu záměru.

35. K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o provedení měření hluku z provozu na novostavbě silnice II/283 prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 35 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajištění plnění hlukových limitů hluku z dopravy na pozemních komunikacích v denní i noční době.

36. V rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání

Zdůvodnění:

Podmínka č. 36 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit omezení vnášení chemických látek používaných k zimní údržbě silnic do podzemních a povrchových vod, a do biotopů v okolí silnic.

37. V rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku. Opatření bylo zapracováno v nezměněném znění do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 37 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Podmínka má za cíl vytvořit předpoklady ke snížení rizik havárií motorových vozidel s následkem úniku provozních kapalin nebezpečných vodám do vodních toků.

38. Investor záměru smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

Zdůvodnění:

Podmínka č. 38 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit dlouhodobou péči o dřeviny vysazené v rámci sadových úprav.

PODMÍNKY PRO MONITOROVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci a návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby. Výsledky tříletého monitoringu stavby budou součástí postprojektové analýzy, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy). Součástí postprojektové analýzy dále bude:

- a. monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.

- b. monitoring vlivu stavby na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.
- c. monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění provést v nejbližším vhodném termínu jejich odstranění odbornou osobou.

Zdůvodnění:

Podmínka č. 39 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je ověřit úroveň plnění podmínek k minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uložených ve všech stupních projektové přípravy záměru, případně zajistit nápravu nepříznivého stavu.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENACI

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje, U Jezu 642/2a, Liberec 2, předána níže uvedená vyjádření obdržená k dokumentaci podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. K posuzovanému záměru bylo zasláno celkem 25 vyjádření. K dokumentaci EIA se vyjádřilo 9 orgánů státní správy (10 vyjádření), 2 spolky (3 vyjádření samostatná a 1 vyjádření společné s veřejností) a 7 zástupců veřejnosti (celkem 12 vyjádření včetně příloh).

PŘEHLED VŠECH ZASLANÝCH VYJÁDŘENÍ

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, Tatobity** - 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.
13. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s.** v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 2 Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického
14. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s.** v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 3 Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky (bez datumu).
15. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s.** v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 4 Zdrojová data Dokumentace (bez datumu).
16. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s.** v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 5 Námitky k hlukové studii Ondřej Suška.
17. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Mgr. Ing. Maria Zizlavská**, Žernov ze dne 10.12.2023
18. **Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Mgr. Filip Kyrál**, Žernov ze dne 15.1.2024
19. **Tomáš Kuncíř, Žlábek** ze dne 11. 12. 2023
20. **Ing. Věra Vanerová, Žernov 11**, ze dne 20. 11. 2023
21. **Petra von Seydlitz, Tatobity 26** ze dne 8. 12. 2023
22. **Spolek Tisovka** ze dne 8. 12. 2023 a 11. 12. 2023
23. **Spolek Tisovka** ze dne 8. 12. 2023
24. **Spolek Za Rovensko v Českém ráji** ze dne 10.12.2023
25. **Mgr. Filip Kyrál, Žernov**, ze dne 15.1.2024

OBSAH PŘÍSLUŠNÉHO VYJÁDŘENÍ A HODNOCENÍ ZPRACOVATELE POSUDKU:

1. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové ze dne 2.11.2023

Obsah vyjádření:

Odpadové hospodářství – doporučuje postupovat dle platného zákona

Oddělení ochrany vod - bez připomínek,

Oddělení ochrany přírody – doporučuje kácení dřevin mimo vegetační období, z hlediska vlivu záměru na krajinný ráz doporučuje zohlednit hodnocení krajinného rázu navržená opatření. V rámci minimalizace vlivů na ZCHD respektovat navržená opatření. Doporučuje provést upřesnění migračních profilů v následujících stupních projektové dokumentace. Jako výhodnější hodnotí variantu 2

Oddělení ochrany lesa – za výhodnější považuje variantu 2, dále bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad odpadové hospodářství – bez komentáře

Ad ochrana vod – bez komentáře

Ad ochrana přírody – doporučení kácení dřevin mimo vegetační období bylo zapracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska. Všechna navržená opatření týkající se ochrany krajinného rázu, ZCHD byla rovněž přenesena do podmínek závazného stanoviska. Podmínkou závazného stanoviska je vypracování detailní migrační studie včetně návrhu odpovídajících migračních profilů.

Ad – ochrana lesa – varianta č. 2 byla vyhodnocena jako výhodnější a zpracovatel posudku ji navrhuje k realizaci.

2. Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci ze dne 6.12.2023, doplněné vyjádřením ze dne 12.12.2023.

Obsah vyjádření:

KHS jako orgán ochrany veřejného zdraví s předloženou dokumentací EIA souhlasí. Po zhodnocení dokumentace vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí konstatuje, že při dodržení všech opatření a realizaci protihlukových opatření lze zdravotní riziko z provozu záměru považovat za přijatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bere na vědomí a dále bez komentáře.

3. Městský úřad Semily, Odbor životního prostředí ze dne 7.12.2023

Obsah vyjádření:

Ochrana přírody – upozorňuje na povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zejména ochrana dřevin rostoucích mimo les, ochrana krajinného rázu a migrační prostupnost území. K dokumentaci na úrovni DÚR požaduje přiložit plán sadových úprav a podrobný plán sadových úprav bude požadován k DSP.

Odpadového hospodářství – bez připomínek

Ochrana ovzduší – bez připomínek

Ochrana lesů – konstatuje, že věcně a místně příslušný OSSL k odnětí PUPFL nebo omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatku za odnětí je v případě daného záměru Krajský úřad Libereckého kraje.

Ochrana zemědělského půdního fondu - konstatuje, že věcně a místně příslušným orgánem ochrany ZPF je u výměry vynětí zemědělské půdy ze ZPF do 10 ha Krajský úřad Libereckého kraje, nad 10 ha Ministerstvo životního prostředí.

Vodní hospodářství – vydává k předloženému záměru souhlas za předpokladu, že budou splněny podmínky dle projektové dokumentace a hydrogeologického posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody (tj. vypracování podrobného hydrogeologického posouzení pro ověření geotechnických parametrů a možností pro likvidaci srážkových vod včetně monitoringu stávajících vodních zdrojů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad ochrana přírody – požadavky byly zapracovány do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Ad odpadové hospodářství – bez komentáře

Ad ochrana ovzduší – bez komentáře

Ad ochrana lesů – zpracovatel posudku bere na vědomí, státní správa lesů, § 48a, odst. 1, písm. b) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích.

Ad ochrana ZPF – bez připomínek

Ad vodní hospodářství – zpracovatel posudku zapracoval ve vyjádření požadovaná opatření podmínky do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska.

4. **Krajský úřad Libereckého kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody, ze dne 11.12.2023

Obsah vyjádření:

Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje z hlediska zájmů ochrany přírody nepovažuje doplnění hodnocení EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí, požaduje však do závazného stanoviska, případně do podmínek závazného stanoviska zapracovat ve vyjádření všechny uvedené požadavky.

- 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 (nepřijatelné 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 nepřípustné 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 § 56 a vydání závazného stanoviska dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.,

Závěrem vyjádření konstatuje, že orgán ochrany přírody nepožaduje doplnění dokumentace EIA, ale požaduje do stanoviska zapracování výše uvedených požadavků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1 – rovněž zpracovatel posudku považuje oplocování celých tras silnic II. třídy za zcela nepřiměřený a neopodstatněný zásah do možnosti přirozené migrace volně žijících živočichů, ale rovněž jako zcela neakceptovatelný zásah do volné prostupnosti krajiny pro místní obyvatelstvo a obecně pro všechny uživatele krajiny. Předložená Dokumentace EIA oplocení celé trasy neuvažuje, nicméně zpracovatel posudku se zapracováním uvedeného požadavku do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska souhlasí a požadavek zapracoval do podmínky č. 25, kterou upravil do následujícího znění:

V následujících etapách projektové dokumentace minimalizovat rozsah trvalého oplocování celé trasy silnice. Preferovat dílčí, řádně zdůvodněné oplocení budované z důvodu navádění migrace živočichů na migrační objekty nebo pro nezbytné zajištění bezpečnosti lidí, které neomezí prostupnost krajiny. Za oplocení silnice není považováno oplocení sadů, kterými silnice prochází.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z požadavků obsažených ve vyjádření Odboru životního prostředí Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je omezit budování trvalého oplocení kolem přeložky silnice II/283 a zajistit tak prostupnost krajiny a minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz. Oplocení sadů, kterými silnice prochází není realizováno z důvodu zabránění průniku živočichů do prostoru silnice, nýbrž k ochraně zemědělských kultur před jejich poškozením zvěří.

Ad 2 – Požadavek je obsažen v podmínkách č. 21 (ověření migrační prostupnosti a navržení technických migračních objektů) a podmínce č 22 (průzkum obojživelníků a zajištění jejich ochrany).

Ad 3 – Zpracovatel posudku s navrženým požadavkem souhlasí a požadavek zapracoval do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska jako podmínku č. 27 v následujícím znění:

V následujících stupních projektové dokumentace zajistit zprostupnění všech vodních toků rámovými migračně prostupnými propustky. Parametry propustků budou stanoveny na základě provedené migrační studie. Nepřijatelné je převedení vodních toků pod tělesem silnice trubními propustky.

Zdůvodnění:

Podmínka vychází z požadavku Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Podmínka je stanovena k zajištění bezpečné migrace živočichů vázaných na údolní nivy a vodní toky pod tělesem silnice.

Ad 4 – požadavek je obsažen v podmínce č. 22

Ad 5 – požadavek je obsažen v podmínce č. 22

Ad 6 – požadavek byl zapracován do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Z hlediska zpracovatele posudku, je však instalace lesklých protihlukových, tedy i skleněných, protihlukových bariér nevhodná z důvodu rušení krajinného rázu, a proto do souboru podmínek zapracoval podmínku, která zajišťuje vytvoření protihlukové bariéry formou valu nebo neprůhledné stěny kryté vhodnou vegetací, například popínavými rostlinami. Podmínka byla zapracována v následujícím znění:

V případě nutnosti instalace protihlukových bariér je musí být navrženy jako neprůhledné, ideálně ve formě zemního valu nebo pevné stěny z vhodného materiálu (kámen, beton, gabion...) kryté vhodnou vegetací, například popínavými rostlinami.

Zdůvodnění:

Podmínka byla stanovena na základě požadavku obsaženého ve vyjádření Oddělení ochrany přírody Libereckého kraje. Cílem podmínky je minimalizovat vliv na avifaunu v případě použití průhledných protihlukových bariér a dále minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz.

Ad 7 – bod částečně shrnuje požadavky uvedené v předchozích bodech, které byly již vypořádány, částečně jsou zahrnuty v jiných podmínkách návrhu závazného souhlasného stanoviska (minimalizace zářezů, náspů). Současně je nutno upozornit, že některé požadavky si protičečí. Například snižování výšky přemostění má za následek snižování indexu otevřenosti, a proto i ochoty živočichů vstupovat do migračního objektu.

Ad 8 – Podmínka č. 8 ukládá oznamovateli záměru provést detailní hydrogeologický průzkum, který bude mimo jiné zaměřen na výskyt prameniště a stanovení opatření k minimalizaci vlivu záměru na zjištěná prameniště. K ochraně prameniště biotopů a zachování hydrogeologického režimu záměrem dotčeného území směřují rovněž podmínky č. 4 (zajištění průchodnosti melioračních kanálů), č. 6 (odvodnění silnice) a č. 7 (zasakování realizací záměru odkrytých vývěřů podzemních vod).

Ad 9 – posuzovaný záměr prvky systému ÚSES pouze kříží a realizace záměru nevyžaduje přeložení jednotlivých prvků (tj. změny tras biokoridorů nebo přeložení biocenter. Převedení záměru přes biokoridor LBK5 řeší podmínka č. 16.

Ad 10 - požadavek je zapracován do podmínek č. 17 a 18.

Ad 11 – z textu vyjádření jednoznačně vyplývá, že se jedná o povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., nicméně uvedené povinnosti jsou zapracovány do podmínek závazného

souhlasného stanoviska, aby byly doloženy validní podklady pro podání příslušných žádostí. Jedná se zejména o podmínky č. 13 (biologický průzkum), č. 17 (dendrologický průzkum), č. 20 (řešení vlivů na VKP), č. 21 (vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz) a č. 23 (batrachologická studie).

5. **Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, OVLH, ze dne 11.12.2023**

Obsah vyjádření:

V dokumentaci EIA nepovažuje 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 nesouvisejí. 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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek zajištění dopravního dostupnosti lesů byl zapracován do podmínky č. 5.

6. **Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor zdravotnictví, ze dne 23.11.2023**

Obsah vyjádření:

Odbor zdravotnictví Libereckého kraje neuplatňuje žádné stanovisko

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere vyjádření na vědomí, dále bez komentáře.

7. **Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, ze dne 15.11.2023**

Obsah vyjádření:

Odbor územního plánování a stavebního řádu Libereckého kraje, jako pořizovatel Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a Územně analytických podkladů Libereckého kraje, konstatuje, že nemá k předložené dokumentaci připomínek. Dále uvádí, že obě varianty posuzovaného záměru leží dle grafické přílohy dokumentace EIA v navrhovaném koridoru D18E Žernov – Zelený Háj, který je pro posuzovaný záměr vymezen v ZÚR LK a záměr samotný je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Vyjádření dále upozorňuje, že vyjádření příslušných stavebních úřadů územního plánování nemohla zohlednit pozdější Aktualizaci č. 1 ZÚR LK, která nabyla účinnosti dne 27.4.2021 a pro posuzovaný záměr silnice II/283 v úseku z I/35 Žernov – Zelený Háj nově vymezila koridor D18E a záměr vymezila jako veřejně prospěšnou stavbu. Vyjádření proto doplňuje, že záměr I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) je v souladu s platným úplným zněním Zásad územního rozvoje Libereckého kraje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere vyjádření na vědomí, dále bez komentáře.

8. **Městský úřad Turnov, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 1.12.2023**

Obsah vyjádření:

Odpadového hospodářství – bez připomínek

Ochrana přírody a krajiny – neuplatňuje připomínky

Ochrana ovzduší – bez připomínek

Ochrana ZPF – bez připomínek

Státní správa lesů – bez připomínek

Vodoprávní úřad – bez připomínek

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere vyjádření na vědomí a dále bez komentáře.

9. **MŽP, Odbor výkonu státní správy III.**, odd. Liberec, ze dne 6.11.2023

Obsah vyjádření:

Bez připomínek

I. Vyjádření konstatuje, že přímé vlivy na zemědělskou půdu i možná rizika ve vztahu k ní jsou v dokumentaci dostatečně popsána

II. Za nedostatek dokumentace považuje ministerstvo nenavržení konkrétních a neproblematických opatření na zadržení vody v krajině ve smyslu ustanovení § 4 odst. 4 zákona. 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 vrátet, 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.

III. Z hlediska zájmů chráněných zákonem ministerstvo preferuje příznivější variantu z hlediska celkového ZPF, tedy variantu 2 předloženého záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad I. – zpracovatel posudku bere vyjádření na vědomí a dále bez komentáře

Ad II. – do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byly zpracovány podmínky, které mají za cíl naplnit požadavek požadovaný Odborem výkonu státní správy III. Konkrétně se jedná o podmínku č. 18, která ukládá zpracování komplexního projektu sadových úprav okolí posuzovaného záměru, podmínka č. 6, která ukládá vypracovat projekt odvodnění silnice s cílem zasakování odtékajících srážkových vod co nejbližší místu jejich vzniku, srážkovou vodu z povrchu silnice zasakovat v otevřených vsakovacích objektech ve formě tůní s úkolem zajistit vsakování vody nebo významně odtok srážkové vody zpomalit. Významnou je rovněž podmínka č. 4, která má za úkol zajistit průchodnost melioračních kanálů.

Ad III. – Zpracovatel posudku souhlasí s názorem, že varianta č. 2 je z hlediska vlivů záměru na ZPF výhodnější a doporučil k realizaci variantu č. 2.

10. **Ondřej Suška, Tatobity** - ze dne 8.12.2023 (11. 12. 2023)

Obsah vyjádření:

Autor vyjádření uvádí, že je odborníkem v oblasti akustiky a má dlouholeté zkušenosti s vypracováváním EIA pro významné infrastrukturní projekty ve Velké Británii. Dále uvádí, že podaným vyjádřením se vyjadřuje k technickým nedostatkům předělané hlukové studie a dokumentace EIA.

KAPITOLA 1:

1A: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací před Zeleným Hájem

Autor vyjádření provádí na základě dat uvedených v posuzované dokumentaci EIA a v její příloze P06 (Hluková studie) kontrolu venkovních hladin hluku. Na základě provedené kontroly konstatuje, že tvrzení autora dokumentace, že „zástavba podél II/283 je tak nadměrně zatížena hlukem, kde dochází k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity“ je nesprávné a nepravdivé. Dále uvádí, že při kontrole bylo zjištěno, že pro variantu výpočtu pro výhledový rok 2040 bez přivaděče, nebyl v žádný z referenčních bodů vystaven hlukové zátěži, která bude překračovat na stávající komunikaci II/283 venkovní hygienické limity hluku pro den a noc (68/58 dB). Proto konstatuje, že z hlediska hlukových a mnoha dalších vlivů jsou předpokládané budoucí vlivy (2040 bez přivaděče) na stávající komunikaci zcela přijatelné. Autor vyjádření dále uvádí, že v oblastech za Zeleným Hájem, ve vesnicích Hořensko, Slaná a Nedvězí se očekává téměř dvojnásobný nárůst dopravy. Tato informace není v dokumentaci vůbec zmíněna. Autor vyjádření požaduje, aby zadavatel (oznamovatel záměru) se raději zaměřil na zlepšení stávající silniční sítě – poskytnutí pěších cest, chodníků, cyklostezek přechodů, dopravního značení spolu se zlepšením samotných vozovek.

1B: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací za Zeleným Hájem

Autor vyjádření uvádí, že realizací přivaděče povede k značnému nárůstu intenzit dopravy přes Hořensko, Slanou Nevězí a další vesnice podél stávající silnice II/283 v úseku mezi Zeleným Hájem a Semily. Autor dále rozporuje hodnoty intenzit dopravního proudu, a proto odmítá přijmout současnou dokumentaci záměru, dokud nebudou adekvátně vyhodnoceny vlivy hluku, emise a bezpečnosti v lokalitách nejen podél záměru, ale i v širším okolí. Současná dokumentace se úmyslně převážně zaměřuje na zanedbatelné výhody, a záměrně přehlíží významné negativní vlivy, které jsou úmyslně skryty. Autor vyjádření požaduje, aby k současné dokumentaci bylo vydáno nesouhlasné stanovisko.

1C: Rozpornost mezi studii a následné opodstatnění navrhovaného přivaděče

Autor vyjádření s odkazem na stranu 7 (správně 5) hlukové studie a stranu 20 upozorňuje na disproporci intenzit dopravy v Turnově v úseku ulic Sobotecká a Hluboká, kde je uváděna intenzita provozu 10 550 až 13 030 vozidel za 24 hodin a v dokumentaci je uvedeno až 15 000 vozidel. S odkazem na tabulku T1 (ve vyjádření autora), která byla sestavena z dat uvedených na stranách 17 až 20 hlukové studie konstatuje, že zvýšení dopravních intenzit o pouhých 13 % v příštích 17 letech nemůže opodstatnit potřebu navrhovaného přivaděče, zvláště, pokud dvojnásobné navýšení dopravních intenzit zvýší emise hluku cca o 3 dB a navýšení intenzity dopravy o 13 % pouze o 0,5 %.

Autor konstatuje, že hluková studie je v současné době nepřijatelná a požaduje, aby dokumentace a studie byly řádně přepracovány a založeny na totožných podkladech. Současně klade otázku, proč je záměr nedodělaný a neexistuje zatím žádný vhodný plán pro druhou část trasy, tj. mezi Zeleným Hájem a Semily.

KAPITOLA 2: Vlivy výstavby

Autor vyjádření uvádí, že stavba tak rozsáhlého záměru bude mít potenciální hlukové (a další) vlivy na přilehlé oblasti a bude bezprostředně trvat několik let za použití velkého množství stavebních strojů, pojízdných vozidel a dalších zdrojů hluku. Výstavba silnice může vést k dlouhodobým významným nepříznivým vlivům na zdraví obyvatel. Autor vyjádření uvádí, že hluková studie pouze stručně zmiňuje běžné hodnoty hluku pro stavební stroje, které lze očekávat během výstavby, ale

hodnocení nezohledňuje pravděpodobné vlivy a hodnoty hluku z výstavby. V hlukové studii nejsou zveřejněny příslušné hygienické limity hladin hluku během výstavby. Autor vyjádření požaduje podrobné vyhodnocení vlivů hluku z výstavby a uvádí výčet informací, které hodnocení vlivů hluku během výstavby musí zahrnovat.

Autor vyjádření považuje vyhodnocení vlivů z výstavby za nedostatečné a nepřijatelné, a z uvedeného důvodu požaduje, aby k dokumentaci bylo vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 3: Hygienické limity hladin hluku

Autor vyjádření uvádí, že hluková studie používá hlukové limity, které jsou do jisté míry v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., nicméně upozorňuje, že ve hlukové studii nejsou zohledněny limity pro chráněné vnitřní prostory staveb. Na základě aplikace odst. 2 § 11 NV č. 272/2011 Sb., uvádí, že 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.

Autor vyjádření z důvodu, že hluková studie ani nezmínila hygienické limity pro chráněné vnitřní prostory staveb a tyto vlivy nevyhodnotila, požaduje, aby bylo vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 4: Podmínky pro fázi provozu záměru

Autor vyjádření souhlasí, že fáze provozu musí být podmíněna validačním hlukovým měřením, ale dále požaduje, že validační měření musí splnit ve vyjádření uvedená kritéria, aby bylo považováno za adekvátní a dostačující.

KAPITOLA 5:

5A: Tlumící účinky zeleně

Autor vyjádření zpochybňuje zahrnutí korekcí na útlum emisí hluku vegetací v hlukových modelech, uvádí, že jejich použití zahrnuje velké množství nejistot. Proto by zahrnutí korekcí mělo být prováděno zodpovědně a měl by být dodržován konzervativní přístup k výpočtům. Dále uvádí, že autor hlukové studie nikde neopodstatnil důvody pro zahrnutí oblastí zeleně do hlukového modelu, nevysvětlil, jaké tlumící účinky byly použity a neprokázal, zda tyto oblasti (plochy vegetace) splňují kritéria metodiky ŘSD. V následující části vyjádření dokládá rozdíly v uplatnění ploch vegetace mezi modely výpočtu pro jednotlivé varianty záměru a dokumentuje na výřezech map, z jeho pohledu nesprávnou aplikaci korekcí útlumu zeleně ve výpočtovém modelu. V závěru, obsáhlé části vyjádření týkající se použití korekcí útlumu hluku vegetací ve výpočtu hlukového zatížení, shrnuje, že autor hlukového modelu zahrnul do výpočtu plochy zeleně, a to zejména v okolí referenčních bodů, které nesplňují podmínky manuálu ŘSD. Autor vyjádření dále uvádí, že zjistil, že tlumící účinky zeleně použité v modelu jsou vyšší, než maximální než maximálně možné účinky pro oblasti zeleně dle manuálu ŘSD. Z uvedených důvodů žádá o vyřazení účinků zeleně a následné přepracování hlukových modelů a studie.

5B: Ověření hlukových modelů

Autor vyjádření uvádí, že provedl ověření hlukového matematického modelu v úseku staničení Km 1,9 až Km 3,5 za obdobných podmínek jaké byly použity v hlukové studii P06, která je přílohou dokumentace. Pro ověřovací výpočet byl použit software Cadna/A 2023. Ověřovací model se dle autora vyjádření soustředil na výše uvedený úsek, ale zjištěné nesrovnalosti se vztahují na celý přivaděč. Rozdíly zjištěné mezi modely jsou ve vyjádření dokumentovány hlukovými mapami a tabelárně vyjádřeny pro referenční body 2 a 3 pro obě varianty záměru. Autor vyjádření

konstatuje, že zjištěné rozdíly mezi modely v referenčním bodě 2 jsou přibližně 20 dB a to pro noc i den, v referenčním bodě 3 pak cca 12 dB, rovněž pro den i noc. Autor vyjádření se pozastavuje nad tak vysokými rozdíly ve výpočtech, které vysvětluje částečně nesprávně aplikovanými účinky zeleně zahrnuté do výpočtu, dále zahrnutí dalších faktorů, které nebyly zveřejněny, jako je například zahrnutí nižších intenzit dopravy (pouze 5 % budoucího provozu), pomalejší rychlosti dopravního proudu nebo hlubší zářezy.

Autor vyjádření konstatuje, že zjištěné nedostatky s technickou nepřesností výpočtu hluku jsou zdaleka nejvýznamnějším problémem celé studie a dokumentace. Současná hluková studie nemůže být považována za přijatelný posudek potenciálních hlukových vlivů. Ověřovací model potvrdil, že během provozu budou významně překročeny hygienické limity hladin hluku u obydlí po délce přivaděče. Zadavatel proto musí akutně navrhnout dostatečná opatření na snížení hodnot hluku nebo navrhnout lepší variantu přivaděče. Autor vyjádření požaduje vydání nesouhlasného stanoviska.

Autor vyjádření provedl rovněž ověření modelového výpočtu pro trasu silnice č. II/283 v obcích Hořensko, Slaná a Nevězín, s hodnotami předpokládané dopravní zátěže shodnými s hlukovou studií P06. Modelové ověření dle autora vyjádření opět naznačuje, že skutečné hodnoty budou přibližně o 8 dB vyšší.

KAPITOLA 6: ZÁVĚR

Autor vyjádření shrnuje vyjádření do následujících bodů:

- Potřeba navrhovaného přivaděče nebyla pozitivně dostatečně opodstatněna a současné návrhy a varianty jsou považovány za zcela nevhodné s ohledem na jejich potenciální vlivy a dopady v jejich bezprostřední blízkosti, ale i širším okolí. Bylo zjištěno (autorem vyjádření) že navrhovaný přivaděč bude mít významné nepříznivé vlivy a zvýší hlukové hodnoty, emise, a sníží bezpečnost obyvatel za Zeleným Hájem.
- Všechny studie a dokumentace byly vyhodnoceny (autorem vyjádření) jako nekonzistentní, co se týče vstupních dat, vyhodnocení vlivů, ale rovněž závěrů autorů jednotlivých studií.
- Hluková studie byla konkrétně (autorem vyjádření) vyhodnocena jako zanedbalá, nedostatečné a záměrně optimistické, ve prospěch záměru. Hluková studie nemůže být považována jako adekvátní.
- Hluková studie použila nevhodné metody výpočtů, které vedly k velmi nízkým hodnotám hluku.

Na základě výše uvedených námitek nesouhlasí se současnými variantami přivaděče přeložky silnice č. II/283 a žádá, aby k dokumentaci bylo vydáno nesouhlasné stanovisko.

Dále uvádí, že dle předložené dokumentace k přivaděči přeložky II/283 má rovněž zásadní obavy týkající se dokumentace související s komunikací I/35 kterou vypracovala totožná společnost (Ekoteam).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Stanoviska ke kapitole 1:

Posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví se řídí Směrnicí evropského parlamentu a Rady ze dne 16. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. Uvedená směrnice EU byla transponována do zákona č. 114/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Účelem posuzování je podle §1 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., získat objektivní odporný podklad pro vydání rozhodnutí a přispět tak k udržitelného rozvoji společnosti. Posuzovaný záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ je součástí celostátní koncepce Dopravní politika České republiky jejíž hlavním cílem je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy. Dopravní politika státu se promítá do zásad územního rozvoje každého kraje, kde jsou rovněž zohledňovány požadavky na dopravní obslužnost na krajské a lokální úrovni. V případě Libereckého kraje jsou požadavky na dopravní obslužnost zapracovány do Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, která nabyla účinnosti dne 27.4.2021. Zásady územního rozvoje jsou vyhlášovány závazným opatřením obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a jsou tedy právně závazné. 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 tedy není vyvolána zatížením území nadlimitními hladinami hluku emitovaného z dopravy v záměrem dotčeném území, nýbrž naplňováním dopravní politiky státu.

Stanovisko ke kapitole 2:

Dokumentace EIA byla vypracována ve stádiu přípravy záměru, tedy v době, kdy byl vymezen koridor D18E pro posuzovaný záměr, umístěny varianty trasy záměru v rámci vymezeného koridoru a provedeny základní projektové práce. Pro odhad reálných emisí hluku ze stavební činnosti je nezbytné disponovat projektem pro provedení stavby, případně projektem pro výběr dodavatele, ze kterého by bylo možné určit počet nasazených stavebních strojů, počty nákladních automobilů, typy prováděných prací a jejich časovou souslednost. Uvedené podklady v současné době k dispozici nejsou a budou k dispozici v příslušných etapách projektové přípravy a následujících stupních povolovacího procesu záměru. Z uvedeného důvodu je z hlediska posouzení vlivu záměru na hlukovou situaci v záměrem dotčeném území v předložené hlukové studii pouze odhadnut hluk emitovaný ze stavebních strojů a nákladních vozidel a dále stanovena jsou v dokumentaci stanovena opatření k eliminaci hluku ze stavební činnosti, která jsou zapracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Výpočet hluku ze stavební činnosti bude dále zpřesňován v následujících stupních povolovacího procesu stavby. Nicméně zpracovatel posudku souhlasí se závěrem autorů dokumentace EIA, že hluk z výstavby bude nižší než vlivy z provozu, neboť výstavba bude realizována pouze v denní době a k realizaci stavby nebude rozhodně použito 940 pojezdů nákladních vozidel denně, která jsou uvažována pro výpočet hluku za provozu záměru.

Stanovisko ke kapitole 3:

Z hlediska posuzování vlivů záměru na hlukovou situaci je posuzován v období oznámení záměru především vliv záměru na venkovní chráněný prostor staveb. Dodržení limitu signalizuje předpoklad dodržení limitu pro vnitřní chráněné prostory staveb, kterými již nejsou celé stavby, nýbrž obytné a pobytové místnosti, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. Do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla zapracována 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 (protihlukové bariéry) v širším okolí záměru. 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.

Stanovisko ke kapitole č. 4:

Autorizované měření emisí hluku z provozu záměru je podmínkou stanovenou po uvedení záměru do zkušebního provozu. Měření hluku provádí dle § 32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví pouze držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace. Tím může být krajská hygienická stanice (KHS) nebo subjekty, které disponují příslušnou akreditací podle § 83c citovaného zákona. Postup měření stanovuje Metodický návod hlavního hygienika České republiky pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí Č.j. HEM-300-11.12.01-34065

Stanovisko ke kapitole č. 5:

Hluková studie P06, která je přílohou posuzované dokumentace EIA vyhodnocuje potenciální vlivy záměru na hlukovou situaci v záměrem dotčeném území matematickým modelem HLUK+ Profi Pásma, který je standardně využíván pro modelování vlivů záměrů na hlukovou situaci v záměrem dotčeném území. Požadavek zapracování tvaru a pokryvu okolního terénu do hlukové studie vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení. Z hlediska posouzení potenciálních vlivů záměru na hlukovou situaci je výhodnější terénní pokryv zanedbat, protože vyvolává ve vyjádření uvedené pochybnosti o správnosti aplikace faktorů útlumu emitovaného hluku. Ve vyjádření uvedené rozdíly, demonstrovány na referenčních bodech č. 2 a 3 (cca 20 a 12 dB) jsou velmi vysoké. Autor vyjádření uvádí, že příčinou zjištěných velkých rozdílů ve výsledcích mezi výsledky hlukové studie a ověřovacím modelem může být, mimo nevhodně aplikovaný faktor útlumu zeleně, zahrnutí výrazně nižších intenzit provozu autory hlukové studie (pouze cca 5 % budoucího provozu), aplikace mnohem pomalejší rychlosti dopravního proudu, nebo hlubších zářezů. Uvedené rozdíly jsou vysoké rovněž z pohledu zpracovatele posudku, který proto provedl jednoduché kontrolní ověření výpočtů za použití následující obecně používané rovnice:

$$L2 - L1 = 20 * \log (R1 / R2)$$

Kde: L2 je intenzita hluku v referenčním bodě

L1 je intenzita hluku 1 m od osy silnice

R1 – vzdálenost od středu silnice

R2 – vzdálenost referenčního bodu od středu silnice

Na základě hodnot akustického tlaku uvedených ve vyjádření, vzdáleností referenčních bodů od středu jednotlivých variant posuzovaného přivaděče silnice (zjištěných zpracovatelem posudku z projektové dokumentace) byly vypočteny akustické tlaky (L1) cca 1 m od osy budoucího přivaděče II/283. Výpočet byl proveden pro rovný terén bez započítání utlumujících faktorů. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

Hodnoty hluku emitované z provozu na silnicích s intenzitou provozu odpovídající budoucí intenzitě provozu na přivaděči II/283 byly ověřeny na Hlukových mapách 2022 portálu Ministerstva zdravotnictví ČR (<https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs>) na příkladu sčítacího úseku 5-4750 komunikace č. 293 s intenzitou dopravy 8 918 vozidel/den, z toho 1 377 těžkých motorových vozidel. Na uvedeném úseku hodnoty emitovaného hluku dosahují 70 až 75 dB, místy více než 75 dB.

Na základě uvedeného výpočtu a porovnání s Hlukovou mapou 2022 výsledky uváděné v hlukové studii P06 odpovídají, a to rezervou, uvažovaným intenzitám provozu na posuzovaném záměru pro denní dobu. Z výpočtu lze usoudit, že útlum vegetací v referenčním bodě č. 3 je cca 7 dB, za předpokladu, že intenzita emitovaného hluku pro denní dobu byla v ose silnice uvažována 80 dB. K navýšení intenzit hluku z dopravy tedy nedošlo autory hlukové studie, nýbrž autorem vyjádření.

Varianta	Ref. Bod	R2 (m)	L2 (HS P06) dB	L2 (Kontrola) dB	L1 (HS P06) dB	L1 (Kontrola) dB
var1 - DEN	2	65	43,8	64	80,1	100,3
var1 - NOC	2	65	37,4	57	73,7	93,3
var1 - DEN	3	80	48,8	61	86,9	99,1
var1 - NOC	3	80	42,4	54	80,5	92,1
var2 - DEN	2	95	37,8	58	77,4	97,6
var2 - NOC	2	95	31,3	51	70,9	90,6
var2 - DEN	3	120	45,2	57	86,8	98,6
var2 - NOC	3	120	38,8	50	80,4	91,6

Symbole jsou vysvětleny u výše uvedené rovnice, HS P06 – hluková studie, Kontrola – kontrolní výpočet provedený autorem vyjádření. L1 (HS P06) a L1 (Kontrola) uvádí intenzitu hluku ve vzdálenosti 1 m od silnice vypočtenou zpracovatelem posudku.

Obdobným jednoduchým způsobem lze ověřit předpokládané zatížení záměrem dotčeného území hlukem. Za předpokladu emise hluku v ose silnice 80 dB, bude příspěvek hluku z provozu na silnici č. II/283 ve výši 40 dB ve vzdálenosti 100 m (tj. v denní době) a za předpokladu emise hluku 70 dB v ose silnice bude příspěvek hluku ve vzdálenosti 100 m 30 dB. Z uvedeného vyplývá že v referenčním bodě č. 2 budou plněny limity i pro vnitřní chráněné prostory.

Rovněž kontrolní výpočet pro navazující úsek silnice č. II/283 pro obce Hořensko, Slaná a Nevěží neodpovídají základním fyzikálním zákonům v oblasti akustiky. Jak sám autor vyjádření uvádí, zvýšení intenzity dopravního proudu na dvojnásobek vyvolá zvýšení hlukové zátěže cca o 3 dB. Není proto možné, aby v kontrolním výpočtu byla hluková zátěž v okolí silnice v intenzitě 75 až 85 dB, jak je znázorněno ve vyjádření na obrázku F29.

11. Mgr. F.K., MUDr. M.K, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení advokátní kanceláře Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023

Obsah vyjádření:

Obsahem vyjádření jsou připomínky k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) ve struktuře:

Úvod

1. Připomínky k vypořádání bodů ZZŘ
2. Připomínky k Posouzení vlivů na krajinný ráz
3. Připomínky k migrační studii
4. Připomínky k Hydrogeologickému posouzení
5. Připomínky k Biologickému hodnocení
6. Připomínky k použitým zdrojovým podkladům a datům
7. Opodstatnění celého záměru přivaděče
8. Kauza Slaná / úsek 5-1080 / napojení Semily
9. Připomínky k Hlukové studii
10. Připomínky k Rozptylové studii
11. Údolí Tisovky

Závěr

Vlastní obsah vyjádření:

Část Úvod

Úvodní část konstatuje, že předložená dokumentace k prosu EIA se vyznačuje celou řadou sporných bodů, které shrnuje v dílčích bodech, zahrnující zejména poukaz na využívání zastaralých podkladů, odlišné, chybějící či jednoznačně pojmenované zdroje, využívání veřejnosti nepřístupných či nedohledatelných zdrojů, sporné až navzájem s popírající dopady na obyvatelstvo a životní prostředí, nelogické vyústění textu dokumentace v jejích závěrech, nepřehledná struktura dokumentu, nečíslované tabulky a tabulky bez uvedení názvů, absence měřítek v mapových podkladech, různé formáty podkladů znemožňující jednotný formát citací z Dokumentace. Uvedené skutečnosti ztěžují posouzení předložené Dokumentace.

Část 1. Připomínky k vypořádání bodů ZZŘ

1.1 Návrh variantních řešení

Vyjádření konstatuje, že v dokumentaci chybí řádné terénní zaměření trasy přeložky, dle předkladatele pro proces EIA není třeba. Následující skutečné varianty dle ZZŘ nejsou posuzovány, přestože jsou zapracované ve studiích Valbek (2015). Varianta 1 či 5 studie Valbek (2015) splňují zadání ZZŘ. Vyjádření dále konstatuje nesplnění bodů 1, 2 a 6, nedostatečné vypořádání bodů 7, 8 a 12.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska fyzického zaměření trasy posuzovaného záměru a jeho jednotlivých variant v terénu zpracovatel posudku zcela souhlasí s názorem zpracovatelů dokumentace, že pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví není zaměření nutné, a to zvláště, pokud není stabilizována zvolená varianta s minimálním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska variantního řešení záměru musí oznamovatel vycházet z územně plánovací dokumentace, zejména ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a Územně analytických podkladů Libereckého kraje. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje v Aktualizaci č. 1 vymezily koridor D18E pro stavbu silnice II/283 v úsek Žernov – Zelený Háj. Zásady územního rozvoje jsou závazným opatřením obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nejenom oznamovatel záměru má povinnost se jimi řídit. Povinností oznamovatele je umístit oznamovaný záměr prioritně do vymezeného koridoru, v případě, že by vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, bylo zatíženo nad míru únosného zatížení, bylo by na místě vyhledávat variantní trasu mimo vymezený koridor. V ZÚR LK vymezený koridor D18E má převážně šířku cca 180 m, což nevytváří prostor pro navržení zásadně odlišných směrových variant záměru. 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. Z hlediska celkových stavebních nákladů jsou nejméně vhodné varianty 3, 4 a 5.“ a dále na straně 25 doporučuje „k dalšímu sledování, tj. zpracování dokumentace vlivů stavby na životní prostředí varianty 2, 4 a 6.“ Vzhledem k vymezení koridoru D18E je zřejmé, že v procesu SEA, který posuzoval výše uvedenou aktualizaci ZÚR, byla jako nejvhodnější zvolena varianta 4.

1.2. Krajinový ráz a rekreační využití krajiny

Vyjádření nepovažuje za dostatečně vypořádaný bod 14 ZZŘ, který požaduje vyhodnocení vlivů na cyklistickou a pěší prostupnost krajiny. Konstatuje, že v záměru není počítáno s komunikacemi mezi Tatobitami a Žernovem (parcela č. 2176/1), prostupností v rámci obce Žernov Žernov 34 a 46

přes údolí kolem rybníka, který zajišťuje dostupnost pozemků Kyrálových před a za záměrem jak pro pěší, tak i zemědělskou techniku a zhoršení prostupnosti stávající komunikaci Žernovem (p.č. 2160/1) – vytvoření průtahu z Kostelska na křižovatku s přeložkou u Tatobit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení dopadů na cyklistickou a pěší prostupnost krajiny je v předložené Dokumentaci EIA provedeno na straně 201 až 203. V záměrem dotčené území kříží jedna cyklotrasa a červeně značená turistická cesta Zlatá stezka Českého ráje. Dle Dokumentace EIA budou obě trasy převedeny přes silnici podle platných technických norem. Úrovňové křížení silnic I. a II. třídy nepředstavuje zásadní bezpečnostní problém, a již současná trasa silnice č. II/283 je několikrát křížena turistickými a cyklistickými trasami. Stavba přivaděče, který bude silnicí II. třídy v kategorii S 9,5/70 (60) nepředstavuje významnou překážku v prostupnosti a obhospodařovatelnosti krajiny. Připojování pozemků a nemovitostí stanovuje § 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Uvedená vyhláška nemá, mimo požadavků na rozhled, žádná zásadní omezení z hlediska zpřístupnění pozemků. Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla zapracována povinnost oznamovatele zajistit přístup na záměrem dotčené pozemky, a to včetně vjezdu zemědělské nebo lesnické techniky. Do podmínek návrhu závazného stanoviska byla rovněž zapracována podmínky zajištění prostupnosti krajiny pro pěší.

1.3. Zdraví obyvatel

Cituje body 16 až 19 ZZŘ. Bod 16 se týká hlukové studie a odkazuje na kapitoly 6, 8, 9 a 10 podaného vyjádření. V případě bodů 17 a 18 shodně uvádí, že v dokumentaci nejsou informace splňující zadání a chybí zhodnocení zhoršení dopravy a prostupnosti na stávající komunikaci na p.č. 2160/1 – vytvoření průtahu z Kostelska na křižovatku s přeložkou u Tatobit. V případě bodu 19 – Zohlednění variantních řešení z hlediska výsledného omezení rekreační funkce krajiny a z něj plynoucích dopadů na zdraví obyvatel dotčeného území uvádí, že obě navržené varianty mají likvidační charakter na provoz Rehabilitační Farmy SIRENI/Oslí stezky s rekreačními a rehabilitačními programy pro veřejnost. Rekreační funkce krajiny v jinak sadařské oblasti by tím byla výrazně snížena. Přitom by tento dopad bylo možné omezit např. realizací V5 dle Valbek 2015.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení dopadů záměrem vyvolaných změn na rozložení dopravy na obce napojené na navrhovanou trasu silnice II/283 je v předložené Dokumentaci EIA vyhodnoceno. Realizace záměru zklidní dopravu na stávající trase silnice č. II/283 mezi Turnovem a Zeleným Hájem. Intenzita dopravy zde poklesne až o 80 %. Naopak dojde ke zvýšení intenzity dopravy mezi Zeleným Hájem a Semily, tedy v obcích Hořensko a Slaná. Z hlediska hygienických norem budou limity hluku a znečištění ovzduší dodrženy. Limity budou dodrženy i v případě farmy SIRENI. K ochraně farmy byla dále navržena protihluková stěna v délce 176 m. Zamítnutí varianty V5 ze studie Valbek (2015) je zdůvodněno výše.

1.4. Migrační prostupnost krajiny

Vyjádření reaguje k bodu 25/4 na informaci uvedenou v migrační studii, která uvádí, že požadavky na živočichy kategorie D nejsou přesně definovány a s odvoláním na studii Vlašín – Posouzení pozemků z hlediska zoologického (příloha vyjádření), že v úseku 1,9 a 2,3 km byl zjištěn významný výskyt obojživelníků vzdálenost migračních objektů neodpovídá požadavku na rozestup 600 m. K bodu 28/7 je citován výňatek z migrační studie ze strany 47, který uvádí, že požadavek nemohl být upřesněn vzhledem k neznalosti vedení dosud upřesněna niveleta trasy nad terénem a proto doporučuje (Migrační studie) upřesnit migrační profily v následujících stupních projektové dokumentace. Dále odkazuje na hydrologickou studii, která uvádí, že není zřejmé, o jaký typ mostu

bude navržen pro překonání vodních toků. Dále uvádí, že není vyhodnocena rizikovost záměru z hlediska pohybu ptáků a netopýrů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA, a především zmíněné studie (Migrační studie a Hydrogeologická studie) jsou vypracovány v rozsahu a podrobnosti, které odpovídají stupni rozpracovanosti projektové dokumentace na úrovni oznámení záměru. Migrační studie uvádí, že podle požadavků TP180 pro úroveň vyhodnocení EIA není vyžadováno přesné vyhodnocení migračních profilů a rozsah naváděcích bariér, a to především z důvodu, že v daném stupni projektové přípravy úroveň vstupních informací toto úplné vyhodnocení ani neumožňuje. Z uvedeného důvodu zpracovatel posudku učinil výrok uvedený v první větě. Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla proto zapracována podmínka provedení zpřesnění migrační studie v následujících stupních projektové dokumentace s cílem zpřesnění migračních profilů jednotlivých kategorií živočichů, provedení samostatné batrachologické studie a povinnost navrhopvat rámové mostní konstrukce pro převedení silnice přes vodní toky.

1.5 Biotopy a zvláště chráněné druhy organismů

Vyjádření uvádí, že bod 31/10 ZZŘ týkající se vyhodnocení ekologického významu dotčených biotopů, byl do textu dokumentace zapracován, ale nebyl promítnut do konkrétních výstupů jako je dostatek migračních prostupů v adekvátních vzdálenostech a nehodnotí vliv stavby mezi pastvinou, mokřadem a rybníkem. K bodu 32/11 uvádí, že detailněji by měl být posouzen ekologický dopad záměru na biotop z hlediska biologického cyklu a rozmnožovacího procesu chráněných živočichů v okolí záměru. Dále uvádí, že V biologickém průzkumu je konstatován nálezk velkého množství chráněných druhů živočichů a v obecné rovině jsou navržena zmírňující opatření, ale není uvedena přesná lokalizace a seznam ZCHD živočichů pro žádost o výjimku ze zákona o ochraně přírody. Dále vyjádření konstatuje, že k bodu 36 ZZŘ, který požaduje vyhodnocení hydrogeologických podmínek v trase přeložky, dokumentace nezmiňuje předpokládaný vliv záměru a stavebních prací na hydrogeologické podmínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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. Seznam ZCHD živočichů pro žádost o výjimku ze zákona o ochraně přírody a přesná lokalizace zjištěných ZCHD pro žádost podle § 56 z výjimky ze zákazů není povinnou součástí hodnocení, nicméně v biologickém hodnocení je seznam zjištěných ZCHD uveden. Provedením biologického hodnocení podle § 67 odst. 1, byla rovněž naplněna povinnost stanovená odst. 2 § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Závěr předloženého biologického hodnocení konstatuje, že zamýšlený zásah je zásahem s možným negativním vlivem na zvláště chráněné druhy živočichů zjištěné v území zásahu. Realizací navržených opatření dojde k omezení vlivů zásahu na populace zjištěných druhů. Dále je předpoklad, že těmito 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.

Hydrogeologický průzkum, který je přílohou dokumentace EIA konstatuje, že obhlídkou lokality bylo zjištěno, že nedojde k výraznější změně odtokových poměrů v krajině. Pro zjištění hydrogeologických a geologických poměrů na lokalitě je účelné provést podrobné průzkumy pro ověření geotechnických parametrů a možností pro likvidaci srážkových vod. Doporučení provedení

detailního hydrogeologického průzkumu v následujících stupních projektové dokumentace byla zpracována do podmínek návrhu souhlasného závazného stanoviska.

1.6. Zemědělský půdní fond (ZPF) a lesní pozemky

K vypořádání bobu 44/23 ZZŘ podané vyjádření upozorňuje na rozpor vzniklý absencí plnění bodů 1, 2, 6 a 48 a zvláště nedostatečnému hodnocení vlivu na přírodu a krajinu dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., chybí variantní řešení v náležitém odstupu variant není možné posoudit tento vliv ekologicky hodnotnější části krajiny oproti půdě s větší degradací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Viz vyjádření výše: Oznamovatel záměru je vázán umístěním záměru do koridoru vymezeného 1. Aktualizací ZÚR LK. Pouze v případě, že by byly prokázány vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující míru únosného zatížení ve smyslu § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, jejichž mezní hodnoty jsou stanoveny zvláštními předpisy ve smyslu § 12 zákona č. 17/1992 Sb., bylo by na místě vyhledávat variantní trasu mimo vymezený koridor. Vlivy záměru na půdy jsou v dokumentaci vyhodnoceny požadovaným a dostatečným způsobem.

1.7. Souhrnné požadavky

K bodu 48/27 vyjádření uvádí:

- 1) navržení alternativní varianty V2 nepovažuje za splnění bodů 1, 2, 6 a 48 ZZŘ
- 2) řešení dopadů na dopravní provoz a zvýšení nároků na kapacitu v sousedních obcích považuje za nedostatečně splněné
- 3) má výhrady ke zpracování hlukové studie
- 4) upozorňuje na absenci vyhodnocení kumulace vlivů s přeložkou a stávajícím provozem nákladních vozidel souvisejících se zemědělskou výrobou
- 5) rozpor předmětného záměru se zásadami využívání krajiny dle platných ZÚR LK – záměr je stále v rozporu s platnými ZÚR.
- 6) Absence řádného terénního zaměření trasy přeložky – může být posun o 30 m od objektu Žernov 34 brán jako jiná varianta?
- 7) výhrady z hlediska vlivů na půdy – zábor v I. a II. třídě ochrany a z něj vyplývající povinnost zdůvodnění zvoleného řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF
- 8) Negativní dopady na cenné biotopy údolí potoka Tisovka – stavba naruší ekologickou kontinuitu údolí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1: viz vyjádření k části 1.1 Návrh variantních řešení

Ad 2: do návrhu podmínek souhlasného závazného stanoviska zpracována podmínka v následujících stupních projektové dokumentace prověřit hlukovou studii.

Ad 3: vypořádáno v kapitole 9. Připomínky k Hlukové studii

Ad 4: zákon č. 100/2001 Sb., ukládá v příloze č 4 uvést v kapitole B.I.4 uvést charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry. Není zde stanovena povinnost tyto potenciální kumulativní vlivy vyhodnocovat.

Ad 5: V dokumentaci posuzované varianty záměru jsou v souladu s platnou 1. Aktualizací ZÚR LK. Uvedenou skutečnost potvrzuje rovněž vyjádření Odboru územního plánování a stavebního řádu Libereckého kraje, které je přílohou tohoto posudku.

Ad 6: Terénní zaměření tras posuzovaných variant není požadováno pro proces EIA. Současné geodetické podklady poskytované ČUZK mají dostatečnou přesnost pro vymezení trasy. Posun osy záměru o 30 m lze bezpečně považovat za jinou variantu.

Ad 7: Podle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany odejmout ze ZPF pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Současně § 9 odst. 5 písm. c) říká, že při rozhodování o záměru se nepoužije § 4 odst. 3, jedná-li se o záměr veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury umístovaný v koridoru vymezeném v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje na základě vyhodnocení umístění záměru, odborně stanoveného odhadu výměry zabírané zemědělské půdy a jejího zařazení do tříd ochrany. V případě posuzovaného záměru je dále jedná o veřejně prospěšnou stavbu, což samo o sobě naplňuje podmínku převahy jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Umístěním záměru v ploše koridoru D18E povinnost zdůvodnění naplněna.

Ad 8: Námitka je bezpředmětná, všechny trasy uvažované v ve studii Valbek (2015) kříží vodní tok Tisovky, včetně stávající trasy silnice II/283 a narušují ekologickou kontinuitu jejího údolí.

2. Připomínky k Posouzení vlivů na krajinný ráz

- 1) Vyjádření požaduje zpracování hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle platné metodiky Vorel et al., 2004 a přepracování hodnocení na základě této analýzy, a porovnání variant z hlediska jejich viditelnosti a zásahu do krajinného rázu. Požaduje, aby toto hodnocení zpracovala osoba certifikovaná na hodnocení krajinného rázu FA ČVUT, jež bude zárukou kvalitního zpracování. Absence analýzy a exaktních 3D dat činí ze studie irelevantní dokument, který je v rozporu se zákonnou ochranou krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.
- 2) Vyjádření požaduje vyhodnocení světelného znečištění samostatnou studií. Začlenění vyhodnocení světelného znečištění do hodnocení dopadů záměru na krajinný ráz, dle vyjádření, potvrzuje neprofesionální přístup ke zpracování studie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1: Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v § 12 nestanovuje způsob posuzování vlivů záměru na krajinný ráz a rovněž není stanovena povinnost provádět hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz autorizovanými osobami. Zmíněná certifikace osob na hodnocení krajinného rázu FA ČVUT neexistuje. Školení metodiky hodnocení krajinného rázu podle metodiky Vorel (2004) zajišťuje v programu celoživotního vzdělávání Stavební fakulta ČVUT, a udělováný certifikát je pouze dokladem o absolvování kurzu. Stejnou, ne-li vyšší úroveň vzdělání pro hodnocení krajinného rázu mají všichni absolventi studia vysokých škol, kde je hodnocení krajinného rázu vyučováno v rámci studijních programů. S použitím 3D datových modelů terénu metodika Vorel (2004) nikdy nepracovala, a to už z důvodu, že v roce 2004 nebyly k dispozici. Zpracovatel posudku hodnotí posouzení vlivů záměru na krajinný ráz v předložené dokumentaci EIA jako dostatečný. Záměr respektuje požadavek vést silnici pokud možno v úrovni terénu s minimalizací náspů a zářezů. Podmínkou do dalších stupňů projektové dokumentace je vypracovat komplexní projekt vegetačních úprav s důrazem na začlenění silnice do krajiny. Požadované vypracování nové studie hodnocení vlivů posuzovaného záměru na krajinný ráz je zcela bezpředmětné.

Ad 2: V České republice neexistuje metodika k hodnocení světelného znečištění. Způsoby omezování světelného znečištění stanovuje technická norma ČSN 36 0459 – Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení a doporučení. K omezování světelného znečištění v procesu EIA byl vydán Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence - Opatření související s prevencí emisí rušivého světla ve vztahu

k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů – metodický pokyn k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 29. září 2023. Metodický pokyn požaduje, aby posuzované záměry, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění (jsou-li rozpracovány v takové úrovni podrobnosti), byly předkládány v souladu s požadavky české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. To se týká všech druhů osvětlení, pro které zmíněná norma požadavky definuje v rámci svých aplikačních oblastí, pokud je takové osvětlení součástí záměru posuzovaného podle zákona č. 100/2001 Sb., tj. i osvětlení pozemních komunikací. Úkolem zpracovatele posudku o vlivech záměru na životní prostředí je posoudit, zda je oblast světelného znečištění v dokumentaci dostatečně zohledněna a vyhodnocena a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření k prevenci a minimalizaci negativních vlivů způsobených světelným zářením na životní prostředí formou podmínek návrhu závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku zapracoval do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska podmínku, která stanovuje, že posuzovaná silnice bude budována bez osvětlení. Přípustné je osvětlení pouze v omezených úsecích, kde bude jeho realizace vynucena zajištěním bezpečnosti chodců nebo provozu. V místech realizace osvětlení je stanovena povinnost zajistit plnění požadavků české technické normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. Požadavek na vypracování studie vyhodnocení vlivů záměru na světelné znečištění je z uvedených důvodů zcela irelevantní.

3. Připomínky k migrační studii

Vyjádření považuje migrační studii za kvalitně zpracovanou, ale konstatuje, že vychází z neúplných podkladů. Vyjádření proto požaduje zpracování studie po zapracování chybějících dat, neboť bez nich není možné přesně vyhodnotit vlivy na migraci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA je vypracovávána na úrovni projektové dokumentace, která je k dispozici v době jejího zpracování. Není proto reálné provádět hodnocení k objektům, jejichž parametry nejsou známy, v tomto případě výška objektů nad terénem. Zpracovatel posudku zapracoval do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska podmínku, která zajišťuje, že migrační studie bude v následujících stupních povolení řízení zpřesňována tak, aby bylo možné vytvořit optimální podmínky pro migraci živočichů.

4. Připomínky k Hydrologickému posouzení

4.1. Obecné připomínky

Vyjádření konstatuje, že dokumentace EIA nedostatečně nebo zcela opomíjí podmínky stanovené ZZŘ týkající se hydrologické a klimatické funkce krajiny. Ve vyjádření jsou uvedeny v plném znění body 36 až 42, které jsou z pohledu vyjádření zcela opominuty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vyjádření uvedené body byly v předložené Dokumentaci EIA vypořádány na straně 13 konstatováním, že uvedené požadavky obsahuje Hydrogeologické posouzení. Zpracovatel posudku na základě údajů uvedených v Hydrogeologické studii, v Dokumentaci EIA a v obdržených vyjádřeních orgánů státní správy stanovil do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska podmínku, které zajišťují k záměru přiměřené míře naplnění uvedených požadavků ZZŘ.

4.2. Námitky k úseku 0-2,4 km

Vyjádření namítá, že stavba by hydrogeologické poměry v okolí změnila mnohem výrazněji, než jak vyplývá z výsledků hydrologické studie. Stavba gabionové zdi a základy mostu by vyžadovaly sanaci mokřadů a hlubinné založení na podmáčeném povrchu. Historicky před vznikem rybníka zde býval rozsáhlý mokřad. Navíc v těchto místech docházelo vlivem jarních povodní k trhání břehů a průběžné remodelaci koryta, historicky i sesuvu půdy na levé hraně údolí nad hospodářským stavením a pod současnými sady do údolní pastviny. Vyjádření dále cituje závěry Technické studie (Valbek, 2015) a stranu 186 Dokumentace EIA týkající se závěrů biologického průzkumu. Dále uvádí, že údolí Tisovky je v dlouhém úseku nejnižší částí zamýšleného díla, a proto lze předpokládat vydatný splach z přilehlých úseků po obou stranách silnice a změnu vláhových poměrů v oblasti. Dále je třeba poukázat na změny slunečního osvětlení a vanutí větru, které by stavba měla, a jejich vlivu jak na rozptylové podmínky imisí, tak na odpařování a vegetační pokryv a mikroklima.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace EIA, ale rovněž z Technické studie vyplývá, že překonání vodního toku Tisovka je technicky řešitelné bez významných negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Pro omezení negativních vlivů na hydrogeologické podmínky a dotčené ekosystémy jsou do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zapracovány odpovídající podmínky.

4.3. Námitky k úseku nad Kosteleckým potokem

Vyjádření uvádí, že v Dokumentaci EIA není vyhodnocen vliv záměru na hydrologické poměry VKP Kotelského potoka a jeho nivy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kotelský potok v Dokumentaci EIA skutečně zmíněn není. Nicméně zpracovatel posudku považuje vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na hydrogeologické podmínky záměrem dotčeného území za dostatečné a do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zapracovány podmínky, které zajistí minimalizaci negativních vlivů záměru na všechny dotčené vodní toky a jejich údolní nivy.

4.4. Připomínka v V1 za Zeleným Hájem

Vyjádření uvádí, že křižovatky Tuhaň vede silnice na Semily. Mezi stávající silnicí a plánovanou V1 je pramen, který teče směrem do potoka (v dokumentaci mylně označovaného jako Hořenský), ze kterého jsou napájeny letos realizované tůňky/rybníčky. Jsme přesvědčeni, že záměr V1 by měl výrazný vliv na tento zdroj.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku zapracoval do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska řadu podmínek, které zajišťují zachování hydrologických a hydrogeologických poměrů v území, a to jak v době realizace záměru, tak i v období jeho provozu. V případě realizace Varianty V1, musí být zajištěno napájení realizovaných tůňek z uvedeného zdroje.

4.5 Závěr vyjádření

Vyjádření konstatuje nesouhlas se závěry hydrogeologického posouzení, který považuje za nedostatečný, ne-li nepravdivý. Autoři vyjádření se domnívají, že realizace stavby přes Kotelský potok by přinesla zásadní a nevratné zásahy do zdejších poměrů. Závěr této části vyjádření považuje hydrogeologický průzkum za nedostatečně provedený a požaduje podrobnější posouzení stavby ve všech ve vyjádření uvedených ohledech nejen na území CHOPAV, ale po celé délce přivaděče a včetně posouzení alternativních řešení trasy, jak je navrhla společnost Valbek (2015).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hydrogeologické posouzení, které je přílohou posuzované Dokumentace EIA, je z pohledu zpracovatele posudku ve fázi posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví dostatečné k vydání závazného souhlasného stanoviska. V následujících stupních projektové budou průzkumy, včetně průzkumů geologických a hydrologických, zpřesňovány a jejich výsledky zapracovávány do podkladů pro jednotlivé stupně povolená řízení. Zpracovatel posudku zapracoval do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska rovněž požadavky na zajištění zachování hydrogeologických podmínek v záměrem ovlivněném území, nebo minimalizaci jejich ovlivnění. V následujících stupních projektové dokumentace budou prováděny průzkumy pouze v trase vybrané varianty.

5. Připomínky k Biologickému průzkumu

Vyjádření uvádí, že biologický průzkum je kvalitně zpracován a je odborným a profesionálně relevantním podkladem. Dále uvádí, že vlivy záměru nelze vyhodnotit pouze obecným konstatováním, které cituje z posuzované Dokumentace EIA. Dále uvádí, že vlivy je třeba přesně popsat, identifikovat a provést taková variantní a další opatření, aby byly eliminovány, minimalizovány, anebo vhodně kompenzovány. A to je možné pouze zpracováním hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. Uvedený stav autoři vyjádření považují za vážné legislativní opomenutí a požadují zpracování hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu v rozsahu stanoveném touto vyhláškou, včetně vyhodnocení vlivu různých variant záměru, a to i varianty nulové. Autoři vyjádření poukazují

Stanovisko zpracovatele posudku:

Odstavec 2 § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny stanovuje investorovi povinnost provést hodnocení vlivů podle odst. 1 § 67 zákona č. 114/1992 Sb., jako součást posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb. Pokud by uvedené hodnocení nebylo součástí dokumentace EIA bylo by nutné považovat dokumentaci za neúplnou a vrátit ji oznamovateli k dopracování (odst. 2, § 8 zákona č. 100/2001 Sb.). Posuzovaná Dokumentace EIA obsahuje přílohu č. 10 s názvem „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.“ Hodnocení vypracoval RNDr Jiří Veselý, autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 45i a ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., číslo autorizace: OEKL/1592/05, datum platnosti autorizace do 27.02.2026. Uvedené obecné konstatování v Dokumentaci EIA je shrnutím kapitoly.

6. Připomínky k použitým zdrojovým podkladům a datům

6.1 Plnění zákonných požadavků na kvalitu zpracování

Vyjádření uvádí, že kapitole V. a VI. Dokumentace EIA jsou uvedené údaje nedostatečné a nesplňují zákonné požadavky. Nejsou uvedeny charakteristiky výchozích předpokladů, prognóz ani důkazy jejich validního použití v modelových prognostikách dalších studií a jejich nejistot v hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměrů na životní prostředí nestanovuje obsah a rozsah uvedených kapitol. Příloha č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., pouze stanovuje název kapitol, jejich obsah ponechává na zpracovateli dokumentace. Rozsah uvedených kapitol v předložené dokumentaci je stručný, ale zcela dostatečný. Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné jej doplňovat.

6.2 Odlišné základní zdroje vstupních dat pro jednotlivé studie

Vyjádření upozorňuje že intenzity dopravy jsou pro rozptylovou studii čerpány z roku 2016 a pro hlukovou studii z roku 2020. V některých podkladech se autoři dokumentace odvolávají na podklady z jejichž názvů nevyplývá, zda se jedná o podklady totožné nebo odlišné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku musí konstatovat, že není obvyklé, aby byly pro rozptylovou a hlukovou studii používány intenzity dopravy z různých sčítacích období, zvláště, pokud jsou obě studie zpracovány stejným autorem. Vzhledem ke skutečnosti, že použítá data jsou určena k charakterizaci stávajícího stavu záměrem dotčeného území. Z hlediska posouzení vlivu záměru na životní prostředí však mají pouze doplňující význam, protože posuzovaným záměrem je novostavba silnice, která má v současné době (protože neexistuje) nulový vliv na své okolí. Rozhodující informaci poskytují výpočtové modely, které uvažují výhledové dopravní intenzity po nové silnici.

6.3 Prognózy intenzit dopravy se liší

Například prognózy pro rok 2040 v Rozptylové studii a Hlukové studii a se liší. Souvisí to s různými zdrojovými podklady?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivu posuzovaného záměru na záměrem přímo dotčené území je predikce intenzity dopravy na novostavbě přivaděče silnice II/283 pro výhledový rok 2030 a 2040, které jsou v rozptylové a hlukové studii uváděny shodně, tj. pro výhledový rok 2023 7 500 OA, 870 NA a 8 370 vozidel celkem, pro výhledový rok 2040 je uváděno 8 249 OA, 940 NA a 9 189 vozidel celkem. Uvedená data byla použita pro výpočet hlukových emisí a emisí z dopravy do ovzduší podél trasy posuzovaného záměru.

6.4 Zdroje vstupních dat nejsou dohledatelné

Vyjádření uvádí, že řada uváděných zdrojů není dohledatelná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA nemá za povinnost udávat zdrojová data a ta nemusí být dohledatelná. Oznamovatel záměru může vycházet z interních dat, analýz a prognóz a nese plnou odpovědnost za jejich kvalitu a důsledky v případě jejich irelevantnosti.

6.5 Sčítání intenzit dopravy CSD je zatíženo vysokou mírou nejistot

Vyjádření uvádí, že sčítání intenzit dopravy je zatíženo vysokou mírou nejistoty, a jako příklad uvádí čtyři body.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Celostátní sčítání dopravy (dále jen CSD2020) je dopravně průzkumná akce celostátního charakteru, která zajišťuje nezbytné podklady pro silniční hospodářství. Jsou potřebné pro zpracování koncepce rozvoje sítě pozemních komunikací, plánu výstavby a oprav pozemních komunikací, plánování jejich údržby, zpracování dokumentace dopravních staveb, řešení ochrany životního prostředí atd. Celostátní sčítání dopravy (CSD) zajišťuje podle jednotné metodiky Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). Sčítání je prováděno přibližně v pětiletých intervalech na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž i na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst. Na dálnicích I. třídy jsou pro sčítání

dopravy využívána data z automatických sčítačů dopravy ve správě ŘSD doplněná ručním sčítáním pro podrobnou skladbu dopravy kategorií vozidel dle metodiky CSD. Na dálnicích II. třídy a na síti silnic bylo sčítáno ručním způsobem a pokud byla na sčítacím úseku k dispozici, byla plně využita i data z ASD. Data CSD představují jediný jednotný zdroj informací o intenzitách dopravy pro celé území České republiky a není předmětem posuzování vlivů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví (zpracování dokumentace a posudku) provádět jejich validaci. Uvedená část vyjádření se nevztahuje k posuzování předloženého záměru.

6.6. Jsou využity irelevantní podklady

Vyjádření hodnotí situaci ohledně použitých datových podkladových zdrojů na tolik zmatečnou, nejednotnou a nepřehlednou, že se jí podrobně zabývá v příloze č. 3 Zdrojová data Dokumentace (dle číslování příloh se jedná o přílohu č. 4). Vyjádření tvrdí, že jsou proto využity irelevantní podklady.

6.7. Netransparentnost zdrojových podkladů

Vyjádření opět odkazuje na přílohu č. 4 vyjádření

6.8. Stručná historie podkladů

Vyjádření uvádí přehled vypracovaných studií

6.9. Nebyly využity aktuálnější podklady

Vyjádření opět odkazuje na přílohu č. 4 vyjádření, kde upozorňuje na rozdíly odlišností zastaralých a novějších podkladů.

Stanovisko zpracovatele posudku k bodům vyjádření 6.6 až 6.9:

Rozptylová a rovněž hluková studie, které jsou podkladem pro vypracování dokumentace EIA uvádí zdrojová data, která byla využita pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a vlastní výpočty byly provedeny dle platných metodik. Použití dat z jiných studií by přineslo nominálně odlišné výsledky, ale vzhledem k statistické povaze jistoty výsledků lze s jistotou tvrdit, že výpočty by nepřinesly žádné nové poznatky, které by měly za důsledek změnu konečného výroku závazného stanoviska. Stanovisko zpracovatele posudku k dílčím bodům je uvedeno již v předchozích bodech, nebo v závěrečném shrnutí stanoviska zpracovatele posudku v závěru vypořádání vyjádření.

6.10 Pochybnosti o kompetenci osob angažovaných ve zpracování podkladů

Proč nejsou uvedené další identifikační a kontaktní údaje k osobám, které se podílejí na zpracování? S tím souvisí základní pochybnosti ohledně kvality zpracování jednotlivých studií, jelikož kromě p. Veselého nikdo nemá autorizaci pro obor, který analyzuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na straně 235 posuzované dokumentace EIA je správně uveden jako jediný zpracovatel dokumentace RNDr. Vladimír Ludvík, s uvedením všech náležitostí stanovených přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměrů na životní prostředí. RNDr. Vladimír Ludvík je autorizovanou osobou ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., což bylo zpracovatelem posudku ověřeno, a RNDr. Vladimír Ludvík je zcela kompetentní ke zpracování dokumentace. Zjišťovací řízení nekonstatovalo nutnost posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví autorizovanou osobou, a proto je RNDr. Vladimír Ludvík rovněž oprávněn zpracovat hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví.

Uvedení RNDr. Jiřího Veselého, byť je autorizovanou osobou pro hodnocení podle § 67, a osob podílejících se na zpracování biologického hodnocení je zde zcela nadbytečné, neboť Biologické

hodnocení je pouze jednou z podkladových studií použitých k vypracování dokumentace, ale uvedené osoby se na vypracování vlastní dokumentace nepodíleli. Totéž platí o autorech všech ostatních příloh posuzované dokumentace EIA.

7. Opodstatnění celého záměru přivaděče

Vyjádření obšírně zdůvodňuje neopodstatněnost záměru, kterou v závěru kapitoly shrnuje do pěti bodů. V zásadě konstatuje, že investor nepředložil ani smysluplné varianty a nesplnil tak požadavky Závěru zjišťovacího řízení, které by mohly být porovnávány vzhledem k cílům, jež mají plnit a dopadům na životní prostředí. V dokumentaci EIA navržené varianty jsou označovány jako pseudovarianty použité ve snaze se vyhnout požadavku variantnosti předkládaných řešení. Vyjádření tvrdí, že investor se snaží zmanipulovat argumentaci pro výstavbu úseku přeložky silnice II/283, která neplní ani jeden z původních cílů a tím zpochybňuje a vrhá stín na celý proces výstavby I/35.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bod vyjádření je detailně vypořádán výše u bodu 1.1 Návrh variantních řešení.

8. Kauza Slaná /úsek 5-1080/ napojení na Semily

Autoři vyjádření konstatují, že výhledová intenzita přivaděče II/283 bude 9000 aut/den, a proto kladou otázku, jaký bude rozklad dopravy z křižovatky Zelený Háj, kam bude doprava pokračovat a v jakých intenzitách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Intenzity dopravy na přeložce (přivaděči) silnice II/283 jsou ve výhledových letech 2032 a 2050 prognózovány 8 7370 respektive 9 630 vozidel za den. Jedná se o prognózy na základě kterých je uvažováno zatížení životního prostředí v okolí nové přeložky. Silnice II/283 tvoří spojnici mezi Turnovem a Semily. Lze tedy předpokládat, že většina dopravního proudu bude směřovat dále na Semily. Hluková studie předpokládá, že platné hlukové limity v obcích mezi Zeleným Hájem a Bořkovem budou splněny. Do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla stanovena podmínka prověření hlukového zatížení obcí v následujících stupních projektové dokumentace.

9. Připomínky ke Hlukové studii

Vyjádření se odvolává na odborné námitky, které jsou uvedeny v příloze č. 4 (správně č. 5). Uvedená příloha tvoří samostatné vyjádření samostatně podané pod číslem 10 v seznamu obdržených vyjádření. Vyjádření upozorňuje na rozdílné zdroje, zpochybňuje výpočty hlukové studie, nesouhlasí s lokalizací RB. Tvrzení dokládá mapami a tabulkami převzatých z hlukové studie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Detailní vypořádání připomínek kapitoly 9. Připomínky k hlukové studii je uvedeno u vyjádření č. 10.

10. Připomínky k Rozptylové studii.

Vyjádření poukazuje na rozpory použitých dat, upozorňuje na skutečnost, že údolí Tisovky se nachází v prostoru s častým bezvětřím, stavba protihlukové bariery zhorší rozptylové podmínky, obecným výpočtem podle metodiky nelze zohlednit kumulace škodlivin pod inverzemi, v metodice

se nepočítá s pozadovými hodnotami znečištění ovzduší, není započítán příspěvek I/35. Dále je upozorňováno, že imisní zatížení benzo(a)pyrenem dosahuje 90 %. Rovněž upozorňuje, že trasa záměru se přibližuje k obytné zástavbě na 70 m ale k ploše návrhu bytové zástavby na 20 m (dle ÚP Tatobity). Vyjádření dále upozorňuje na rozdíly ve výpočtu koncentrací škodlivin v referenčních bodech vzdálených od sebe 500 m. Na základě ve vyjádření uvedených údajů autoři vyjádření nepovažují rozptylovou studii za relevantní k vydání stanoviska EIA.

Vyjádření dále konstatuje že RNDr. Ludvík není oprávněn posuzovat vlivy záměrů na veřejné zdraví, neboť není uveden v seznamu autorizovaných osob. Rovněž autoři požadují dotaz na autorizaci osob zpracovávajících hodnocení vlivů na krajinný ráz.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozptylová studie byla vypracována v souladu s Metodickým pokynem Odboru ochrany ovzduší MŽP. K výpočtu byl použit doporučený software SYMOS97. Hodnocení vlivu záměru na ovzduší je tedy provedeno v souladu s požadavky na posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. V záměrem dotčeném území je zvýšené imisní pozadí benzo(a)pyrenu, které je způsobeno jinými zdroji. Vypočtené příspěvky benzo(a)pyrenu z provozu záměru v žádném případě ovlivnit imisní situaci v záměrem dotčeném území. Zpracovatel hodnocení vlivu emisí produkovaných záměrem na veřejné zdraví RNDr. Ludvík, je oprávněn vypracovat uvedené hodnocení, neboť, jak již bylo uvedeno výše, a je rovněž uvedeno ve vlastním vyjádření, pokud tak není stanoveno zákonem, nebo tak nestanoví závěr zjišťovacího řízení, není nutné provádět hodnocení autorizovanou osobou. Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz nemůže být prováděno autorizovanou osobou, protože žádný legislativní předpis tuto povinnost nestanovuje a institut autorizace osob pro provádění hodnocení vlivů záměrů na krajinný ráz není legislativně ustanoven. Viz vypořádání výše.

11. Údolí Tisovky

Vyjádření konstatuje, že autoři vyjádření v předchozích krocích procesu EIA jsme konzistentně upozorňovali na význam lokality údolí Tisovky, který záměr protíná v úseku 0-2,4 km a požadavky na prověření variantních řešení trasy v tomto úseku. Investor soustavně přehlíží tyto námitky a ignoruje posouzení těchto variant, které mají z hlediska dopadu na životní prostředí i veřejný zájem ochrany životního prostředí možný významný vliv. A to je základní princip, který se má definovat právě v procesu EIA, hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. V kapitole vyjádření jsou citovány pasáže Aktualizovaných Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a Politiky ochrany životní ČR. Opakovaně je požadováno biologické hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zdůrazňován význam lokality z hydrologického hlediska a význam lokality z hlediska migrace živočichů. V neposlední řadě je uváděna existence farmy SIRENI / Oslí stezka, na jejíž činnost by měla realizace záměru likvidační charakter.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola opakuje informace a požadavky, které byly vypořádány ve výše uvedených vypořádáních.

Závěr vyjádření

Závěr vyjádření stručně shrnuje obsah vyjádření, který konstatuje použití kontroverzních a nepodložených vstupních dat, vznáší dotaz na autorizaci k provedení hodnocení vlivu na veřejné zdraví u rozptylové studie, konstatuje neschopnost investora prokázat existenci veřejného zájmu pro realizaci záměru, nesplnění řady podmínek závěrů zjišťovacího řízení, a ignoraci předložených námitek podložených odbornými posudky o ekologickém významu lokality kolem údolí Tisovky. V závěru vyjádření autoři dále požadují připojení MUK Žernov pouze na stávající komunikace. Pokud budou i přesto předloženy varianty na přivaděč požadují formulaci cíle a smyslu přeložky

dokládající veřejný zájem a snížit parametry přeložky dle norem silnice II. třídy nikoliv tak jak je tomu v současné době. Navrhnout variantní smysluplně odůvodněné řešení nezávislé na výstavbě I/35 a to s analýzou dopadů stavby na okolní navazující komunikace, obyvatelstvo a životní prostředí. V případě ignorování uvedených požadavků a připomínek bude veřejnost podnikat další právní kroky ke zpochybnění celého záměru. Autoři vyjádření požadují zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení autorů vyjádření neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA a požadují její vrácení k přepracování.

Závěrečné stanovisko zpracovatele posudku:

Z vyjádření jednoznačně vyplývá, že prioritním záměrem autorů vyjádření je vedení trasy přivaděče mimo jimi obývané a užívané území a odmítají respektovat koridor D18E vymezený ZÚR LK pro přivaděč silnice II/283.

Dopravní obslužnost území České republiky je jednou z priorit stanovených Politikou územního rozvoje České republiky, která je naplňována Dopravní politikou České republiky a promítána do zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. V případě dopravních staveb celostátního významu je nezbytné je uvažovat komplexně, včetně jejich budoucích dopravních vazeb. Pro jednotlivé záměry jsou vypracovávány vyhledávací studie, které jsou podkladem pro vypracování nebo aktualizace zásad územního rozvoje, které jsou posuzovány v procesu SEA. Optimální trasy jsou do zásad územního rozvoje zapracovávány ve formě koridorů, které vymezují území, do kterého může být dopravní stavba umístěna. Celospolečenský význam vybraných dopravních staveb je dán jejich zařazením mezi veřejně prospěšné stavby. Koridor D18E byl v ZÚR LK vymezen pro přivaděč II/283 a tento byl zařazen mezi veřejně prospěšné stavby. Z uvedeného důvodu je rovněž prokázán veřejný zájem na realizaci záměru.

Oznamovatel záměru, ŘSD ČR, předložil v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměrů na životní prostředí záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“. Z hlediska variantního řešení záměru musí oznamovatel vycházet z územně plánovací dokumentace, zejména ze Zásad územního rozvoje Libereckého kraje a Územně analytických podkladů Libereckého kraje. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje v Aktualizaci č. 1 vymezily koridor D18E pro stavbu silnice II/283 v úsek Žernov – Zelený Háj. Zásady územního rozvoje jsou závazným opatřením obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nejenom oznamovatel záměru má povinnost se jimi řídit. Povinností oznamovatele je umístit oznamovaný záměr prioritně do vymezeného koridoru, v případě, že by vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, bylo zatíženo nad míru únosného zatížení, bylo by na místě vyhledávat variantní trasu mimo vymezený koridor. V ZÚR LK vymezený koridor D18E má převážně šířku cca 180 m, což nevytváří prostor pro navržené zásadně odlišných směrových variant záměru. 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. Z hlediska celkových stavebních nákladů jsou nejméně vhodné varianty 3, 4 a 5.“ a dále na straně 25 doporučuje „k dalšímu sledování, tj. zpracování dokumentace vlivů stavby na životní prostředí varianty 2, 4 a 6.“ Vzhledem k vymezení koridoru D18E je zřejmé, že v procesu SEA, který posuzoval výše uvedenou aktualizaci ZÚR, byla jako nejvhodnější zvolena varianta 4. Podle odst. 5 § 172 zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád, mají vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze prominout. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1). Proti rozhodnutí se nelze

odvolat ani podat rozklad. Z uvedeného vyplývá, že vlastníci pozemků ve vymezeném koridoru D18E zřejmě nevyužili svého práva podání námítky, nebo jejich námítka byla zamítnuta. V procesu EIA však již není prostor pro vyhledávání tras mimo koridor D18E. Dokumentace EIA vyhodnotila vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví na úrovni poznatků a znalostí vyplývajících z projektové dokumentace zpracované ve stupni odpovídajícím termínu podání oznámení.

12. **Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard** ze dne 11.12.2023.

Obsah vyjádření:

Vyjádření obsahuje titulní stranu vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. podaného v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023 opatřené podacím razítkem Krajského úřadu Libereckého kraje a první stranu vyjádření Ondřeje Sušky (viz vyjádření č. 10).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zasláno pravděpodobně omylem, nebo se mělo došlo k záměně za přílohu č. 1, kterou je podle vyjádření č. 13 plná moc advokáta k zastupování nebo titulní strana k příloze č. 5.

13. **Příloha č. 2 Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického** k vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023.

Obsah vyjádření:

Zoologický průzkum provedený formou znaleckého posudku, který odpovídá na tři otázky: Je území významné z hlediska ochrany přírody? Pokud ano, které druhy obratlovců jsou svým výskytem na území vázány? Které zvláště chráněné druhy hmyzu se v předmětném území vyskytují? Jaké ohrožení fauny z hlediska ochrany přírody související se záměrem stavby I/35 Turnov - Úlibice může dopadnout na tato území a pro které zvláště chráněné druhy živočichů představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje? Průzkum prokázal 19 ZCHD živočichů, z toho 5 druhů netopýrů a dále 8 ZCHD hmyzu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zoologický průzkum, který je přílohou vyjádření zásadní nové poznatky ve srovnání biologickým hodnocením obsaženým v Dokumentaci EIA.

14. **Příloha č. 3 Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky** k vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023.

Obsah vyjádření:

Obsahem je příloha č. 3 Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky k vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. podaného v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Předložený botanický průzkum konstatuje, že v šetřeném území bylo zjištěno celkem 127 taxonů vyšších rostlin, jeden ZCHD rostlin (*Galanthus nivalis*) a jeden druh z červeného seznamu (*Allium ursinum*) v množství jednotlivých rostlin. Průzkum neprokázal zjištění, která by přinášela zásadní nové poznatky ve srovnání s provedeným botanickým průzkumem a biologickým hodnocením v Dokumentaci EIA.*

15. Příloha č. 4 Zdrojová data Dokumentace k vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023.

Obsah vyjádření:

Příloha přináší analýzu souboru podkladů (studií), které vedly k vymezení koridoru D18E v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, a snaží se v závěrečné části vyvrátit opodstatnění celé stavby přivaděče. Data uvedená v příloze byla použita pro vypracování vlastního vyjádření, ke kterému jsou přílohou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno v řadě vypořádání výše, předmětem předložené dokumentace EIA je posouzení záměru přivaděče navrženého ve vymezeném koridoru E18E ve dvou variantách. Předmětem posuzování nejsou vyhledávací studie, které byly v procesu aktualizace ZÚR LK opuštěny, ani posuzování důvodů, proč byly opuštěny. Zpracovatel posudku zastává po prostudování dokumentace EIA názor, že přepracování dokumentace nepřinese žádné zásadní nové poznatky, které by vyloučily možnost realizace záměru ve vymezeném koridoru.

16. Příloha č. 5 Námitky k hlukové studii - Ondřej Suška k vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023.

Obsah vyjádření:

Obsahem přílohy je vyjádření k hlukové studii, které je identické s vyjádřením Ondřeje Sušky, Tatobity ze dne 8.12.2023.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření je detailně vypořádáno u vyjádření č. 10.

17. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Žernov ze dne 10.12.2023

Obsah vyjádření:

V úvodní části vyjádření konstatuje, že záměr přeložky trasy nebyl v rámci řízení EIA řádně a důkladně prozkoumán a podložen, a ani projednán s nejméně přímo dotčenými obyvateli obce Žernova. Dále uvádí, že na úřední desce dotčené obce Žernov ke dni, do kdy měly být podány námitky k dokumentaci nebylo nic zveřejněno. Rovněž uvádí, že první strana obsahuje pouze označení dodavatele dokumentace (Ekoteam) bez uvedení osoby či IČO. Autoři vyjádření rovněž pochybují o kvalifikaci zpracovatele dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předložená dokumentace EIA je zpracována v souladu s přílohou č. 4 zákona EIA. Proces EIA je zcela transparentní, veškeré údaje jsou uváděny v Registru EIA https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_LBK724?lang=cs, z důvodu pochybení, byla informace o zveřejnění dokumentace opětovně vyvěšena, aby měl každý možnost se k dokumentaci vyjádřit. Předložená dokumentace po formální stránce obsahuje všechny náležitosti stanovené přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Z hlediska kvalifikace RNDr. Vladimíra Ludvíka je nutno podotknout, že jmenovaný je autorizovanou osobou podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování záměrů na životní prostředí s dlouholetou praxí. Doposud zpracoval více než 60 oznámení EIA, 26 dokumentací EIA a 41 posudků.

1. Vlivy na hmotný majetek

Vyjádření uvádí, že realizace záměru má zásadní vliv na hmotný a duševní majetek rodiny Kyralových, která hospodaří na rodinné farmě zaměřené na chov zvířat a jejich využití pro

rehabilitační a rekreační využití a pořádání outdoorových vzdělávacích, regeneračních a rekreačních programů. Realizací záměru by došlo k zaboru cca 22 % celkové pastevní plochy farmy. Vyjádření dále detailně rozvádí důsledky realizace záměru na vlastní provoz farmy z hlediska terapie a chovu hospodářských zvířat. Konstatuje, že dokumentace nebere v potaz, že celý venkovní prostor farmy je využíván k pracovní činnosti. Vyjádření dále popisuje dispoziční řešení zemědělské usedlosti ve vztahu k posuzovanému záměru a uvádí, že záměr ve variantě V1 by protínal stavební pozemek p.č. 118/3 a ve variantě V2 by uvedený pozemek míjel ve vzdálenosti 10 – 30 m. Vzhledem k malé rozloze farmy proto realizace záměru představuje mimořádný zásah do vlastnických práv a působí likvidačně na provoz farmy. Dále uvádí, že nemovitost byla zakoupena s přílehlými pozemky v údolí potoka Tisovka jako integrální harmonický celek. Navržený průběh trasy přeložky by odřízl majitelům přístup ke dvěma památným dubům, které slouží jako terapeutický prostor. Vyjádření dále konstatuje, že bez řádného zaměření není možné posoudit. Vyjádření dále konstatuje, že dokumentace EIA zcela evidentně přehlíží ekologické vztahy v údolí Tisovky a bagatelizuje zásah do několika VKP. Dále konstatuje, že vliv na hmotný majetek rodiny Kyrálových je zcela mimořádný, nikoliv malý, jak hodnotí dokumentace EIA.

Autoři vyjádření považují dokumentaci EIA za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení autorů neobsahuje náležitosti stanovené zákonem EIA a proto požadují vrácení dokumentace zpracovateli k přepracování.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z vyjádření vyplývá, že nemovitost a pozemky byly zakoupeny s podnikatelským záměrem provozovat malou rodinnou farmu s terapeutickým a rekreačním programem. Z vyjádření nevyplývá, kdy byla nemovitost zakoupena. V případě nákupu nemovitostí je jedním ze základních předpokladů předejití budoucím střetům prověření územně plánovací dokumentace. Koridory pro přivaděč jsou v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje vymezeny minimálně od roku 2011, kdy byly označeny D18C a D18E. Po první aktualizaci ZÚR byl koridor D18D uvolněn a koridor D18C nahrazen koridorem D18E. Bylo tedy veřejně známo, že do lokality nemovitosti zasahuje koridor pro výstavbu přivaděče. Jak bylo vypořádáno ve výše uvedených vyjádřeních, například ve vyjádření číslo 11, zásady územního rozvoje jsou závazným opatřením obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Ze současného stavu ZÚR LK vyplývá, že vlastníci pozemků ve vymezeném koridoru D18E zřejmě nevyužili svého práva podání námítky, nebo jejich námitka byla zamítnuta. Rovněž je zřejmé, že vlastníci farmy si při nákupu nemovitosti neověřily územně plánovací dokumentaci nebo údaje uvedené v územně plánovací dokumentaci vědomě ignorovali. V procesu EIA však již není prostor pro vyhledávání tras mimo koridor D18E.

Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byla stanovena podmínka zajištění přístupu na všechny obhospodařované pozemky, a to i pro zemědělskou a lesnickou mechanizaci.

Zaměření trasy a jejích variant v terénu není pro posouzení záměru v procesu EIA nutné. Současné mapové podklady jsou schopné poskytnout vysokou přesnost projektování (viz vypořádání výše).

Liniové stavby vždy zasahují do VKP a při jejich navrhování a realizaci se prakticky nelze zásahům do VKP vyhnout. Platí to i v případě posuzovaného záměru. Uvedené platí rovněž v případě vlivů na hmotný majetek.

2. Vliv na kvalitu života

Vyjádření uvádí, že současná trasa přeložky silnice II/283 je vedena v bezprostřední blízkosti zastavené oblasti. Nejbližší posuzovanému záměru se nachází zemědělská usedlost Žernov 34 ve vzdálenosti cca 70 m a pouhých 20 m pozemky určené k zástavbě. Stavba mimořádným způsobem

zatíží obyvatele nemovitostí akusticky, emisemi škodlivin a znehodnotí pohledový ráz krajiny. Dále uvádí, že hluková a rozptylová studie nebere v potaz vliv kumulativního hlukového a emisního zatížení území vyvolaného zemědělským obhospodařováním území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr byl posouzen hlukovou a rozptylovou studií, jejichž výsledky prokazují splnění zákonných limitů pro hluk i všechny posuzované ze záměru emitované škodliviny. Kumulativní vlivy emisí ze zemědělského provozu (zemědělské obhospodařování pozemků) je zahrnuto v emisním pozadí, které je poskytováno ČHMÚ. Provoz zemědělských strojů je výrazně sezónní, a proto není do hlukové studie započítáván. V hlukové studii je hodnocen hluk z provozu na pozemních komunikacích. Kumulace vlivů s I/35 se projeví pouze v blízkém okolí MUK Žernov.

Realizace silnice II. třídy bude mít minimální vliv na krajinný ráz záměrem dotčeného území, pokud nebude vliv na krajinný ráz pozitivní. Projektová dokumentace předpokládá provedení sadovnických úprav k zajištění zapojení záměru do krajiny. Silnice s vegetačním doprovodem ovocných dřevin byly vždy součástí české historické kulturní krajiny.

Zpracovatel posudku posoudil předloženou dokumentaci EIA a dospěl k názoru, že dokumentace splňuje formální i obsahové náležitosti a je dostatečným podkladem pro formulování návrhu závazného souhlasného stanoviska. Do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zapracovány podmínky, které zajistí minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

18. Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Mgr. Filip Kyrál, Žernov ze dne 15.1.2024

Obsah vyjádření:

1. Biologický průzkum

Vyjádření k provedenému biologickému průzkumu uvádí, že v biologickém průzkumu je uveden výskyt ZCHD, ale není jasné, kde se v uvedeném prostoru vyskytují. Dále, že v biologickém hodnocení dále není uvedeno, pro které druhy je třeba žádat o výjimku. Mapa lokalit je špatně čitelná. Zpracovatel dokumentace by měl uvést, jaký vliv bude působit a proč bude žádat o výjimku. Dále uvádí, že není provedeno porovnání vlivu variant na ZCHD živočichů. V závěru části vyjádření k biologickému průzkumu uvádí, že v údolí Tisovky nebyl prováděn ani vlastní terénní průzkum, v rámci jednání proběhla třicetiminutová prohlídka a fotodokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Biologický průzkum a Hodnocení podle § 67, které jsou přílohou posuzované dokumentace EIA jsou velmi kvalitně zpracovány a jsou plnohodnotným podkladem pro zpracování dokumentace EIA. V obou dokumentech je popsán botanický průzkum, který byl proveden na 90 dílčích plochách, které jsou vymezeny v přiložené mapě (pravda, čísla ploch jsou hůře čitelná, ale nikoli zcela nečitelná). Dále v textu (v Biologickém průzkumu na straně 38) následuje tabulka se seznamem zjištěných ZCHD rostlin, nebo kategorie rostlin IUCN, uvedením čísel dílčích ploch, kde byly zjištěny a krátkým popisem v poznámce. V případě živočichů je tabelárně zpracován výskyt všech zjištěných živočichů, v případě ZCHD, IUCN nebo evropsky významného druhu je vyznačeno stupeň ochrany a lokalita, ve které byl výskyt prokázán. V závěru biologického hodnocení je explicitně uvedeno, že záměr je navrhován ve dvou variantách a varianta V2 je variantou s menšími negativními vlivy na zájmy ochrany přírody. Porovnání variant je tedy provedeno. Autoři vyjádření si protiřečí v případě tvrzení o neprovedení terénního průzkumu, třiceti minutová obhlídka a fotodokumentace není průzkum? Hodnocení podle § 67 uvádí na straně 74 celkem 11 dnů, ve kterých bylo v období let 2021 až 2023 prováděno terénní šetření. Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je, podle § 2 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o 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. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o odborný podklad, není v dokumentaci EIA nutné vysvětlovat postupy, které vyplývají ze zákona. Součástí dokumentace EIA je hodnocení dle § 67, které bude podkladem pro navazující řízení, ve kterém příslušný orgán ochrany přírody stanoví ZCHD, pro které bude nutno žádat o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Z uvedeného paragrafu zákona rovněž vyplývá, že výjimka musí být žádána pro všechny ZCHD podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 zákona č. 114/1992 Sb.

2. Nedůvěryhodnost a nekonzistentnost předkládaných dat v rámci Hlukové studie

Ve vyjádření jsou uvedeny informace obsažené ve vyjádření Ondřeje Sušky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vypořádání je obsaženo ve vypořádání vyjádření č. 10 – Ondřej Suška

3. Nedůvěryhodnost a nekonzistentnost předkládaných dat v rámci Rozptylové studie

Rozptylovou studií se zabývá pouze první bod, který uvádí, že RS neobsahuje souřadnice referenčních bodů. Dále uvádí, že rozfázování trasy přivaděče v současné dokumentaci je u RS odlišné od RS v Dokumentaci 2020 (I/35) a oznámení z roku 2022. V dokumentacích se mění například sklon trasy, který má významný vliv na míru znečištění. Další text se věnuje kontaktu trasy s VKP.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Souřadnice referenčních bodů v rozptylové studii uvedeny nejsou, což je možné považovat za jistý nedostatek. Nicméně referenční body použité v rozptylové studii jsou identické s referenčními body použitými v hlukové studii, kde již jejich souřadnice uvedeny jsou. Odlišnost mezi rozptylovými studii z oznámení a dokumentace je zcela pochopitelná, neboť došlo na základě požadavku ZZŘ k úpravě nivelety trasy.

4. Nesoulad současně posuzované varianty přivaděče se ZÚR Libereckého kraje

Vyjádření uvádí, že současná navržená a posuzovaná varianta přivaděče v rámci dokumentace EIA je v zásadním rozporu s ZÚR Libereckého kraje, který vychází z PUR České republiky. Dále konstatuje, že Liberecký kraj již v roce 2020 vyhlásil koridor ještě před ukončením procesu EIA na samotnou I/35 a přivaděč. Na tento koridor se momentálně investor “odvolává” a ospravedlňuje svoji jedinou variantu pro přivaděč, nicméně tento koridor je v rozporu se Zásadami rozvoje LK čímž kraj narušuje principy veřejného zájmu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví obyvatel. Tento postup kdy kraj svým politickým rozhodnutím diktuje úřadům ochrany životního prostředí variantu ve vymezeném koridoru překrucuje legislativní i racionální rámec. V následujícím textu vyjádření přebírá krajské priority územního plánování a konstatuje, že téměř všechny priority jsou aplikovatelné na pozemky rodinné farmy SIRENI / Oslí stezka.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vymezený koridor D18E a v dokumentaci EIA navržené varianty jsou v souladu s Aktualizací č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, a i územně plánovací dokumentací obcí záměrem dotčených, což potvrzuje vyjádření Odboru územního plánování a stavebního řádu, které je uvedeno pod číslem 7. Z vyjádření je dále patrné, že autor směřuje proces územního plánování vedený v dikci stavebního zákona (zákon č. 183/2006 Sb., / 283/2021 Sb.) a proces posuzování vlivů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví vedený v dikci zákona č. 100/2001 Sb.

Krajské priority územního plánování jsou vztaženy na území celého kraje a jsou stanoveny k dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (udržitelný rozvoj území) a stanovují základní strategii pro usměrňování územně plánovací činnosti na území Libereckého kraje a rámcové formulace pro vymezení cílů a úkolů územního plánování v navazující územně plánovací činnosti obcí ve smyslu zvyšování jejich přínosů a minimalizaci jejich negativních dopadů. Součástí priorit je rovněž rozvoj dopravní a technické infrastruktury, která je veřejně prospěšnou stavbou často nadregionálního významu. Realizace posuzovaného záměru je v souladu s územně plánovací dokumentací a její realizace představuje významný celospolečenský zájem.

V závěru autoři vyjádření požadují vydání nesouhlasného stanoviska. Autoři vyjádření považují zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku posoudil předloženou dokumentaci EIA a dospěl k názoru, že dokumentace splňuje formální i obsahové náležitosti a je dostatečným podkladem pro formulování návrhu závazného souhlasného stanoviska. Do souboru podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zapracovány podmínky, které zajistí minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

19. Tomáš Kuncíř, Žlábek ze dne 11. 12. 2023

Obsah vyjádření:

Připomínka 1 – považuje za neopodstatněné zahájení procesu EIA bez vyjádření a vypořádání se s připomínkami podanými dne 26.4.2023 k aktualizaci č. 2. Dokumentace je zpracována v rozporu se stávajícími platnými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření Odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Libereckého kraje, které je ve vypořádání obdržených vyjádření uvedeno pod č. 7, konstatuje, že v Dokumentaci EIA posuzovaný záměr je v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje v Aktualizaci 1, která nabyla účinnosti dne 27.4.2021 a pro posuzovaný záměr silnice II/283 v úseku z I/35 Žernov – Zelený Háj nově vymezila koridor D18E a záměr vymezila jako veřejně prospěšnou stavbu. Na internetovém portálu Krajského úřadu Libereckého kraje je uvedeno, že poslední projednanou úplnou aktualizaci dokumentace ÚÁP Libereckého kraje zpracoval odbor územního plánování a stavebního řádu dle stavebního zákona k 30. 6. 2021. Tato úplná aktualizace dokumentace ÚAP LK byla projednána v krajském zastupitelstvu dne 31. 8. 2021. Z uvedeného vyplývá, že posuzovaný záměr je plně v souladu s aktuálními Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje.

Aktualizace Zásad územního rozvoje Libereckého kraje probíhá v režimu zákona č. 183/2006 Sb., respektive č. 283/2021 Sb. Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje je v procesu zpracování a nemohou být proto navržené změny ani podané připomínky podle § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., zohledněny v dokumentaci EIA, protože i v případě, že by byly zapracovány do ZÚR LK, dosud tyto změny nenabýly právní moci.

Připomínka 2 – Dokumentace neobsahuje plnění prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů silničních staveb financovaných z veřejných zdrojů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení efektivity projektů silničních staveb není předmětem posuzování vlivů záměrů na životní prostředí v režimu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Obsah dokumentace EIA stanovuje příloha č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Připomínka č. 3 – záměr není součástí územních plánů dotčených obcí. Jedná se konkrétně o obec Tatobity a Stružinec.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obec je povinna bez zbytečného odkladu uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem a schválenou politikou územního rozvoje (§ 54 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu). Tato povinnost reflektuje hierarchii a vzájemnou závaznost nástrojů územního plánování. Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (§ 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb.). Zásady územního rozvoje jsou pak závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (§ 36 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb.). Územní plán je dále závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstvem obce, pro rozhodování v území, zejména pro vydávání územních rozhodnutí (§ 43 odst. 5 stavebního zákona). Pokud zásady územního rozvoje nejsou promítnuty do ÚPD obcí, nelze rozhodovat podle částí územního plánu obce, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, územním rozvojovým plánem nebo s politikou územního rozvoje. Posuzovaný záměr je tedy v souladu s územně plánovací dokumentací, což potvrdilo rovněž vyjádření Odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Libereckého kraje, které je ve vypořádání obdržených vyjádření uvedeno pod č. 7.

Připomínka č. 4 – v dokumentaci není dostatečně řešena cyklistická ani pěší doprava ačkoliv se na to dokumentace odvolává. Autor vyjádření postrádá řešení autorizovaného dopravního inženýra. Dokumentace obsahuje pouze popis červené trasy KČT a značené cyklotrasy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr představuje silnici II. třídy. Silnice II. třídy jsou překračovány turistickými značenými cestami a cyklotrasami překračovány zcela běžně. Stávající trasa silnice II/283 je turistickými a cyklistickými trasami překračována na několika místech. Rovněž turistickými a cyklistickými trasami je rovněž překračována stávající trasa silnice I/35 například v obci Radvánovice, Sedmihorky nebo Kotová. Detailní řešení bude provedeno v následujících stupních projektové dokumentace.

Připomínka č. 5 – dokumentace neobsahuje negativní dopady na krajinný ráz. Příkladem je kumulace dopadů na krajinný ráz se záměrem I/35, kde se jedná o estakádu od MUK Žernov na Volovec.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr má minimální vliv na krajinný ráz. Přivaděč silnice II/283 je navrhován převážně v úrovni terénu. Do následujících stupňů projektové dokumentace bude předložen a zpracován projekt sadových úprav doprovodné zeleně, který má za primární cíl začlenit silnici II/283 do okolní krajiny. Podmínka vypracování projektu sadových úprav byla zpracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Připomínka č. 6 – dokumentace neobsahuje posouzení vlivu záměru na povrchové vody v lokalitě Zeleného Háje. Mezi stávající silnicí směr Slaná a nově navrženou silnicí lokalizovanou v hlubokém zářezu se nachází pramen a v mapovém zákresu je zaznamenána vodoteč. Je pravděpodobné, že případnou stavbou nové komunikace budou pramen a vodoteč vlivem hlubokého zářezu zničeny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Záměrem dotčené území bylo posouzeno hydrogeologickou studií, na základě které by byly navrženy a do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zapracovány podmínky k eliminaci nebo omezení negativních vlivů záměru na hydrogeologické podmínky území. Jedná se především o podmínku vypracování detailní hydrogeologické studie, která bude součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), která prověří hydrogeologické podmínky a navrhne podmínky k zajištění zachování hydrogeologického režimu území. Zpracovatel posudku si vyžádal od oznamovatele záměru projektovou dokumentaci a ověřil, že silnice ve variantě V1 přetne Hořenský potok a do bezejmenné a jeho pramenné oblasti nezasáhne. Varianta V2 bude ukončena v křižovatce Zelený Háj a tedy neovlivní ani zmiňovaný Hořenský potok.

Připomínka 5 (opakuje se číslování) – 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 přes Sýkořice ač by mohla být napojena přímo na 200 vzdálený přivaděč.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předmětem posuzovaného záměru není řešit napojení jednotlivých zemědělských a průmyslových objektů v ležících v jeho blízkosti.

Připomínka č. 6 – v obsahu dokumentace není řešena kumulace se záměrem I/35 ačkoliv je pro záměr předmětné přeložky investic nezbytnou. Dále nejsou popsány a vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry, stávajícími či plánovanými. Dle názoru autora z § 1 odst. 3 zákona EIA a ustálené soudní judikatury (rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 – 547 ze dne 21.6.2012) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V kapitole B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry posuzované dokumentace EIA je uveden, v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. a jeho přílohou č. 4, popis kumulace vlivů záměru s v území plánovanými záměry. Paragraf 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb, říká že „Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.“ Zpracovatel posudku proto musí konstatovat, že posuzovaná dokumentace EIA dikcí zákona naplňuje. Odvolání na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 – 547 ze dne 21.6.2012 je vytrženo z kontextu výroku soudu. Plný text rozsudku zní: „Nejvyšší správní soud uzavírá, že úkolem odpůrce bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit, zda neexistuje jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě jejich akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly, a dále stanovit pravidla jejich sledování. Právě zásady územního rozvoje jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (konkrétně část SEA s přílohou HIA a část NATURA) tedy neodpovídá požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona.“ Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že uvedený rozsudek se vůbec netýká procesu EIA, nýbrž zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a hodnocení vlivů záměrů na udržitelný rozvoj území, tedy procesu SEA.

Připomínky ostatní

A) Použití salámové metody

Autor vyjádření obsáhle dokládá, že záměry I/35 a I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj měly být posuzovány společně. Proto autor vyjádření shrnuje, že postup investora v souvislosti se zpracováním dokumentace EIA záměru v samotném řízení o posuzování vlivů je nezákonný a naplňuje znaky využití salámové metody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Úkolem zpracovatel posudku je vypracovat posudek na předloženou dokumentaci EIA, tak jak byla předložena oznamovatelem záměru a zpracovatel posudku není oprávněn ani kompetentní hodnotit, které další záměry by měly být do posuzování zahrnuty. Jak autor vyjádření sám uvádí v citovaném rozsudku NSS č.j. 1 As 47/2012 – 38 ze dne 1.8.2021, pokud má někdo za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námitky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Z textu rozsudku, vzhledem k opakovanému použití termínu „koncepce“, že rozsudek se týká procesu územního plánování vedeného v režimu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, nikoliv procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí vedeném v režimu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

B) Nesplnění podmínek zjišťovacího řízení

Autor vyjádření uvádí, že Krajský úřad Libereckého kraj, Odbor životního prostředí a zemědělství vydal k oznámení závěr zjišťovacího řízení v rámci kterého stanovil dotčený orgán řadu podmínek, které měla dokumentace EIA splňovat. Autor vyjádření namítá, že dokumentace EIA většinu podmínek nesplňuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Závěr zjišťovacího řízení (ZZŘ) je, v případě, že příslušný úřad dojde dle § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., k závěru že záměr podle odstavce 2 podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom odůvodněný písemný závěr obsahující základní údaje o záměru v rozsahu bodů B.I.1. až B.I.4. a B.I.6. přílohy č. 3 k tomuto zákonu a úvahy, kterými se řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu (od 1.1.2024 - Součástí závěru jsou rovněž doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko). Podle § 7 odst. 8 může příslušný úřad v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné. Závěr zjišťovacího řízení je vydáván formou rozhodnutí podle § 67 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Rozhodnutím správní orgán v určité věci zakládá, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá, nebo v zákonem stanovených případech rozhoduje o procesních otázkách. Rozhodnutí není závazným stanoviskem ve smyslu § 149 zákona č. 500/2004 Sb. Z uvedeného důvodu závěr zjišťovacího řízení konstatuje, že dokumentaci je nutné zpracovat z důrazem na uvedené oblasti, které neoznačuje jako podmínky a dále doporučuje na úvod dokumentace zařadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem a v jakých kapitolách dokumentace byly jednotlivé požadavky a připomínky zohledněny či vypořádány. Uvedený požadavek byl v předložené dokumentaci EIA splněn. Z uvedeného vyplývá, že příslušný úřad žádné podmínky nestanovil, a proto nemohly být ani podmínky plněny.

C) Neodůvodnění výsledné varianty Záměru

Dokumentace EIA pracuje se dvěma variantami záměru, v obou případech se fakticky jedná o variantu jedinou počítající s využitím MÚK Žernov. Naproti tomu již zmíněná varianta přivaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezerva D18R) je dokumentací zcela opomenuta. Dokumentace EIA tedy měla tento nástin variant záměru obsahovat, stejně jako stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Oznamovatel záměru předložil dokumentaci EIA, ve dvou variantách vzájemně se lišících vedením trasy a délkou záměru. Obě varianty situoval do koridoru vymezeného v platné Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje. V uvedených ZÚR LK nejsou vymezeny žádné další koridory pro umístění přivaděče silnice II/283. Ve vyjádření zmiňovaná územní rezerva, koridor D18R, byla z aktuálních ZÚR LK vypuštěna, a proto nemohla být trasa do dokumentace zahrnuta. Důvody vypuštění koridoru D18R nejsou předmětem posuzování vlivů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny a vyhodnoceny v procesu územního plánování vedeného v souvislosti s aktualizací ZÚR LK. Zpracovatel posudku hodnotí záměr ve variantách, tak jak byly popsány v předložené dokumentaci EIA.

D) Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Autor vyjádření nesouhlasí se závěry uvedenými v předložené dokumentaci EIA, které cituje. V citaci je uvedena stavba obchvatu. Dále v textu uvádí vlivy záměru na rozvojové území města. Dále v textu uvádí, že varianty znamenají skrze rozvojové území města Rovensko pod Troskami, ve vlivech na ovzduší je uváděn vliv emisí z dopravy na I/35 a z hlediska hluku vliv vedení I/35 přes mostní estakádu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z textu uvedené části vyjádření, že autor se vyjadřuje k jiné, než posuzované dokumentaci EIA, ke které není zpracovatel posudku kompetentní se vyjádřit a proto ji dále nechává bez komentáře.

E) Vliv na krajinný ráz

1) V první části se autor vyjádření vyjadřuje k trase I/35. Dále cituje závěr hodnocení vlivu závěru na krajinný ráz vypracovaný RNDr. Vladimírem Ludvíkem a dodává, že hodnocení bylo zpracováno izolovaně jelikož dokumentace nehodnotí celý funkční celek, tedy posuzovaný záměr a silnici I/35 dohromady. Dále opakuje, viz výše, že studie nezohlednila variantu územní rezervy D18R. Autor vyjádření rovněž poukazuje na studii zpracovanou RNDr. Jiřím Veselým, která se evidentně vztahuje pouze k silnici I/35 v okolí města Rovensko pod Troskami. Posouzení na krajinný ráz považuje proto za nedostatečné a účelové. Autor vyjádření konstatuje, že provedené hodnocení neodpovídá metodickým východiskům. Dle autora vyjádření předložené hodnocení sice uvádí, že vychází z metodiky Vorel et al. (2004), ale že tato metodika vyžaduje například provedení analýzy krajiny na základě přesného modelu krajiny a použití externích dat. V hodnocení nebyla provedena analýza viditelnosti na digitálním modelu terénu a další analýzy. Hodnocení tak postrádá objektivizaci a je pouze subjektivním vyhodnocením vlivu.

2) Autor vyjádření dále odkazuje na rozsudek NSS č.j. 7 As 52/2009-227 ze dne 10.9.2009 ze kterého vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr sám vytvořil určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dokumentace však neuvádí žádné skutečnosti, že by byl záměr vhodně začleněn do krajiny. Jako druhou možnost rozsudek připouští, že krajinný ráz

záměr znehodnotí, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je únosná a povaze věci odpovídající. Ani tuto skutečnost dokumentace EIA neřeší.

- 3) Autor vyjádření uvádí, že nerozumí vyjádření závěru, neboť dle rozsudku NSS č.j. 1 As 59/2008-77 je znalecký posudek určen toliko ke zkoumání otázek skutkových. Znalec proto nemůže hodnotit, zda by určité stavební úpravy mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, neboť tato otázka je otázkou právní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1) Dle názoru zpracovatele posudku je posouzení vlivu na krajinný ráz provedeno v dostatečném rozsahu. Na základě hodnocení dvou autorů (Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz, příloha P11 a Biologické hodnocení, příloha č. P10). Použití digitálního modelu krajiny je vypořádáno u vyjádření č. 11.

Ad 2) Dle názoru zpracovatele posudku jsou obě podmínky splněny. Posuzovaná dokumentace EIA hodnotí vliv záměru na krajinný ráz jako únosný a navrhuje opatření k vhodnému začlenění záměru do krajiny. V dokumentaci EIA navržená opatření byla zpracovatelem posudku zapracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska. Druhá uváděná podmínka k vydání souhlasu k zásahu do krajinného rázu je rovněž naplněna, neboť stavba přivaděče je v ZÚR LK zahrnuta mezi veřejně prospěšné stavby.

Ad 3) Odkaz na rozsudek NSS č.j. 1 As 59/2008-77 netýká posuzování vlivů záměru na krajinný ráz v procesu EIA, kde je hodnocení na krajinný ráz zákonem vyžadováno a zpracovatel dokumentace má povinnost vliv záměru na krajinný ráz zhodnotit. V uvedeném rozsudku se jedná o případ přizvání soudního znalce, který má pouze zodpovědět na soudem položené otázky, ale vlastní rozhodnutí přísluší správnímu orgánu. V procesu EIA jsou hodnoceny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, jehož závěrem je závazné stanovisko týkající se posouzení vlivů záměru, tedy je-li záměr přijatelný a za jakých podmínek nebo nepřijatelný. Vlastní vydání rozhodnutí, je-li záměr přijatelný z hlediska vlivů na krajinný ráz bude vydáno podle odst. 2 § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

III. Závěr vyjádření

Autor vyjádření konstatuje, že některé podkladové dokumenty a studie jsou zpracovány v rozporu s právními předpisy, dokumentace je zpracována na nedostatečných a nepřesných vstupních datech, což má logický důsledek, že odborná posouzení trpí stejnou vadou. Dokumentace neuvádí popis zvažovaných variant a je v rozporu s některými podmínkami závěru zjišťovacího řízení. Autor vyjádření požaduje za nutné vrátit dokumentaci k dopracování nebo vydat nesouhlasné závazné stanovisko.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku prostudoval předloženou dokumentaci EIA a neshledal důvody k vrácení dokumentace k dopracování nebo navržení nesouhlasného závazného stanoviska.

20. **Ing. Věra Vanerová, Žernov 11**, ze dne 20. 11. 2023

Obsah vyjádření:

Autorka vyjádření konstatuje, že v souvislosti s výstavbou silnice I/35 a přivaděče silnice II/283 je obec Žernov zcela „odepsána“ a to z důvodů, které jsou ve vyjádření shrnuty. Jedná se zejména morfolonii území, plánované násypy silnice I/35, vedení trasy přivaděče cca 500 až 800 m od centra obce, omezení pohybu obyvatel z důvodu oplocení obci přilehlých sadů a kontaminace vody ve studních pesticidními a herbicidními látkami aplikovaných v sadech. Z důvodu realizace záměru přivaděče bude vybudován val, který „utěsňuje“ prostor obce ze severní strany. Z uvedeného dle

autorky vyjádření plyne zkoncentrování emisí, odrážení emisí hluku od jižního přírodního svahu, obec Žernov bude obsluhována pouze po silnici III/2825, obec je uzavřena ploty ovocných sadů a další ploty budou vybudovány v souvislosti s realizací silnice I/35, obec bude pod přísunem emisí škodlivin do ovzduší a hluku, nová konfigurace terénu je negativní změnou prostředí a znehodnocuje samotné místo pro život místních obyvatel. V závěru vyjádření autorka vyjádření poukazuje na trvale zničený výjimečný krajinný ráz v prostoru mezi Kozákovem a hradem Trosky trasami obou silnic, což považuje za další nemalý zásah s významným vlivem nejen na obyvatele obce Žernov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku je plně kompetentní se vyjadřovat pouze k posuzovanému záměru, nicméně, v rozsahu dokumentace EIA se může vyjádřit i k záměru silnice I/35. Vlivy obou záměrů na znečištění ovzduší a hlukovou situaci jsou posouzeny v přiložené hlukové a rozptylové studii. V hlukové studii jsou na str. 48 uvedeny mapy hlukového zatížení pro den a noc v okolí obce Žernov s vymezením izoliní hluku emitovaného z dopravy na přivaděči II/283 a budoucí silnici I/35. Z uvedených map je patrné, že hygienické limity hluku budou plněny. Rovněž příspěvky emisí škodlivin do atmosféry budou minimální a na kvalitě ovzduší v obci se prakticky neprojeví (viz Rozptylová studie P05, str. 50-55). Z hlediska prostupnosti krajiny pro obyvatelstvo je do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska zapracována podmínka, že po realizaci záměru zůstane v maximální možné míře zachována stávající prostupnost krajiny pro obyvatelstvo, pokud možno bez oplocení silnice II/283, které bude omezeno pouze na nezbytnou míru. Oplocování nových sadů není možné ze strany oznamovatele záměru omezit. Součástí dalších stupňů projektové dokumentace je detailní hydrogeologický průzkum, který má za cíl posoudit možnost ovlivnění zdrojů podzemní vody. Zhoršení kvality vody ve studních je málo pravděpodobné a záměr neovlivní kvalitu vody z hlediska obsahu pesticidních látek, neboť užití herbicidů není uvažováno ani v době realizace ani v době provozu záměru. Vliv záměru vybudování přivaděče na krajinný ráz dotčeného krajinného prostoru je zcela minimální. V případě provedení sadových úprav podle stanovených podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska bude mít za následek harmonické zapojení trasy přivaděče do krajiny. Silnice, zejména silnice II a III. třídy byly vždy součástí historických kulturních krajin a v případě aplikace doprovodné zeleně je nelze považovat za významný rušivý prvek, nýbrž za prvek, který ráz historické kulturní krajiny vhodně doplňuje.

21. Petra von Seydlitz, Tatobity 26 ze dne 8. 12. 2023

Obsah vyjádření:

- 1) Vyjádření konstatuje že varianta V2 reflektuje požadavek na oddálení přeložky silnice v úseku km 1,9 – 2,3, a chápe to tak, že od původní varianty V1 bude upuštěno.
- 2) Mapa v příloze P032-II283_E1_situace_V2.pdf zobrazuje požadovanou změnu proti variantě V1 v úseku km 2,4-2,9, ale v mapě na straně 31 dokumentace EIA není změna reflektována. Autorka prosí o úpravu trasy dle varianty rovněž v dokumentaci EIA.
- 3) Z mapy nevyplývá, že je vytvořen nebo zachován sjezd na polní cestu na pozemku 6ernov 140/2, která v současné době propojuje nemovitost Tatobity 26 na p.č. 267 v k.ú. Tatobity s komunikací č. III/2825, která je jedinou příjezdovou cestou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1: předložená dokumentace hodnotí vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve dvou variantách V1 a V2. Na základě provedených vyhodnocení na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví se jeví jako výhodnější varianta V2, kterou zpracovatel posudku navrhl k realizaci.

Ad 2: Do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla zapracována podmínka, že součástí dokumentace pro stavební povolení bude řešení průchodnosti záměrem přímo dotčeného pro místní obyvatelstvo a zajištění dostupnosti zemědělských a lesních pozemků zemědělskou a lesnickou mechanizací, jejichž dostupnost bude realizací stavby dotčena. Způsob zajištění dostupnosti lesních a zemědělských pozemků bude projednán s vlastníky. Povinností oznamovatele je tedy zajistit dostupnost pozemků a způsob zajištění projednat s vlastníky. Napojení pozemků může být provedeno přímo z trasy přivaděče II/283 v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 104/1997 Sb.

Ad 3: Vyjádření je vypořádáno v předchozím bodě ad 2. Zpracovatel posudku dále doplňuje, že oznamovatel záměru má povinnost zajistit dostupnost pozemků a nemovitostí rovněž v době realizace (výstavby) záměru. Uvedená povinnost je zapracována do souboru podmínek návrhu souhlasného závazného stanoviska.

22. Spolek Tisovka ze dne 8. 12. 2023 a 11. 12. 2023

Obsah vyjádření:

Obsahem vyjádření je Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky, zpracovaný Mgr. Martinem Štátným, EKOSLU6BY průzkumy – management – didaktika. Vyjádření neobsahuje žádné další připomínky nebo vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření (Botanický průzkum) je identické s přílohou vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. podaného v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023, které je vypořádáno výše (viz vyjádření číslo 11 a jeho příloha, vyjádření č. 14).

23. Spolek Tisovka ze dne 8. 12. 2023

Obsah vyjádření:

Obsahem vyjádření je Posouzení pozemků Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického, provedený formou znaleckého posudku, který vypracoval RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec v oboru ochrana přírody, specializace zoologie. Vyjádření neobsahuje žádné další připomínky nebo vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření (zoologický průzkum) je identické s přílohou vyjádření Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. podaného v zastoupení Dohnal & Bernard ze dne 11.12.2023, které je vypořádáno výše (viz vyjádření číslo 11 a jeho příloha, vyjádření č. 13).

24. Za Rovensko v Českém ráji ze dne 10. 12. 2023

Obsah vyjádření:

I. Úvod

V úvodu je konstatováno, že předmětem činnosti spolku je ochrana přírody a krajiny úsilí o zlepšení stavu životního prostředí a zdravé životní podmínky Rovenska a jeho okolí. Členové podatele jsou osoby trvale žijící v dotčené lokalitě, občané města Rovensko pod Troskami, vlastníci rodinných domů či rekreačních zařízení. Spolek není hlasem několika jednotlivců, nýbrž vyjadřuje názor početných občanů této oblasti. Spolek ztělesňuje letité obavy řady vlastníků rodinných domů a jejich rodin z vážného zhoršení životního prostředí v místě jejich bydliště, z nárůstu hluku, exhalací, poškození přírodních památek a zdrojů. Členové spolku se obávají další ztráty pohody

bydlení už teď ovlivněné provozem na existujících komunikacích. Spolek je připravovaným Záměrem zásadně dotčen, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy Záměru, který by byl v kontextu dané lokality zdrojem významných emisí hluku a znečištění ovzduší a způsobil by nevratné zničení krajinného rázu. Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí v dotčené oblasti a života zde žijících občanů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Úvodní část vyjádření neobsahuje žádné konkrétní připomínky, na které by mohl zpracovatel posudku reagovat, proto ponechává tuto část bez komentáře.

II. Nedostatky dokumentace Záměru

II.1. Použití salámové metody

Ve vyjádření upozorňuje na skutečnost, že Záměr úzce souvisí se záměrem „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“ („silnice I/35“). Záměr je pro fungování silnice I/35 zcela nezbytný. O tom svědčí také podmínka uvedená v závazném stanovisku EIA silnice I/35 č. j. MZP/2021/710/2922 ze dne 4. 8. 2021, podle které je nutné „projektové přípravy podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně.“ Navzdory uvedenému byla silnice I/35 povolována v rámci samostatného řízení EIA. Záměr a jeho stěžejní součást, tedy silnice I/35, jsou tedy povolovány samostatně. Takový postup podatel vnímá jako tzv. salámovou metodu, tedy umělé rozdělení záměru na dílčí části, které se povolují postupně. Zpravidla se to týká posouzení vlivů projednávaných záměrů na životní prostředí (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009 č. j. 9 As 88/2008-301 a ze dne 1. 8. 2012 č. j. 1 As 47/2012-38). Vyjádření dále odkazuje na judikáty NSS As 47/2012-38 ze dne 1.8.2012, 6 As 139/2017-73 ze dne 12.12.2018 a další, a rovněž na judikaturu soudního dvora EU.

Vyjádření proto shrnuje, že postup investora v souvislosti se zpracováním dokumentace EIA Záměru v samostatném řízení o posuzování vlivů je nezákonný a naplňuje znaky využití nežádoucí salámové metody.

II.2. Nesplnění podmínek zjišťovacího řízení

Vyjádření konstatuje, že v rámci ZZŘ stanovil dotčený orgán celou řadu podmínek, které měla dokumentace EIA splňovat a uvádí, že dokumentace EIA většinu podmínek nesplňuje. Konkrétně uvádí podmínky č. 6 a 12 ZZŘ

II.3 Neodůvodnění výsledné varianty Záměru

Vyjádřen konstatuje, že dokumentace EIA pracuje se dvěma variantami Záměru, v obou případech se však fakticky jedná o jedinou variantu počítající s využitím MÚK Žernov. Naproti varianta přivaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezerva D18R) je dokumentací zcela opomenuta.

Podatel v této souvislosti odkazuje na rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-461/17 Holohan, podle kterého je nutné posuzovat také případná hlavní alternativní řešení. Soudní dvůr EU zde dochází k závěru, že „čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.“ Informace o vlivech výše popsané alternativy Záměru však dokumentace EIA neobsahuje. Dokumentace EIA tedy nesplňuje požadavky vyplývající z čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011,

o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí („směrnice EIA“) ani judikatury Soudního dvora EU.

Dokumentace EIA tedy měla tento nástin variant Záměru obsahovat, stejně jako stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí. Tyto skutečnosti ovšem v dokumentaci EIA chybí.

II.4. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vyjádření se vztahuje k obchvatu města Rovensko pod Troskami.

II.5 Vliv záměru na krajinný ráz

Vyjádření konstatuje, že z hlediska hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz byl záměr hodnocen izolovaně, tedy v rozporu se zákonem posuzování vlivů a judikaturou správních soudů. Jelikož dokumentace EIA nehodnotí celý funkční celek, tedy Záměr a silnici I/35 dohromady, není možné ani učinit relevantní vyhodnocení vlivu na krajinný ráz. Dokumentace EIA kromě toho vůbec nezohlednila variantu územní rezervy D18R. Ta by přitom vedla k tunelové variantě vedení silnice I/35, což by představovalo, dle autora vyjádření, řešení šetrnější pro životní prostředí i obyvatele dotčeného území. Vyjádření dále uvádí, že hodnocení vlivů záměrů na krajinný ráz je provedeno nedostatečně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Druhá část vyjádření je zcela identická s vyjádřením vypořádaným pod číslem 19. Z uvedeného důvodu zpracovatel posudku odkazuje na uvedené vypořádání.

III. Závěr

Vyjádření konstatuje, že dokumentace EIA je v rozporu se zákonem o posuzování vlivů, jelikož neuvádí popis zvažovaných variant Záměru s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí Záměru a zvažovaných variant. Dokumentace EIA je také v rozporu s některými podmínkami závěru zjišťovacího řízení č. j. KULK 20626/2022 ze dne 25. 5. 2022. Dokumentace EIA kromě toho nereflektuje požadavky právních předpisů Evropské unie a je v rozporu se směrnicí EIA. Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, je nutné podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření podatele. Pokud krajský úřad nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje podatel vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rovněž třetí část vyjádření (Závěr) je zcela identická s vyjádřením vypořádaným pod číslem 19. a z uvedeného důvodu zpracovatel posudku odkazuje na uvedené vypořádání.

25. Mgr. Filip Kyrál, Žernov, ze dne 15.1.2024

Obsah vyjádření:

1. Variantní řešení úsek 0-3 km

Vyjádření se v první části snaží odůvodnit alternativní vedení trasy přivaděče II/283 jižním směrem od v dokumentaci EIA posuzovaných variant. Uvádí, že autorem vyjádření navrhovaná trasa kolem vrchu Hrobka je dvojnásobně vzdálena od obytných budov. Rovněž uvádí, že zapracování koridoru v ZUR je v rozporu se zásadami a ZUR. Konstatuje, že záměr nebyl zaměřen v terénu, pro potřeby dokumentace byl zpracován zákres z různých podkladů do základní mapy ČR v měřítku 1:10 000.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Oznamovatel záměru umísťuje záměr primárně s platnou územně plánovací dokumentací, tak jak je uvedeno například ve vypořádání připomínek k vyjádření č. 11. Úkolem dokumentace EIA je vyhodnotit vlivy oznamovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu se zákonem EIA a konstatovat, zda vlivy na životní prostředí jsou akceptovatelné a za jakých podmínek. V případě, že dokumentace EIA konstatuje, že vlivy záměru jsou v navržené podobě neakceptovatelné, musí oznamovatel záměru od záměru odstoupit nebo vyhledat jiné varianty, a tyto posoudit v novém procesu EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace vyhodnotila záměr jako akceptovatelný a zpracovatel posudku se s tímto závěrem ztotožnil, není důvod k vyhledávání alternativních variant.

2. VKP, památné stromy a hodnocení

Autor vyjádření má námitky k vyhodnocení památných stromů v dokumentaci EIA. Tvrdí, že v ortofotografii se kryje přímo se záměrem. Autor se ptá, jak je možné, že tato skutečnost je u zákonem chráněného VKP řešena tak nedostatečně. Zásadně nesouhlasí s umístěním a zpracováním záměru takto diletantským způsobem. Konstatuje, že vlivy je třeba přesně popsat, identifikovat a provést taková variantní řešení a další opatření, aby byly eliminovány, minimalizovány, anebo vhodně kompenzovány. A to je možné pouze podrobným zpracováním hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. Autor se domnívá, že se jedná o vážné legislativní opomenutí, které je v rozporu s uvedenou vyhláškou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle odst. 2 § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je provedení hodnocení dle § 67 povinnou součástí dokumentace EIA. Hodnocení posuzovaného záměru podle § 67 je přílohou posuzované dokumentace EIA jako příloha P10. Z uvedené přílohy rovněž autor vyjádření cituje, tj. se s hodnocením záměru dle § 67 seznámil. Zpracovatel posudku může pouze konstatovat, že provedené hodnocení vypracovala autorizovaná osoba a hodnocení je provedeno v souladu se zákonem. Dokumentace EIA vyhodnotila dostatečným způsobem vlivy záměru na památné stromy a zákon č. 114/1992 Sb. explicitně stanovuje ochranné podmínky památných stromů včetně jejich ochranných pásem, které musí být v případě realizace záměru dodrženy. Výjimku ze zákazů památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., uděluje příslušný orgán ochrany přírody v navazujících řízeních. Závazné stanovisko EIA není v žádném případě podmínkou k udělení výjimky.

3. Námitky k příloze P10

V provedeném hodnocení nejsou uvedeny všechny významné prvky, například lesy, údolní nivy a vodní toky. Ve vymezeném území se nachází další památné stromy, například Tatobitská lípa nebo dva duby letní nad rybníčkem v Žernově. Autor vyjádření rovněž nesouhlasí s provedeným hodnocením vlivů záměru na krajinný ráz a vrací se k otázce, proč nejsou zařazeny plnohodnotné varianty záměru zohledňující ZZŘ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku musí pouze zopakovat, že provedené hodnocení podle § 67 vypracovala autorizovaná osoba a hodnocení je provedeno v souladu se zákonem.

4. A další

4.1 Autor vyjádření poukazuje na vedení mimo obytnou zástavbu a uvádí, že z legislativy a směrnic ČR a EU vyplývá přednostní upotřebení „brownfields“ před stavěním na zelené louce – doslova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje tuto část vyjádření za emotivní a ponechává bez komentáře.

II. Toto je hodnocení na obyvatelstvo

Autor vyjádření uvádí, že chybí kvalitní a věrohodné zpracování prostupnosti krajiny pro pěší. Není popsán současný stav prostupnosti krajiny v okolí záměru a vliv záměru na průchodnost mezi obcemi.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vliv záměru na prostupnost krajiny je v dokumentaci dostatečně popsán a do podmínek závazného stanoviska je zapracována podmínka k zajištění prostupnosti území během realizace záměru i v období jeho provozu.

III. „Dvojitý metr“ v hodnocení V1 a V2

Autor vyjádření cituje části dokumentace EIA a poukazuje na lokalitu v úseku km 2,0 – 2,3, kde záměr překonává vodní tok Tisovky, a poukazuje na necitlivé protnutí přírodních prvků záměrem, které způsobí jejich fragmentaci. Autor uvádí, že skutečně variační řešení mimo tuto lokalitu by významně snížilo dopad na životní prostředí a zachování biotopu. Dále jsou citovány fragmenty dokumentace na základě, kterých autor vyjádření dovozuje, že autoři dokumentace vnímají zásah záměru do krajiny, ale v úseku staničení km 1,9 – 2,3 jej nehodnotí.

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

Autor uvádí, že dle jeho názoru, kapitola pomíjí ekologické funkce krajiny a zabývá se pouze krajinným rázem, jak je patrné ze závěrečného hodnocení.

Autor vyjádření považuje zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou, a proto požaduje vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku musí konstatovat, že předložená dokumentace EIA v dostatečném rozsahu hodnotí vlivy posuzovaných variant záměru na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. V dokumentaci jsou popsány všechny potenciální negativní vlivy záměru a jsou navržena opatření, která budou zohledněna v navazujících řízeních k zajištění minimalizace vlivů záměru na životní prostředí. Navržená opatření byla zapracována do podmínek závazného stanoviska a bez jejich splnění není možné ukončit jednotlivá navazující řízení. Zpracovatel posudku vyhodnotil záměr z hlediska jeho potenciálních vlivů na životní prostředí a předpokladu dodržení stanovených podmínek jako akceptovatelný a doporučil příslušnému úřadu vydání souhlasného závazného stanoviska.

Všechna doručená vyjádření jsou přílohou tohoto posudku.

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK Z VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání záměru se uskutečnilo dne 14.2.2024 od 16:00 do 18:11 hodin v sálu Kulturního centra Turnov – Střelnice, Markova 311, Turnov. V průběhu diskuse, která se uskutečnila v rámci veřejného projednání byly z pléna vzneseny otázky, připomínky a námítky, na které byly na místě zodpovězeny zástupci oznamovatele nebo zpracovatele dokumentace EIA. Vznesené připomínky a námítky veřejnosti jsou sumarizovány v zápisu veřejného projednání do následujících bodů:

- 1) Jaké je opodstatnění stavby přivaděče? Jak se změní dopravní situace v obcích v současnosti zatížených dopravou z Turnova do Semil? Z jakých podkladů vychází příslušné dopravní modely?
- 2) Absence srovnání pozitivních a negativních dopadů.
- 3) Dotčení zvláště chráněných druhů a významných krajinných prvků.
- 4) Jak bude doprava rozložena do navazujících komunikací z křižovatky Zelený háj během dne? Budou tyto komunikace pro dané špičkové intenzity dostačující?
- 5) Výchozí dopravní modely vznikaly před mnoha lety a nemohou zohledňovat aktuální podobu a využití dopravní sítě i demografické podmínky.
- 6) Absence přímého napojení Žernova na přeložku silnice I/35 vyvolá nutnost průjezdu nákladních automobilů zemědělské produkce skrz Žernov i s existencí přivaděče.
- 7) Absence zdůvodnění navrhovaných variant. Ve studii spol. Valbek navrženy 3 varianty, v současnosti posuzována pouze 1, odlišná od původních tras. V rámci posuzování územního plánu a zásad územního rozvoje se neprovádí biologický průzkum. Nebylo tedy možné vyhodnotit vlivy původních variant na životní prostředí a vybrat nejméně kolizní trasu. Jediné konkrétní zdůvodnění doporučeného výběru trasy ve studii spol. Valbek z roku 2015 uvádí ohledy na sady a zástavbu. Vybraná varianta se však zástavbě přibližuje více.
- 8) Je možné posunout trasu komunikace v rámci koridoru dle schválených Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v nejbližším místě k objektu č.p. 34, Žernov, o 100 m zhruba jižním směrem? Přeložka je v tomto úseku také v kolizi s významnými krajinnými prvky (dále též jen „VKP“) ze zákona – údolní niva, vodní tok.
Dle názoru tazatele nebylo dokumentací vlivů záměru zdůvodněno upřednostnění dotčení těchto VKP před dotčením VKP rybník, který je navíc dle názoru tazatele degradován zemědělskými splachy z intenzivních sadů v bezprostředním okolí.
- 9) V předchozí hlukové studii (pozn. pověřené osoby: tázajícím uváděno v rámci procesu EIA k záměru přeložky silnice I/35 a zjišťovacího řízení) byla pro variantu V1 u objektu č.p. 34, Žernov, uváděna hladina hluku o 8 dB vyšší (to odpovídá např. snížení intenzity dopravy na 25 %, nebo významnému snížení rychlosti), než v současně předložené hlukové studii pro přeložku silnice II/283. Přitom trasa komunikace je ve všech případech totožná.
V jiném referenčním bodu (č. 10) je rozdíl hodnot hluku pro variantu V1 dokonce 20dB.
V reakci na zdůvodnění zpracovatele dokumentace oponováno, že mezi plánovanou trasou silnice o objektem je pouze několik stromů (tázajícím uvedeny 3 stromy).
- 10) 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)?
- 11) 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.

- 12) Zástupce firmy podnikající v nákladní autodopravě doporučil zvážit upřednostnění varianty V1 (hluboký zářez, mimoúrovňové křížení, napojení přeložky až pod svahem před obcí Slaná) v lokalitě Zelený háj z důvodu plynulejší a bezpečnější dopravy a snadnější průjezdnosti v zimním období.
- 13) Jaké třídě komunikace odpovídají technické parametry přivaděče (myšlen poloměr oblouků a podélný sklon komunikace)? Tazatel uvedl, že dle platné normy směrový oblouk s poloměrem 500 m je normou požadován pro dálnice, zde je dodržen pro silnici II. třídy. Tento parametr ovlivňuje výsledné dopady na životní prostředí. Jaký je tedy důvod pro navržení komunikace s parametry na úrovni vyšších tříd komunikací?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1: Přivaděč I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj je součástí celorepublikové dopravní koncepce, která vychází z Politiky územního rozvoje ČR a Územního rozvojového plánu ČR. Uvedené celostátní dokumenty jsou promítány do zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Systémy dopravní infrastruktury, včetně silniční dopravní sítě, nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území. Realizace přivaděče je tedy odůvodněna nejenom lokální situací, nýbrž potřebou realizace komplexní dopravní sítě jejíž návrh vychází z celostátních prognóz. Z hlediska územního plánování je Politika územního rozvoje ČR promítána do zásady územního rozvoje kraje příslušného kraje, který v zásadách územního rozvoje vymezení koridorů na základě krajských cílů a potřeb upřesňuje. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje v Aktualizaci č. 1 vymezily koridor D18E pro stavbu přivaděče silnice II/283 v úseku Žernov – Zelený Háj. Zásady územního rozvoje jsou závazným opatřením obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nejenom oznamovatel záměru má povinnost se jimi řídit. Povinností oznamovatele je umístit oznamovaný záměr prioritně do vymezeného koridoru, v případě, že by vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, bylo zatíženo nad míru únosného zatížení, bylo by na místě vyhledávat variantní trasu mimo vymezený koridor. V ZÚR LK vymezený koridor D18E má převážně šířku cca 180 m, což nevytváří prostor pro navržení zásadně odlišných směrových variant záměru. Na celostátní úrovni je záměr opodstatněn rozvojem silniční sítě a kvalitním dopravním napojením všech území ČR na celostátní dopravní síť. Na úrovni lokální, tak jak zaznělo v průběhu diskuse v rámci veřejného projednání je záměr odůvodněn stávajícím zatížením obyvatel obcí, kterými prochází silnice II/283 z Turnova na Semily, a dopravními potřebami Semilsko, které dosud nemá kvalitativně odpovídající napojení na celostátní síť. Zde je nutno podotknout, že i v případě, že jsou limity znečištění ovzduší a emisí hluku podél stávající silnice č. II/283 plněny, snížení intenzit dopravy přispěje k významnému zlepšení životního prostředí velkému množství obyvatel obcí v okolí silnice.

Předpokládané změny dopravní situace v obcích v současnosti zatížených dopravou z Turnova do Semil jsou řešeny v dokumentaci EIA.

Na veřejném projednání záměru bylo dále uvedeno, že Podkladová data pro zpracování dokumentace vlivů byla 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.

Ad 2: Podle § 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměru na životní prostředí posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých významných vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. Při posuzování záměru se hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho případné ukončení, popřípadě důsledky jeho likvidace a dále sanace nebo rekultivace území, pokud povinnost sanace nebo rekultivace stanoví zvláštní právní předpis. Posuzují se vlivy související s běžným provozováním záměru i vlivy vyplývající ze zranitelnosti záměru vůči závažným nehodám nebo katastrofám, které jsou pro daný záměr relevantní. Předložená dokumentace EIA vyhodnocuje vlivy obou variant záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v rozsahu stanoveným zákonem a hodnotí záměr z hlediska jeho proveditelnosti a stanovuje opatření k předcházení možným významným negativním vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci vlivů na dotčené území. Srovnání pozitivních a negativních dopadů zákon nepožaduje. Výsledkem hodnocení vlivů záměru na životní prostředí je závěr, zda je záměr akceptovatelný a za jakých podmínek či neakceptovatelný, tedy nepřijatelný z hlediska jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ad 3: Liniové stavby se vždy dostávají do kontaktu s VKP, stanovišti ZCHD rostlin a živočichů, které jsou realizací záměru dotčeny. Součástí předložené dokumentace EIA je hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které vyhodnocuje v souladu s § 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 závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny vlivy posuzovaného záměru na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb., které konstatuje že posuzovaný záměr představuje zásah s možným negativním vlivem na zvláště chráněné druhy živočichů zjištěné v území zásahu, které lze omezit navrženými opatřeními. Navržená opatření byla zapracována do podmínek závazného stanoviska. Vydání závazného stanoviska podle zákona č. 100/2001 Sb., není souhlasem k zásahu do VKP nebo ZCHD. Udělení výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., nebo v případě zásahu do VKP podle odst. 2 §4 zákona č. 114/1992 Sb., je v navazujících řízeních kompetentní udělit pouze příslušný orgán ochrany přírody.

Ad 4: Na dotaz bylo dostatečným způsobem odpovězeno přímo na veřejném projednání záměru, kde bylo konstatováno: „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. V současné době křižovatkou projíždí cca 5500 vozidel/den. Přivaděč bude silnicí II. třídy a má stejné kapacitní uspořádání jako navazující silnice na Semily a Lomnici nad Popelkou, nedojde tedy ke zvýšení zátěže těchto komunikací. Model pro rok 2050 počítá s rozdělením dopravy v poměru nejvýše 5 000 vozidel/den směřujících na Lomnici n. P. a nejvýše 4 000 vozidel/den směřujících na Semily.“ S uvedeným vypořádáním zpracovatel posudku souhlasí.

Ad 5: Proces územního plánování je dlouhodobý, a proto nutně vychází z dlouhodobých a střednědobých prognóz vývoje, které jsou neustále upřesňovány.

Ad 6: Obec Žernov je výkresů situace obsažených v dokumentaci EIA připojena na trasu přivaděče silnicí č. III/2825. Dotaz je zjevně směřován stávající nákladní dopravu, která směřuje ze zemědělských areálů přes Sýkořice na silnici II/282. Zpracovatel posudku musí konstatovat, že napojení zemědělských areálů není předmětem posuzované dokumentace.

- Ad 7: Jak bylo uvedeno v bodě 1, z hlediska územně plánovací dokumentace oznamovatel záměru umístil záměr v souladu s platnou územně plánovací dokumentací do koridoru D18E, který je vymezen pro přivaděč II/283 Zelený Háj. V průběhu schvalování územně plánovací dokumentace byly ostatní zvažované trasy přivaděče opuštěny. Oznamovatel záměru proto zcela správně umístil záměr do uvedeného koridoru a nechal posoudit v procesu EIA. Pouze v případě, že by realizaci záměru neakceptovatelné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, bylo by na místě posuzovat trasy záměru, které nejsou v souladu s územně plánovací dokumentací. Oznamovatel záměru postupoval v souladu se zákonem o územním plánování a stavebním řádu.*
- Ad 8: Otázka byla vypořádána na veřejném projednání zástupcem oznamovatele, který konstatoval, že na žádost tazatele, 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 navržena protihluková stěna. Posunutí osy přivaděče o dalších 100 m by mělo za následek kolizi záměru s rybníkem, což je další VKP. S provedeným vypořádáním se zpracovatel posudku ztotožňuje.*
- Ad 9: Výhrady k hlukové studii byly rovněž předmětem písemných vyjádření a jsou detailně vypořádány u obdrženého písemného vyjádření č. 11.*
- Ad 10: 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 náspe 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 11: Bod byl vypořádán přímo v průběhu veřejného projednání, kde bylo uvedeno, že jako podklad pro vypracování dokumentace EIA byl zpracován hydrogeologický posudek, který se zabýval dotčením chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Dále bylo konstатовáno, že území je tvořeno převážně méně propustnými horninami, zasakování odváděných srážkových vod proto bude možné pouze na některých místech. Způsob hospodaření se srážkovými vodami stanoví až podrobný hydrogeologický průzkum, který bude podkladem pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. V oblasti překonání údolí Tisovky jsou předpokládány terénní zásahy do hloubky nejvýše 4 m, hydrogeologický posudek nepředpokládá ovlivnění podzemních vod. Dále bylo uvedeno, že vodní zdroje v okolí záměru budou monitorovány a v případě ohrožení vodního zdroje nebo ztráty vody bude vybudován náhradní zdroj vody na náklady investora stavby. Zpracovatel posudku dále dodává, že detailní hydrologický průzkum je povinnou součástí dokumentace pro územní řízení. Do podmínek souhlasného stanoviska byla zapracována podmínka zpřesňující rozsah hydrogeologického průzkumu a dále podmínka k zachování, v maximální možné míře, hydrogeologického režimu záměrem dotčeného území.*
- Ad 12: Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla jako výhodnější vyhodnocena varianta V2. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy navrhovaný přivaděč splňuje podmínky ČSN 73 6101.*
- Ad 13: Bod byl vypořádán přímo v průběhu veřejného projednání. Zástupce oznamovatele konstatoval, že silnice je navrhována v návrhové kategorii S 9,5 podle ČSN 73 6101, a uvedené normy odpovídají rovněž minimální poloměry směrových oblouků. Podle uvedené normy je minimální směrový oblouk pro kategorii silnice S 9,5/70 (60) je 400 m.*

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzovaný záměr „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“ lze hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí a vlastní realizace záměru nepředstavuje významné riziko negativních vlivů, které by významně zhoršily zdravotní stav obyvatelstva a/nebo životního prostředí v záměrem dotčeném území.

Na základě vypracovaného posudku na dokumentaci záměru „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“, doručených stanovisek, vyjádření a připomínek dotčených orgánů státní správy a dotčených samosprávných územních celků lze konstatovat, že posuzovaný záměr „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“ je z hlediska jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, při respektování navržených podmínek, akceptovatelný.

Autoři posuzované Dokumentace EIA, na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů, konstatují, že nebyly indikovány žádné negativní vlivy posuzovaného záměru, které by byly vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové vlivy, které by znemožňovaly samotnou realizaci posuzovaného záměru.

NEJVÝZNAMNĚJŠÍ NEGATIVNÍ VLIVY POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

Z předložené dokumentace vyplývá, že trasa posuzovaného záměru je v obou variantách vedena mimo obytnou zástavbu. Výpočty předpokládaného zatížení záměrem dotčeného území hlukem byly provedeny v programu HLUK+ bude splňovat 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 je výhodnější varianta V2, která je celkově vzdálenější od venkovních chráněných prostorů staveb a ve srovnání s variantou V1 dává větší prostor k případnému umístění technických prostředků protihlukových zařízení.

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

VLIVY NA KVALITU OVZDUŠÍ A KLIMA

Vlivy posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší byly hodnoceny z hlediska nejvýznamnějších polutantů emitovaných z dopravy na veřejných komunikacích, kterými byly zvoleny NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren. Vyhodnocení emisních příspěvků záměru k imisnímu pozadí záměrem dotčeného území bylo vypočteno z rozptylové studie zpracované v programu SYMOS97 a MEFA 13. Příspěvky záměru k imisnímu pozadí v jednotlivých referenčních bodech byly vypočteny jako velmi nízké a to v obou posuzovaných variantách. V případě varianty V1 byly vypočteny příspěvky záměru ve výhledovém roce 2040 pro PM₁₀ 0,05-0,14 µg/m³; PM_{2,5} 0,0045-0,0249 µg/m³; NO₂ 0,007-0,0224 µg/m³; benzen 0,009-0,0049 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,0004-0,0022 µg/m³. V případě varianty V2 byly vypočteny příspěvky záměru ve výhledovém roce 2040 pro PM₁₀ 0,006-0,14 µg/m³; PM_{2,5} 0,0011-0,0250 µg/m³; NO₂ 0,009-0,0225 µg/m³; benzen 0,0002-0,0049 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,0001-0,0022 ng/m³. Příspěvky záměru k imisnímu pozadí jsou hodnoceny jako velmi nízké a u žádné z hodnocených škodlivin není předpokládán příspěvek vyšší než 1 % stanoveného limitu.

Z porovnání variant jako mírně lépe vychází varianta V2, ale z praktického pohledu jsou varianty rovnocenné.

Vlivy posuzovaného záměru na ovzduší a klima v záměrem přímo dotčeném území jsou vyhodnoceny jako malé.

VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví bylo provedeno na základě rozptylové a hlukové studie. Z rozptylové studie vyplývá, že příspěvky znečišťujících látek emitovaných z dopravy do ovzduší v době provozu záměru budou velmi nízké. Pro hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší. Vliv znečišťujících látek emitovaných dopravou z posuzovaného záměru do ovzduší byl z jejich zdravotního rizika pro obyvatele okolní zástavby vyhodnocen jako velmi nízký a nepředstavující významné zdravotní riziko.

Hodnocení vlivu hlukové zátěže bylo provedeno autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik, která konstatuje, že expozice hlukem je v posuzovaných variantách dosahuje tak nízkých hodnot, že negativní účinek se neprojeví ani v incidenci ani mortalitě na kardiovaskulární onemocnění.

Z porovnání variant vyplývá, že příznivější z hlediska vlivů na veřejné zdraví je její varianta V2, u které je predikována nižší odtěžování hlukem a rušení ve spánku, ale z hlediska pravděpodobnosti jejich výskytu jsou posuzované varianty srovnatelné. Z hlediska vlivu škodlivin emitovaných do ovzduší jsou varianty z hlediska vlivu na veřejné zdraví hodnoceny jako srovnatelné.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví lze posuzovaný záměr hodnotit jako akceptovatelný, malý až nevýznamný.

VLIVY NA PODZEMNÍ A POVRCHOVÉ VODY

Dokumentace EIA hodnotí vlivy posuzovaného záměru na povrchové a podzemní vody a klade důraz na maximální možné zachování hydrogeologického režimu v záměrem přímo dotčeném území. Výstavba silničního tělesa je uvažována, pokud možno v úrovni terénu, vliv na změny hladiny podzemní 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, kde násypy mohou vytvořit terénní překážky s důsledkem zvýšení podzemní hladiny vody na návodní straně. Dokumentace EIA uvádí, že detailní vyhodnocení vlivů bude možné provést po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších etapách projektové dokumentace. Hydrogeologický průzkumu 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 v okruhu do 150 m proveden podrobný zákres všech dostupných HG objektů. Zvýšená pozornost bude věnována studnám S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude dosahovat hloubka zářezu až 9 m. Zejména pak studnám S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. Dokumentace konstatuje, že záměr v úseku staničení km 0,0-2,4 je v kontaktu CHOPAV Severočeská křída, která není pro vedení silnice limitujícím faktorem.

Za klíčový parametr z hlediska vlivu na povrchové vody je považován způsob odvodnění silnice. Dokumentace doporučuje upřednostňovat vsakování srážkových vod do štěrkopískových vrstev, zpomalení jejich přímého odtoku do vodních toků retenčními nádržemi vybavených odlučovači ropných látek.

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 rozptýlu dochází k jejich postupnému odbourávání.

Z hlediska vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je jako mírně výhodnější vyhodnocena varianta V2.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu dodržení podmínek, které byly formulovány k minimalizaci vlivů záměru na podzemní a povrchové vody.

Vliv záměru na podzemní vody a povrchové vody je hodnocen ve fázi realizace a provozu záměru jako malý, technicky dobře eliminovatelný.

VLIVY NA PŮDY

Realizace záměru si vyžádá zábor půd řazených do ZPF a PUPFL. V případě varianty V1 dojde k celkovému záboru 154 456 m² půd řazených do ZPF, z nichž je 66 166 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany a 88 290 m² do III. až V. třídy ochrany. Dále dojde k trvalému záboru 5,28 ha půd řazených do PUPFL. V případě varianty V2 dojde k celkovému záboru 143 467 m² půd řazených do ZPF, z nichž je 65 504 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany a 77 963 m² do III. až V. třídy ochrany. Dále dojde k trvalému záboru 3,43 ha půd řazených do PUPFL.

Z hlediska ochrany ZPF a PUPFL je nezbytné po realizaci záměru zajistit přístup na pozemky rozdělené záměrem a umožnit jejich obhospodařování, a to nejenom z důvodu ochrany půd, ale rovněž z důvodu minimalizace sociálně ekonomických dopadů realizace záměru.

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 se za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska ztotožňuje s dokumentací EIA uvedeným hodnocením vlivů záměru na půdy.

Vliv záměru na půdy řazené do ZPF a PUPFL je významný, ale z důvodu celospolečenského významu akceptovatelný.

VLIVY NA PŘÍRODNÍ ZDROJE

Posuzovaný záměr není v kontaktu s žádným registrovaným zdrojem nerostných surovin. V dokumentaci EIA je dále konstatováno, že celý záměr se nachází na území geoparku Český ráj, ale není v kontaktu s žádnými vymezenými významnými geolokalitami, jejichž seznam je v dokumentaci uveden.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje provedeným v dokumentaci EIA.

Vliv záměru na přírodní zdroje je malý.

VLIVY A BIOLOGICKOU ROZMANITOST (FAUNA, FLÓRA A EKOSYSTÉMY)

V záměrem dotčeném území byl na základě provedených průzkumů a rešerší databázových zdrojů prokázán v širším území dotčeném záměrem výskyt 336 druhů vyšších cévnatých rostlin, z nichž dva druhy jsou uvedeny v příloze vyhlášky č. 395/1992 Sb., jako chráněné druhy. Třetí chráněný druh byl doložen v obdržení vyjádření k dokumentaci EIA. Z živočišných druhů byly 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. Z uvedených druhů živočichů je 53 druhů uvedeno v příloze vyhlášky č. 395/1992 Sb., jako ZCHD. Dokumentace EIA navrhla řadu opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na biotu, které byly zapracovány do podmínek závazného stanoviska. 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

Dokumentace hodnotí vlivy záměru na fragmentaci krajiny a celkovou průchodnost území dotčeného záměrem. Biologickým průzkumem byla prokázána přítomnost živočichů kategorie B, C a D. Záměr částečně zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, proto bylo uvažováno rovněž s potřebami migrace v rozsahu živočichů kategorie A. 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. Z uvedeného důvodu je nutné provést upřesnění na základě dalších stupňů projektové dokumentace. Na základě v dokumentaci EIA obsažených podkladů, lze předpokládat, že navrhovaný záměr odpovídá počtem a kvalitou profilů vhodných k migraci živočichů. Povinnost zpřesnění migračních objektů byla zapracována do podmínek závazného stanoviska.

Vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 byl vyloučen.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s provedeným hodnocením vlivů záměru na biologickou rozmanitost

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou středně významné, ale akceptovatelné.

VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

Posuzovaná Dokumentace EIA uvádí, že viditelnost novostavby trasy přeložky silnice II/283 je ovlivněna především celkovým technickým řešením, a zvláště podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů. Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků pohledově odclonit nebo do krajiny začlenit navrženými vegetačními úpravami. 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.

Zpracovatel posudku, za předpokladu respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku, se ztotožňuje s provedeným hodnocením vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce.

Vliv záměru na jednotlivé znaky krajinného rázu je hodnocen jako žádný až střední, a celkově je vyhodnocen jako únosný.

VLIVY NA HMATNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Realizace záměru si nevyžádá žádné demolice stavebních objektů.

Celé území dotčené záměrem se nachází v území, které je označováno jako „území s archeologickými nálezy“. Z uvedeného důvodu má oznamovatel povinnost v dostatečném předstihu postupovat podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Vliv záměru na hmotný majetek, kulturní dědictví a archeologické aspekty je malý.

ZÁVĚR POSOUZENÍ DOKUMENTACE EIA

Předložená dokumentace EIA je vypracována v souladu s požadavky stanovenými § 8 zákona č. 100/2001 Sb., a v rozsahu přílohy č. 4 citovaného zákona. Dokumentace EIA posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a půdy určené k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na biologickou rozmanitost, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Odborné studie jsou nedílnou součástí předložené dokumentace EIA. Dokumentace EIA posuzuje záměr „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“ ze všech zákonem stanovených aspektů, a to jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi jeho provozu.

Posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví akceptovatelný.

Zpracovatel posudku doporučuje Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje vydat kladné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí tohoto posudku, a k realizaci záměru doporučit variantu V2.

VII. NÁVRH STANOVISKA

zpracovaný v rozsahu přílohy č. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) v aktuálním znění (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.).

Označení příslušného úřadu: Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životní prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec

Č.j.:
Sp.zn.:

I. POVINNÉ ÚDAJE

I.1 NÁZEV ZÁMĚRU

"I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)"

I.2 KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Novostavba silnice II. třídy v kategorii S 9,5/70 (60) navržená ve dvou variantách.

Varianta 1:

Silnice je navržena v délce 6,250 km. V ZÚ je napojena na stávající silnici II/282. Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MÚK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žlábků, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny. Podélný profil silnice vychází z nivelety stávající silnice II/282 a II/283 na obou koncích přeložky, z nivelety křižované silnice I/35 v MÚK Žernov, nivelet křižovaných komunikací a z reliéfu stávajícího terénu. Niveleta je navržena tak, aby bylo možné v místě křížení stávajících komunikací navrhnout úroňové křižovatky, popřípadě úroňová připojení dotčených cest. Od ZÚ až do km 3,4 návrh nivelety kopíruje stávající terén s hloubkou zářezů do 4,0 m a výškou násypů do 5,0 m. V tomto úseku má novostavba silnice navrženy podélné spády od 1,53% do 5,74%. Ve staničení trasy cca v km 4,230 kříží novostavba silnice příčné údolí s potokem soustavou dvou mostních objektů a násypových těles a stoupá podélným spádem 6,75% do nejvyššího místa trasy v lokalitě Zelený Háj, tj. do místa stávající křižovatky silnic II/283 a II/284, kterou mimoúrovňově překonává. Z tohoto místa trasa klesá ve směrovém oblouku o poloměru 500 m, lesním komplexem do místa napojení na stávající silnici II/283 podélným spádem 5,5%.

Varianta 2:

Varianta V2 je navržena v délce 5 388 m a má obdobné vedení jako varianta V1. Trasa varianty vychází z MÚK Žernov a končí úroňovým napojením na stávající křižovatku silnic II/283 a II/284 v lokalitě Zelený Háj. Vedení trasy se liší zejména v úseku staničení km 1,9 -3,0, kde se vzdaluje od budovy Žernov 34 z původních 72 m (varianta V1) na 100 m (varianta V2). Trasa se dále od varianty V1 mírně odlišuje v úsecích km 0,00 – 1,0 a km 4,9 – 5,3. Varianta V2 je doplněna v úseku km 2,124-2,300 protihlukovou stěnou o výšce 3 m.

Součástí záměru jsou mostní objekty, přeložky silnic a úpravy komunikací související s realizací záměru.

I.3 ZAŘAZENÍ ZÁMĚRU DLE PŘÍLOHY Č. 1

Kategorie II, Bod 49 - Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 a více km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 a více voz./24 hod.).

I.4 UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

kraj: Liberecký

obec: Stružinec, Tatobity, Veselá, Žernov

katastrální území: Tuháň u Stružince, Tatobity, Veselá u Semil, Žernov, Žlábek

I.5 OZNAMOVATEL (OBCHODNÍ FIRMA)

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.6 IČ OZNAMOVATELE

IČ: 65993390

I.7 SÍDLO OZNAMOVATELE

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

"I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" ve Variantě V2

Odbor životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje na základě § 9a odst. 1 zákona stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:

I. PODMÍNKY PRO FÁZI PŘÍPRAVY

1. Aktualizovat model dopravy na úrovni znalostí v době zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro výhledové roky 2030 a 2050. Aktualizovaný model dopravy bude podkladem pro vypracování rozptylové a akustické studie.
2. Součástí dokumentace pro územnímu řízení (DÚR) bude aktualizovaná rozptylová studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy. Aktualizovaná rozptylová studie bude zpracována autorizovanou osobou dle zákona č. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší.
3. Součástí dokumentace pro územnímu řízení (DÚR) bude aktualizovaná akustická studie pro zvolenou variantu záměru, která zohlední konkrétní technické parametry záměru a nejnovější poznatky vývoje dopravy obsažené v aktualizované modelu dopravy.
4. Součástí hydrogeologického posouzení území přímo dotčeného trasou novostavby obchvatu silnice č. II/283 bude ověření přítomnosti melioračních kanálů, ověření jejich funkčnosti a návrh jejich technického funkčního převedení pod tělesem novostavby silnice.
5. Součástí Dokumentace pro stavební povolení bude řešení průchodnosti záměrem přímo dotčeného pro místní obyvatelstvo a zajištění dostupnosti zemědělských a lesních pozemků zemědělskou a lesnickou mechanizací, jejichž dostupnost bude realizací stavby dotčena. Způsob zajištění dostupnosti lesních a zemědělských pozemků bude projednán s vlastníky.
6. Součástí realizovaného záměru bude protihluková stěna umístěná levostranně ve směru staničení v km cca 2,124 – 2,300 o délce cca 176 m a výšce 3 m. Délka a výška protihlukové stěny bude upřesněna na základě výsledků hlukové studie.
7. Stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejdříve místu jejich zjištěného výskytu.
8. Hydrogeologický průzkum, který bude součástí dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat následující:
 - a) pasportizaci všech zdrojů podzemní v pásmu 150 m od osy komunikace. Zvýšená pozornost bude věnována studním S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude hloubka zářezu dosahovat silnice až 9 m. Každý protokol o identifikaci hodnoceného zdroje a provedené pasportizaci bude podepsán majitelem objektu nebo osobou majitelem objektu pověřenou. Pasportizace vodních zdrojů za ve správním obvodu obce bude odsouhlasena dotčenou obcí. Pasportizace vodních zdrojů nesmí být starší jednoho roku od data předložení dokumentace pro stavební povolení.
 - 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 přímo dotčeném trasou záměru a navrhne konkrétní opatření k eliminaci negativního ovlivnění pramenišť navrhovaným záměrem.
- d) hydrogeologický průzkum navrhne lokality vhodné pro zasakování vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně navrhne zpomalení odtoku srážkových vod retenčními nádržemi s následným přepadem do recipientů s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, tak aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod.
9. Součástí dokumentace pro povolení stavby bude projekt odvodnění silnice, který na základě geologického a hydrogeologického průzkumu v maximální možné míře upřednostní zasakování srážkových vod odtékajících z nepropustných ploch silnice. Vsakovací a retenčně vsakovací objekty budou řešeny jako otevřené, kde to bude možné, rovnoměrně rozmístěné, aby srážkové vody byly zasakovány co nejbližší místu jejich vzniku. Na vhodných lokalitách bude část vsakovacích objektů řešena 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. Podmínka se vztahuje rovněž na přeložky místních komunikací a polních cest.
10. V rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat záměr ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) na nejnutnější míru. Maximální mírou bude respektována územní ochrana PUPFL včetně jejich ochranných pásem. V projektu sadových úprav okolí silnice zohlednit průchod silnice kolem sousedících pozemků PUPFL, zejména zabezpečit redukci negativních vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability sousedících porostů.
11. V rámci technického řešení trasy ve vztahu k PUPFL budou sejmuté humózní vrstvy zemin (lesní půdy, hrabanka) a níže uložené zúrodnění schopné horizonty určené k zpětnému využití na stavbě budou uloženy na deponiích. Tyto deponie budou využívány po celou dobu stavby až do započítání technických rekultivací. Místa deponií v rámci zařízení stavenišť musí být rovinná až mírně svažité. Na lokality deponií nesmí docházet k přítoku a shromažďování povrchových vod. Deponie nelze rovněž zakládat do zamokřeného terénu.
12. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní víceletý biologický průzkum provedený 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.
13. Kácení dřevin rostoucích mimo les neprovádět v období od 15. dubna do 30. června běžného roku. Kácení dřevin a odstraňování křovin provádět přednostně v mimovegetačním období roku.
14. Zemní práce při zakládání stavby provádět od počátku druhé poloviny běžného roku do počátku vegetační sezóny z důvodu ochrany živočichů rozmnožujících se v půdě. Počátek a konec vhodného období stanoví ekologický dozor stavby na základě klimatických podmínek panujících v roce provádění prací.
15. Převedení záměru přes vodní tok ID 111670109500 (Veselka) a biokoridor LBK 5 bude provedeno přírodě blízkým způsobem v souladu s přiměřeným přihlédnutím k zásadám uvedeným v Metodické příručce AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice (Hlaváč et al. 2020) a metodikou TP 180.
16. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného

stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²). U vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů. Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).

17. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí a následně k dokumentaci pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně zohledňovat následující požadavky:
 - a) projekt bude předběžně projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky,
 - b) projekt sadových úprav bude v maximální možné míře zajišťovat minimalizaci vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, a to zejména návrhy výsadby vyšších dřevin v patách náspů a keřů na svazích náspů jako náhradu za odstraněnou krycí zeleň,
 - c) komplexní projekt sadových úprav bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených významných krajinných prvků,
 - d) pro výsadby budou použity autochtonní druhy dřevin v cílové druhové skladbě odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin. V daném kontextu upřednostňovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace,
 - e) v navrhovaných výsadbách preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy náspů osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou stanovištěně vhodných stromů a keřů.
18. V dokumentaci pro územní řízení bude novostavba přivaděče silnice II/283 navržena bez osvětlení. V případě nutnosti osvětlení dílčích objektů 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 (MZP/2023/710/2146).
19. V rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině.
20. V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu. Studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí:
 - a. detailně vyhodnotit vlivy na terénní zlom v km 5,2 trasy;
 - b. prověřit možnost realizace přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce při křížení s cyklotrasou a turistickou trasou;
 - c. prověřit, zda rušené úseky silnic nejsou využívány nebo využitelné pro cyklo nebo pěší dopravu (např. v úseku km2,4 – 2,9) a v kladném případě zvážit jejich ponechání.
21. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní migrační studie, jejímž výstupem bude podrobný návrh migračních objektů pro všechny kategorie zjištěných živočichů. Migrační studie

bude podkladem pro vypracování dokumentace pro stavební povolení, ve které budou všechny migrační objekty navrženy v souladu s metodikou TP 180 a metodikou AOPK Doprava a ochrana fauny v České republice. Ke všem migračním objektům bude dále zpracována podrobná projektová dokumentace, která bude řešit návaznost na stávající migrační trasy a okolní krajinu. Mimo jiné, bude migrační studie splňovat následující podmínky:

- a. migrační studie bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody,
 - b. součástí migrační studie bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory a trasami,
 - c. bude zajištěna kontinuita regionálního biokoridoru RK672 a biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v prostoru Zelený Háj, a to migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce (kategorie A), včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem,
 - d. u migračních profilů bude navržena naváděcí bariéra pro obojživelníky (kategorie D), která zkvalitní migrační prostupnost profilu.
 - e) u migračních koridorů obojživelníků (kategorie D) prokázaných v migrační studii do projektové dokumentace zapracovat trvalé migrační bariéry pro živočichy kategorie D a doplnit migrační objekty typu suchých rámových propustků v souladu s metodikou AOPK ČR (2020) Doprava a ochrana fauny v České republice.
22. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude batrachologické studie, 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. Výsledky studie budou zapracovány do dokumentace pro stavební povolení.
23. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude harmonogram výstavby koncipovaný tak, aby byla realizace výstavby silnice, zejména v úsecích s migračními objekty, časově sladěna tak, aby vlastní stavba nebo stavební práce na něm probíhající nepředstavovaly významnou migrační bariéru (tzn. že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím).
24. Investor záměru je povinen v době přípravy záměru a po celou dobu výstavby zajistit ekologický dozor stavby osobou nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezení prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska). Funkci ekologického dozoru může vykonávat fyzická disponující vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nebo právnická osoba zaměstnávající osobu s uvedeným vysokoškolským vzděláním.
25. V následujících etapách projektové dokumentace minimalizovat rozsah trvalého oplocování celé trasy silnice. Preferovat dílčí, řádně zdůvodněné oplocení budované z důvodu navádění migrace živočichů na migrační objekty nebo pro nezbytné zajištění bezpečnosti lidí, které neomezí prostupnost krajiny. Za oplocení silnice není považováno oplocení sadů, kterými silnice prochází.
26. V následujících stupních projektové dokumentace zajistit zprostupnění všech vodních toků rámovými migračně prostupnými propustky. Parametry propustků budou stanoveny na základě provedené migrační studie. Nepřijatelné je převedení vodních toků pod tělesem silnice trubními propustky.

27. V případě nutnosti instalace protihlukových bariér je musí být navrženy jako neprůhledné, ideálně ve formě zemního valu nebo pevné stěny z vhodného materiálu (kámen, beton, gabion...) kryté vhodnou vegetací, například popínavými rostlinami.

II. PODMÍNKY PRO FÁZI VÝSTAVBY

28. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby. Ve výběrovém řízení na provedení stavby zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií). Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. podmínek stavebních povolení.
29. 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 budou 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.
30. 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 započítáním terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.
31. V jarním období roku výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů, včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů. Výsledky průzkumů následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.
32. Před zahájením stavební činnosti zajistit zachovávané dřeviny dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je třeba minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.
33. V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa silnice s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů. Při zásazích do lesních porostů zajistit zpřístupnění dotčených porostů.
34. Oznamovatel smluvně zaváže dodavatele stavby k zapracování následujících požadavků na minimalizaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší:
- a. staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti.

- b. používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
- c. po dobu stavby dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů bude prováděna vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- d. v případě sucha zajistit skrápění staveništních ploch.
- e. v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
- f. k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě, a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- g. 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.
- h. umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
 - i. při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:
 - i. preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - ii. podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru iii. lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - iv. při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.

Do zásad organizace výstavby budou dále přiměřeně zapracovány další doporučení vyplývající z „Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“.

35. Oznamovatel záměru smluvně zaváže dodavatele stavby zapracovat do zásad organizace výstavby následující opatření k minimalizaci vlivů hluku na obyvatelstvo ve fázi výstavby záměru:
- a. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností.
 - b. staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace).
 - c. všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů provádět pouze v denní době (od 06:00 do 21:00 hodin).
 - d. v rámci výstavby používat stroje s garantovanou nižší hlučností. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
 - e. se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.

III. PODMÍNKY PRO FÁZI PROVOZU

36. V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) bude provedeno autorizované měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.
37. K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o provedení měření hluku z provozu na novostavbě silnice II/283 prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.
38. V rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání
39. V rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku. Opatření bylo zapracováno v nezměněném znění do souboru podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.
40. Investor záměru smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištěně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

IV. PODMÍNKY PRO MONITOROVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

41. Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) bude zahájen závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci a návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby. Výsledky tříletého monitoringu stavby budou součástí postprojektové analýzy, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje a Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy). Součástí postprojektové analýzy dále bude:
 - a. monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.
 - b. monitoring vlivu stavby na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.

- c. monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění provést v nejbližším vhodném termínu jejich odstranění odbornou osobou.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životní prostředí a zemědělství (dále také „KÚLK“) vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace EIA zpracované v rozsahu dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)", kterou zpracoval RNDr. Vladimír Ludvík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů: rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 5278/850/OPV/93 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 46170/ENV/06; 2081/ENV/11; 52403/ENV/15; MZP/2021/710/5860 (dále jen „dokumentace EIA“).
- Obdržených vyjádření k dokumentaci EIA "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)".
- Posudek vypracovaný s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., "Posudek záměru /35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)", který vypracoval RNDr. Oldřich Vacek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. j.: 7269/1089/OPVŽP/02, s posledním prodloužením autorizace č.j. MZP/2022/710/1744) s platností do 29.9.2027 (dále jen „posudek“).

Předmětem posuzování EIA je novostavba přivaděče silnice II/283 v k.ú. Tatobity, Tuhaň, Veselá u Semil a Žlábek v úseku MÚK Žlábek silnice I/35 Turnov – Úlibice a křižovatky silnic II/283 a II/284 v lokalitě Zelený Háj.

Průběh posuzování záměru

- Dne 15.3.2022 obdržel KÚLK, jako příslušný úřad ve smyslu § 22 písm. a), oznámení záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" zpracované v rozsahu podle přílohy č. 4 zákona. Přílohou oznámení byla vyjádření z hlediska územně plánovací dokumentace od Městského úřadu Turnov, odboru rozvoje města (č.j. ORM/19/583/LAR, ze dne 8. 4. 2019) a od Městského úřadu Semily, odboru stavební úřad (č.j. SÚ/798/19, ze dne 5. 4. 2019) a dále stanovisko krajského úřadu č.j. KÚLK 22696/2019, ze dne 1. 4. 2019, potvrzující platnost stanoviska č.j. KÚLK 62428/2015, ze dne 9. 9. 2015, vydaného podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK). Posledně citované stanovisko vyloučilo významný negativní vliv záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Oznámení záměru vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík (držitel autorizace podle § 19 zákona: rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 5278/850/OPV/93 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 46170/ENV/06; 2081/ENV/11; 52403/ENV/15; MZP/2021/710/5860).
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 23.3.2022 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“). Téhož dne KÚLK v souladu s § 16 zákona zveřejnil oznámení záměru na internetu a rovněž na své úřední desce zveřejnil informaci, kdy a kde lze do dokumentu oznámení nahlížet. Termín pro zaslání vyjádření k oznámení záměru byl stanoven na 22.4.2022.
- K oznámení záměru se v zákonem stanovené lhůtě vyjádřily celkem 4 vyjádření subjektů ze strany dotčených orgánů, 17 vyjádření veřejnosti a dotčené veřejnosti a dále vyjádření ostatních odborů krajského úřadu. Po konci zákonné lhůty byla podána další 4 vyjádření

veřejnosti.

- Z důvodu velkého množství obdržených vyjádření od veřejnosti a značnému rozsahu dokumentu oznámení, který bylo nutné prostudovat v zájmu stanovení požadavků na zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí odpovídajících potenciálním dopadům realizace záměru, krajský úřad využil možnosti dané § 7 odst. 4 zákona k prodloužení lhůty pro ukončení zjišťovacího řízení.
- Dne 27.5.2022 vydal KÚLK závěr zjišťovacího řízení, ve kterém dospěl jako příslušný orgán k závěru, že posuzovaný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzován podle zákona. V závěru zjišťovacího řízení byly stanoveny oblasti, na které je třeba zaměřit zpracování dokumentace EIA.
- Dne 10.11.2023 zveřejnil KÚLK, jako příslušný úřad dle § 22 písm. a) a ve smyslu § 16 odst. 1 písm. d) zákona, informaci o předložení dokumentace EIA k záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)". Dokumentaci EIA vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík (držitel autorizace podle § 19 zákona - rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 5278/850/OPV/93 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 46170/ENV/06; 2081/ENV/11; 52403/ENV/15; MZP/2021/710/5860). Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia kód záměru LBK724](http://www.cenia.cz/eia_kód_záměru_LBK724)). Informace o dokumentaci byla na úřední desce Libereckého kraje zveřejněna 10.11.2023, tj. termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 9.12.2023. Z důvodu nedostatečného zveřejnění informace na úřední desce jednoho z DUSC byla lhůta pro vyjádření prodloužena o dalších 30 dnů, a lhůta pro vyjádření uplynula 16.1.2024.
- K dokumentaci EIA bylo Krajskému úřadu Libereckého kraje v zákonné lhůtě doručeno celkem 23 vyjádření. Z uvedeného počtu bylo 9 vyjádření obdrženo od dotčených orgánů státní správy a samosprávy, vyjádření 1 spolku (2 vyjádření samostatná a 1 vyjádření společně s veřejností) a 7 zástupců veřejnosti (celkem 12 vyjádření dotčené veřejnosti).
- Dne 20.11.2023 bylo osloveno 11 potenciálních zpracovatelů posudku; na základě cenových nabídek a doložitelných referencí byl vybrán RNDr. Oldřich Vacek, CSc.
- Dne 19.12.2023 akceptoval RNDr. Oldřich Vacek, CSc., (dále též „zpracovatel posudku“) držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona objednavku Krajského úřadu Libereckého kraje č. OBJ/1729/2023 KULK 86833 na zpracování posudku k dokumentaci vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)".
- Dne 26.1.2024 Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán podle ustanovené § 22 zákona č. 100/2001 Sb., a dále podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., nařídil veřejné projednání záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)". Termín veřejného projednání stanovil na 12.2.2024 od 16:00 hodin v sálu Kulturního centra Turnov – Střelnice, Markova 311, Turnov.
- Dne 14.2.2024 proběhlo od 16:00 do 18:11 hodin v sálu Kulturního centra Turnov – Střelnice, Markova 311, Turnov veřejné projednání záměru za přítomnosti zástupců Krajského úřadu Libereckého kraje, zástupců oznamovatele, zpracovatele dokumentace EIA, zpracovatele posudku. V rámci veřejného projednání byly účastníci stručně seznámeni s dosavadním průběhem procesu EIA, posuzovaným záměrem (oznamovatel záměru) a obsahem dokumentace EIA a hodnocením vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (zpracovatel dokumentace). V rámci diskuse vystoupilo celkem 8 účastníků veřejného projednání záměru (zástupci dotčených orgánů státní správy a samosprávy, spolků a veřejnosti. Na vznesené připomínky, dotazy a námítky zástupci oznamovatele a zpracovatele dokumentace na místě reagovali. Z veřejného projednání záměru byl v souladu se ustanovením odst. 5 § 17 zákona č. 100/2001 Sb., pořizem zápis a zvukový záznam.

- Dne 25.3.2024 požádal zpracovatel posudku Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství o prodloužení lhůty na zpracování posudku o dalších 10 dnů
- Dne 28.3.2024 Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství žádosti zpracovatele posudku vyhověl a prodloužil lhůtu do 4.4.2024.
- Dne 10.4.2024 Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vyzval zpracovatele posudku z důvodu nedodržení lhůty na zpracování posudku dle § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., do 15 dnů.
- Dne 20.4.2024 byl doručen posudek dopracované dokumentace záměru "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) Krajskému úřadu Libereckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství.

Zpracovatel posudku konstatoval, že předložená dokumentace EIA je vypracována v souladu s požadavky stanovenými § 8 zákona č. 100/2001 Sb., a v rozsahu přílohy č. 4 citovaného zákona. Dokumentace EIA posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a půdy určené k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na biologickou rozmanitost, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Odborné studie jsou nedílnou součástí předložené dokumentace EIA. Dokumentace EIA posuzuje záměr " I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ ze všech zákonem stanovených aspektů, a to jak ve fázi výstavby, tak jejího provozu. Zpracovatel posudku se dále ztotožňuje se závěry dokumentace v tom smyslu, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví akceptovatelný při splnění podmínek navrženého souhlasného závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se dále ztotožňuje se závěry dokumentace v tom smyslu, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví akceptovatelný při splnění podmínek souhlasného závazného stanoviska. Zpracovatel posudku doporučuje Krajskému úřadu Libereckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství vydat kladné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“, pro variantu V2, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku. Předložená dokumentace EIA byla posouzena v souladu s ustanovením § 9 a v rozsahu stanoveném přílohou č. 5 zákona.

Na základě výše uvedené dokumentace EIA a vyjádření uplatněných k dokumentaci se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek

Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, obdržených vyjádření a navržených zpracovatelem posudku. Do podmínek do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené platnými právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

I. Podmínky pro fázi přípravy

Podmínka č. 1 vyplývá z dokumentace EIA, která doporučuje vypracování aktualizované rozptylové a hlukové studie, které zohlední technické parametry záměru na úrovni DÚR a vývoj dopravy v záměrem dotčeném území.

Podmínka č. 2 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce znečištění ovzduší. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na znečišťování ovzduší a veřejné zdraví.

Podmínka č. 3 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena ke zpřesnění výsledků predikce hlukové zátěže bezprostředního okolí přeložky silnice II/283, ověření účinnosti navržené protihlukové stěny a ověření hlukové zátěže obytné zástavby v prostoru obce Slaná. Zpřesnění predikce bude dosaženo zpřesněním vstupů týkajících se technického řešení záměru, stabilizací záměru v území a zpřesněním parametrů dopravního modelu. Cílem podmínky je zpřesnění intenzity potenciálních negativních vlivů záměru na hlukovou situaci a veřejné zdraví, ověření parametrů navržené protihlukové stěny a navržení protihlukových opatření v obci Slaná po předpokládaném navýšení intenzit dopravy v obci.

Podmínka č. 4 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky využívaným územím, na kterém byly v minulosti provedeny zemědělské meliorace půd za účelem zvýšení jejich úrodnosti. Přerušením melioračních kanálů výstavbou silnice by mohlo dojít k zamokření pozemků a k návratu k původnímu nepříznivému stavu. Cílem podmínky je zachování příznivých půdních podmínek na pozemcích řazených do ZPF, zejména k zabránění budoucímu nepříznivému hydropedologickému vývoji (zamokření) v minulosti meliorovaných pozemků a zachování jejich úrodnosti.

Podmínka č. 5 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a Oddělení vodního hospodářství a lesního hospodářství Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje. Trasa novostavby silnice prochází zemědělsky a lesnický obhospodařovaným územím ve kterém může realizací záměru dojít k rozdělení pozemků a omezení jejich dostupnosti pro zemědělskou a 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.

Podmínka č. 6 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA a vyjádření veřejnosti. Cílem podmínky je omezit negativní vlivy záměru na hlukovou situaci u nejbližší obytné zástavby.

Podmínka č. 7 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. V případě odkrytí vývěru podzemní vody, zejména v místech provádění zářezů, a její odvedení mimo jejich výskyt by mohlo nepříznivě ovlivnit lokální hydrogeologické poměry ve směru toku podzemních vod. Cílem podmínky je v maximální možné míře omezit vlivy záměru na režim mělkých podzemních vod v lokalitě záměru.

Podmínka č. 8 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 označené S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24. Nejvýznamnější jsou studny S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. 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 pramenišť je požadován z důvodu omezení vlivu záměru na režim podzemních vod. Za optimální řešení je považováno zajištění zasakování záměrem otevřených vývěřů podzemních vod co nejbližší místu jejich vývěru nebo jejich převedení přes těleso silnice a zasáknutí vod na druhé straně. Navržení lokalit pro zasakování srážkových vod do písčitých půdních a geologických vrstev je stanoveno k zajištění vsaku srážkových odpadních vod co nejbližší místu jejich vzniku a minimalizaci vlivů záměru na režim podzemních vod. Stejný důvod má rovněž navržení lokalit pro retenční nádrže, jejichž účelem je v zimním období zpomalení odtoku vod se zvýšeným obsahem chloridů do povrchových recipientů a podzemních vod.

Podmínka č. 9 vychází z návrhu opatření navržených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zpomalit odtok srážkových vod ze záměrem dotčeného území a zadržet srážkové odpadní vody dopadající na nepropustné povrchy silnice vsakováním do půdy pokud možno co nejbližší k místu jejich vzniku. Realizace zasakovacích nádrží s ponecháním bezodtokového prostoru má za cíl vytvořit podmínky pro zvýšení biologické diverzity záměrem dotčeného území ve formě drobných vodních biotopů.

Podmínka č. 10: vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky a jejich ochranná pásma. Vhodnou volbou vegetačního doprovodu silnice dojde ke snížení negativních vlivů na sousedící lesní pozemky vytvořením přechodového pásma mezi prostorem silnice a lesními porosty.

Podmínka č. 11 vychází z v dokumentaci EIA navržených opatření o omezení negativních vlivů záměru na lesní pozemky. Cílem podmínky je využití nadložních organických horizontů a půdních horizontů s obsahem humusu k ošetření obnažených povrchů půdy před jejich vegetačními úpravami.

Podmínka č. 12 vychází ze souboru opatření obsažených v Dokumentaci EIA. Cílem podmínky je provést detailní průzkum plochy budoucího staveniště posuzovaného záměru a důrazem na zvláště chráněné druhy zjištěné přechozími průzkumy, vyhledat jejich stanoviště a v dostatečném časovém předstihu zajistit jejich ochranu. Termínem víceletý průzkum se rozumí průzkum po dvě a více vegetační sezóny.

Podmínka č. 13 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 rostoucích mimo les.

Podmínka č. 14 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit ochranu půdě se rozmnožujících živočichů jejichž mláďata v juvenilním stavu nejsou schopna opustit prostor provádění zemních prací. Vhodné období začíná zpravidla od poloviny srpna běžného roku, kdy jsou mláďata dostatečně mobilní, aby unikla z ohroženého prostoru a nedocházelo k jejich likvidaci zemními stroji. Počátek a konec vhodného období pro zemní práce silně závisí na klimatických podmínkách panujících v daném roce, a proto počátek a konec vhodného období musí stanovit ekologický dozor stavby na základě aktuálních klimatických podmínek v době realizace záměru.

Podmínka č. 15 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejich odborných přílohách. Účelem podmínky je zajištění průchodnosti biokoridoru LBK 5 jehož osu tvoří vodní tok Veselka, přírodě blízkým způsobem, tak byl byla zachována jeho prostupnost pro migrující živočichy.

- Podmínka č. 16 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách a vyjádření Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je zajistit detailní podklad pro vyhodnocení ekologické újmy a vypracování komplexního projektu sadových úprav.
- Podmínka č. 17 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách, a dále z vyjádření Odboru životního prostředí Městského úřadu Semily a Odboru ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je zajistit maximálně možné začlenění záměru do krajiny a omezit vliv záměru na dotčený krajinný ráz. Vhodně provedené sadové úpravy okolí záměru rovněž významně přispějí k omezení negativních vlivů záměru na další složky životního prostředí jako jsou například vlivy na biologickou rozmanitost, ale rovněž vlivy na veřejné zdraví (omezení prašnosti z provozu a šíření hluku). Projednání projektu komplexních sadových úprav s příslušnými orgány ochrany přírody a zapracování jejich podmínek a požadavků do projektu sadových úprav zajistí včasnou nápravu případných nedostatků projektu.
- Podmínka č. 18 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a závěru zjišťovacího řízení. Cílem podmínky je minimalizovat světelné znečištění emitované z provozu posuzovaného záměru.
- Podmínka č. 19 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu a její krajinný ráz.
- Podmínka č. 20 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na krajinu, její krajinný ráz a rekreační využití krajiny.
- Podmínka č. 21 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, jejích odborných přílohách a požadavků Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy záměru na migraci živočichů v území záměrem přímo dotčeném.
- Podmínka č. 22 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA, v jejích odborných přílohách a vyjádření Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je minimalizovat úhyn obojživelníků při realizaci a provozu záměru.
- Podmínka č. 23 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit migrační průchodnost záměrem přímo dotčeného území již v době realizace záměru.
- Podmínka č. 24 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích 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.
- Podmínka č. 25 vychází z požadavků obsažených ve vyjádření Odboru životního prostředí Krajského úřadu Libereckého kraje. Cílem podmínky je omezit budování trvalého oplocení kolem přeložky silnice II/283 a zajistit tak prostupnost krajiny a minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz. Oplocení sadů, kterými silnice prochází není realizováno z důvodu zabránění průniku živočichů do prostoru silnice, nýbrž k ochraně zemědělských kultur před jejich poškozením zvěří.
- Podmínka č. 26 vychází z požadavku Oddělení ochrany přírody Krajského úřadu Libereckého kraje. Podmínka je stanovena k zajištění bezpečné migrace živočichů vázaných na údolní nivy a vodní toky pod tělesem silnice.

Podmínka č. 27 byla stanovena na základě požadavku obsaženého ve vyjádření Oddělení ochrany přírody Libereckého kraje. Cílem podmínky je minimalizovat vliv na avifaunu v případě použití průhledných protihlukových bariér a dále minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz.

II. Podmínky pro fázi výstavby

Podmínka č. 28 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a jejích odborných přílohách. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci rizik negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví používáním zastaralé stavební a dopravní techniky.

Podmínka č. 29 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů.

Podmínka č. 30 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.

Podmínka č. 31 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadní zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit na minimum negativní vlivy záměru na faunu a zejména na zvláště ochránářsky významné druhy živočichů.

Podmínka č. 32 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Podmínka má za cíl minimalizovat negativní vlivy záměru na dřeviny rostoucí mimo les.

Podmínka č. 33 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.

Podmínka č. 34 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na kvalitu ovzduší ve fázi realizace záměru.

Podmínka č. 35 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době výstavby silnice.

III. Podmínky pro fázi provozu

Podmínka č. 36 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA a z dosavadních zkušeností s realizací obdobných záměrů. Podmínka má za cíl omezit vlivy záměru na hlukovou situaci v době provozu záměru.

Podmínka č. 37 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajištění plnění hlukových limitů hluku z dopravy na pozemních komunikacích v denní i noční době.

Podmínka č. 38 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit omezení vnášení chemických látek používaných k zimní údržbě silnic do podzemních a povrchových vod, a do biotopů v okolí silnic.

Podmínka č. 39 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Podmínka má za cíl vytvořit předpoklady ke snížení rizik havárií motorových vozidel s následkem úniku provozních kapalin nebezpečných vodám do vodních toků.

Podmínka č. 40 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je zajistit dlouhodobou péči o dřeviny vysazené v rámci sadových úprav.

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

Podmínka č. 41 vychází z návrhu opatření obsažených v dokumentaci EIA. Cílem podmínky je ověřit úroveň plnění podmínek k minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

uložených ve všech stupních projektové přípravy záměru, případně zajistit nápravu nepříznivého stavu.

Podmínky za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly stanoveny. Provedené vyhodnocení záměru na jednotlivé složky životního prostředí v žádném parametru ani nenaznačuje potenciál k překročení příslušnými zákony stanovené limitní hodnoty. Hodnoty imisního pozadí benzo(a)pyrenu se v záměrem dotčeném území v současné době přibližují stanoveným limitním hodnotám. Zdrojem emisí benzo(a)pyrenu v širším okolí záměru není primárně automobilová doprava a příspěvky benzo(a)pyrenu z provozu záměru nebudou mít vliv na jeho stávající imisní pozadí. Vegetační úpravy, které jsou nedílnou součástí posuzovaného záměru budou více než dostatečně kompenzovat emise benzo(a)pyrenu z provozu motorových vozidel na přivaděči silnice II/283.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Posuzovaný záměr „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“ lze hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí a vlastní realizace záměru nepředstavuje významné riziko negativních vlivů, které by významně zhoršily zdravotní stav obyvatelstva a/nebo životního prostředí v záměrem dotčeném území.

Na základě vypracovaného posudku na dokumentaci EIA záměru „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“, doručených stanovisek, vyjádření a připomínek dotčených orgánů státní správy a dotčených samosprávných územních celků lze konstatovat, že posuzovaný záměr „I/35 Turnov – Úlibice – Zelený Háj (II/283)“ je z hlediska jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, při respektování navržených podmínek, akceptovatelný.

Autoři posuzované Dokumentace EIA, na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů, konstatují, že nebyly indikovány žádné negativní vlivy posuzovaného záměru, které by byly vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové vlivy, které by znemožňovaly samotnou realizaci posuzovaného záměru.

NEJVÝZNAMNĚJŠÍ NEGATIVNÍ VLIVY POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

Z předložené dokumentace vyplývá, že trasa posuzovaného záměru je v obou variantách vedena mimo obytnou zástavbu. Výpočty předpokládaného zatížení záměrem dotčeného území hlukem byly provedeny modelovým výpočtem v programu HLUK+, který 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 prostředků protihlukových opatření.

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

VLIVY NA KVALITU OVZDUŠÍ A KLIMA

Vlivy posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší byly hodnoceny z hlediska nejvýznamnějších polutantů emitovaných z dopravy na veřejných komunikacích, kterými byly zvoleny NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren. Vyhodnocení emisních příspěvků záměru k imisnímu pozadí záměrem dotčeného území bylo vypočteno z rozptylové studie zpracované v programu SYMOS97 a MEFA 13. Příspěvky záměru k imisnímu pozadí v jednotlivých referenčních bodech byly vypočteny jako velmi nízké a to

v obou posuzovaných variantách. V případě varianty V1 byly vypočteny příspěvky záměru ve výhledovém roce 2040 pro PM_{10} 0,05-0,14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; $PM_{2,5}$ 0,0045-0,0249 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; NO_2 0,007-0,0224 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; benzen 0,009-0,0049 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a benzo(a)pyren 0,0004-0,0022 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V případě varianty V2 byly vypočteny příspěvky záměru ve výhledovém roce 2040 pro PM_{10} 0,006-0,14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; $PM_{2,5}$ 0,0011-0,0250 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; NO_2 0,009-0,0225 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; benzen 0,0002-0,0049 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a benzo(a)pyren 0,0001-0,0022 ng/m^3 . Příspěvky záměru k imisnímu pozadí jsou hodnoceny jako velmi nízké a u žádné z hodnocených škodlivin není předpokládán příspěvek vyšší než 1 % stanoveného limitu.

Vlivy posuzovaného záměru na ovzduší a klima v záměrem přímo dotčeném území jsou vyhodnoceny jako malé.

VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví bylo provedeno na základě výsledků rozptylové a hlukové studie. Z rozptylové studie vyplývá, že příspěvky znečišťujících látek emitovaných z dopravy do ovzduší v době provozu záměru budou velmi nízké. Pro hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší. Vliv znečišťujících látek emitovaných dopravou z posuzovaného záměru do ovzduší byl hlediska z jejich zdravotních rizik pro obyvatele okolní zástavby vyhodnocen jako velmi nízký a nepředstavující významné zdravotní riziko. Z hlediska vlivu škodlivin emitovaných do ovzduší jsou varianty z hlediska vlivu na veřejné zdraví hodnoceny jako srovnatelné.

Hodnocení vlivu hlukové zátěže bylo provedeno autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik, která konstatuje, že expozice hlukem je v posuzovaných variantách dosahuje tak nízkých hodnot, že negativní účinek se neprojeví ani v incidenci ani mortalitě na kardiovaskulární onemocnění obyvatel. Z porovnání variant vyplývá, že příznivější z hlediska vlivů na veřejné zdraví je její varianta V2, u které je predikována nižší odtěžování hlukem a rušení ve spánku, ale z hlediska pravděpodobnosti jejich výskytu jsou posuzované varianty srovnatelné.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví lze posuzovaný záměr hodnotit jako akceptovatelný, malý až nevýznamný.

VLIVY NA PODZEMNÍ A POVRCHOVÉ VODY

Dokumentace EIA hodnotí vlivy posuzovaného záměru na povrchové a podzemní vody a klade důraz na maximální možné zachování hydrogeologického režimu v záměrem přímo dotčeném území. Výstavba silničního tělesa je uvažována, pokud možno v úrovni terénu, vliv na změny hladiny podzemní 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 náspů vedených přes mělké povrchové zvodně, kde náspy mohou vytvořit terénní překážky s důsledkem zvýšení podzemní hladiny vody na návodní straně. Dokumentace EIA uvádí, že detailní vyhodnocení vlivů bude možné provést po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších etapách projektové dokumentace. Hydrogeologický průzkumu 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 v okruhu do 150 m proveden podrobný zákres všech dostupných HG objektů. Zvýšená pozornost bude věnována studnám S-21, S-22, S-23 /HV-38 a S-24, které se nacházejí v blízkosti úseku, kde bude dosahovat hloubka zářezu až 9 m. Zejména pak studnám S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou. Dokumentace konstatuje, že záměr v úseku staničení km 0,0-2,4 je v kontaktu CHOPAV Severočeská křída, která není pro vedení silnice limitujícím faktorem.

Za klíčový parametr z hlediska vlivu na povrchové vody je považován způsob odvodnění silnice. Dokumentace doporučuje upřednostňovat vsakování srážkových vod do štěrkopískových vrstev, zpomalení jejich přímého odtoku do vodních toků retenčními nádržemi vybavených odlučovači ropných látek. Uvedené doporučení bylo zpracováno 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 mírně výhodnější vyhodnocena varianta V2.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu dodržení podmínek, které byly formulovány k minimalizaci vlivů záměru na podzemní a povrchové vody.

Vliv záměru na podzemní vody a povrchové vody je hodnocen ve fázi realizace a provozu záměru jako malý, technicky dobře eliminovatelný.

VLIVY NA PŮDY

Realizace záměru si vyžádá zábor půd řazených do ZPF a PUPFL. V případě varianty V1 dojde k celkovému záboru 154 456 m² půd řazených do ZPF, z nichž je 66 166 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany a 88 290 m² do III. až V. třídy ochrany. Dále dojde k trvalému záboru 5,28 ha půd řazených do PUPFL. V případě varianty V2 dojde k celkovému záboru 143 467 m² půd řazených do ZPF, z nichž je 65 504 m² řazeno do I. a II. třídy ochrany a 77 963 m² do III. až V. třídy ochrany. Dále dojde k trvalému záboru 3,43 ha půd řazených do PUPFL.

Z hlediska ochrany ZPF a PUPFL je nezbytné po realizaci záměru zajistit přístup na pozemky rozdělené záměrem a umožnit jejich obhospodařování, a to nejenom z důvodu ochrany půd, ale rovněž z důvodu minimalizace sociálně ekonomických dopadů realizace záměru.

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 se za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska ztotožňuje s dokumentací EIA uvedeným hodnocením vlivů záměru na půdy.

Vliv záměru na půdy řazené do ZPF a PUPFL je významný, ale z důvodu celospolečenského významu akceptovatelný.

VLIVY NA PŘÍRODNÍ ZDROJE

Posuzovaný záměr není v kontaktu s žádným registrovaným zdrojem nerostných surovin. V dokumentaci EIA je dále konstatováno, že celý záměr se nachází na území geoparku Český ráj, ale není v kontaktu s žádnou z vymezených významných geolokalit, jejichž seznam je v dokumentaci uveden.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje provedeným v dokumentaci EIA.

Vliv záměru na přírodní zdroje je malý.

VLIVY A BIOLOGICKOU ROZMANITOST

V záměrem dotčeném území byl na základě provedených průzkumů a rešerší databázových zdrojů prokázán v širším území dotčeném záměrem výskyt 336 druhů vyšších cévnatých rostlin, z nichž dva druhy jsou uvedeny v příloze vyhlášky č. 395/1992 Sb., jako chráněné druhy. Třetí chráněný druh byl doložen v obdrženém vyjádření k dokumentaci EIA. Z živočišných druhů byly 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. Z uvedených druhů živočichů je 53 druhů uvedeno v příloze vyhlášky č. 395/1992 Sb., jako ZCHD. Dokumentace EIA navrhla řadu opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na biotu, které byly zapracovány do podmínek závazného stanoviska. 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.

Dokumentace hodnotí vlivy záměru na fragmentaci krajiny a celkovou průchodnost území dotčeného záměrem. Biologickým průzkumem byla prokázána přítomnost živočichů kategorie B, C a D. Záměr částečně zasahuje do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, proto bylo uvažováno rovněž s potřebami migrace v rozsahu živočichů kategorie A. Dokumentace EIA uvádí, že v době jejího zpracování předložené podklady neumožnily zcela přesně vyhodnotit jednotlivé migrační profily, neboť nebyla přesně známa niveleta záměru nad terémem, a proto nemohl být upřesněn rozsah naváděcích bariér. Z uvedeného důvodu je nutné provést upřesnění na základě dalších stupňů projektové dokumentace. Na základě v dokumentaci EIA obsažených podkladů, lze předpokládat, že navrhovaný záměr odpovídá počtem a kvalitou profilů vhodných k migraci zjištěných i předpokládaných druhů živočichů v záměrem dotčeném území. Povinnost zpřesnění migračních objektů byla zapracována do podmínek závazného stanoviska.

Vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 byl vyloučen.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s provedeným hodnocením vlivů záměru na biologickou rozmanitost

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou středně významné, ale akceptovatelné.

VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

Posuzovaná Dokumentace EIA uvádí, že viditelnost novostavby trasy přeložky silnice II/283 je ovlivněna především celkovým technickým řešením, a zvláště podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů. Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků pohledově odclonit nebo do krajiny začlenit navrženými vegetačními úpravami. 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.

Posuzovaný záměr přichází do kontaktu s VKP ze zákona a dále regionálními a lokálními prvky systému ÚSES, které jsou popsány a posouzeny v rámci provedeného hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které je součástí dokumentace EIA.

Zpracovatel posudku, za předpokladu respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku, se ztotožňuje s provedeným hodnocením vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce.

Vliv záměru na jednotlivé znaky krajinného rázu je hodnocen jako žádný až střední, a celkově je vyhodnocen jako únosný.

VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Realizace záměru si nevyžádá žádné demolice stavebních objektů.

Celé území dotčené záměrem se nachází v území, které je označováno jako „území s archeologickými nálezy“. Z uvedeného důvodu má oznamovatel povinnost v dostatečném předstihu postupovat podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Vliv záměru na hmotný majetek, kulturní dědictví a archeologické aspekty je malý.

VLIVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ PŘESAHOJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE

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

Posuzovaný záměr "I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" řeší výstavbu přivaděče silnice II/283. Technické řešení záměru je popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají úrovni poznání, znalostí a rozpracovanosti projektové dokumentace ve fázi přípravy dokumentace pro územní řízení. Výstavba silnic představuje stavební činnost, která je v současné době velmi dobře známa a jejíž vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou známé, prakticky ověřené na řadě jiných již realizovaných obdobných staveb předvídatelné a rizika říditelná. Za předpokladu dodržení legislativních požadavků na definované způsoby výstavby, zapracování všech doporučení vyplývajících z dokumentace EIA, posudku a dalších podkladů zpracovaných v následujících stupních projektové dokumentace sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví lze technické řešení záměru považovat za možné bez významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

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. Varianta V1 má celkovou délku 6,250 km. Varianta začíná napojením na I/35 v MÚK Žernov, mimoúrovňově kříží přeložky silnic II/283 a II/284 a končí napojením na stávající silnici II/283 cca 900 m severně od křižovatky Zelený Háj.

Varianta V2 má celkovou délku 5 388 m. Stejně jako varianta V1 začíná napojením na I/35 v MÚK Žernov, ale končí úrovnovým napojením na křižovatku silnic II/283 a II/284 Zelený Háj. Vedení trasy varianty V2 oproti variantě V1 se liší v úseku staničení Km 0,00 – 1,0, Km 1,9 – 3,0 a Km 4,9 – 5,3.

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.

S provedeným hodnocením pořadí variant se zpracovatel posudku ztotožňuje a k realizaci doporučuje variantu V2.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K předložené dokumentaci posuzovaného záměru bylo v zákonné lhůtě doručeno celkem 25 vyjádření. Z uvedeného počtu vyjádření bylo 9 orgánů státní správy (10 vyjádření), 2 spolky (3 vyjádření samostatná a 1 vyjádření společné s veřejností) a 7 zástupců veřejnosti (celkem 12 vyjádření včetně příloh).

Všechna obdržená vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v kapitole V. posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru LBK274. Relevantní požadavky a připomínky obsažené v obdržných vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování závazného stanoviska, resp. zapracovány do jeho podmínek.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Liberecký

Obec: Stružinec, Tatobity, Veselá, 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 č. 100/2001 Sb.

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 ustanovením § 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.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

VIII. POUŽITÉ PODKLADY

- AOPK ČR, Standardy péče o přírodu a krajinu. <https://nature.cz/web/cz/platne-standardy>
- Balatka, B; Kalvoda, J., 2006. Geomorfologické členění reliéfu Čech. Praha: Kartografie Praha, 79 s.; ISBN 80-7011-913-6.
- Culek, M., ed., 1996. Biogeografické členění České republiky. – Enigma, Praha.
- Culek, M., Grulich, V., Laštůvka, Z., Divíšek, J., 2013. Biogeografické regiony České republiky. Masarikova univerzita Brno. ISBN 978-80-210-6693-9.
- Culek M. a Grulich V. (2009): Biogeografické členění. Specializovaná mapa v měřítku 1:500 000. In: Atlas krajiny ČR, VÚKOZ v.v.i., Průhonice. Oddíl 4. Přírodní krajina, mapa č. 195, pp. 151 – 152.
- ČHMÚ, 2007.: Atlas podnebí Česka. Vydal ČHMÚ v koedici s Univerzitou Palackého v Olomouci.
- Demek, J., a kol.: Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon České socialistické republiky. Praha, Československá akademie věd. Academia, 1987. 584 s.
- Demek, J., Mackovčín, P., (eds.) 2014. Zeměpisný lexikon ČR. Vydání 3. přepracované. Brno: Mendelova univerzita v Brně. ISBN 9788075091130.
- Dufek, J., Adamec, V., Jedlička, J., 2005. Metodické zásady výpočtu emisí z dopravy. Masarykova Univerzita. Brno. ISBN 80-210-3688-5.
- Hlaváč, V., Anděl, P. (2001). Metodická příručka k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Havlíčkův Brod.
- Hlaváč, V., Anděl, P., Pešout, P., Libosvar, T., Šikula, T., Bartonička, T., Dostál, I., Strnad, M., Uhlíková, J., 2020: Doprava a ochrana fauny v České republice : metodika AOPK ČR. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky. ISBN 978-80-7620-070-8
- Chytrý M., Kučera T., Kočí M., Grulich V. & Lustyk P. (eds), 2010. Katalog biotopů České republiky. Ed. 2. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha. ISBN 978-80-7620-070-8
- Kozák, J., et al., 2009. Atlas půd České republiky. Vydalo Mze ČR ve spolupráci s ČZÚ v Praze, Praha.
- Křížová, J., Syllová, J., 2016. Veřejný zájem – pojem a jeho použití ve správním právu. Studie č. 5.352 Parlamentní institut. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky.
- Löw, J., Novák, J., 2008. Typologické členění krajin České republiky. URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ – ROČNÍK XI – ČÍSLO 6/2008.
- Matějů J., Matoušová J. (eds.) 2020: Záchranný program sysla obecného (*Spermophilus citellus*) v České republice, AOPK ČR a Muzeum Karlovy Vary, 143 pp.
- Míchal, I.,(ed) et al., 1999. Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě. Agentura ochrany přírody a krajiny. Praha
- MŽP, Atlas krajiny ČR. Ministerstvo životního prostředí, dostupný on-line na https://www.mzp.cz/cz/atlas_krajiny_cr
- Němeček, J., et al., 2011. Taxonomický klasifikační systém půd České republiky. 2. uprav. vyd. Česká zemědělská univerzita, 2011, 94 s. ISBN 978-80-213-2155-7
- Novotný, I., Vopravil, J., 2013. Metodika mapování a aktualizace bonitovaných půdně ekologických jednotek. Bonitace zemědělského půdního fondu ČR. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i., ISBN 978-80-87361-21-4.
- Quitt, E., 1971. Klimatické oblasti Československa. Academia.

- ŘSD ČR, 2022. Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, Česká republika. Stav k 1.1.2022. Odbor silniční databanky a NDIC, Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci#zalozka-prehledy-z-issd-cr>
- TP 180, 2006. Technické podmínky. Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Ministerstvo dopravy.
- TP 219, 2019. Technické podmínky. Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí. Ministerstvo dopravy.
- Vláda ČR, 2017. Strategický rámec Česká republika 2030. Odbor pro udržitelný rozvoj, Úřad vlády České republiky. Polygrafie Úřadu vlády České republiky. ISBN: 978-80-7440-188-6. <https://www.cr2030.cz/>
- Vopravil, J., a kolektiv, 2010. Půda a její hodnocení v ČR: Díl 1. 2010. 148 stran. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, vvi. ISBN: 978-80-87361-05-4.
- Vopravil, J., a kolektiv, 2011. Půda a její hodnocení v ČR, díl II. *Praha, VÚMOP, vvi*. ISBN: 978-80-87361-08-5.
- Vorel, I., Bukáček, R., Matějka, P., Culek, M., Sklenička, P., 2004, 2006. Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využívání území na krajinný ráz. ČVUT Praha.

INTERNETOVÉ PORTÁLY:

- AOPK ČR. Portál Informačního systému ochrany přírody ISOP. <https://portal.nature.cz>
- AOPK ČR. Otevřená data. <https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/>
- ČGS SR. Surovinový informační systém. Česká geologická služba. <https://mapy.geology.cz/suris/>
- ČGS DDP. Důlní díla a poddolování. Česká geologická služba https://mapy.geology.cz/dulni_dila_poddolovani/
- ČGS NS. Svahové nestability. Česká geologická služba https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/
- ČHMÚ OZKO. Portál Českého hydrometeorologického ústavu, pětileté průměry znečištění ovzduší. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html
- ČUZK. Státní správa zeměměřičtví a katastru. Geoportál. <http://cuzk.cz>.
- DIBAVOD. Digitální databáze vodohospodářských dat. VÚV TGM. <https://www.dibavod.cz/>
- DPP. Digitální povodňový plán – klimatické oblasti, Hydrosoft. <https://dpp.hydrosoft.cz>
- e-Katalog BPEJ. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i. <https://bpej.vumop.cz/43756>
- GEO50. Geovědní mapa 1:50 000. Česká geologická služba. <https://mapy.geology.cz/geocr50/>
- GEO500. Geovědní mapa 1:500 000. Česká geologická služba. <https://mapy.geology.cz/geocr500/>
- Geomorfologické členění ČR portál CENIA https://geoportal.gov.cz/arcgis/rest/services/CENIA/cenia_geomorfologie/MapServer
- Geoportál NPÚ. Geoportál NPÚ – Památkový katalog. <https://geoportal.npu.cz>
- HydroRegiony. Hydrogeologické rajony. Česká geologická služba. https://mapy.geology.cz/hydro_rajony/
- CHOPAV. Hydroekologický informační systém VÚV TGM. https://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=isvs_chopav&
- LPIS. Registr půdy. <https://eagri.cz/public/app/lpisext/lpis/verejny2/plpis/>

MÚAN. Mapa s potencionálními archeologickými nálezy. Mapová služba Území s archeologickými nálezy (UAN) Státního archeologického seznamu ČR.

<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=4e5f269e38004377bdc5fa8a6cbec58d>

NPÚ. Ústřední seznam kulturních památek. <https://www.pamatkovykatalog.cz>

SEKM3. Systém evidence kontaminovaných míst.

https://www.sekm.cz/portal/areasource/map_search_public/

RADON. Komplexní radonová informace. Česká geologická služba. <https://mapy.geology.cz/radon/>

ÚHÚL. Portál Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů. <http://www.uhul.cz/mapy-a-data/webove-sluzby>

ÚSOP. Ústřední seznam ochrany přírody. <https://drusop.nature.cz/portal/>

PODKLADY VYŽÁDANÉ OD OZNAMOVATELE ZÁMĚRU:

Výkres Přeložka silnice II/283 Situace Varianta V1, Valbek, spol. s r.o., datum 2/2023

Výkres Přeložka silnice II/283 Situace Varianta V2, Valbek, spol. s r.o., datum 2/2023

Výkres Vzorový řez silnicí II/283, Valbek, spol. s r.o., datum 2/2023

Detailní vyčíslení předpokládaných záborů ZPF a PUPFL Valbek, spol. s r.o., leden 2024

IX. ÚDAJE O ZPRACOVATELI POSUDKU:

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

Mochtín 144


339 01 Klatovy

e-mail: vacek.oldrich@gmail.com

IČO: 40065642

Tel: 603858558

*Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., MŽP ČR
č.j.: 27817/4654/OPVŽP/02, prodloužení č. j. 22133/ENV/12, č.j. 6834/ENV/17 a dále č.j.
MZP/2022/710/1744*



Oldřich Vacek

X. PŘÍLOHY

Osvědčení o autorizaci ke zpracování posudku

Doručená vyjádření k dokumentaci

- 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, Tatobity - 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.
 13. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 2 Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického
 14. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 3 Botanický průzkum Žernov – údolí Tisovky (bez datumu).
 15. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 4 Zdrojová data Dokumentace (bez datumu).
 16. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Spolek Tisovka z.s. v zastoupení Dohnal & Bernard ze Příloha č. 5 Námitky k hlukové studii Ondřej Suška.
 17. Mgr. Filip Kyrál, MUDr. Marie Kyralová, Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Žernov ze dne 10.12.2023
 18. Mgr. Ing. Maria Zizlavská, Mgr. Filip Kyrál, Žernov ze dne 15.1.2024
 19. Tomáš Kuncíř, Žlábek ze dne 11. 12. 2023
 20. Ing. Věra Vanerová, Žernov 11, ze dne 20. 11. 2023
 21. Petra von Seydlitz, Tatobity 26 ze dne 8. 12. 2023
 22. Spolek Tisovka ze dne 8. 12. 2023 a 11. 12. 2023
 23. Spolek Tisovka ze dne 8. 12. 2023
 24. Spolek Za Rovensko v Českém ráji ze dne

Osvědčení o autorizaci ke zpracování posudku

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

V Praze dne 18. května 2022
Č. j.: MZP/2022/710/1744

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 24/5/22
Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
dne 24/5/22 podpis *Pela*

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Oldřicha Vacka, CSc., datum narození: 11. 1. 1961, bydliště Mochtín 144, 339 01 Klatovy (dále jen „žadatel“) ze dne 27. 4. 2022 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č. j.: 27817/4654/OPVŽP/02 ze dne 25. 9. 2002 a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 6834/ENV/17 ze dne 28. 2. 2017 na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 27. 9. 2027.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

1/3

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 27. 4. 2022 žádost ze dne 27. 4. 2022 o prodloužení autorizace pana RNDr. Oldřicha Vacka, CSc. udělené rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č. j.: 27817/4654/OPVŽP/02 ze dne 25. 9. 2002, které nabylo právní moci dne 27. 9. 2002, a prodloužené rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 6834/ENV/17 ze dne 28. 2. 2017, platné do 27. 9. 2022. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 5. 5. 2022). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/4433 ze dne 27. 4. 2022). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 27. 4. 2022, a byl tedy splněn požadavek zákona, aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 27. 4. 2022, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona, podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 27. 3. 2022 a nejpozději 27. 9. 2022).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

2/3

Ministerstvo životního prostředí


Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministryni životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence




v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

Mochtín 144
339 01 Klatovy

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Oblastní inspektorát Liberec
Třída 1. máje 858/26, 460 01 Liberec 1
tel.: +420 485 340 711, IC: 41 69 32 05
e-mail: lb.podatelna@cizp.cz, www.cizp.cz

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Mgr. Marek Nevečeřal

U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

Naše značka:
ČIŽP/51/2023/5552

Vyřizuje / linka:
Molatová/ 707

Místo a datum
V Liberci 06. 12. 2023

„I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ – předání informace o dokumentaci vlivů záměru podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Akce: I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)
Místo: k. ú. Žernov, k. ú. Tatobity, k. ú. Veselá, k. ú. Stružinec
Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4
Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík, Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové
Kód záměru: LBK724

ČIŽP, OI Liberec obdržela dne 10. 11. 2023 pod e. č.: ČIŽP/104972/2023 Vaši výše specifikovanou žádost o vyjádření k dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“.

Byla zpracována nová varianta – V2 podle požadavků vyplývajících ze zjišťovacího řízení a tato byla také vyhodnocena v předložené dokumentaci.

Vyjádření z hlediska odpadového hospodářství (Pasulka/ 789):

K předloženému záměru, zpracované nové variantě – V2 z listopadu 2023, nemá inspekce z hlediska odpadového hospodářství připomínky. Došlo k opravě názvu a čísla platného zákona o odpadech (zákona č. 541/2021 Sb. o odpadech, který je účinný od 1. 1. 2021).

V praktických činnostech při realizaci záměru inspekce doporučuje postupovat již podle platného zákona o odpadech, dále podle nově platné vyhlášky č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posouzení vlastností odpadů (Katalog odpadů).

Vyjádření z hlediska ochrany vod (Gruber/ 801):

Nově posuzovaná varianta V2 se nedotýká zájmů ochrany vod. Řešení vlastní stavby a navržená opatření směřující k zamezení či eliminaci možných negativních vlivů byla popsána v předchozím stupni posuzování vlivu předmětného záměru na životní prostředí (osazení odlučovačů ropných látek, odvod srážkových vod do vsakovacích objektů nebo do retenčních nádrží, zpracování podrobného hydrogeologického posudku a realizace jím požadovaných opatření); jelikož nedošlo ke změnám, tak ČIŽP nemá důvod uplatňovat v této věci další podstatné připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany ovzduší (Jízdna Mat'átková/ 762):

V průběhu výstavby bude provozována běžná stavební technika po omezenou dobu. Jsou očekávány emise znečišťujících látek z dočasných plošných a liniových zdrojů, a to především emise tuhých látek, tj. PM₁₀, PM_{2,5} (např. zemní práce, deponie sypkých materiálů a manipulace s nimi). Emise ostatních škodlivin jsou méně významné a souvisí s použitím strojové techniky a bilancováním spotřeby pohonných hmot. Celkový objem emisí a doba provozu zdroje nebudou z hlediska celkové bilance významné, jsou uvažována standardní opatření pro omezení emisí (emise prachu). Tyto emise je zapotřebí minimalizovat zařazením vhodných

organizačních opatření v rámci plánu organizace výstavby. Jedná se např. o používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu či realizace stavebních prací v co nejkratším možném termínu. Po uvedení do provozu bude záměr novým liniovým zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území. Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných hmot široké spektrum emisí. Některé z nich jsou dominantní a typické pro provoz vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem a některé jsou oproti jiným zdrojům emisí relativně bezvýznamné. Nejvýznamnější emise, charakteristické pro automobilovou dopravu jsou: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (frakce PM₁₀ a PM_{2,5}), uhlovodíky (C_xH_y). Realizace záměru sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Zelený háj (a byla by jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace). Z provedeného výpočtu je zřejmé, že v případě realizace uvažovaného záměru dojde ke snížení imisí podél stávající silnice II/283 v úseku Turnov – Zelený háj k významnému snížení imisí z dopravy o cca 80 %. Pokles imisních koncentrací z dopravy obcích, kterými prochází silnice II/283 bude znatelný. Pro uvedený záměr zpracovala společnost Ekoteam Rozptylovou studii v červenci 2023 pomocí metodiky Symos 2013, Mefa 13 a metodiky Výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy. Byla použita větrná růžice od ČHMÚ. Dle požadavků zadavatele byla vyhodnocena imisní situace z liniových zdrojů typu silnice k roku 2040. Rozptylová studie je vypracována metodikou SYMOS 2013 v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., vyhl. č. 415/2012 Sb. a dle zadání objednatele pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren v ročním průměru a PM₁₀ v 24h maximální koncentraci. Z hlediska ochrany ovzduší nemáme k předloženému záměru žádné připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany přírody (Ivo Bláha/ 780):

Zájmovou lokalitu představuje v současné době převážně zemědělsky využívané území s převahou ovocných sadů, orné půdy, trvalých travních porostů a lesů. Předložený záměr není ve střetu s žádným velkoplošným ani maloplošným zvláště chráněným územím, s přírodním parkem, ani prvky NATURA 2000 (Evropsky významné lokality, Ptačí oblasti). Významný vliv záměru na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí byl orgánem ochrany přírody (Krajský úřad Libereckého kraje) vyloučen. Předložený záměr oproti původní verzi zahrnuje též variantu 2, jejíž průběh je téměř stejný jako u varianty 1 s tím, že se liší v km 1,9 – 2,3, kdy se vzdaluje od domu Žernov č. p. 34 a dále je celkově délka trasy kratší.

V blízkosti trasy záměru se nachází památné stromy „Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově“. V případě, že uvažovaná stavba zasáhne do ochranného pásma památných stromů, je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o výjimku ze zákazů u památných stromů dle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

V trase záměru se nevyskytují registrované významné krajinné prvky. Záměr se dostává do kolize s významnými krajinnými prvky dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona. Konkrétně se jedná o vodní tok, údolní nivu a les. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody – v tomto případě obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Záměrem jsou dále dotčeny prvky lokálního a regionálního územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o vyjmenovaná lokální biocentra a lokální biokoridory a regionální biokoridor RBK 672. K zásahu do uvedených prvků ÚSES je třeba vyjádření orgánu ochrany přírody – v případě lokálního ÚSES příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností a v případě regionálního ÚSES vyjádření krajského úřadu.

Součástí předložené dokumentace je zpracované dendrologické hodnocení (Příloha č. 9), které bylo aktualizováno v červnu 2023. Hodnotí jak dřeviny rostoucí mimo les, tak posuzuje lesní porosty. Terénní průzkum byl zaměřen na druhotnou skladbu dřevinného patra, ale i na věkovou strukturu, zchovalost, pokryvnost a vitalitu dřevin. Dále byl sledován zdravotní stav dřevin a ostatní antropogenní i biogenní defekty. V jeho rámci je popsána charakteristika jednotlivých dílčích ploch se dřevinami. V zájmovém území nebyly zaznamenány mimořádně hodnotné dřeviny nebo zvláště chráněné druhy dřevin rostoucích mimo les. V další fázi projektových příprav bude nutné zpracovat podrobný dendrologický průzkum a dendrologické hodnocení, jako podklad pro vydání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody ke kácení dřevin

rostoucích mimo les. Kácení konkrétních dřevin je nutno realizovat až na základě povolení ke kácení dle platné legislativy a za předem stanovených podmínek. ČIŽP doporučuje pokud možno omezit kácení na období vegetačního klidu, a to především s ohledem na hnízdění ptáků. Dále je třeba zajistit ochranu mimolesní zeleně, která nebude kácena, před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 839061. Jako kompenzaci za pokácené dřeviny bude nutné provést náhradní výsadbu dřevin včetně keřového patra.

K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Pro daný záměr byl vypracován odborný posudek ve věci posouzení vlivu záměru na krajinný ráz ve smyslu ustanovení § 12 zákona (Příloha č. 11). Vliv záměru na krajinný ráz je hodnocen jako únosný. Dále je třeba pro snížení vlivu záměru na krajinný ráz zohlednit jednotlivá navrhovaná doporučení, jako jsou výše zmíněné sadové úpravy, ozelenění trasy a další.

Pro daný záměr byl vypracován biologický průzkum s aktualizací z července 2023 (Příloha č. 8). V rámci botanického průzkumu byly zjištěny 2 druhy zvláště chráněných druhů rostlin a zoologickým průzkumem bylo zaznamenáno celkem 53 zvláště chráněných druhů živočichů. Pro dané zvláště chráněné druhy bude nutné požádat Krajský úřad Libereckého kraje o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.

V rámci realizace záměru bude třeba respektovat opatření k minimalizaci negativních dopadů a zajištění podmínek přežití populací zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin (Příloha č. 8, část 5.3). Vzhledem ke skutečnosti, že stav flóry a fauny je dynamickou záležitostí a mění se, a předpokládaný termín výstavby je rok 2030 až 2040, tak ČIŽP předpokládá povinnost aktualizovat biologický průzkum (tj. botanický i zoologický) těsně před realizací stavby.

Dále byl pro daný záměr zpracován monitoring migrace živočichů s aktualizací červenec 2023 (Příloha č. 12). Vzhledem ke skutečnosti, že předložené podklady neumožnily zcela přesně vyhodnotit jednotlivé migrační profily, je doporučeno provést upřesnění na základě dalších stupňů projektové dokumentace.

Z porovnání obou variant v rámci souhrnného vyhodnocení vlivů je patrné, že příznivěji vychází varianta 2.

Vyjádření z hlediska ochrany lesa (VancI/ 741):

Realizace záměru předpokládá trvalý zábor PUPFL podle V1 5,28 ha a podle V2 3,43 ha. Dotčené lesní pozemky jsou v předložené dokumentaci dostatečně popsány. Porovnáním obou variant vychází příznivěji varianta 2. Za oddělení ochrany lesa nemáme další připomínky.

Ing. Josef Gruber
Zástupce ředitele odboru OI Liberec
Podepsáno elektronicky

V Semilech dne 6.12.2023

Č. j.: KHSLB 23246/2023
Sp. značka: S – KHSLB 23246/2023
Vyřizuje: Ing. Holatová
Č. j. odesílatele: KULK 78086/2023, OŽPZ 315/2022
Počet listů/příloh: 2/0

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

Dokumentace vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí - vyjádření Krajské hygienické stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci

Na Krajskou hygienickou stanici Libereckého kraje se sídlem v Liberci (dále jen Krajská hygienická stanice) bylo Krajským úřadem Libereckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, Liberec 2 dle § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon č. 100/2001 Sb.), dne 13.11.2023 pod č.j. KHSLB 23246/2023 předložena k vyjádření Dokumentace vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí. Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČO 65 99 33 90.

Krajská hygienická stanice jako dotčený správní úřad ve smyslu § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. posoudila výše uvedenou dokumentaci a po zhodnocení jejího souladu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává toto vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí se

Odůvodnění

Jedná se o záměr přeložky komunikace II/283, která je navržena ve dvou variantách. Varianta V1 – přeložka silnice je navržena v délce 6,250 km. Je napojena na stávající silnici II/282. Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MÚK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žlábku, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny. Cca v km 4,230 kříží trasa příčné údolí s potokem soustavou dvou mostních objektů a násypových těles a stoupá podélným spádem do lokality Zelený háj, tj. do místa stávající křižovatky silnic II/283 a II/284. Z tohoto místa klesá trasa, do místa napojení na stávající silnici II/283.

Na základě požadavků závěru zjišťovacího řízení byla navržena varianta 2. Tato varianta má obdobné vedení jako varianta 1. Liší se v km 1,9 -2,3, kdy se vzdaluje od budovy Žernov 34 z původních 72 m (Varianta 1) na 100 m (Varianta 2) na základě požadavku veřejnosti. Kromě toho je v tomto prostoru navržena protihluková stěna o délce 176 m v km cca 2,124 – 2,300, o výšce 3m. Dále se tato varianta 2 liší od varianty 1 v závěru, kdy končí již v křižovatce silnic II/283 a II/284. Celková délka přeložky v této variantě je 5 388 m.

Ke kumulaci vlivů může dojít v souvislosti s výstavbou a provozem silnice I/35 v úseku Turnov – Úlibice, na kterou se uvažovaný záměr napojuje a která je také pro fungování tohoto záměru nezbytná. Dále se předpokládá kumulace vlivů se silnicemi II/282, II/283 a II/284, které záměr kříží a napojuje se a přebírá značné části intenzit na těchto silnicích II. třídy.

Součástí předloženého záměru je Hluková studie zpracovaná RNDr. Vladimírem Ludvíkem – Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové (datum červenec 2023). V hlukové studii byla vyhodnocena hluková situace stávajícího stavu zatížení hlukem ze silnice II/283 (z části i II/282) k roku 2023 a výhledová situace k roku 2040 pro stav bez realizace záměru a k roku 2040 pro stav s realizací a provozem záměru. Výpočet hlukové studie byl řešen v následujících variantách: Varianta V0-2023 – bez záměru, stávající stav, rok 2023. Tato varianta vyhodnocuje aktuální situaci v zájmovém území v roce 2023.

Varianta V0-2040 – rok 2040 bez záměru. Tato varianta vyhodnocuje stav v roce 2040 v zájmovém území bez realizace uvažovaného záměru. Vstupní údaje pro varianty 0 bez záměru byly získány ze sčítání dopravy 2020 z příslušných sčítacích profilů ŘSD, které byly navýšeny dle TP 225.

Varianta V1, V2-2040 – rok 2040 se záměrem. Tato varianta vyhodnocuje jednak stav v roce 2040 podél stávající trasy silnice z Turnova do Semil v době, kdy bude již přivaděč v provozu. Předpokládá se, že doprava se zde tedy omezí na minimum (20 % intenzity dopravy z varianty 0 – 2040 bez záměru). Další prostor, který tato varianta vyhodnocuje je podél uvažovaného záměru přeložky II/283.

Všechny varianty byly řešeny pro denní dobu (D) (06-22hod) a pro noční dobu (N) (22-06hod). Výpočet hladin hluku byl proveden v referenčních bodech (RB) v chráněných venkovních prostorech staveb, tj. do 2 m před fasádou objektů k bydlení. Výšky byly stanoveny ve 3m a v 6m nad terénem. Referenční body v nulových variantách, tj. RB 1-14 se nacházejí postupně v obcích Turnov, Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity a dokladují hlukové zatížení ze stávající silnice II/283. Referenční body 1-13 ve variantě 1 a 2, dokladující hlukové zatížení na trase přivaděče, se nachází na území obcí Žernov, Žlábek, Tatobity a Stružinec.

Z výpočtu je zřejmé, že v roce 2040 v případě nezrealizování záměru dojde ke zvýšení hladin hluku podél celé stávající silnice II/283 v důsledku předpokládaného navýšení intenzit vozidel mezi roky 2023–2040. Zvýšení se předpokládá o přibližně 0,5 dB ve dne a o přibližně 0,5 dB v noci.

Z výpočtu je dále zřejmé, že v roce 2040 v případě zrealizování záměru dojde k razantnímu snížení hlukosti podél stávající komunikace v důsledku snížení intenzity vozidel podél ní. V žádném z referenčních bodů podél plánované trasy přivaděče nedojde k překročení, ani k přiblížení limitním hladinám hluku 60 dB ve dne, respektive 50 dB v noci.

V případě realizace záměru ve variantě 2 dojde k významnému snížení vlivů hluku v RB 2 a 3 (o 3,6 – 7,0 dB) a to z důvodu oddálení trasy a z důvodu realizace protihlukové stěny.

Na základě požadavků byla dále prověřena očekávaná hluková situace v pokračování uvažovaného záměru po stávající silnici II/283 v prostoru obce Slaná na základě intenzit očekávaných v roce 2040. Podle studie „I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016“ a TP 225. V pokračování uvažovaného záměru po stávající silnici II/283 v prostoru obce Slaná na základě intenzit dopravy očekávaných v roce 2040 se nepředpokládá překračování hygienických limitů hladin hluku, které jsou pro komunikace realizované před rokem 2001 68 dB v denní době a 58 dB v noční době.

Dále bylo předloženo „Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“ zpracované Ing. Danou Potužníkovou, Ph.D, Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, Partyzánské náměstí 2633/7, 702 00 Ostrava (datum červenec 2023). Z výsledků uvedených v odhadu počtu procent osob vysoce obtěžovaných hlukem (HA) vyplývá, že ve variantě VA 2040, tj. variantě se záměrem „Silnice I/35 Turnov - Úlibice- přivaděč Zelený Háj (II/283)“ dojde oproti variantě V0 2040, resp. V 2023, tj. bez realizace záměru, ke zlepšení, tj. lze očekávat snížení počtu procent obtěžovaných z cca 14,1 až 23,1%, resp. 13,6 až 22,6 na 9,2 až 14,6%. Z výsledků uvedených v odhadu počtu procent osob vysoce rušených ve spánku (HSD) vyplývá, že ve variantě VA 2040, tj. variantě se záměrem „Silnice I/35 Turnov – Úlibice - přivaděč Zelený Háj (II/283)“ dojde oproti variantě V0 2040, resp. V 2023, tj. bez realizace záměru, ke zlepšení, tj. lze očekávat snížení počtu procent s vysoce rušeným spánkem z cca 4,4 až 7,6%, resp. 4,2 až 7,5 na 2,5 až 4,4%

Z hlediska porovnání dvou variant přivaděče, lze konstatovat, že naprostá většina výpočtových bodů leží pod pásmem (rozsahem), které je definováno pro obtěžování silniční dopravou v oblasti

hodnot $L_{dvn} = 45$ až 70 dB a pro vysoce rušený spánek silniční dopravou v oblasti hodnot $L_{Aeq,8h} = L_n = 40$ až 70 dB (v tabulkách 2 a 3 výše hodnoty pod tímto rozsahem označeny hvězdičkou). Při hodnocení jak obtěžování, tak rušení spánku vychází příznivěji přivaděč ve variantě 2, kde je možnost projevu těchto negativních účinků predikována u menšího počtu objektů, přičemž procenta pravděpodobného výskytu jsou srovnatelná (změny řádově v desetinách procent).

Na základě vyhodnocení předložených podkladů a uvážení všech shora uvedených nejistot hodnocení rizik, lze při hodnocení vlivu expozice hluku ze záměru vyslovit následující závěry:

Expozice hlukem ve všech posuzovaných variantách dosahuje tak nízkých hodnot, že incidenci a mortalita na KVO jsou prakticky nehodnotitelné (odhad není ani jedna osoba).

Vliv hluku z výstavby nebyl z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se z hlediska posouzení vlivů jedná o krátkodobou, v čase proměnnou expozici, pro jejíž hodnocení zatím nejsou k dispozici dostatečné odborné podklady.

Z výsledků vyplývá, že realizací záměru lze očekávat významné snížení procent osob obtěžovaných i rušených ve spánku, přičemž příznivější je přivaděč ve variantě 2. Z hlediska možného výskytu kardiovaskulárních onemocnění se realizace záměru prakticky neprojeví.

Po zhodnocení navrženého záměru z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku ze silniční dopravy lze vyslovit odborný závěr, že posuzovaný záměr „Silnice I/35 Turnov - Úlibice-přivaděč Zelený Háj (II/283)“ bude mít pozitivní dopad, tj. míra stávajícího rizika se realizací záměru sníží.

Ze závěru Rozptylové studie zpracované RNDr. Vladimírem Ludvíkem – Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové (datum červenec 2023) vyplývá, že realizace záměru sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Zelený háj (a byla by jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace). Z provedeného výpočtu je zřejmé, že v případě realizace uvažovaného záměru dojde podél stávající silnice II/283 v úseku Turnov – Zelený háj k významnému snížení imisí z dopravy o cca 80 %. Pokles imisních koncentrací z dopravy v obcích, kterými prochází silnice II/283 bude zatelný. Dle tohoto posouzení je možné konstatovat, že v žádné z posuzovaných látek se nepředpokládá větší příspěvek než 1 % limitu. Dále bylo provedeno přičtení těchto příspěvků ke stávajícímu zatížení ovzduší a zjištěno, že v žádném bodě nedojde k překročení imisních limitů.

Po zhodnocení dokumentace vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí lze konstatovat, že při dodržení všech opatření a realizaci protihlukových opatření lze zdravotní riziko z provozu záměru považovat za přijatelné.

Ing. Jitka Holatová
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální



KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE LIBERECKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V LIBERCI

V Semilech dne 12.12. 2023

Č.j.: KHSLB 25520/2023
Sp. značka: S-KHSLB 25520/2023
Počet listů/příloh: 1/0

U S N E S E N Í

Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci (dále „Krajská hygienická stanice“) jako správní úřad místně příslušný podle § 82 odst. 1 a přílohy č. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o ochraně veřejného zdraví“), a věcně příslušný dle § 82 odst. 2 písm. a) zákona o ochraně veřejného zdraví ve spojení s § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví a § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, rozhodla podle § 156 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále „správní řád“), takto:

Vyjádření Krajské hygienické stanice č.j. KHSLB 23246/2023 ze dne 6. 12. 2023, kterým se vydává souhlas s Dokumentací vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí.“, vydané na základě žádosti Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, Liberec 2, doručené dne 13.11.2023

- se v části výroku na konci věty ve třetím odstavci doplňuje slovo „souhlasí“

Odůvodnění:

Krajská hygienická stanice jako dotčený orgán státní správy podle § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví a § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vydala žadateli dne 6. 12. 2023 pod č.j.: KHSLB 23246/2023 vyjádření, kterým udělila souhlas s Dokumentací vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí. Dne 11.12.2023 obdržela Krajská hygienická stanice telefonickou žádost žadatele Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, Liberec 2, o opravu, z důvodu chybějícího slova „souhlasí“ ve výrokové části

Z podkladů ve věci vyplývá, že Krajská hygienická stanice předmětnou žádost o vydání vyjádření s Dokumentací vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ na životní prostředí posoudila dle přiložených podkladů. K vynechání slova „souhlasí“ ve výroku předmětného stanoviska pouze došlo chybou v psaní. Shora uvedené vyjádření proto trpí vadami, které lze opravit, aniž tím bude způsobena újma některé z dotčených osob. S ohledem na to přistoupila Krajská hygienická stanice v souladu s § 156 odst. 1 správního řádu k jeho opravě tak, slovo „souhlasí“ bylo doplněno tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto usnesení.

Poučení o odvolání:

Toto usnesení se ve smyslu ustanovení § 156 odst. 1 správního řádu pouze poznamenává do spisu a podle § 76 odst. 5 správního řádu se proti němu nelze odvolat.

Ing. Jitka Holatová
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální

Městský úřad Semily

Husova 82, 513 13 Semily
Odbor životního prostředí

VÁŠ DOPIS zn.:

ZE DNE: 10. 11. 20223

NAŠE čj.: ŽP/4888/23

KOORDINACE: Mgr. L. Mazánková

TEL.: +420 481 629 255

FAX: +420 725 875 492

E-MAIL: mazankova@mu.semily.cz

DATUM: 07. 12. 2023

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

Zasláno do datové schránky: c5kbvkw

SOUHRNNÉ VYJÁDŘENÍ ODBORU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

k dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov - Úlibice - přivaděč Zelený Háj (II/283)“.

Žadatel: Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Městskému úřadu Semily, odboru životního prostředí byla dne 10. 11. 2023 doručena informace o dokumentaci EIA.

Žádost je doložena informací o dokumentaci EIA (text dokumentace dostupný na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_LBK724).

Podle ustanovení § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších změn a doplnění, podává Městský úřad Semily, odbor životního prostředí ve věci následující vyjádření:

1. Orgán ochrany přírody – Ing. Dominika Jiroušová (481 629 257)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, je věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody, podle ustanovení § 76 a § 77 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) k dokumentaci vlivů záměru podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „I/35 Turnov – Úlibice - přivaděč Zelený háj (II/283), vydává toto vyjádření:

Záměrem jsou dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny. Na území v působnosti Městského úřadu Semily, odboru životního prostředí, orgánu ochrany přírody se nacházejí lesy (varianta I a II), vodní toky a jejich nivy (varianta I), které jsou ze zákona významnými krajinnými prvky ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona. V místě přivaděče Zelený Háj záměr kříží biokoridor územního systému ekologické stability lokálního významu (§3 odst. 1 písm. a) zákona), na který se vztahuje ochrana podle § 4 odst. 1 zákona. Dále je k záměru, vzhledem k jeho rozsahu a charakteru (zábor, přemostění, výškové umístění), třeba vyhodnocení jeho vlivu na krajinný ráz. Vyhodnocení vlivu záměru na předměty ochrany přírody má podle § 67 zákona vyhodnotit biologické hodnocení. Jedná se tedy o vyhodnocení vlivu na obecnou ochranu rostlin a živočichů, významné krajinné prvky, krajinný ráz, územní systém ekologické stability. Mimo toto je třeba vyhodnotit vliv i na zvláště chráněné předměty ochrany přírody (Natura 2000, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů), které jsou v kompetenci jiného orgánu ochrany přírody a krajiny, konkrétně Krajského úřadu



Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. V případě zjištění negativních vlivů na předměty ochrany přírody je třeba předložit návrh kompenzačních opatření a postupů na zmírnění negativních působení.

Z rozsahu dotčení složek ochrany přírody vyplývá, že záměr podléhá vydání závazných stanovisek: k zásahu do významných krajinných prvků dle § 4 odst. 2 zákona, k zásahu do krajinného rázu dle § 12 zákona. K záměru je v projektové dokumentaci třeba vydefinovat i rozsah dotčení dřevin rostoucích mimo les ve smyslu vyhlášky č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů. Na základě tohoto vyhodnocení může vyplynout potřeba vydání dalšího závazného stanoviska, a to podle § 8 odst. 6 zákona. S vyhodnocení vlivů na předměty ochrany přírody je třeba se vypořádat již ve fázi územního řízení a projektová dokumentace tak musí být v podobnosti umožňující dotčení zájmů vyhodnotit.

Pro vyloučení negativních vlivů na obecné předměty ochrany přírody je třeba stavbu navrhnout tak, aby byla zajištěna migrační prostupnost všem živočichům a nebyla zvýšena jejich úmrtnost. Mostní profily pod komunikací navrhovat vzhledem na výše uvedenému (prostupné pro vyšší savce), propustky navrhovat rámové s bermami. Opatření ke zmírnění negativních vlivů vyplývajících z biologických vyhodnocení zapracovat do projektové dokumentace záměru. K zmírnění dopadů na ochranu přírody předložit k záměru už ve fázi umístění stavby plán sadových úprav (vymezení ploch pro sadovou úpravu, která umožní výsadbu vzrostlých stromů). Podobný plán sadových úprav bude vyžadován ke stavebnímu povolení.

2. Odpadové hospodářství – Mgr. Markéta Průšová (481 629 258)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, jako příslušný správní orgán vykonávající státní správu v oblasti odpadového hospodářství podle ustanovení § 126 písm. k) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k zahájení zjišťovacího řízení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí žádných připomínek.

3. Ochrana ovzduší – Mgr. Markéta Průšová (481 629 258)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, jako věcně a místně příslušný orgán ochrany ovzduší podle ustanovení § 27 odst. 1 písm. f) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k zahájení zjišťovacího řízení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí žádných připomínek.

4. Státní správa lesů – Bc. Jiří Poláček (481 629 259)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, jako orgán státní správy lesů v přenesené působnosti (dále jen „OSSL“), věcně a místně příslušný podle § 48 odst. 2 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydává k záměru toto vyjádření:

V rámci záměru dojde u varianty V1 k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), u varianty V2 k záboru 3,43 ha PUPFL. Věcně a místně příslušný OSSL k odnětí PUPFL nebo omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatku za odnětí je v případě daného záměru Krajský úřad Libereckého kraje.

5. Ochrana zemědělského půdního fondu – Mgr. Ludmila Mazánková (481 629 255)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, jako věcně a místně příslušný orgán ochrany zemědělského půdního fondu, podle ustanovení § 13 odst. 1 písm. a) a § 15 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Věcně a místně příslušným orgánem ochrany ZPF je u výměry vynětí zemědělské půdy ze ZPF do 10 ha Krajský úřad Libereckého kraje, nad 10 ha Ministerstvo životního prostředí.

6. Vodní hospodářství – Bc. Marie Dierzé, DiS. (481 629 290)

Městský úřad Semily, odbor životního prostředí, jako věcně a místně příslušný vodoprávní úřad podle ustanovení § 106 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“),

vydává k předloženému záměru souhlas

Souhlas vodoprávního úřadu se vydává za předpokladu, že budou splněny podmínky dle projektové dokumentace a hydrogeologického posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody (tj. vypracování podrobného hydrogeologického posouzení pro ověření geotechnických parametrů a možností pro likvidaci srážkových vod včetně monitoringu stávajících vodních zdrojů).

Odůvodnění: Vodoprávní úřad posoudil předložený záměr a dospěl k závěru, že není v rozporu se zájmy chráněnými vodním zákonem a souvisejícími předpisy.

Záměr zahrnuje výstavbu přeložky v rámci akce „I/35 Turnov – Úlibice - přivaděč Zelený Háj (II/283)“. Převážná část území mezi jednotlivými lokalitami osídlení je volná (pole, louky, pastviny), místy s menšími plochami vzrostlé zeleně. Trasa přeložky (v obou variantách) je navržena tak, aby se v co největší míře vyhýbala zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám. Dle závěru hg posouzení je nutné provést podrobné průzkumy pro ověření geotechnických parametrů a možností pro likvidaci srážkových vod. Předkládaná zpráva shrnuje výsledky hydrogeologického posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody pro výstavbu přeložky v rámci akce „I/35 Turnov – Úlibice - přivaděč Zelený Háj (II/283)“. Během výstavby je třeba věnovat pozornost dotčeným HG objektům (měření a sledování hladin podzemní vody) a výkopové práce provádět ideálně nad hladinou podzemní vody. Zvýšená pozornost by se měla věnovat studnám S-21, S-22, S-23, které se nacházejí v blízkosti úseku. Zejména pak studnám S-21 a S-23, které slouží jako jediný zdroj zásobování pitnou vodou.

K záměru bylo předloženo hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody pro výstavbu záměru, vypracovaný osobou s odbornou způsobilostí, RNDr. Vladimírem Ludvíkem, Global-Geo, s.r.o., Akademika Heyrovského 1178/6, Hradec Králové, odpovědný řešitel Ing. Pavel Žaba v červenci 2023.

Od 1. 1. 2024 nabývá účinnosti zákon č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, jehož výstupem bude závazné stanovisko integrující státní správu v oblasti životního prostředí do jednoho úkonu (JES). Týká se všech záměrů povolovaných podle stavebního zákona a dalších záměrů, které podléhají posouzení vlivu na životní prostředí a následně jsou povolovány podle jiného než stavebního zákona. V období od 1. 1. 2024 se bude JES vydávat pro záměry vyhrazených staveb podle přílohy č. 3 zák. č. 283/2021 Sb., stavební zákon (nový), pro ostatní záměry se bude JES vydávat od 1. 7. 2024.

Mgr. Ludmila Mazánková
vedoucí odboru

Obdrží doporučeně:
Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, U Jezu 642/2a, 461
80 Liberec



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE
odbor životního prostředí a zemědělství

Zpracoval: **Ing. Klára Špiklová**, pracovník oddělení ochrany přírody

E.: klara.spiklova@kraj-lbc.cz

T.: 485226393

Vnitřní sdělení

Od koho: **Ing. Radka Vlčková**, vedoucí oddělení ochrany přírody

Komu: Ing. Petr Čech, vedoucí oddělení IPPC a EIA

Na vědomí: Mgr. Marek Nevečeřal, pracovník oddělení IPPC a EIA

Datum: 11.12.2023

Vyjádření ochrany přírody k řízení EIA pro záměr I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)

Krajský úřad Libereckého kraje, OŽPZ, orgán ochrany přírody (dále jen krajský úřad), po prostudování předloženého oznámení a dokumentaci záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“, sděluje následující:

Žadatelem byla zpracována dokumentace EIA, včetně variantního řešení. Posuzovatelem byla vybrána kratší varianta záměru s prokazatelně nižšími zábory ploch volné krajiny a lesních porostů a s nižšími střety se zájmy ochrany přírody.

Zpracovatel hodnocení EIA ve svém hodnocení důkladně nezhodnotil podrobný vliv záměru na migrační koridory, ani na ostatní chráněné zájmy ochrany přírody (zejména krajinný ráz a významné krajinné prvky), stanovil však základní teze pro ochranu zájmů ochrany přírody, které by měl žadatel následně zapracovat do projektové dokumentace k územnímu rozhodnutí.

Krajský úřad, po prostudování předloženého dokumentace v rozsahu dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, požaduje zapracování následujících požadavků do stanoviska EIA:

1) Z hlediska vlivu záměru na migraci

- minimalizovat rozsah trvalého oplocování celé trasy silnice, která by zamezila zcela možnosti migrace živočichů a současně mohla být v ostrém střetu s vlivem záměru na krajinný ráz. Současně však není námitek k dílčí potřebě oplocení, pokud budou tyto oplocované úseky v projektové dokumentaci řádně zdůvodněny např. z důvodu navádění migrace na jiný migrační objekt,

- v následně předkládané projektové dokumentaci 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 záměrů s migračními koridory obojživelníků,
- v rámci projektové dokumentace doplnit zprostupnění všech vodních toků rámovými migračně prostupnými propustky (nepřijatelné je převedení vodních toků trubními propustky),
- v místech prokázaných migračních koridorů obojživelníků doplnit do projektové dokumentace zpracovat 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,
- doplnit a navrhnou migrační koridory i pro ostatní druhy živočichů dle uvedené metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice,

2) Z hlediska vlivu záměru na ptáky a letouny


- v případě potřeby instalace protihlukových bariér je tyto třeba navrhovat jako trvale bezpečné pro aviafaunu (tzn neprůhledné či průhledné s trvalým způsobem ochrany ptáků (např. pískováním, vnitřní aplikací ochranných prvků)). Za nepřijatelné se považuje dříve používané skleněné protihlukové bariéry s následným nalepováním ochranných prvků, které jsou dočasného charakteru,

3) Z hlediska ostatních zájmů ochrany přírody

- minimalizovat vliv záměru na krajinný ráz a jeho hodnoty v souladu s ustanovením § 12 zákona (minimalizovat rozsah zářezů a náspů těles silnic, minimalizovat rozsah a výšky přemostění, minimalizovat nutnost trvalého oplocení některých úseků, minimalizovat rozsah protihlukových opatření záměru na míru nezbytnou),
- navrhnout 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 tyto biotopy s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin.
- navrhnout záměr tak, aby došlo k zachování funkčního prvků územního systému ekologické stability dále. ÚSES. 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,.
- v rámci dokumentace k územnímu rozhodnutí musí být součástí projektové dokumentace již i přesný rozsah požadovaného kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu se zněním vyhlášky č. 189/2013 Sb. v platném znění a projekt sadových úprav včetně počtů, druhů, rozměrů a umístění vysazovaných dřevin.

Z předložených podkladů vyplývá, že záměr si vyžádá následně udělení souhlasu k zásahu do VKP dle § 4 odst.2 zákona, povolení kácení dřevin dle § 8 zákona, udělení výjimky dle § 56 zákona a vydání závazného stanoviska k vlivu záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona.

Krajský úřad Libereckého kraje z hlediska zájmů ochrany přírody nepožaduje doplnění hodnocení EIA dle zákona č. 100/2021 Sb. o hodnocení vlivů na životní prostředí, požaduje však do stanoviska zpracování výše uvedených pokynů a úkolů, případně stanovení podmínek stanoviska EIA.



RNDr. Jitka Sádková
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

VYŘIZUJE: Ing. Karel Pop
T: 423
E: karel.pop@kraj-lbc.cz

VNITŘNÍ SDĚLENÍ

OD KOHO: Ing. Karel Pop, vedoucí OVLH
KOMU: Ing. Petr Čech, vedoucí EIA a IPPC
NA VĚDOMÍ:
DATUM: 17. 12. prosince 2023

OPC - [Signature]

Vyjádření k vyhodnocení vlivu přivaděče Zelený Háj (2/283) na životní prostředí

Vážený pane vedoucí,

k výše zmíněnému vyhodnocení sdělujeme, že nepovažujeme za dostatečné posouzení vlivu záměru na zájmy ochrany lesů. Hodnocení je obecné a zaměřuje se na notoricky opakované ekologické aspekty stability lesů, které se stavbou příliš nespojují. Zcela však postrádáme vyhodnocení vlivu záměru na dopravní dostupnost lesů. Požadujeme, aby dokumentace vyhodnotila, zda realizací záměru nemůže dojít ke zhoršení dopravní přístupnosti některých částí lesa a v návaznosti na to navrhla případná kompenzační opatření v podobě zřízení sjezdů či souběžných komunikací.

S pozdravem

[Signature]
Ing. Karel Pop
vedoucí oddělení vodního a lesního hospodářství

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



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor zdravotnictví

Zpracoval: Ing. Nad'a Veselá, vedoucí oddělení ekonomiky a zdravotní politiky

E.: nada.vesela@kraj-lbc.cz

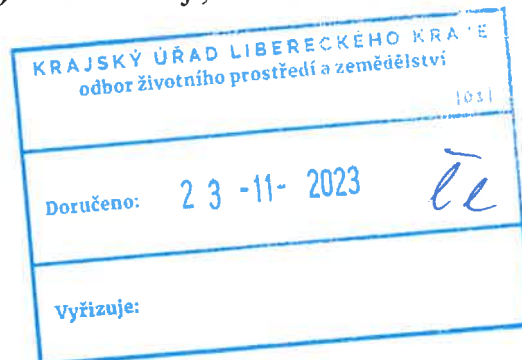
T.: 370

Vnitřní sdělení

Od koho: PhDr. Alena Riegerová, vedoucí odboru zdravotnictví**Komu:** RNDr. Jitka Šádková, vedoucí OŽPZ**Na vědomí:** Mgr. Marek Nevečeřal, odborný pracovník OŽPZ**Datum:** 23. listopadu 2023**Výzva k vyjádření ve věci Dokumentace EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ v rámci postupů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).**

Vážená paní vedoucí,

na základě mailu ze dne 10. 11. 2023 ve věci vyjádření k Dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ Vám sděluji, že odbor zdravotnictví neuplatňuje žádné stanovisko.



S pozdravem

PhDr. Alena Riegerová
vedoucí odboru zdravotnictví – krajský zdravotní rada



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

1011

odbor územního plánování a stavebního řádu

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE
odbor životního prostředí a zemědělství

Doručeno: 15 -11- 2023

Vyřizuje:

Zpracoval: Mgr. Tomáš Vaško, OÚPSŘ

E.: tomas.vasko@kraj-lbc.cz

T.: 262

Vnitřní sdělení

Od koho: Mgr. Zdeněk Hlušík, vedoucí OÚPSŘ

Komu: RNDr. Jitka Šádková, vedoucí OŽPZ

Na vědomí: Mgr. Marek Nevečeřal, OŽPZ (e-mailem)

Datum: 14. listopad 2023

Vyjádření ve věci Dokumentace EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ v rámci postupů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

Vážená paní vedoucí,

OÚPSŘ obdržel 10. listopadu Vaši výzvu k vyjádření ve věci Dokumentace EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ v rámci postupů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

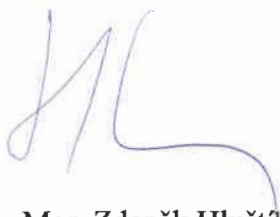
Po seznámení se s předloženou dokumentací EIA sděluje OÚPSŘ následující:

OÚPSŘ jako pořizovatel „Zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ (dále jen „ZÚR LK“) a „Územně analytických podkladů Libereckého kraje“ podle § 7 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, nemá k předložené dokumentaci EIA připomínek.

Předmětem záměru je stavba přeložky silnice č. II/283, která by měla přivést dopravu z plánované novostavby silnice I/35 Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice na Semilsko do prostoru Zeleného háje. Obě varianty záměru posuzované v dokumentaci EIA leží dle grafiky dokumentace EIA v návrhovém koridoru „D18E Žernov – Zelený háj“, který je vymezen pro tento záměr v ZÚR LK. Tento záměr je v ZÚR LK vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Příslušným správním orgánem k vydání vyjádření k souladu záměru s územně plánovací dokumentací podle přílohy č. 4 (část H) k zákonu o posuzování vlivů v rámci procesu EIA je úřad územního plánování. V předložené dokumentaci EIA je v příloze 1 v kapitole H. přiloženo příslušné vyjádření Úřadu územního plánování Turnov č. j. ORM/19/583/LAR ze dne 8. 4. 2019 a vyjádření Úřadu územního plánování Semily č. j. SÚ/798/19 ze dne 5. 4. 2019, jejichž území se záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ týká.

OÚPSŘ upozorňuje, že výše uvedená vyjádření úřadů územních plánování nemohla zohlednit pozdější Aktualizaci č. 1 ZÚR LK, která nabyla účinnosti dne 27. 4. 2021 a pro záměr silnice II/283 v úseku z I/35 Žernov - Zelený háj nově vymezila výše uvedený návrhový koridor D18E a záměr vymezila jako veřejně prospěšnou stavbu. OÚPSŘ proto doplňuje, že záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ je v souladu se ZÚR LK (s platným „úplným zněním Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, po Aktualizaci č. 1“).



Mgr. Zdeněk Hluštík
vedoucí odboru územního plánování
a stavebního řádu



**Městský úřad Turnov
odbor životního prostředí
Antonína Dvořáka 335
511 01 Turnov**

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec (DS)

Váš dopis ze dne: 10. listopadu 2023

Číslo jednací: OZP/23//2762/KOR

Vyřizuje: Košková/160

V Turnově dne: 1. prosince 2023

Vyjádření k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. - Úlibice - přivaděč Zelený Háj II/283
- předání informace o dokumentaci vlivů záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Odpadové hospodářství:

Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí, jako dotčený orgán podle § 146 odst. 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, vydává toto stanovisko:

K dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ nemáme připomínky.

Ochrana přírody a krajiny:

Městský úřad – odbor životního prostředí, jako dotčený orgán ochrany přírody, příslušný podle § 75 odst. 1, písm. c), § 76, § 77 odst. 3 a v souladu s § 90 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, vydává toto stanovisko:

Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny k předložené dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ neuplatňujeme připomínky.

Ochrana ovzduší:

Městský úřad – odbor životního prostředí, jako dotčený orgán ochrany ovzduší, podle § 11 odst. 3 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, vydává toto stanovisko:

K dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ nemáme připomínek.

Ochrana zemědělského půdního fondu/ZPF/:

Městský úřad – odbor životního prostředí, jako dotčený orgán ochrany zemědělského půdního fondu, podle § 13 odst. 1 písm. a) zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, (dále jen zákon o ochraně ZPF), vydává následující vyjádření:

K dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ nemáme připomínek.

Státní správa lesů:

Městský úřad – odbor životního prostředí, jako dotčený orgán státní správy lesů, podle § 48 odst. 2 písm. c) v souvislosti s § 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. O lesích a o změně a doplnění některých zákonů, (dále jen lesní zákon), vydává toto stanovisko:

K dokumentaci EIA zpracované k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ nemáme připomínek.

Vodoprávní úřad:

Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí, jako příslušný vodoprávní úřad podle § 104 odst. 2 písm. c) a § 106 odst. 1 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“), v souladu s ustanovením § 149 odst. 1 správního řádu, vydává podle § 104 odst. 3 vodního zákona toto závazné stanovisko:

K dokumentaci EIA zpracované k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ nemáme připomínek.

Toto stanovisko není rozhodnutím ve správním řízení a nenahrazuje povolení nebo souhlas.

Ing. Hana Malá
vedoucí odboru životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí

Odbor výkonu státní správy III

Oddělení Liberec

1. máje 858/26

460 01 Liberec 3

Liberec dne 5. ledna 2024

Č. j.: MZP/2024/232/15

Sp. zn.: ZN/MZP/2024/232/5

Vyřizuje: Mgr. Irena Waldhauserová

Tel.: 267 123 507

E-mail: irena.waldhauserova@mzp.cz

Krajský úřad Libereckého kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

U Jezu 642/2a

461 80 Liberec

Stanovisko k dokumentaci EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj“

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III (dále jen „ministerstvo“), po seznámení s dokumentací EIA k záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj“ (dále jen „dokumentace“), z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), konstatuje, že je dotčeným správním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, protože oběma navrhovanými variantami budou „*dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha*“ (ustanovení § 17 písm. m) zákona ve znění účinném do 31. 12. 2023, které se pro nevyhrazené stavby použije do 30. 6. 2024). Ministerstvo uplatňuje k dokumentaci následující stanovisko:

I. Přímé vlivy záměru na zemědělskou půdu i možná rizika ve vztahu k ní jsou v dokumentaci popsána dostatečně.

Odůvodnění:

Byť v příslušné kapitole C.2. „Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny“ je zemědělské půdě věnován jen jeden odstavec popisující pouze půdní typy v zájmové lokalitě, a nic jiného, v ostatních částech dokumentace je uveden rozsah trvalých záborů zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) dle jednotlivých tříd ochrany. Je v ní dále popsáno, jak dočasně odňatá půda bude rekultivována, je zmíněna otázka i možného znečištění půdy a zvýšení erozního rizika a nutnost jejich předcházení. Dále se dokumentace v souladu s požadavky závěrů zjišťovacího řízení věnuje i nutnosti zachovat přístup na zemědělské pozemky a funkci stávajících meliorací.

II. Za nedostatek dokumentace považuje ministerstvo nenavržení konkrétních a neproblematických opatření na zadržení vody v krajině ve smyslu ustanovení § 4 odst. 4 zákona. 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 vrátet, 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.

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

www.mzp.cz

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

Odůvodnění:

Dokumentace sice navrhuje některá opatření jako kompenzaci za zábor ZPF, např. výsadbu ovocných stromů na nově založené květnaté louce, kdy sice řeší, že mají být vysázeny vysokokmeny, ale není vůbec jasné, jak rozsáhlá má tato výsadba být či kde bude fakticky provedena. Též dokumentace navrhuje vsakovací a retenční objekty, ale opět nespecifikovaného rozsahu a umístění, u nichž předpokládá dokonce trvalé nadržení vody. K tomuto ministerstvo upozorňuje na možnost vzniku ekologických pastí, pokud by docházelo k pravidelnému vysychání takových „tůň“ či nádrží a pokud by byly umístěny tak, že by např. migrace obojživelníků vedla přes nově budovanou komunikaci. Proto považuje ministerstvo navržené kompenzace za nedostatečné a problematické.

Každá významnější ztráta vsakovacího a retenčního prostoru, kdy je zemědělská půda nahrazena zpevněným povrchem bez náhrady, je za současné situace (sucho, prohlubující se vliv klimatické změny) nejen z hlediska ochrany ZPF nepřijatelná. Další kompenzací mohou být např. revitalizace či úpravy jiné části dotčeného území, jako jsou revitalizace vodních toků, mokřadů, úpravy odvodňovacích systémů, budování zasakovacích pásů atp. Z mnoha i celostátních strategických dokumentů vyplývá, že je čím dál větším veřejným zájmem pro budoucí fungování krajiny i adaptaci na klimatickou změnu zajištění retenční schopnosti krajiny. A právě zdravá zemědělská půda představuje obrovský vsakovací a retenční prostor. Tento zvyšující se veřejný zájem je od r. 2021 zakotven v ustanovení § 4 odst. 4 zákona i výslovně zohledněn při rozhodování orgánů ochrany ZPF při udělování souhlasu s odnětím ZPF.

III. Z hlediska zájmů chráněných zákonem ministerstvo preferuje příznivější variantu z hlediska celkového ZPF, tedy variantu 2 předloženého záměru.

Odůvodnění:

U varianty 2 je nižší předpokládaný celkový trvalý zábor zemědělské půdy i celková nová zpevněná plocha. Z hlediska celkového rozsahu trvalého záboru i nových zpevněných ploch se tak varianta 2 jeví jako příznivější, nicméně vzhledem k významu a rozsahu záměru nikoli zásadně. Nadto si je orgán ochrany ZPF vědom toho, že při výběru realizované varianty bude hrát roli vážení mnoha závažných faktorů, veřejné zájmy nevyjímaje, a proto ministerstvo v této fázi posuzování záměru žádnou z předložených variant z možné realizace jednoznačně nevylučuje.

Ing. Libor Hejduk
ředitel odboru výkonu státní správy III
podepsáno elektronicky




KULBP015DFJM


Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru LBK 724 Připomínky k hlukové studii

10.11.2023 byla na úřední desce KU Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Tímto k zveřejněné dokumentaci podávám vyjádření k hlukové studii.

8.12.2023
Ondřej Suška
Tatobity 117

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství	
01	
Doručeno:	11 -12- 2023 
Vyřizuje:	kuu 85264/2023

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE PODATELNA	
Došlo:	- 8 -12- 2023 
Čas:	_____

Jmenuji se Ondřej Suška. Od útlého věku trávím prázdniny a víkendy na naší rodinné chalupě v Tatobitech 117 – část Dolánky.

Momentálně pracuji jako Akustický Konzultant v Sweco UK. Jsem členem IOA (Institute of Acoustics) a mám 10+ let akademické, výzkumní a komerční zkušenosti v environmentální a stavební akustice, včetně zkušeností s vypracováváním EIA pro významné infrastrukturní projekty ve Velké Británii.

Tímto dokumentem se vyjadřuji k technickým nedostatkům předělané hlukové studie a dokumentace součástí EIA pro záměr "I/35 Turnov – Ulibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" (kód LBK724) vypracované RNDr. Vladimírem Ludvíkem (Ekoteam).

KAPITOLA 1: Opodstatnění záměru výstavby přivaděče (přeložky II/283)

Strana 87 'Dokumentace' tvrdí:

„Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity. Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje i turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí.

Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.

1A: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací před Zeleným Hájem

Autor tvrdí, že novostavba obchvatu povede ke snížení hluku, emisí a bezpečnosti obyvatel (převážně obyvatel s omezenou pohyblivostí), cyklistů, chodců, rodin a dětí v oblastech podél stávajících komunikací II/283 a II/282, které jsou v názoru autora vystaveny hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní limity. Je třeba poznamenat, že autor v tomto textu pouze odkazuje na oblasti před Zeleným Hájem – v oblastech za Zeleným Hájem (Hořensko, Slaná a Nedvězí) novostavba obchvatu momentální situaci významně zhorší, jak je podrobně vysvětleno v kapitole 1A tohoto dokumentu.

Hluková studie 'P06' na straně 57 uvádí, že venkovní hygienické limity hladin hluku platné pro oblasti, které se nacházejí podél stávajících komunikací vzniklých před rokem 2001, jsou následující, které tímto platí po celé délce stávajících komunikací II/283 a II/282:

- $L_{Aeq,16hod}$ 68 dB (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 58 dBA (noc)

Při kontrole stávajících (2023) venkovních hladin hluku v oblastech podél stávající komunikace II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, prezentovaných v hlukové studii 'P06' na stranách 34 - 36, žádný z referenčních bodů (obydlí) není vystaven vlivům, kde by hladiny hluku ze stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem aktuálně překročovaly výše uvedené venkovní hygienické limity hladin hluku (68 a 58 dBA), během dne a noci. Tvzení autora, že „zástavba podél II/283 je tak nadměrně zatížena hlukem, kde dochází k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity“, je nesprávné a nepravdivé. Jelikož současné hladiny hluku podél stávající komunikace II/283 nepřekračují výše uvedené hladiny hluku, jsou proto, v souladu s metodikou autora, považovány za přijatelné.

Dále, při kontrole budoucích (2040 bez přivaděče) venkovních hladin hluku v oblastech podél stávající komunikace II/283 prezentovaných v hlukové studii 'P06' na stranách 34 - 36, žádný z referenčních bodů (obydlí) není vystaven vlivům, kde předpokládané hladiny hluku v roce 2040 po stávající komunikaci II/283 před Zeleným Hájem budou překračovat výše uvedené venkovní hygienické limity hladin hluku (68 a 58 dBA), během dne a noci.

Proto lze konstatovat, že z hlediska hlukových a mnoho dalších vlivů (emise a bezpečnost obyvatel) potřeba navrhovaného přivaděče není opodstatněná. Předpokládané budoucí (2040 bez přivaděče) venkovní hladiny hluku v oblastech podél stávajících komunikací jsou naprosto přijatelné.

Současné (2023) a budoucí (2040 bez přivaděče) dopravní intenzity po stávajících komunikacích II/283 a II/282 jsou shrnuté v tabulce T1, převzaté z informací uvedených na stranách 17 - 20 hlukové studie 'P06':

Tabulka T1					
Úsek	2023	2040 bez přivaděče	2040 s přivaděčem	Zvýšení (2040 bez přivaděče vs. 2023)	% Zvýšení (2040 bez přivaděče vs. 2023)
Sč. Úsek 5-2511 (II/283)	11719	13243	2649	1524	13
Sč. Úsek 5-0312 (II/283)	15208	17185	3437	1977	13
Sč. Úsek 5-4601 (II/283)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-4600 (II/283)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-4590 (II/282)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-2460 (II/283)	4351	4916	983	565	13
Sč. Úsek 5-1080 (II/283)	3500	3955	791	455	13

Autor se v textu 'Dokumentace' a hlukové studii zaměřuje na významné zlepšení hlukových a mnoho dalších vlivů po stávajících komunikacích II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, v prospěch opodstatnění potřeby navrhovaného přivaděče. To by bylo pochopitelné, pokud by budoucí výhled naznačoval nadměrný nárůst dopravních intenzit po otevření navrhované komunikace I/35. Nicméně, z výše uvedené tabulky je zřejmé, že dopravní intenzity se zvýší o pouhých 13% v příštích 17 letech. Pro informaci, zdvojnásobení silničních intenzit způsobí nárůst o cca +3 dBA, pouhý 13% nárůst dopravních intenzit by způsobil nárůst nejvýše o +0,5 dBA, což je vyhodnoceno jako nevýznamný nárůst, a veškeré další vlivy jsou tímto také vyhodnoceny jako nevýznamné.

Toto si můžeme ověřit porovnáním současných (2023) a budoucích (2040 bez přivaděče) hladin hluku na referenčních bodech podél stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, převzaté z informací uvedených v hlukové studii 'P06':

Tabulka T2			
Referenční bod	L _{Aeq,16hr} (den), dBA		
	2023	2040 bez přivaděče	Zvýšení ('2040 bez přivaděče' - '2023')
1	63.8	64.2	+0.4
2	63.6	64	+0.4
3	60	60.5	+0.5
4	57.1	57.6	+0.5
5	60.7	61.2	+0.5
6	61.3	61.8	+0.5
7	62.2	63.4	+1.2
8	63.6	56.9	-6.7
9	63.3	63.7	+0.4
10	61.3	61.8	+0.5
11	58.7	59.1	+0.4
12	58.8	59.3	+0.5
13	58.7	59.2	+0.5
14	60.7	61.2	+0.5

V souladu s očekávaným odhadem, nárůst na většině referenčních bodech podél stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem nepřekračuje +0,5 dBA, a venkovní hladiny hluku (68 a 58 dBA) nebudou ani na jednom z referenčním bodě překročeny. Z tabulky T2 je tedy naprosto zřejmé, že potřeba navrženého přivaděče není z hlediska potentálních hlukových (a mnoho dalších) vlivů zdaleka opodstatněná.

Co je zajímavé, v oblastech za Zeleným Hájem, ve vesnicích Hořensko, Slaná a Nedvězí, se očekává, že navrhovaný obchvat téměř zdvojnásobí dopravní intenzity po stávající komunikaci II/283. Je podezřelé, že tato informace v dokumentech není zmíněna a je v naprostém rozporu s opodstatněním záměru autora. Podrobnější informace týkající se nárůstu a vlivů v oblastech za Zeleným Hájem jsou uvedeny v kapitole 1B níže.

Když se zpět vrátíme se k autorově tvrzení a primárnímu opodstatnění celého záměru (na začátku této kapitoly), týkající se zlepšení situace a vlivů podél stávajících komunikací II/283 a II/282, stojí za zmínění, že stávající infrastruktura komunikací před Zeleným Hájem je zcela adekvátní - jsou zde adekvátní rychlostní limity, chodníky, kde silnice prochází vesnicemi (ale často i mezi vesnicemi), spolu s řadou oddělených pěších cest a cyklostezek mezi vesnicemi. Místo přesouvání neopodstatněného problému do oblasti, která radikálně naruší stávající klidné prostředí (v blízkosti přivaděče) a vážně ovlivní vlivy na životy obyvatel, zvěře a krajiny, požadujeme, aby se zadavatel radši zaměřil na zlepšení stávající silniční sítě - poskytnutí pěších cest, chodníků, cyklostezek, přechodů, dopravního značení spolu se zlepšením samotných vozovek.

1B: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací za Zeleným Hájem

Současný návrh obou variant přivaděče bude končit v Zeleném Háji, což povede ke značnému nárůstu silničních intenzit přes Hořensko, Slanou, Nedvězí a další vesnice podél stávající komunikace II/283.

Na straně 5 hlukové studie 'P06' autor potvrzuje, že na křižovatce II/283 a II/284 v Zeleném Háji, stávající dopravní intenzity v současnosti nepřesahují 4,730 vozidel / 24 hodin. S ohledem na to, že přivaděč bude v roce 2040 používán 9,189 vozidly / 24 hodin, je zřejmé, že v Zeleném Háji se dopravní intenzity téměř zdvojnásobí ($9,189 - 4,730 = 4,459$ vozidel / 24 hodin; nárůst o 94%). Hlavním účelem přivaděče je spojit I/35 se Semilami, proto můžeme usoudit, že veškerá dopravní intenzita (dvojnásobek) povede skrz Hořensko, Slanou, Nedvězí a další vesnice podél stávající komunikace II/283. Nicméně, na straně 20 hlukové studie 'P06' autor tvrdí, že na sčítacím úseku 5-1080, nacházejícím se v Zeleném Háji, se dopravní intenzity po otevření přivaděče sníží z 3,500 na 791 / 24 hodin.

Jak je to možné? Co se stane s ostatními 8,398 vozidly? Jak může autor usoudit, že výsledná hodnota hluku spojená s Variantou 2 na místě referenčního bodu 12 (přímo vedle II/283) bude 15,1 a 8,7 dBA (strana 64 hlukové studie 'P06') během denní a noční doby?

Je zřejmé, že mezi vstupními podklady a následným vyhodnocením hodnot hluku jsou obrovské nesrovnalosti. Vzhledem k tomu, že veškerá budoucí dopravní intenzita (9,189 vozidel / 24 hodin přesně) bude pokračovat po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem, v rozporu s výše uvedeným tvrzením autora, zadavatel tímto vědomě zhorší současnou situaci mezi Zeleným Hájem a Semilami – významně se zvýší hodnoty hluku, emise a bezpečnost obyvatel. Jak to, že nejsou momentálně navrženy jakékoli opatření k zmírnění vlivů v tomto úseku (Hořensko, Slaná, Nedvězí)?

V Hořensku, Slané a Nedvězí nejsou téměř žádné chodníky nebo oddělené pěší cesty a cyklostezky - opomenutí zohlednění vlivů na bezpečnost obyvatel (převážně obyvatel s omezenou pohyblivostí), cyklistů, chodců, rodin a dětí v těchto oblastech je nepřípustné a v rozporu s tvrzením samotného autora.

Autor hlukové studie 'P06' navrhuje, aby bylo provedeno podrobné vyhodnocení hlukových vlivů v oblastech za Zeleným Hájem. Je velmi znepokojivé, že toto nebylo provedeno v současné hlukové studii, zejména když je zřejmé, že vlivy v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti budou v těchto oblastech významné a negativní, s ohledem na to, že se předpokládá zdvojnásobení dopravní intenzity během příštích 17-ti let.

V současné době odmítáme přijmout současnou dokumentaci záměru, dokud nebudou adekvátně vyhodnoceny vlivy v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti v lokalitách nejen podél záměru ale i v širším okolí. Současná dokumentace se úmyslně převážně zaměřuje na zanedbatelné výhody záměru, a zároveň přehlíží významné negativní vlivy, které jsou úmyslně skryty.

Dále, strana 208 'Dokumentace' uzavírá:

„Předpokládá se snížení vlivů v oblasti dopravních úrazů a možného ovlivnění podzemních a povrchových vod a významné zlepšení imisní a hlukové situace v prostorech obytné zástavby situované v okolí stávajících komunikací.“

Na základě zjištění negativních vlivů v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti v okolí stávajících komunikací, je toto prohlášení posouzeno za absolutně nepravdivé.

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

1C: Rozpornost mezi studii a následné opodstatnění navrhovaného přivaděče

Na straně 7 hlukové studie 'P07' autor tvrdí:

„V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550 až 13 030 vozidel za 24 hodin.“

Za prvé, není nikde vysvětleno, proč jsou tyto informace prezentovány jako rozsah hodnot - měly by být prezentovány jako 24-hodinový průměr naměřených současných dopravních intenzit, prezentovaných jako jedno číslo. Za druhé, v rozporu s touto informací, studie 'P09' a 'Dokumentace' uvádějí, že na stejném místě dosahují dopravní intenzity 15,000 vozidel / 24 hodin. To je o 1,930 – 4,450 vozidel / 24 hodin více. Toto je velmi významný rozdíl.

Toto je důkaz, že informace mezi studii ale i v samotných studiích jsou v rozporu. Výsledky studií jsou vyhodnoceny na základě chybných dat anebo dat, která byla úmyslně upravena v prospěch jednotlivých studií. Uvedení potenciálně nižších současných dopravních intenzit v rámci hodnocení hlukových vlivů dovoluje autorovi opodstatnit potřebu záměru, protože rozdíl (resp. nárůst) s budoucími dopravními intenzitami tak vypadá, že je mnohem větší.

Autor také potvrzuje, že současné dopravní intenzity na křižovatce II/283 a II/283 v Zeleném Háji dosahují v současné době 4,730 vozidel / 24 hodin. Na základě prezentace výše uvedených dopravních intenzit na stávajících komunikacích dochází autor hlukové studie 'P07' na straně 7 k významnému závěru, týkající se odůvodnění potřeby přivaděče:

„Z těchto údajů plyne, že s realizací stavby kapacitní silnice I/35 je s ohledem na výše uvedené údaje nutné realizovat i přeložku silnice II/283, protože výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283.“

Když se zpět podíváme do tabulky T1, která poukazuje na nárůst na současných komunikacích před Zeleným Hájem (v roce 2040 bez přivaděče), je zřejmé, že opodstatnění autora pro potřebu navrhovaného závěru je předpokládán nárůst mezi 455 až 1,977 vozidel / 24 hodin (13% nárůst) v příštích 17-ti letech. Navíc, podíl nákladních vozidel se podle předpokladů sníží. Jak může tak malý celkový nárůst dopravních intenzit (a pokles podílu nákladních vozidel) opodstatnit potřebu záměru tak velkého rozsahu, když vypracované studie uvádějí nesrovnalosti dopravních intenzit až o 4,450 vozidel / 24 hodin?

Z tohoto důvodu zatím nemáme absolutně žádnou důvěru v to, že jakékoli informace, včetně vstupních dat, předpovědí, závěrů a samotného opodstatnění záměru, uvedených v současných studiích, jsou správné a pravdivé. Žádáme, aby dokumentace a studie byly řádně přepracovány, a založeny na totožných podkladech. Hluková studie je v současné podobě nepřijatelná. Je také důležité si uvědomit, že poskytnutím navrhovaného přivaděče se dopravní intenzity po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem zvýší o 94% (téměř dvojnásobek). Jak může autor tvrdit, že „výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283“, když veškerá budoucí dopravní intenzita po přivaděči bude vedena po stávající komunikaci II/283 skrz Hořensko, Slanou a Nedvězí? Jak již bylo uvedeno výše, současný návrh bude mít významný negativní dopad na obyvatele těchto oblastí, ale tím se ŘSD, ani žádná ze studií, nezabývá. Proč je záměr nedodělaný a neexistuje zatím žádný vhodný plán pro druhou část trasy (mezi Zeleným Hájem a Semilami)?

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 2: Vlivy z výstavby

Výstavba tak rozsáhlého záměru bude mít potenciální hlukové (a další) vlivy na přilehlé oblasti. Výstavba tak velkého měřítka bude bezprostředně trvat několik let a zahrnovat použití velkého počtu stavebních strojů, pojízdných vozidel a dalších zdrojů hluku. Z tohoto důvodu je velmi pravděpodobné, že výstavba bude mít negativní vlivy na hodnoty hluku v blízkosti záměru. To může vést k dlouhodobým významným nepříznivým dopadům na zdraví obyvatel po dobu výstavby.

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022) obsahuje podrobnosti pro stanovení příslušných hygienických limitů hlukových hladin při výstavbě, které musí být dodrženy.

Strana 10 Dokumentace uvádí:

„Vyhodnocení dopadů na zdraví obyvatel se bude zabývat jak obdobím provozu komunikace, tak dopady vznikajícími v době její výstavby.“

Strana 156 Dokumentace připouští možnost *“pravděpodobnosti vlivu”* z výstavby.

Na straně 16 hlukové studie 'P06' autor stručně zmiňuje běžné hodnoty hluku pro stavební stroje, které lze očekávat během výstavby. Hodnocení však nezohledňuje pravděpodobné vlivy a hodnoty hluku z výstavby. Proč jsou tyto informace uvedeny, když nebylo provedeno žádné další vyhodnocení vlivů z výstavby v blízkosti záměru? Jaký mají tyto informace účel? Byla uvedena pouze aby zmátly čtenáře a poskytly bezvýznamné technické informace, zastínující fakt, že skutečný dopad hluku z výstavby není znám? Proč autor alespoň nezveřejnil příslušné hygienické limity hladin hluku během výstavby?

Záhadně, autor na stejné stránce uzavírá kapitolu následujícím prohlášením:

„Každopádně budou vlivy hluku při výstavbě řádově nižší než vlivy hluku při provozu“

Bez vyhodnocení vlivů hluku během výstavby, jak může autor opodstatnit tento závěr? Momentálně jsou vlivy hluku během výstavby neznámé. Je také důležité upozornit, že vlivy hluku během výstavby a provozu jsou dva úplně odlišné prvky, podléhající jiným hygienickým limitům hladin hluku, a proto je porovnávání mezi nimi absolutně irelevantní. Strana 16 hlukové studie 'P06' zmiňuje navrhovaná opatření k snížení hluku z výstavby, která jsou bez vyhodnocení vlivů také irelevantní. Autorova opatření k omezení hluku během výstavby byla zkopírována níže, spolu s našimi komentáři:

- omezení prací emitujících zvýšený hluk: Jak bude toto dosaženo? Nebyly předloženy žádné podrobnosti, které by toto potvrzovaly.
- vhodné naplánování prací a rozmístění mechanizace na staveništi: Jak bude toto dosaženo? Zadavatel musí dodat stavební program/plán a podrobné výkresy uspořádání staveniště.
- trasy pro dovoz stavebních strojů a materiálů plánovat s ohledem na obytnou zástavbu: Co to znamená přesně? Jaká opatření budou zavedena k snížení dopadů na přístupových cestách/současných komunikacích? Je třeba poskytnout podrobné výkresy přístupových cest.

Autor uvádí:

„Hluk šířený do okolí zájmové lokality lze jen těžko kvantifikovat vzhledem k jeho různorodosti po celou dobu přípravných prací a neznámým parametrům provozovaných stavebních strojů.“

Jedním z důvodů pro neprovedení podrobného vyhodnocení hlukových vlivů během výstavby jsou *„neznámé parametry provozovaných stavebních strojů“*. Jsou k dispozici metody používané mezinárodně, které poskytují nejen limity, ale také historická měření typických stavebních činností/strojů, které lze použít k výpočtu vlivu hladin hluku během výstavby, například WHO, BS5228 (Spojené království), T-1442 (Norsko), Artikel 8.3 Geluidhinder (Nizozemsko).

Tímto žádáme o podrobné vyhodnocení vlivů hluku v průběhu výstavby, které potvrdí momentálně nepodložené závěry autora hlukové studie. Vyhodnocení vlivů hluku během výstavby musí zahrnovat následující informace:

- Hygienické limity hlukové hladiny během výstavby.
- Podrobnosti o fázování výstavby včetně programu výstavby uvádějícího dobu trvání výstavby a jednotlivých fází.
- Detaily prací/strojů, včetně množství, rozmístění a operační doby.
- Výkresy/plány, které ukazují umístění pracovních oblastí po dobu výstavby a během jednotlivých fází.
- Výkresy/plány, které ukazují přístupové trasy pro vozidla výstavby. Jelikož vozidla budou muset používat současné komunikace, vyhodnocení bude muset uvést pravděpodobný nárůst hlukových hodnot z důsledku zvýšeného provozu na silnicích, obzvláště když si uvědomíme, že vozidla výstavby budou většinou nákladní.
- Vyhodnocení vlivů a hodnot hluku v průběhu výstavby.
- Opatření k snížení hluku z výstavby a dosažení hygienických limitů hladin hluku.
- Podrobnosti o opatřeních, která zajistí, že hygienické limity nebudou v průběhu výstavby překročeny - to by mělo zahrnovat akustická měření hlukových hladin během výstavby v okolí záměru (na místech nejbližších obydlí)

Současné vyhodnocení vlivů z výstavby nelze považovat jako dostatečné a přijatelné. Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 3: Hygienické limity hladin hluku

Hluková studie a vyhodnocení hlukových vlivů jsou založeny na následujících hygienických limitech, týkajících se venkovních prostorů staveb, pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích:

- $L_{Aeq,16hod}$ 60 dB (den) $L_{Aeq,8hod}$ 50 dBA (noc) na místech v oblasti navrhovaného přivaděče
- $L_{Aeq,16hod}$ 68 dB (den) a $L_{Aeq,8hod}$ 58 dBA (noc) na místech podél stávajících komunikací vzniklých před rokem 2001.

Toto je do jisté míry v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022), ale chtěli bychom upozornit na to, že část třetí tohoto nařízení uvádí následující limity hladin hluku, vztahující se k chráněným vnitřním prostorům staveb:

„(2) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.”

Nepřekročení hygienických limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb se považuje za mnohem důležitější, z důvodu potenciálních vlivů na zdraví obyvatel, zejména v nočních hodinách.

Z výše uvedeného úryvku byl vypočítán následující limit hladiny hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb během provozní fáze záměru:

- $L_{Aeq,16hod}$ 45 dB (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 35 dBA (noc)

Přenos hluku z venkovních do vnitřních prostorů staveb se dá kvantifikovat průnikem hluku prostřednictvím fasádních prvků (skrz stěnu, střechu, okna), ale také způsobem větrání. Vzhledem k tomu, že způsob větrání je obvykle prostřednictvím otevřených oken, musí se zvážit snížení hladiny hluku skrze otevřená okna, aby se určilo, zda jsou vnější úrovně hluku 60 a 50 dBA adekvátní k dosažení vnitřních hygienických limitů. Snížení hladiny hluku otevřeným oknem závisí převážně na velikosti otvoru. Okna, která jsou jen mírně otevřená, mohou dosáhnout snížení hladiny hluku až o -

10 dB zvenčí dovnitř. Když jsou okna plně otevřena, zejména během letních měsíců (k regulaci teploty), očekávané snížení hladiny hluku je mnohem nižší (kolem -5 dB).

S ohledem na to, že otevřená okna sníží hladinu hluku o pouhých -5 dB, venkovní hladiny hluku během provozu záměru by neměly překročit následující limity, aby splňovaly veškeré podmínky nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022). Tyto limity jsou výrazně nižší než aktuální hygienické limity hladin hluku použité v hlukové studii:

- $L_{Aeq,16hod}$ 50 dB (45+5) ve venkovních prostorech (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 40 (35+5) dBA ve venkovních prostorech (noc)

Nejenže autor hlukové studie nezmínil hygienické limity vnitřních prostorů staveb, ale ani tak nemohl vyhodnotit vlivy předpokládaných hladin hluku ve vnitřních prostorech během provozu záměru. Aktuální hluková studie je považována za nedostatečnou, z důvodu že nebyly doloženy dostatečné důkazy o tom, že hladiny hluku ve vnitřních prostorech staveb během provozu záměru budou splňovat hygienické limity nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022).

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 4: Podmínky pro fázi provozu záměru

Strana 227 'Dokumentace' nás informuje:

"V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) provést měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

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

Souhlasíme, že fáze provozu záměru musí být podmíněna validačním hlukovým měřením - toto měření ale musí splnit následující kritéria, aby bylo považováno za adekvátní a dostačující:

- Provedení validačního měření před otevřením záměru neposkytne reálné vlivy hluku a výsledky budou velmi optimistické. Po otevření nové silnice dochází na krátkou dobu ke snížení intenzity dopravy, celkový nárůst počtu aut se zvyšuje s časem. Čím větší kapacita silnice, tím větší objem dopravy - tento vědecky dokázaný jev se nazývá dopravní indukce. Proto žádáme, aby bylo validační měření provedeno až po otevření záměru (například rok po otevření), až řidiči začnou pravidelně využívat příjezdovou komunikaci v rámci svých cest nebo dojíždění.
- Měření musí být provedeno po dobu dne (16 hodin) i noci (8 hodin).
- Měření musí být provedeno jak ve venkovních, tak i vnitřních (s otevřenými okny) prostorách staveb, aby byly poskytnuty důkazy, že provoz záměru nepřekračuje veškeré hygienické limity Nařízení Vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022).
- Měření musí být provedeno na referenčních bodech použitých v hlukové studii, aby byla ověřena přesnost momentální hlukové studie.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022) uvádí, že hladiny hluku během provozu nesmí překročit +2 dB nad vypočtené hodnoty hluku v akustickém posouzení:

„Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona.“

Strana 229 'Dokumentace' také uvádí, že „při praktickém ověřování těchto metod je možno nalézt chybu do 25 % modelování ovzduší a do 2 dB u hluku“, což je v souladu s výše uvedeným nařízením vlády, potvrzujícím, že výpočty hodnot hluku z akustického posouzení nebudou překračovat +2 dBA během provozu záměru. Proto požadujeme, aby opatření ke snížení hodnot hluku byla poskytnuta v případech, kdy validační měření hluku během provozu záměru prokáže překročení o více než +2 dBA nad vypočtenými hodnotami hluku (strana 46-47 a 50-51 hlukové studie 'P06'), nikoli při překročení hygienických limitů vnějšího hluku (60 a 50 dBA během dne a noci).

KAPITOLA 5: Výpočty hlukových hodnot v hlukovém modelu

5A. Tlumící účinky zeleně

Autor hlukové studie v poslední verzi hlukového modelu zahrnul oblasti vegetace/zeleně, kterým byly přiřazeny akustické vlastnosti, které významně přispívají ke snížení hodnot hluku během provozu záměru. Tyto plochy jsou v hlukových mapách v hlukové studii 'P06' vizuálně označeny zelenými čarami. Účelová publikace pro Ředitelství silnic a dálnic České republiky 'Výpočet Hluku Z Automobilové Dopravy (Manuál 2011)' uvádí následující korekce pro tlumící účinky zeleně (DL):

„Tlumící účinky zeleně jako samostatného prvku protihlukové ochrany se významněji projevují až od souvislých kompaktních pásů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro.

Pro kvantitativní vyjádření těchto účinků se používá pro listnatý les vztah

$$DL = 7,2902 \ln b - 16,288, (41)$$

pro jehličnatý les vztah

$$DL = 5,0921 \ln b - 11,676 (42)$$

Ve vztazích (41) a (42) označuje symbol b délku dráhy zvukového paprsku, který se šíří zelení.

Přítom musí platit, že $b \geq 10$ m.”

Je velmi důležité zdůraznit, že výše uvedené korekce se vztahují pouze na oblasti vegetace/zeleně/lesy, tvořené souvislými kompaktními pásy o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro. Pro informaci jsme vypočítali tlumící účinky zeleně pro oba typy lesů v různých šířích, v souladu s manuálem ŘSD.

Tabulka T3					
Typ zeleně	Tlumící účinky zeleně podle šíře, dBA				
	10m	20m	30m	50m	100m
Listnatý les	0.5	5.6	8.5	12.2	17.3
Jehličnatý les	0.0	3.6	5.6	8.2	11.8

V praxi se výše uvedené účinky považují za velmi optimistické. Použití tlumících účinků v oblasti, kde jsou lesy/vegetace/zeleň, zahrnuje velké množství nejistot a mělo by být prováděno zodpovědně, protože následně vypočítané hodnoty hluku se mohou významně lišit od reálných hodnot. V případech s vysokou nejistotou by metody výpočtu hodnot hluku měly dodržovat konzervativní přístup. Bylo provedeno mnoho studií, které ukazují, že tlumící účinky zeleně jsou reálně minimální a v některých případech zeleň může hladinu hluku i zvýšit. Příkladná studie je uvedena zde: 'Vliv doprovodné zeleně na hlukovou situaci podél PK' (http://www.udrzitelnavystavba.cz/WP4_papers/24_Polic.pdf)

Z hlukových map v hlukové studii 'P06' je zřejmé, že zahrnuté oblasti zeleně mají přínosné akustické vlastnosti, které vedou k významnému snížení/tlumení hluku se vzdáleností od zdroje (přivaděče).

Autor nikde neopodstatnil důvody pro zahrnutí oblastí zeleně v poslední verzi hlukového modelu, nevysvětlil, jaké tlumící účinky byly použity (typ zeleně není nikde definován), ale ani neprokázal, zda tyto oblasti splňují kritéria ŘSD.

Rozsah a tvary zahrnutých oblastí zeleně mezi hlukovými modely obou variant přívaděče V1 a V2 se zdaleka neshodují (v blízkosti referenčních bodů 9, 10, 11 a 12 - viz obrázky F1 a F2 níže). Toto je další nekonzistence hlukové studie, která má významné důsledky v následných výpočtech hodnot hluku.



F1: Varianta V1



F2: Varianta V2

Dále, zahrnuté oblasti zeleně pokrývají převážně místa strategicky umístěná tak, aby pomohli snížit hodnoty hluku v bezprostředním okolí přivaděče a na vybraných referenčních bodech, v prospěch celého záměru. Každý vybraný referenční bod je v hlukovém modelu akusticky chráněn oblastí zeleně. V téměř všech případech zahrnuté oblasti zeleně před referenčními body zahrnují buďto oblasti s nízkou hustotou stromů a keřů, jednotlivou řadu stromů a keřů, pole a vodní plochy! - oblasti, které podle manuálu ŘSD nesplňují požadavky zeleně, která má tlumící účinky. Toto je naprosto nepřijatelné a důkaz toho, že hluková studie byla vypracována tak, aby vyhodnocení hlukových dopadů bylo co nejnižší. Podrobný průzkum individuálních míst, kde autor nesprávně použil tlumící účinky zeleně byl proveden později v této kapitole.

I kdybychom považovali metodiku autora týkající se tlumících účinků zeleně za vhodnou, proč nebyly vypočteny hodnoty hluku na dalších referenčních bodech, které budou mít nezakrytý výhled na přivaděč (bez zeleně) a budou tak vystaveny vyšším hodnotám hluku (jako například Tatobity 26, obytné domy ve Žlábků od referenčního bodu 6)?

'Dokumentace' uvádí:

„Vzhledem k charakteru posuzované lokality byl pro výpočet obecně předpokládán terén pohltivý. Všechny odrazivé plochy (vozovky, parkoviště, vodní plochy atd.) byly v modelu definovány jako odrazivé.“

Z tohoto prohlášení se dozvídáme, že hlukový model byl nastaven tak, aby měkké (neodrazivé) oblasti byly pohltivé. To se týká téměř všech ploch v blízkosti přivaděče. Tato konfigurace, spolu se zahrnutými oblastmi zeleně (které byly použity nesprávně a s akusticky nadhodnocenými vlastnostmi, jak je uvedeno níže), vede k naprosto nerealistickému a vysoce optimistickému šíření hluku z přivaděče a vypočteným hodnotám hluku na referenčních bodech.

Nakonec je třeba poznamenat, že oblasti zeleně byly pouze zahrnuty v hlukovém modelu přivaděče. Co se týče ostatních hlukových modelů, vyhodnocující hodnoty hluku podél současných komunikací II/283 a II/282 (hlukové mapy na stranách 35, 37, 39, 41, 43, 45 a 57 hlukové studie 'P06'), autor zde nereplikoval své metody, co se týče zahrnutí oblastí zeleně s tlumícími účinky. Z jakého důvodu? Toto je další důkaz, že hlukové výpočty jsou zanedbatelně vypracovány, nekonzistentní a všechny závěry hlukové studie musí být považovány za nepřijatelné.

Podrobný průzkum individuálních míst, kde autor nesprávně použil tlumící účinky zeleně, byl proveden níže, doplněno vizuálně obrázky F3 – F21.

Referenční bod 1

Zahrnutá oblast zeleně zahrnuje pouze několik jednotlivých stromů. Tato zeleň nemá reálně žádné akustické tlumící účinky a nesplňuje požadavky zeleně podle manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F3 & F4).



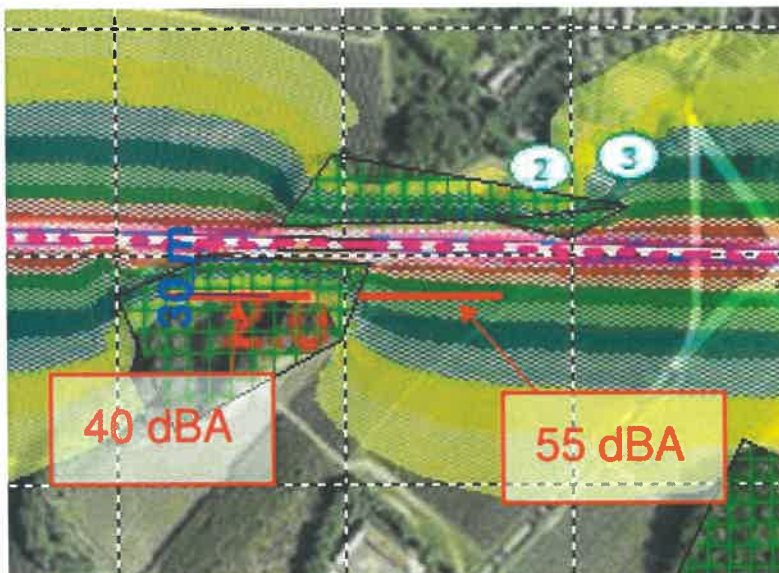
F3 & F4

Referenční body 2 & 3

Na tomto místě se nacházejí dvě oblasti zeleně po obou stranách přivaděče. V místech za oblastmi zeleně, si za pomoci hlukových map můžeme všimnout významného snížení hodnot hluku.

Oblast zeleně severně od přivaděče, poblíž referenčních bodů 2 a 3 zahrnuje pouze několik jednotlivých stromů. Tato zeleň nemá reálně žádné akusticky tlumící účinky a nesplňuje kritéria manuálu ŘSD.

Když se podíváme na oblast zeleně jižně od přivaděče, z hlukových map můžeme vyvodit, že na vzdálenost 30 metrů tato zeleň poskytuje přibližně -15 dB snížení hodnot hluku, v porovnání s místem ve stejné vzdálenosti od přivaděče, ale bez zeleně (vizuálně na obrázku F5 níže). Navíc, oblast jižně od přivaděče zahrnuje převážně vodní plochu, což je v naprostém rozporu s autorem a jeho tvrzením, že „všechny odrazivé plochy (vozovky, parkoviště, vodní plochy atd.) byly v modelu definovány jako odrazivé.”



F5



F6

S ohledem na tlumící účinky zeleně podle manuálu ŘSD (uvedeny v tabulce T3), maximální možné tlumící účinky zeleně o šíři 30 metrů je -8,5 dB, za předpokladu, že zeleň tvoří souvislé kompaktní pásy listnatých stromů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro. Nejenže autor nekorektně zahrnul oblasti zeleně na místech, která nesplňují kritéria ŘSD, současný

hlukový model zjevně nadhodnocuje jejich tlumící účinky, které jsou momentálně vyšší než maximální tlumící účinky zeleně podle manuálu ŘSD.

Jaké má autor odůvodnění pro zahrnutí těchto oblastí a pro nadhodnocené tlumící účinky?

Referenční bod 4

Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z několika jablečných stromů, které pravděpodobně nepřesahují výšku 4 metrů. Přítomnost těchto stromů nemá žádný vliv na snižování hodnot hluku z budoucího přivaděče a zahrnování nadhodnocených tlumících účinků v této lokalitě je technicky nesprávné a neprofesionální, zjevně provedené v prospěch závěrů hlukové studie.

Jaké má autor odůvodnění pro zahrnutí této oblasti? Byla tato oblast vizuálně prozkoumána a ověřena, zda splňuje kritéria manuálu ŘSD? Toto je vizuálně zobrazeno níže (F7 – F9).



F7 & F8



F9

Referenční bod 5

Stejné námitky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F10 & F11).



F10 & F11

Referenční bod 6

Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z jednotlivé řady stromů. Nespĺňuje kritéria manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F12 – F14).



F12 & F13



F14

Referenční bod 7

Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z jednotlivé, přerušované řady malých stromů a keřů. Nesplňuje kritéria manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F15 & F16).



F15 & F16

Referenční bod 8

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F17 & F18).



F17 & F18

Referenční bod 9

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Nejsme přesvědčeni, že zahrnutá oblast vegetace/zeleně přímo před referenčním bodem 9 vydrží v současné formě, vzhledem k její velmi blízké vzdálenosti od navrženého přívaděče – během zemních prací se tyto stromy budou muset pravděpodobně pokácet. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F19 & F20).



F19 & F20

Referenční bod 12

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F21).



F21

Závěr kapitoly 5A

Bylo zjištěno, že autor hlukového modelu zahrnul některé oblasti vegetace/zeleně v blízkosti přívaděče, které mají akustické vlastnosti s tlumícími účinky a tím pomáhají snižovat hodnoty hluku z přívaděče. Tyto oblasti byly zakresleny zejména na místech přímo před referenčními body, což radikálně snižuje výpočty hodnot hluku a vede k pozitivním závěrům celé studie.

V této kapitole jsme potvrdili, že ve všech případech zahrnuté oblasti vegetace/zeleně v blízkosti každého referenčního bodu zahrnují oblasti, které nesplňují podmínky manuálu ŘSD (neskládají se ze souvislých kompaktních pásových listnatých stromů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro). Ve skutečnosti tyto oblasti zahrnují většinou řídce obsazené sady, jednotlivé a přerušované řady stromů nebo keřů, pole a vodní plochy. Autor zjevně neprovedl důkladnou vizuální inspekci žádné ze zahrnutých oblastí vegetace/zeleně, aby odůvodnil současně přiřazené akustické vlastnosti těchto prvků.

Co je důležitější, v této kapitole jsme zjistili, že tlumící účinky použité v hlukovém modelu pro oblasti zeleně jsou vyšší než maximální možné tlumící účinky pro oblasti zeleně podle manuálu ŘSD. Díky tomu jsou výpočty hodnot hluku na každém jednotlivém referenčním bodě výrazně nižší, než ve výpočtech hodnot hluku ze studie publikované v červenci 2021. Silně nesouhlasím s přístupem autora a jeho nekonzistentními metodami. Jak již bylo uvedeno, použití tlumících účinků v oblasti, kde se nacházejí lesy/vegetace/zeleně, zahrnuje velké množství nejistot. Vzhledem k úrovni nejistot a nedostatku předložených důkazů autorem jako odůvodnění, žádáme o vyřazení tlumících účinků zeleně a následné přepracování hlukových modelů a studie.

Z těchto důvodů nemůže být záměr (včetně dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

5B: Ověřování hlukových modelů

Ověřování hlukových modelů - Přivaděč

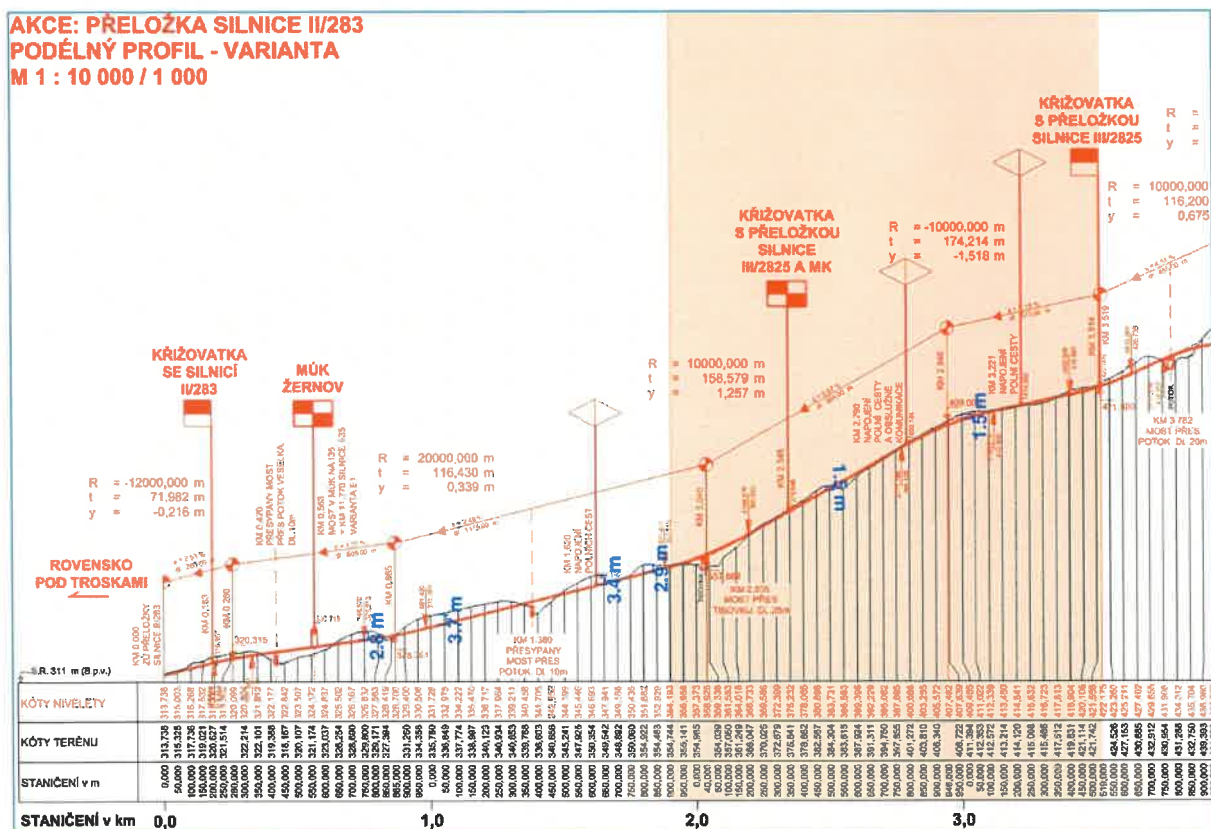
Bylo provedeno ověřování hlukového modelu z navrhovaného přivaděče, které byly porovnány s vyhodnocením hlukového modelu uvedeným v hlukové studii 'P06'.

Ověřovací hlukový model byl vytvořen v softwaru pro modelování hluku Cadna/A 2023 a na základě následujících předpokladů a vstupních dat:

- Intenzity silniční dopravy (s přivaděčem 2040): 9,189 osobních vozidel a 940 nákladních vozidel za 24 hodin (totožné s hlukovou studií)
- Rychlost po úseku 90 km/h
- Šířka vozovky přivaděče cca 9m
- Protihluková stěna na levé přivaděče o délce 176 m v km cca 2,124 – 2,300, o výšce 3m (pouze ve Variantě 2)
- Zakomponování topografických prvků krajiny
- Terén předpokládán pohlitv
- Vegetační prvky/zeleň nezakomponována z důvodů ujasněných v předchozí kapitole
- Zakomponování fyzických staveb v okolí přivaděče
- Výpočty ve výšce 3m nad zemí (totožné s hlukovou studií)

Co se týče zářezů a násypů - zadavatel zveřejnil následující podélný profil, který by měl poukázat na hloubku a výšku navržených zářezů a násypů. Nicméně následující profil pouze uvádí výšku budoucí komunikace vzhledem k současnému terénu lokality. Jak víme, zářezy a násypy nejsou v mnoha případech identické na obou stranách přivaděče.

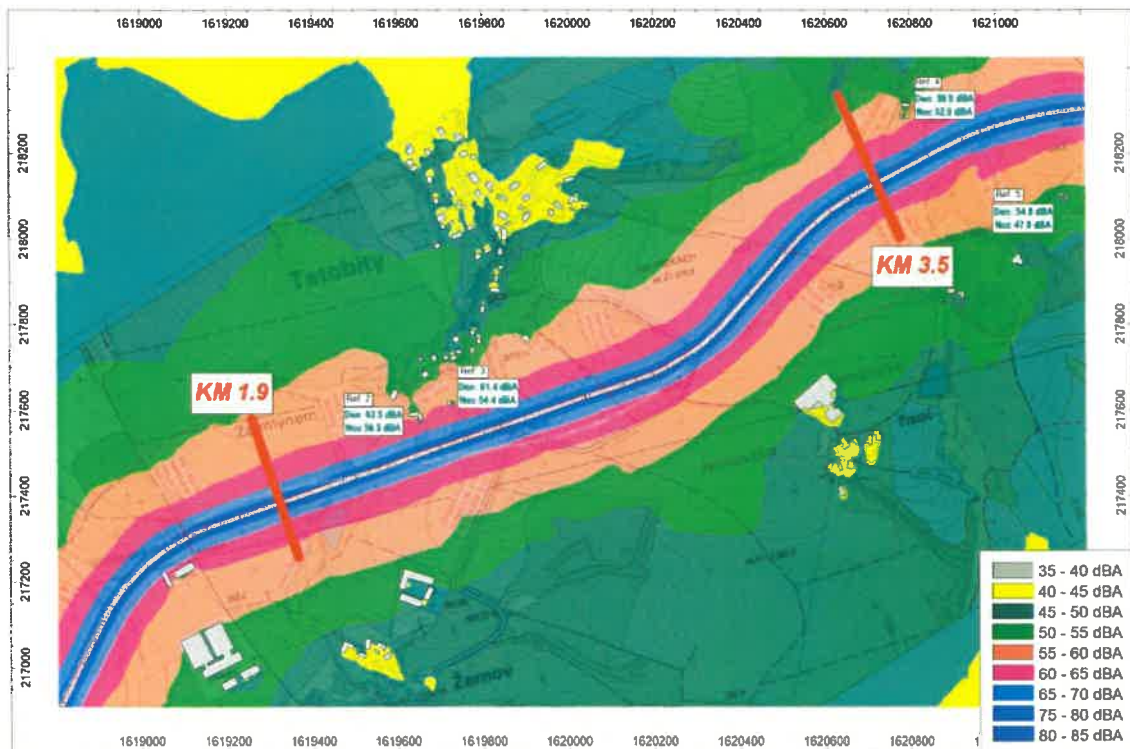
Podélný profil pro variantu V2 je zobrazen níže (F22):



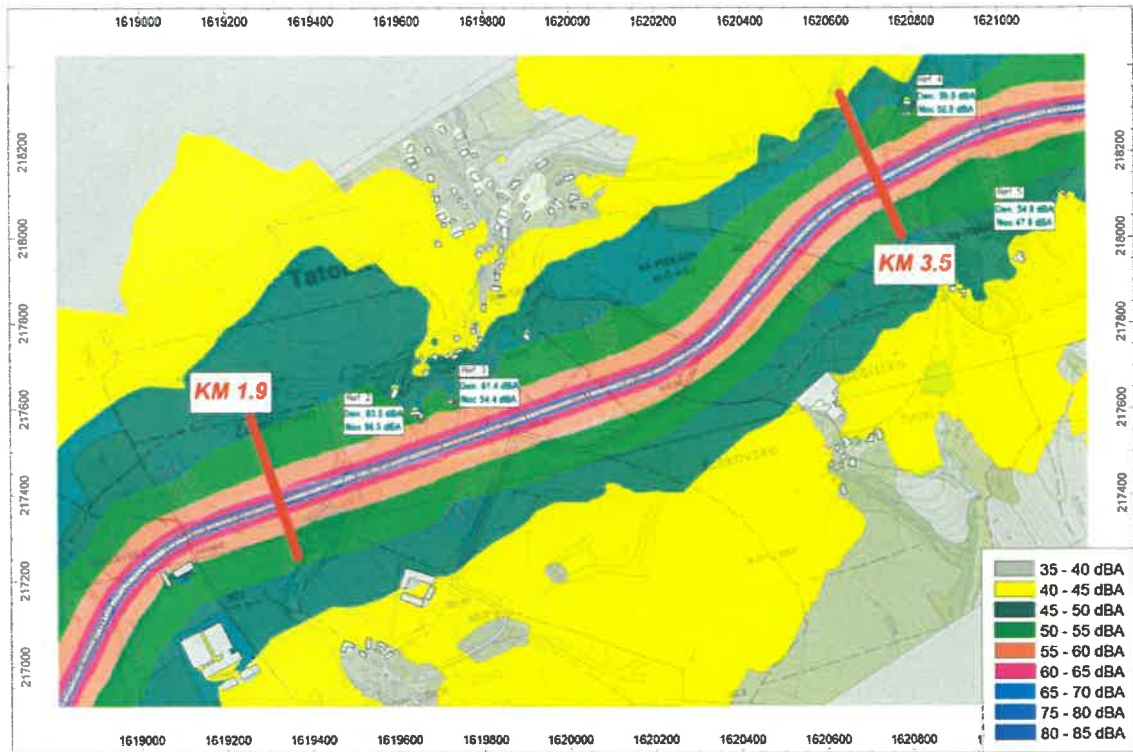
Přestože nám podélný profil poskytuje omezené informace, můžeme usoudit, že mezi kilometrem 1,9 a kilometrem 3,5 bude navrhovaná komunikace obecně v rovinně se k současným terénem (zvýrazněno červeně na výše uvedeném obrázku), v některých případech nad ním (násypy) a v několika krátkých úsecích mírně pod ním (obvykle pouze do 1m a maximálně do 1,5 m). V této oblasti navrhované zářezy nebudou poskytovat významné akustické snížení hluku, kvůli jejich mělké povaze.

Z těchto důvodů se ověřovací model soustředil především na šíření hluku a dopady mezi km 1,9 a km 3,5, protože je to ten nejreplikovatelnější segment k ověření, jelikož je obecně v rovinně se k současným terénem. Jakékoli zjištěné nesrovnalosti se ale vztahují na celý přívaděč.

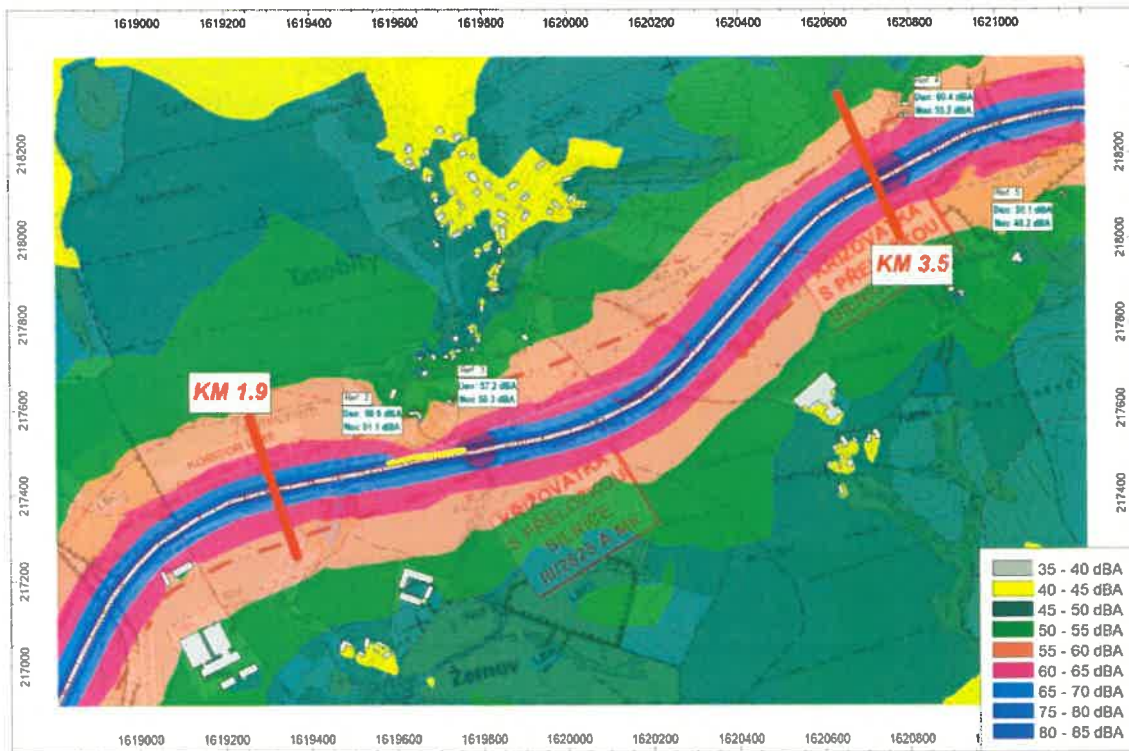
Obrázky F23 – F26 níže ilustrují hlukové mapy ověřovacího modelu pro Variantu 1 a Variantu 2 během denní a noční doby. Hlukové mapy použily podobné barvy hodnot hluku pro snadnější porovnání.



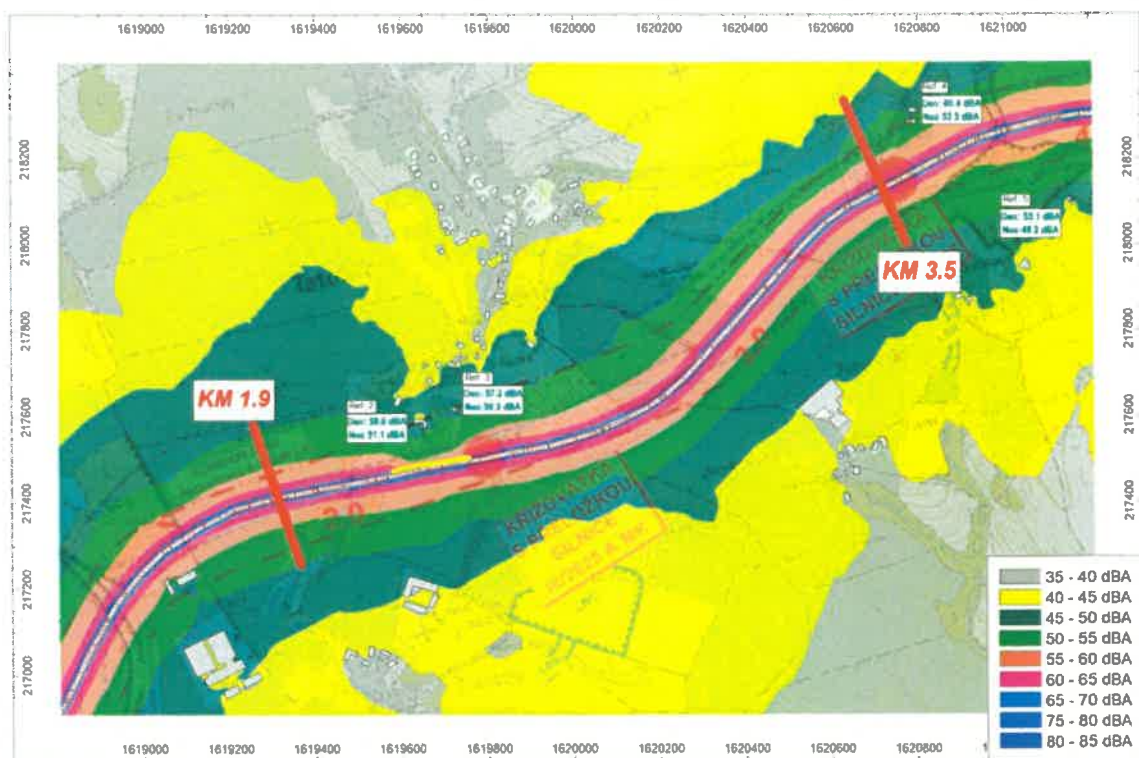
F23: Varianta 1 ($L_{Aeq,16hr}$ Den)



F24: Varianta 1 (L_{Aeq,8hr} Noc)



F25: Varianta 2 (L_{Aeq,16hr} Den)



F26: Varianta 2 ($L_{Aeq,8hr}$ Noc)

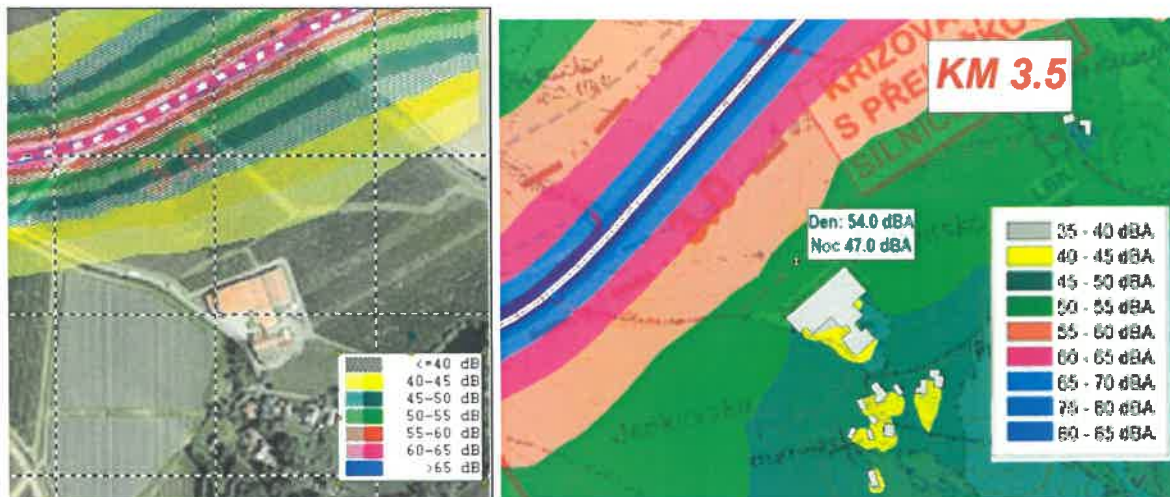
Z obrázků F23 – F26 je zřejmé, že na základě všech výše uvedených vstupních dat, které by měly vést k srovnatelným výsledkům s výsledky uvedenými v hlukové studii P06, můžeme dojít k závěru, že hodnoty hluku z navrhovaného privaděče budou mnohem vyšší než dokumentace a hluková studie uvádí. Níže je tabulka srovnávající předpokládané hodnoty hluku (hlukové studie vs. ověřovacího modelu) na referenčních bodech 2 a 3, které se nacházejí v mezi km 1,9 a km 3,5:

Varianta	Ref. Bod	Výpočty hluku (EKOTEAM 2023)		Výpočty hluku (ověřovací model)		Rozdíl	
		Den (L_{Aeq} , dB)	Noc (L_{Aeq} , dB)	Den (L_{Aeq} , dB)	Noc (L_{Aeq} , dB)	Den (L_{Aeq} , dB)	Noc (L_{Aeq} , dB)
Varianta 1	2	43.8	37.4	64	57	-20.2	-19.6
	3	48.8	42.4	61	54	-12.2	-11.6
Varianta 2	2	37.8	31.3	58	51	-20.2	-19.6
	3	45.2	38.8	57	50	-11.8	-11.2

Z výše uvedené tabulky lze konstatovat, že oba referenční body (2 & 3) budou vystaveny hlukovým hodnotám, které překračují příslušné hygienické limity pro hladiny hluku ve venkovních prostorech staveb (ale i vnitřních), což bude mít významný negativní vliv na obyvatele těchto (a mnoho dalších) obdílí.

Jak je možné, že výpočty hlukových hodnot z hlukové studie 'P06' jsou o více než -20 dBA nižší než ty z ověřovacího modelu, který je z velké části založen na stejných vstupních datech a předpokladech? Skutečné důvody nejsou známy, ale nicméně pravděpodobně souvisí s řadou faktorů. Předpokládáme, že to je z části způsobeno současnými tlumičimi účinky zahrnuté vegetace/zeleně v blízkosti referenčních bodů. Nicméně z důvodů uvedených v kapitole 5A byly tyto vlastnosti nesprávně použity a měly by být odstraněny.

Podívejme se na další potenciální důvody nízkých výpočtů hlukových hodnot, s pomocí obrázků F27 a F28 níže. Poblíž km 3 (Varianta 2), na místě skladů v obci Proseč, z obrázku F27 níže můžeme vidět, že autor předpokládá s hodnotou hluku pod 40 dB L_{Aeq} (den). Ověřovací model ukazuje, že hodnota hluku na stejném místě bude dosahovat 54 dB L_{Aeq} (den) (obrázek F28).



F27 & F28

Jak je možné, že při použití srovnatelných vstupních dat byly zjištěny rozdíly 14 dBA? Víme, že na tomto místě nejsou přítomny žádné oblasti zeleně/vegetace a místní zářezy jsou velmi mělké, z čehož vyplývá, že musí existovat jiné faktory, které pomohly snížit hodnoty hluku, ale nikde nebyly zveřejněny. Proto musíme logicky usoudit, že autor modelu buď:

- Použil výrazně nižší dopravní intenzity (přibližně pohybu 5 % budoucího provozu, aby se dosáhlo snížení o 14 dB).
- Použil mnohem pomalejší rychlost dopravy.
- Použil mnohem hlubší zářezy.

Jak tato kapitola potvrdila, je zřejmé, že předpokládané vlivy hluku současné hlukové studie jsou založeny na extrémně podhodnocených hlukových výpočtech. Veškeré následné závěry současné hlukové studie, které v současné době uvádějí, že všechny referenční body budou vystaveny vlivům, které splňují příslušné hygienické limity hladin hluku ve venkovním prostoru staveb, jsou tedy zcela nepravdivé.

Zjištěné nedostatky s technickou nepřesností výpočtu hluku jsou zdaleka nejvýznamnějším problémem celé studie a dokumentace. Současná hluková studie nemůže být považována za přijatelný posudek potenciálních hlukových vlivů. Ověřovací hlukový model potvrdil, že během provozu záměru budou významně překročeny hygienické limity hladin hluku u obydlí po délce priváděče. Zadavatel musí akutně navrhnout dostatečná opatření na snížení hodnot hluku nebo navrhnout lepší variantu priváděče, která nebude mít tak vysoké hlukové vlivy na přilehlé obydlí.

Z těchto důvodů nemůže být záměr (včetně dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně), a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

Ověřování hlukových modelů - II/283 (Hořensko, Slaná a Nedvězí)

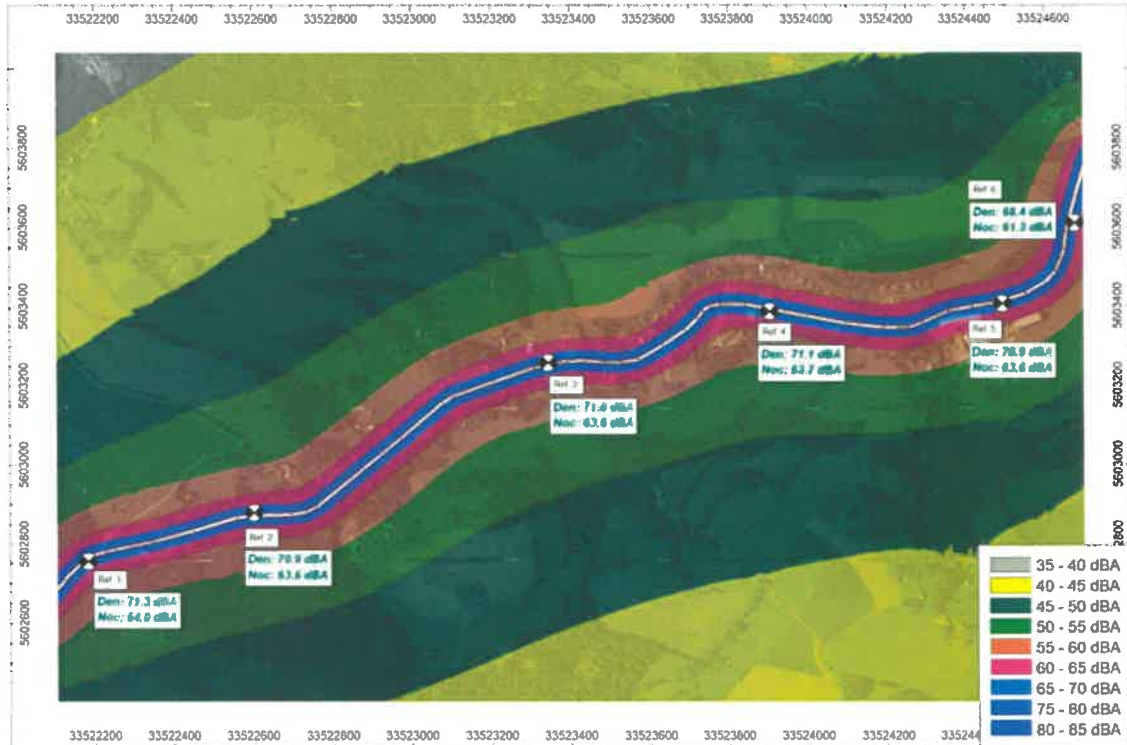
Bylo provedeno ověřování hlukového modelu z v době provozu priváděče, podél stávající komunikace II/283 (ve vesnicích Hořensko, Slaná a Nedvězí), které byly porovnány s vyhodnocením hlukového modelu uvedeným v hlukové studii 'P06'. Tabulka na straně 54 hlukové studie 'P06' naznačuje, že vyhodnocení hlukových vlivů bylo založeno na totožných dopravních intenzitách jako těch, které se očekávají na priváděči v roce 2040 (9 189 osobních vozidel a 940 nákladních vozidel za 24 hodin).

Ověřovací hlukový model byl vytvořen v softwaru pro modelování hluku Cadna/A 2023 a na základě následujících předpokladů a vstupních dat:

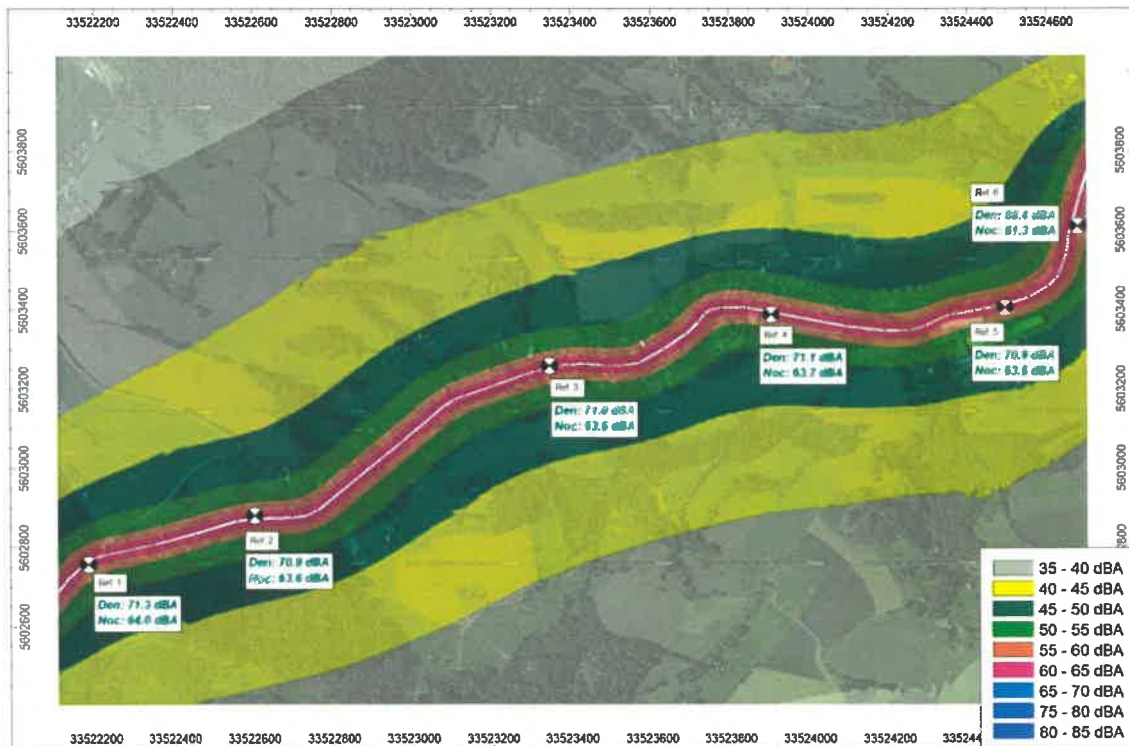
- Intenzity silniční dopravy (s priváděčem 2040): 9,189 osobních vozidel a 940 nákladních vozidel za 24 hodin (totožné s hlukovou studií)
- Rychlost po úseku 50 km/h
- Šířka vozovky cca 7m
- Terén předpokládán pohlťivý

- Výpočty ve výšce 3m nad zemí (totožné s hlukovou studií)

S ohledem na hlukové mapy na straně 57 hlukové studie 'P06' je zřejmé, že místní topografie a fyzická forma staveb a dalších struktur podél komunikace nebyly zahrnuty. Z toho důvodu byly tyto prvky také vynechány v ověřovacím hlukovém modelu. Obrázky F29 & F30 níže ilustrují hlukové mapy pro Variantu 1 a Variantu 2, během denní a noční doby. Hlukové mapy použily podobné barvy hodnot hluku pro snadnější porovnání.



F29



F30

Porovnáním výše uvedených hlukových map s vyhodnoceními prezentovanými na stranách 55 a 56 hlukové studie 'P06' si můžeme všimnout, že ověřovací model znovu naznačuje, že skutečné hodnoty hluku na referenčních bodech podél současné komunikace II/283 (v roce 2040 s přivaděčem) budou přibližně o 8 dBA vyšší.

Ověřovací model tak opět identifikoval, že všechny referenční body podél této komunikace budou vystaveny hodnotám hluku, které významně přesahují příslušné hygienické limity hladiny hluku ve venkovních (ale i vnitřních) prostorech staveb během provozu přivaděče v roce 2040. To bude mít významné negativní vlivy na veškeré obyvatele Hořenska, Slané a Nedvězí.

Jak je možné, že výpočty hodnot hluku v hlukové studii 'P06' jsou znovu nižší než ty v ověřovacím modelu, který byl založen na stejných vstupních datech a předpokladech?

KAPITOLA 6: Závěr

Potřeba navrhovaného přivaděče nebyla pozitivně opodstatněna a současné návrhy a varianty jsou považovány za zcela nevhodné s ohledem na jejich potenciální vlivy a dopady v jejich bezprostřední blízkosti, ale i v širším okolí. Zadavatel tvrdí, že potřeba navrhovaného přivaděče zjednoduší dopravní situaci mezi I/35 a Semilami a zároveň sníží dopravní intenzity po stávajících silnicích. Nicméně, bylo zjištěno, že navrhovaný přivaděč bude mít významné nepříznivé vlivy a zvýší hlukové hodnoty, emise, a sníží bezpečnost obyvatel podél stávající silnice II/283 za Zeleným Hájem, bez jakýchkoli řešení nebo opatření ke zmírnění vlivů.

Všechny studie a dokumentace byly vyhodnoceny jako nekonzistentní, co se týče vstupních dat, vyhodnocených vlivů, ale také závěrů autorů jednotlivých studií.

Hluková studie byla konkrétně vyhodnocena jako zanedbalá, nekonzistentní, nedostatečná, a záměrně optimistická, v prospěch záměru. Hluková studie v momentální podobě selhala vyhodnotit veškeré vlivy hluku z navrhovaného přivaděče během výstavby i provozu, a nemůže tak být posuzována jako adekvátní

Nejdůležitější však je, že hluková studie použila nevhodné metody během výpočtů, které vedly k velmi nízkým vyhodnocením hodnot hluku. Na rozdíl od pozitivních závěrů dokumentace, bylo zjištěno, že přivaděč bude mít významné negativní vlivy na bezprostřední okolí ale i oblasti v širším okolí – momentálně se předpokládá překročení příslušných hygienických limitů hladin hluku na mnoho obydlí v blízkosti přivaděče a po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem.

Na základě výše uvedených námitek silně nesouhlasíme se současnými návrhy přivaděče přeložky II/283, a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

Podle kvality současné dokumentace k přivaděči přeložky II/283, máme zásadní obavy i o kvalitě dokumentace související s komunikací I/35, kterou vypracovala totožná společnost (Ekoteam), a následných vlivech v oblasti hluku, emise a bezpečnosti, v lokalitách i podél této komunikace.

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

k záměru LBK724

v Jílovém u Prahy dne 11.12.2023

Mgr. Filip Kyrál
Žernov 34
Žernov
512 63

a

MUDr. Marie Kyralová
Pod Kesnerkou 44
Praha 5
150 00

a

Spolek Tisovka z.s.
IČO 17191327
Žlábek 32
512 63 Tatobity - Žlábek

všichni právně zastoupeni

JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., ev.č. ČAK 14936
advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
se sídlem Klokotská 103, 390 01 Tábor, IČO: 018 25 666
ID DS: 2j5wqrg

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru zákona
č.100/2001 Sb.**

Přílohy:

- Plné moci advokáta
- dále dle textu

Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
zapsaná v OR u Krajského soudu v Českých Budějovicích, oddíl C, vložka 21923 • IČO: 018 25 666
č. ú.: 211 864 546/0600 • tel: +420 381 253 990 • e-mail: office@dohnalbernard.cz
www.dohnalbernard.cz

Sídlo a kancelář Tábor
Mgr. Vítězslav Dohnal, ev. č. ČAK 12191
Klokotská 103, PSČ 390 01 Tábor
tel.: +420 776 834 534 • e-mail: dohnal@dohnalbernard.cz

Pobočka Jílové u Prahy
JUDr. Michal Bernard, Ph.D., ev. č. ČAK 14936
Masarykovo nám. 195, PSČ 254 01 Jílové u Prahy
tel.: +420 773 991 250 • e-mail: bernard@dohnalbernard.cz

I.

Záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ (dále jen „záměr“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) jako změna záměru uvedeného v bodu 49 kategorie II. přílohy č.1 zákona EIA, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA). Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 23.3.2022 (dále jen „oznámení“).

Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA shora nadepsaní podatelé podali k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě své **připomínky**.

Dne 10.11.2023 byla na úřední desce KU Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Shora nadepsaní podatelé tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě zasílají toto své

v y j á d ř e n í.

II

Obsah připomínek

Obsah připomínek:

Úvod

1. Připomínky k vypořádání bodů ZZŘ
2. Připomínky k Posouzení vlivů na krajinný ráz
3. Připomínky k migrační studii
4. Připomínky k Hydrogeologickému posouzení
5. Připomínky k Biologickému průzkumu
6. Připomínky k použitým zdrojovým podkladům a datům
7. Opodstatnění celého záměru přivaděče
8. Kauza Slaná/ úsek 5-1080/ napojení na Semily
9. Připomínky k Hlukové studii
10. Připomínky k Rozptylové studii
11. Údolí Tisovky

Závěr

III.



Úvod

Předložená dokumentace k procesu EIA "Přivaděč Žernov - Zelený Háj" se vyznačuje celou řadou sporných bodů, zejména:

- využití zastaralých podkladů;
- odlišné, chybějící či nejednoznačně pojmenované zdroje podkladů;
- využití nedohledatelných, veřejnosti nepřístupných zdrojů a studií;
- využití dat s nejednoznačnou vypovídací hodnotou;
- rozdílné cíle, které má záměr řešit;
- sporné až navzájem se popírající dopady na obyvatelstvo a životní prostředí;
- text dokumentace (obsah, tabulky, fakta) často nemá logické vyústění v závěrech dokumentace;

- závěry s vyhodnocením dopadů záměrů jsou bagatelizující a někde je jejich smysl v přímém rozporu s údaji v textu dokumentace;
- nepřehledná struktura dokumentu, často se opakující pasáže, které nemají logické provázání a vliv na hodnocené parametry, nečíslované obrázky a tabulky bez uvedení názvů, čísla bodů k vypořádání ze zjišťovacího řízení nesouhlasí s číslováním v samotném závěru zjišťovacího řízení;
- absence měřítek v mapových podkladech;
- různé formáty podkladů znemožňují jednotný formát citací z Dokumentace.

Tyto skutečnosti značně ztěžují posuzování předložené Dokumentace. Naše připomínky jsou proto v zájmu přehlednosti rozděleny na hlavní text a doplňující přílohy, které vysvětlují situaci podrobněji a poskytují informace nezbytné k pochopení projednávaných bodů v širších souvislostech.

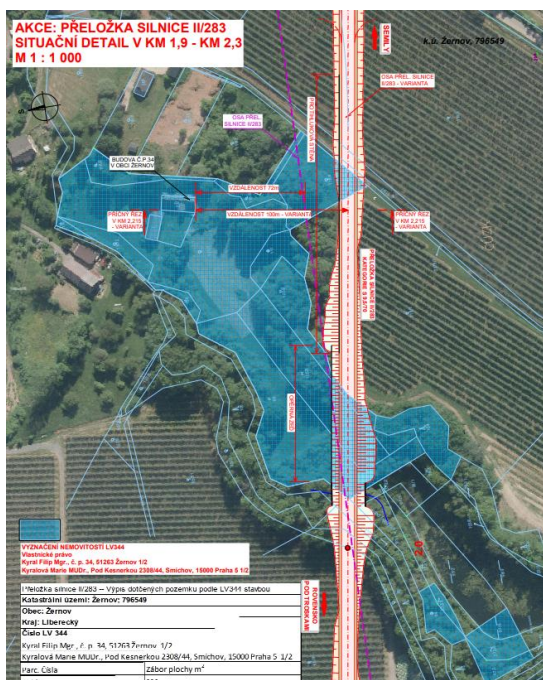
Citace původní Dokumentace se objevují:

- kurzívou s uvedením původního dokumentu a stránky;
- vložením výstřižku z původního dokumentu a uvedením stránky.

1. Připomínky k vypořádání bodů ZZŘ

V těle aktuální Dokumentace (dále někdy jen Dok) je řešeno vypořádání připomínek uvedených v Závěru zjišťovacího řízení EIA:

1.1. Návrh variantních řešení



“Varianty” V1 a V2 v blízkosti domu Žernov 34.

Fialová linie značí osu V1 cca 70 m od domu. Červenobíle je vyznačená V2 cca 100 m od domu. (Ortofoto)

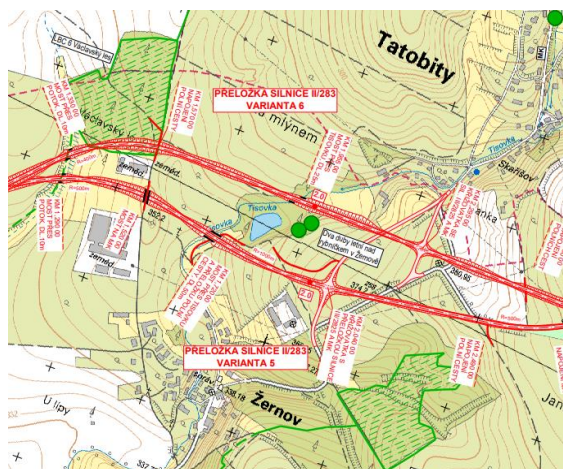
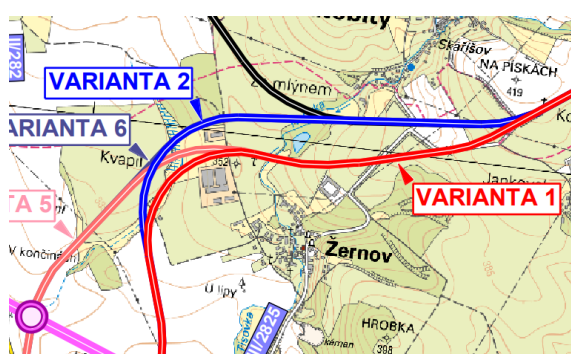
V dokumentaci přitom **chybí řádné terénní zaměření trasy přeložky**, které dle předkladatele **“pro proces EIA není potřeba”** (Dok, str. 16).



V2 znázorněna zákresem (Dokumentace)

Následují skutečné varianty dle požadavků zjišťovacího řízení, které **NEJSOU posuzovány v současné EIA**, přestože jsou zpracované ve studiích Valbek 2015.

Varianta 1 či 5 (Valbek 2015) splňují zadání ze Závěru zjišťovacího řízení (rozdíl variant dle umístění MUK na I/35).



K “návrhům variantních řešení” a “podobě záměru” se dle Dokumentace vztahují **Body 1-12 Závěru zjišťovacího řešení**, Tyto body jsou v Dokumentaci vypořádány jednou větou:

„Byla zpracována nová varianta – V2 podle výše uvedených požadavků a byla také vyhodnocena v této dokumentaci.” (Dok, str. 9)

Bod 1 - Příslušný úřad v souladu s ustanovením § 7 odst. 8 zákona navrhuje zpracovat v dokumentaci níže uvedené varianty provedení záměru (vyhodnocení technické proveditelnosti, negativních dopadů a výhod).

Nesplněno (viz výše).

Bod 2. - Alternativní překonání údolí potoka Tisovka mostem situovaným jižně od rybníku nacházejícího se na p.p.č. 97/2, 97/6 a 98/9 v k.ú. Žernov (např. v trase varianty č. 1 dle studie společnosti Valbek, s.r.o. z roku 2015).

Nesplněno (viz výše).

Bod 6 - Varianty, které z důvodu závažných technických překážek nebudou zahrnuty do detailního zpracování v rámci celé dokumentace, budou v dokumentaci alespoň náležitě popsány a zakresleny v mapě. Případné odmítnutí takových variant bude odpovídajícím způsobem zdůvodněno.

Nesplněno (viz výše).

Bod 7 - K technicky proveditelným variantám budou v souladu s níže uvedenými požadavky variantně zpracovány hluková a rozptylová studie, vyhodnocení dopadů na podzemní vody, vláhové podmínky a biotopy, krajinný ráz, migrační prostupnost krajiny a zvláště chráněné druhy. Bude zvláště vyhodnocena nejvýhodnější varianta z hlediska dopadů na životní prostředí a z hlediska technických parametrů, i varianta nejvýhodnější z kompromisního hlediska obou krajních pohledů.

Pomineme-li existenci jiných variant, jako to dělá autor Dokumentace, v Přílohách k Dokumentaci najdeme studie, které posuzují výše jmenované dopady V2 převážně nedostatečným způsobem (viz níže kap. 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10).

Bod 8 - Zdůvodnění navrženého řešení na základě stavebně-technických podmínek v území a příslušných technických norem (např. minimální požadavky na směrové vedení a výškový profil komunikace ve vztahu k reliéfu terénu a z nich plynoucí výška/hloubka a plošný zábor náspů/zářezů a dotčení obydlených oblastí a přírodně cenných prvků trasou komunikace). Odůvodnění zvoleného řešení z pohledu minimalizace výsledných dopadů na životní prostředí.

V dokumentaci je pouze konstatováno, v jakých parametrech se projekt připravuje, bez odůvodnění či variace dle vlivů na hlukové a imisní studie a vlivu na životní prostředí. Otázka zní: **Pro kterou nejvyšší třídu silnic by navrhované parametry splňovaly normy?**

Z pohledu na situaci V1 a V2 v přílohách k Dokumentaci (P032-II283_E1_situace_V2 a P031-II283_E1_situace_V1) lze usuzovat, že se návrh snaží o **vyrovnanou bilanci zemin**, tzn. aby půda ze zářezů atd. byla v maximální míře využita pro vyrovnávání terénu a stavbu náspů a nemusela být odvážena a umístěna jinde. Rozměry (zejména výška) náspů mají přitom zásadní vliv na šíření hluku, emisí, krajinný ráz a další. A "přebytečná" půda může najít využití jinde.

Žádáme proto: 1) aby bylo posouzeno, **zda není rozsah náspů v záměru příliš velký a zda je takové relativní snižování nákladů ve veřejném zájmu**, 2) o přesnější rozměrovou (zejména výškovou) specifikaci stavby (není řádné terénní zaměření trasy!), 3) o posouzení variantních řešení i z tohoto hlediska.

Bod 12 - Popis opatření souvisejících s realizací záměru odpovídající stupni projektové přípravy – zejména přeložky a úpravy navazujících komunikací, nezbytná opatření v obcích, kterými navazující komunikace procházejí atp.

Viz níže připomínky v kap. 6, 8, 9, 10.

1.2. Krajinný ráz a rekreační využívání krajiny:

Bod 14 - Vyhodnocení dopadů na cyklistickou a pěší prostupnost krajiny a z nich vyplývající návrh případných zprůchodňujících opatření, včetně kompenzačních opatření minimalizujících tyto vynucené stavební zásahy do krajiny a stávající sítě účelových komunikací.

V záměru není počítáno s:

- komunikacemi mezi Tatobitami a Žernovem (zejména parcelní č. 2176/1).
- prostupností v rámci obce Žernov - Žernov 34 a 46 přes údolí kolem rybníka, jež zajišťuje dostupnost pozemků Kyralových „před“ a „za“ záměrem jak pěší tak zemědělskou technikou (traktor) a mj. také obslužnost náhonu od rybníka sadaři.
- zhoršením dopravy a prostupnosti na stávající komunikaci Žernovem (parcelní číslo 2160/1) - vytvoření průtahu z Kotelska a okolí přes Žernov na křižovatku s přeložkou

u Tatobit, zde též výrazné vytížení nákladní dopravou z VVIS, který by objížděl obec na přivaděč

1.3. Zdraví obyvatel

Bod 16 - Hluková studie bude zohledňovat vedení komunikace v náspech, mostech a zářezech i tvar a pokryv okolního terénu. Vyhodnocena bude též potenciální kumulace vlivu s ostatními zdroji hluku, zejména s plánovanou přeložkou silnice I/35. **Budou uvedeny a odůvodněny vstupní parametry výpočtových modelů.**

Viz níže připomínky v kap. 6, 8, 9, 10.

Bod 17 - Vyhodnocení dopadů záměrem vyvolaných změn v rozložení dopravy na obce napojené na navrhovanou trasu silnice II/283 (bezpečnost chodců, plynulost dopravy, nároky na rozšiřování stávajících komunikací, potenciál pro doplnění chodníků atp.).

De facto bez informací splňujících zadání - vypořádání jiným tématem, chybí zhodnocení zhoršení dopravy a prostupnosti na stávající komunikaci Žernovem (parcelní číslo 2160/1) - vytvoření průtahu z Kotelska a okolí přes Žernov na křižovatku s přeložkou u Tatobit, zde též výrazné vytížení nákladní dopravou z VVIS, který by objížděl obec na přivaděč, dále problematika napojení za křižovatkou Tuhaň

Bod 18 - Vyhodnocení potenciálních dopadů změn v rozložení dopravy, vyvolaných realizací přeložky, na hlukovou a imisní situaci v dotčených obcích.

De facto bez informací splňujících zadání - vypořádání jiným tématem, chybí zhodnocení zhoršení dopravy a prostupnosti na stávající komunikaci Žernovem (parcelní číslo 2160/1) - vytvoření průtahu z Kotelska a okolí přes Žernov na křižovatku s přeložkou u Tatobit, zde též výrazné vytížení nákladní dopravou z VVIS, který by objížděl obec na přivaděč, dále problematika napojení za křižovatkou Tuhaň

Bod 19 - Zohlednění variantních řešení z hlediska výsledného omezení rekreační funkce krajiny a z něj plynoucích dopadů na zdraví obyvatel dotčeného území.

Tzv. varianty V1 a V2 mají obě likvidační vliv na provoz Rehabilitační Farmy SIRENI/Oslí stezky s rekreačními a rehabilitačními programy pro veřejnost. Rekreační funkce krajiny v jinak sadařské oblasti by tím byla významně snížena. Přitom by tento dopad bylo možné omezit např. realizací V5 dle Valbek 2015.

1.4. Migrační prostupnost krajiny

Zde v Dokumentaci nastala **chyba v číslování oproti Závěru zjišťovacího řízení**. V následujících oddílech proto budeme číslovat body jako **X/Y**, přičemž **X** = číslování dle Závěru zjišťovacího řízení a **Y** = číslování dle Dokumentace.

Bod 25/4 - V rámci migrační studie budou identifikována střetová místa s migračními trasami obojživelníků a budou navržena umístění a minimální parametry migračních objektů.

Migrační studie uvádí:

Požadavky pro živočichy kat „D“ nejsou přesně specifikovány, ale vzhledem k tomu, že jde o poměrně malé živočichy s akčním rádiem cca 200 – 300m, bylo by vhodné propustky (migrační profily) řešit v uvedených vzdálenostech – tedy s maximální vzdáleností do 600m. Zde platí totéž co pro předchozí skupinu savců. Je také nutné konstatovat, že při vedení trasy cennějšími stanovišti je frekvence vhodných prostupů vyšší. (str. 46)

V lokalitách (např. úsek 1,9-2,3 km) významného výskytu obojživelníků (Vlašín, Příloha č. 1), tedy živočichů kat D, (Migrační studie, str. 20) vzdálenosti migračních objektů v záměru neodpovídají požadavku na rozestup 600 m.

Bod 28/7 - Migrační objekty pro velké savce, převádějící regionální biokoridor a migrační koridor velkých savců budou dosahovat migračních parametrů minimálně na úrovni středních hodnot intervalu praktického optima pro kategorii A (dle metodiky AOPK ČR „Doprava a ochrana fauny v České republice“, 2020); migrační objekty převádějící lokální biokoridory budou dosahovat minimálně průměrných hodnot indexu I pro relevantní druhy živočichů dle citované metodiky. **Křížení vodních toků budou řešena jako funkční migrační objekty pro relevantní živočichy, zachovávající přírodní charakter koryta a terénu navazujícího na břehy (vyjma nezbytného kácení stromů) a nebudou vytvářet předpoklad nutné stabilizace koryta v budoucnu z důvodu ochrany mostu.**

Zachování přírodního charakteru koryta je bez posouzení s odkazem na nedostatek informací:

Předložené podklady neumožnily zcela přesně vyhodnotit jednotlivé migrační profily, neboť není přesně známa výška nad terénem, dále pak nemohl být upřesněn rozsah naváděcích bariér. Proto doporučuji provést upřesnění na základě dalších stupňů projektové dokumentace. (Migrační studie, str 47)

V řešeném území přechází stavba drobné vodní toky. Jde o bezejmenné vodní toky, dále tok Tisovka, Veselský potok a Hořenský potok. Z doložené dokumentace není zcela zřejmé, jaký typ mostu je navržen pro převedení jednotlivých toků. Předpoklad je vždy most. Nedoporučuji trubní propustek kruhového průřezu. (HydroS, str 45)

Bod 29/8 - Vyhodnocení rizikovosti záměru z hlediska pohybu ptáků a netopýrů a návrh případných eliminačních opatření.

Nesplněno, beze zmínky.

1.5. Biotopy a zvláště chráněné druhy organismů

Bod 31/10 - Vyhodnocení ekologického významu dotčených biotopů a míry jejich ovlivnění záměrem, včetně návrhu případných zmírňujících a kompenzačních opatření (vyhodnotit možnost snížení dopadů na nivy vodních toků jejich alespoň částečným překonáním mostem, **nikoli pouze náspem s minimalistickým přemostěním vodního toku** – např. údolí levostranného přítoku Václavského potoka, údolí Tisovky, údolí pravostranného přítoku Veselky).

Tento bod zpracovatel zapracoval do textu dokumentace, bohužel se to neprojevilo v konkrétních výstupech. Násyp v úseku za přemostěním Tisovky je nahrazen opěrnou zdí. Je pravda, že zeď **zamezí migraci obojživelníků přes záměr** (viz **Bod 25/4, 28/7**)- bohužel bez dostatku migračních postupů v adekvátních vzdálenostech pro živočichy kat. D. Jinak nehodnotí vliv stavby **na biotop** mezi pastvinou, mokřadem a rybníkem, který by přešel napříč, navíc bez zhodnocení vlivu na vodní poměry v okolí stavby - pastviny, mokřady, tůň atd. V některých místech záměru by stavbou a sanací území došlo ke změně vodní bilance a zásahem do biotopu by došlo ke změně schopnosti retence vody, zastíněním slunečního svitu i vanutí větru by došlo ke změnám v odpařování i vegetačního pokryvu. To ve studii hodnoceno nebylo (viz též kap. 4 a 11).

Bod 32/11 - Aktualizace biologického průzkumu s důrazem na původním průzkumem nezjištěné zvláště chráněné druhy jejichž výskyt v dotčeném území je dokládán z jiných zdrojů (zejména nálezová databáze AOPK ČR), případně je zde výskyt pravděpodobný (např. vlk obecný). **Vyhodnocení vlivu na zvláště chráněné druhy a návrh případných zmírňujících a kompenzačních opatření.**

Detailněji by měl být posouzen také **ekologický dopad na biotop z hlediska** biologického cyklu a **rozmnožovacího procesu chráněných živočichů** v okolí záměru, zvláště obojživelníků a ptáků, kterých je dle znaleckého posudku (Vlašín Příloha 1) v úseku 1,9–2,3 km záměru na jednom biotopu oproti okolním sadům lokalizováno významné množství.

V biologickém průzkumu je konstatován nález množství zvláště chráněných živočichů a v obecné rovině navržena možná zmírňující opatření, ale chybí ale přesná lokalizace a seznam zvláště chráněných živočichů pro žádost o výjimku ze zákona o ochraně přírody.

Bod 36 - Popis a věcně zaměřené vyhodnocení hydrogeologických podmínek v trase přeložky (včetně variantních řešení), vycházející alespoň z již existujících zdrojů informací, zejména hydrogeologických a pedologických map, databáze BPEJ, historických průzkumných prací.

Nezmiňuje se předpokládaný vliv záměru a stavebních úprav na hydrogeologické podmínky.

1.6. Zemědělský půdní fond (ZPF) a lesní pozemky

Bod 44/23 - Vyhodnocení prokazatelnosti veřejného zájmu na záboru ZPF se zvážením všech mimoprodukčních funkcí ZPF (§ 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF). Vyhodnocení navrhovaného řešení z hlediska ochrany ZPF, životního prostředí a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů (§ 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF). Vyhodnocení dostupnosti zemědělských a lesních pozemků z hlediska jejich dalšího obhospodařování a návrh případných opatření.

ROZPOR s vypořádáním, vzhledem k absenci plnění minimálně u bodů 1., 2., 6., 48/I.+VII., +VIII., a zvláště nedostatečnému **hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. jestliže výstavba představuje „závažný zásah do zájmů chráněných druhou, třetí a pátou částí tohoto zákona“**. Protože chybí variantní řešení v náležitém odstupu variant není možné posoudit tento vliv na ekologicky hodnotnější části krajiny oproti půdě s větší degradací (viz varianty Valbek 2015)

1.7. Souhrnné požadavky

Bod 48/27 vypořádán na str. 14-17 Dokumentace.

- 1) Absence variantních řešení přeložky** a nedostatečně zpracovaná související kapitola B.I.5. Požadavek na zařazení alternativní trasy přeložky dle studie společnosti Valbek z roku 2015 (trasa č. 1, případně i další).

Splněno variantou V2. (Dok. str. 15)

Nesplněno (viz body 1, 2, 6, 44/23 Závěru a další viz kap. 1.1 - Návrh variantní řešení).

- 2) Dopady na dopravní provoz**, bezpečnost chodců a zvýšení nároků (často neřešitelné) na kapacitu komunikací v sousedních obcích.

V hlukové studii řešeno v obci Slaná. (Dok. str. 15)

Nesplněno dostatečně. Ostatní obce jsou zcela bez řešení, Vedle kauzy Slaná (viz níže kap. 8) by došlo také ke zhoršení dopravy a prostupnosti na stávající komunikaci Žernovem (parcelní č. 2160/1), vzniku "průtahu" z Kotelska a okolí přes Žernov na křižovatku s přeložkou u Tatobit (zde též k výraznému zatížení nákladní dopravou z VVIS, která by objížděla obec na přivaděč), a dalším vlivům (viz níže kap. 9, 10).

- 3) Výhrady ke zpracování hlukové studie** a v ní použitým vstupním parametrům předpokládaných intenzit dopravy.

Intenzity převzaty z odborného modelu dopravy (Dok, str. 16)

Vstupní data neaktuální, rozporuplná a ve studii chybně použitá (viz další kapitoly - zejména kap. 6).

- 4) Absence vyhodnocení kumulace vlivů s přeložkou I/35** (sic!) a stávajícím provozem nákladních vozidel souvisejících se zemědělskou výrobou.

Kumulace započítána, provoz nákladních vozidel souvisejících se zemědělskou výrobou je součástí sčítání dopravy a tedy i modelu dopravy. Provoz po polích z hlediska emisí zohledněn v rozptylové studii pomocí pětiletých klouzavých průměrů. (Dok, str. 16)

Kumulace s vlivy rychlostní silnice I/35 ignorovány.

5) Rozpor předmětného záměru se zásadami využívání krajiny dle platných ZÚR LK.

Soulad se ZÚR doložen vyjádřením orgánu ÚP. (Dok, str. 16)

Záměr je stále v rozporu se zásadami využívání krajiny dle platných ZÚR, orgánem ÚP a ÚP obce Žernov. Tento popis uvádí, že trasa "obchází zástavbu obce Žernova severním obchvatem v trase dle územního plánu obce". Územní plán obce (z roku 2011) obsahuje pouze rezervu pro přeložku silnice, kterou nej lze považovat za "obchvat", vede v těsné blízkosti (70 m od trasy) severní části obce Žernova (Žernov 34, Žernov 46 a dalšími pozemky určenými k zástavbě 118/3, 118/12). Tento fakt je v popisu trasy zcela opomenut

6) Absence řádného terénního zaměření trasy přeložky.

Pro proces EIA není potřeba. (Dok, str. 16)

Jak potom může být "posun" o 30 m od objektu Žernov 34 brán jako jiná varianta?

7) Výhrady z hlediska vlivů na půdy: Zábor půdy v I. a II. třídě ochrany a z něj vyplývající povinnost zdůvodnění zvoleného řešení z hlediska zájmů ochrany ZPF.

V dokumentaci zdůvodněno. (Dok, str. 17)

Nezdůvodněno vzhledem k absenci plnění minimálně u bodů 1,2.,6., 48/I.+VII., +VIII. Závěru a zvláště nedostatečnému **hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. jestliže výstavba představuje „závažný zásah do zájmů chráněných druhou, třetí a pátou částí tohoto zákona“.**

8) Negativní dopady na cenné biotopy údolí potoka Tisovka, které v mozaice odpovídající vláhovým podmínkám vytvářejí významný prvek ekologické stability krajiny, stanoviště zvláště chráněných druhů a uvnitř zemědělsky intenzivně využívané krajiny základ pro plnění jejích ekologických funkcí. Stavba naruší ekologickou kontinuitu údolí.

Navržena varianta V2, která řeší uvedené vlivy. (Dok, str. 17)

Neřeší (viz předchozí požadavek č. 7).

2. Připomínky k Posouzení vlivů na krajinný ráz

Kapitola „3.2 - Vymezení dotčeného krajinného prostoru” je provedena velmi amatérsky a nereflktuje skutečné atributy krajiny ani hodnoceného záměru.

Je zde uvedeno, že PDoKP je zpracován dle analýzy viditelnosti, samotná **analýza viditelnost však není součástí hodnocení**. Není popsáno, **kdy a jak proběhla, z jakých výškopisných dat vychází, ani v jakém prostředí byla zpracována**. To je vážné pochybení. Dle metodiky Vorla (2004), která je uznávanou metodikou MŽP i AOPK, **je třeba provést analýzu na základě přesného modelu terénu za pomoci přesných dat, například DMT 5. generace nebo LIDARU. Bez takové exaktní analýzy není možné přesně potenciální dotčený krajinný prostor determinovat**. Výsledky celého hodnocení krajinného rázu jsou pak postaveny na nepřesných datech a je možné je zásadně zpochybnit.

V kapitole „1.3 – Metodika” je sice uvedeno, že hodnocení je zpracováno dle metodiky Vorla (2004), naprosto základní kroky předepsané touto metodikou ale opomíjí. Chybí tabulka identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a **vyhodnocení vlivu na jednotlivé identifikované znaky**. Bez tohoto kroku je hodnocení bezcenné.

Absence analýzy a exaktních 3D dat činí ze studie irelevantní dokument, který je v rozporu se zákonnou ochranou krajinného rázu podle §12 Zák. 114/1992 Sb.

Kapitola „5 – Závěr” **opět dokládá, jak je zpracované hodnocení nedostatečné. Vliv záměru na VKP nelze hodnotit jako „slabý”, když několika VKP ze zákona přímo prochází, stavebně do nich zasahuje a přímo i nepřímo je ovlivní.** Jde především o problematické vedení přes VKP vodní toky a jejich nivy.

Celkově lze jako vhodnější variantu hodnotit V1. Varianta V1 vykazuje menší vlivy v oblasti menších násypů a zářezů. Dále neobsahuje nadjezd uvažovaného záměru nad křižovatkou Zelený Háj v MÚK Zelený Háj, ale napojuje se zde úrovnově. A v poslední řadě nezabírá nové části lesa za křižovatkou Zelený Háj, protože je v této křižovatce ukončena a dále již pokračuje po stávající vozovce. (str. 25)

V závěru studie KR je dle kontextu zcela evidentně zaměněna V1 a V2 (!).

Požadujeme zpracování hodnocení dle platné metodiky (Vorel, 2004) a přepracování hodnocení na základě této analýzy, a to především v porovnání variant z hlediska jejich viditelnosti a zásahu do krajinného rázu. Požadujeme, aby toto hodnocení zpracovala osoba certifikovaná na hodnocení krajinného rázu FA ČVUT, jež bude zárukou kvalitního zpracování.

Hodnocení světelného znečištění by mělo být samostatnou studií, a nikoli součástí hodnocení dopadů na krajinný ráz. To, že je do něj začleněno, jen potvrzuje neprofesionální přístup ke zpracování studie. Požadujeme vyhotovení samostatné studie na světelné znečištění dle platných standardů a metodik.

3. Připomínky k migrační studii

Migrační studie je kvalitně zpracována a je odborným a profesionálně relevantním podkladem. **Vychází však z neúplných podkladů:**

Předložené podklady neumožnily zcela přesně vyhodnotit jednotlivé migrační profily, neboť není přesně známa výška nad terénem, dále pak nemohl být upřesněn rozsah naváděcích bariér. (Migrační studie, str. 47)

Požadujeme zpracování studie po zpracování těchto chybějících dat, neboť **bez nich není možné přesně vlivy na migraci vyhodnotit.**

4. Připomínky k Hydrogeologickému posouzení

4.1. Obecné námitky

V obecné rovině předložená dokumentace EIA adresuje nedostatečně nebo zcela opomíjí následující podtržením zvýrazněné podmínky stanovené Závěrem zjišťovacího řízení, týkající se hydrologické a klimatické funkce krajiny:

Bod 36 - Popis a věcně zaměřené vyhodnocení hydrogeologických podmínek v trase přeložky (včetně variantních řešení), vycházející alespoň z již existujících zdrojů informací, zejména hydrogeologických a pedologických map, databáze BPEJ, historických průzkumných prací.

Bod 37 - Vyhodnocení vlivu záměru na hydrologické a klimatické (z hlediska mikroklimatu území i širších dopadů ztráty nezastavěného povrchu a vegetačního pokryvu na vodní cyklus, distribuci tepelné energie a cyklus CO₂) funkce krajiny, a to se zohledněním případné interakce se změnou klimatu. Návrh případných zmírňujících a kompenzačních opatření.

Bod 38 - Vyhodnocení vlivu záměru, zejména zářezů a náspů, na režim proudění podzemních vod a na vláhové podmínky v dotčeném území. Součástí bude adresné vyhodnocení možného ovlivnění všech vodních zdrojů, pramenů, vodních toků a na vodu vázaných biotopů v dotčeném území. Na základě vyhodnocení budou navržena eliminační, zmírňující a kompenzační opatření.

Bod 39 - Rámcové vyhodnocení hydrogeologických podmínek v trase přeložky (na základě popisu dle bodu 36) z hlediska možnosti vsakování odváděných srážkových vod, případně jejich retence s částečným vsakem a odparem v otevřených nádržích přírodního charakteru. Návrh nejvhodnějšího způsobu odvádění srážkových vod (respektující hierarchii dle § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách), který bude v daných podmínkách maximálně využívat vsakování a/nebo odpařování srážkových vod v otevřených nádržích přírodního charakteru, situovaných podél celé délky přeložky tak, aby byl minimalizován vliv záměru na stávající vláhové podmínky v dotčeném území, a to zejména s ohledem na vodní a na vodu vázané biotopy.

Bod 40 - V případě odvádění srážkových vod formou regulovaného vypouštění do vodních toků bude vyhodnocen vliv na recipienty srážkových vod (způsob zaústění, ovlivnění kvality vody) a na biotopy vázané na vodu (především z hlediska možného snížení dotace vodou o odváděné srážky).

Bod 41 - Vyhodnocení dopadu přibývajících zpevněných ploch a vyvolaného snížení vsakovací a retenční kapacity krajiny na doplňování zásoby podzemních vod, s důrazem na chráněnou oblast přirozené akumulace vod Severočeská křída.

Bod 42 - V případě známé kolize záměru s prvky technického odvodnění zemědělských a lesních pozemků bude navrženo řešení zachovávající požadovaný stav dotčených pozemků (vzhledem k jejich využití a předpokládanému vývoji vláhových podmínek), které však zároveň zajistí zpomalení odtoku vody z krajiny a posílení její retenční funkce.

4.2. Námitky k úseku 0–2,4 km

V úseku 0–2,4 km záměru se nacházejí významné krajinné prvky: potok Tisovka 1-05-02-015 s přilehlou nivou, která obsahuje mokřady s tůňkami a přímo navazuje na **přílehlý rybník, jehož náhon záměr přetíná**. Jelikož v údolí převládají jílovité půdy, dochází ve vlhkých měsících k rozbahnění a retenci vody půdou s vysokou hladinou podpovrchových vod (nízké desítky cm pod povrchem). Vliv na zádrž vody má i rozrušování půdy kopyty chovaných a migrujících zvířat. Celek tvoří v okolních intenzivně obhospodařovaných sadech ucelený biotop podporovaný biologickým hospodářstvím a chovem oslů. Výsledná biodiverzita, různorodost krajinných prvků a schopnost retence vody činí toto území z pohledu ochrany přírody hodnotné a hodné ochrany, jak dokládá i posudek soudního znalce (viz Vlašín, Příloha 1). Daný úsek patří mezi tzv. chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), v nichž je dle § 28 Vodního zákona 254/2001 Sb. zakázáno mj. „(a) zmenšovat rozsah lesních pozemků, (b) odvodňovat lesní pozemky, (c) odvodňovat zemědělské pozemky (...) nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod.”

Území samo je složeno z několika VKP chráněných zákonem. Žernovský rybník je navíc intenzivně využíván jako zdroj závlahy pro přilehlé sady a kvalita vody v něm má potenciálně přímé ekologické a hospodářské důsledky a přeneseně i zdravotní dopady na konzumenty ovocnářské produkce.

V přilehlé obci Žernov se dále nachází vrt HV3 a ve Václaví vrt TV3 (původní TV2 1969, nový vrt 2020 TV3) skupinového vodovodu Rovensko pod Troskami.

V kap. „C.2.2 Voda” je přítom vliv stavby na hydrogeologickou situaci hodnocen jako nevýznamný:

„Obhlídkou lokality bylo zjištěno, že nedojde k výraznější změně odtokových poměrů v krajině. Kvarterní sedimenty představují slabě propustné až nepropustné prostředí s transmisivitou na úrovni $T = n \cdot 10^{-6} - n \cdot 10^{-9} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. 11 Západní část zájmové oblasti okrajově spadá (dle §28 zák. č. 254/2001 Sb.) do rozsáhlé chráněné oblasti přirozené akumulace vod „CHOPAV – 215 – Severočeská křída“. Její hranice prochází obcemi Tatobity a Žernov. V tomto úseku návrh nivelety kopíruje stávající terén s hloubkou zářezů do 4,0 m. CHOPAV nebude tedy plánovanou výstavbou přeložky nijak ovlivněna. Pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně zpomalení jejich odtoku retenčními nádržemi s následným přepadem do vodních toků s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod....” (str. 96)

Namítáme, že stavba by hydrogeologické poměry v okolí změnila mnohem výrazněji, než jak vyplývá z výsledků zmiňované „obhlídky lokality“. **Stavba gabionové zdi a základy mostu by vyžadovaly sanaci mokřadů a hlubinné založení na podmáčeném povrchu. Historicky před vznikem rybníka zde býval rozsáhlý mokřad. Navíc v těchto místech docházelo vlivem jarních povodní k trhání břehů a průběžné remodelaci koryta, historicky i sesuvu půdy na levé hraně údolí nad hospodářským stavením a pod současnými sady do údolní pastviny** (Ize tušit i na podélném profilu v zákresu - více by ukázala podrobnější studie).

O vysoké hladině podzemních vod, nutnosti sanace, nevhodnosti podloží a nutnosti hlubinného založení hovoří ostatně už Geotechnická rešerše k „Technické studii - Přeložka silnice II/283, (Valbek 2015)” dostupná na <https://www.turnov.cz/filemanager/files/1084441.pdf> :

- Nivy místních vodotečí, erozní rýhy a dna elevací jsou vyplněna heterogenním souvrstvím soudržných a nesoudržných zemin. Bazální polohy jsou obvykle tvořeny štěrkovitými a písčitými zeminami s proměnlivým podílem jemnozrnných zemin. Tyto jsou pak shora překryty polohou jemnozrnných zemin, místy s příměsí organických součástí. Mocnost fluvialních zemin je lokálně proměnlivá.
- Předpokládáme, že uvedené kvartérní zeminy budou IV - VII třídy vhodnosti pro podloží, pro použití do násypů budou málo vhodné až nevhodné. Podloží násypů bude vzhledem k charakteru zemin pravděpodobně nutné sanovat, zejména při přechodu údolí s vodotečemi. Rovensko - sil. II/283, přeložka, rešerše 2015-239 GeoTec - GS, a.s.
- Podzemní vodu lze očekávat pouze v úsecích v blízkosti erozních bází údolí místních vodotečí. Díky relativně dobré propustnosti deluvií a podložních horninových komplexů, dochází k rychlé infiltraci srážkových vod do hlubšího podloží. Případné problémy s odvodněním zářezových úseků mohou vzniknout v prostoru, kde trasy přechází přes uložení eolických sedimentů. (str. 11-12)

A tamtéž závěrem::

Výsledky orientačního geotechnického průzkumu vycházejí jen z rešerše archivních geologických prací a geologické mapy. Pro další etapy projektování bude nutné provést odpovídající geotechnický průzkum včetně sondážních a laboratorních prací. (str. 11-12)

Ve studii Valbeku (2015) jsou rovněž zpracované podklady pro variantní řešení dané lokality (bohužel nevyužité).

V hodnocení biologického průzkumu se dočteme:

Po dokončení stavby se projeví dvě protichůdné tendence: příznivý rozvoj ekosystémů raných sukcesních stadií a na druhé straně oslabení existujících ekologických vazeb (což výrazně přispěje k redukci stávajících rostlinných populací), k šíření invazních a expanzivních taxonů, což může způsobit negativní změny společenstev v zájmovém území a v okrajových úsecích v celé ose zájmového území. (Dok, str. 186)

Z výše uvedeného je zřejmé, že **záměr by výrazně ovlivnil hydrogeologické poměry v údolí Tisovky, a to jak stavbou samotnou, tak nutnou sanací jejího okolí. Počítat je třeba také se splachem povrchových vod podél tělesa záměru do stávajících zákonem chráněných mokřadů a přímo do rybníku či potoka.** Údolí Tisovky je v dlouhém úseku nejnižší částí zamýšleného díla. Lze tedy předpokládat vydatný splach z přilehlých úseků po obou stranách silnice a změnu vláhových poměrů v oblasti. Dále je třeba poukázat na změny slunečního osvětlení a vanutí větru, které by stavba měla, a jejich vlivu jak na rozptylové podmínky imisí, tak na odpařování a vegetační pokryv a mikroklima. **Nic z toho ve studii adresně hodnoceno nebylo, kromě výše uvedeného shrnutí v jiné části textu.**

4.3. Námitky k úseku nad Kotelským potokem

Údolí Kotelského potoka (ISVS 10181536) na Žlábků překonává záměr (ve variantě V1 i V2) mostem vyvedeným z mohutných náspů. I zde by po realizaci záměru docházelo v dlouhém úseku ke splachu ze stavby samotné a z okolních svahů do nejnižšího bodu, tedy do vodního toku. Potenciální vlivy na hydrologické poměry **VKP Kotelského potoka a jeho nivy** přitom **Dokumentace nezmiňuje jediným slovem.**

4.4. Připomínka k V1 za Zeleným Hájem

Od stávající křižovatky Tuhaň vede silnice na Semily. Mezi stávající silnicí a plánovanou V1 je pramen, který teče směrem do potoka (v dokumentaci mylně označovaného jako Hořenský), ze kterého jsou napájené letos realizované tůňky/rybníčky. Jsme přesvědčeni, že záměr V1 by měl výrazný vliv na tento zdroj.

4.5. Závěr

Závěr hydrogeologického posouzení, že „nedojde k výraznější změně odtokových poměrů“ (HGP, str. 10), se přinejmenším v úseku 1,9–2,3 km trasy přivaděče jeví jako nedostatečný, ne-li nepravdivý, a to už v kontrastu se zjištěními technické studie (Valbek, 2015). Domníváme se naopak, že realizace stavby v úseku 1,9–2,3 km a úseku přes Kotelský potok (viz výše bod 4.3) by přinesla zásadní a nevratné zásahy do zdejších poměrů.

Z obecných námitek (viz výše bod 4.1), konkrétních příkladů (viz výše body 4.2-4.4,) i ze skrovného rozsahu studie (11 stran) je zřejmé, že průzkum nebyl proveden dostatečně. **Žádáme proto o podrobnější posouzení vlivu stavby ve všech výše uvedených ohledech nejen na území CHOPAV, ale po celé délce trasy přivaděče, a to včetně posouzení alternativních řešení trasy, jak je navrhla společnost Valbek již v roce 2015.** Tato variantní řešení investor i přes přímou urgenci (viz Bod 36 Závěru zjišťovacího řízení) stále ignoruje a jejich posouzení v EIA neprovádí.

5. Připomínky k Biologickému průzkumu

Biologický průzkum je kvalitně zpracován a je odborným a profesionálně relevantním podkladem. Dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, je však investor povinen pro záměr zpracovat hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. jestliže výstavba představuje „závažný zásah do zájmů chráněných druhou, třetí a pátou částí tohoto zákona“. Zejména jde o zásahy do významných krajinných prvků, prvků ÚSES, mimolesní zeleně, obecné ochrany ptáků, obecné ochrany rostlin a živočichů, zvláštní druhové ochrany a krajinného rázu.

Výše uvedené vlivy záměru tedy není možné „vyhodnotit“ pouze tímto obecným konstatováním:

Předpokládané vlivy na faunu lze rozdělit do dvou částí: na vlivy způsobené výstavbou záměru a vlivy působící v období provozu záměru. Za možné významné lze označit vlivy způsobené provozem záměru, neboť budou působit dlouhodobě. (Dok, str. 187)

Tyto vlivy je třeba přesně popsat, identifikovat a provést taková variantní a další opatření, aby byly eliminovány, minimalizovány, anebo vhodně kompenzovány. A to je možné pouze zpracováním hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb.

Domníváme, že jde o vážné legislativní opomenutí, které je v rozporu s výše uvedenou vyhláškou, a požadujeme zpracování hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu v rozsahu stanoveném touto vyhláškou, včetně vyhodnocení vlivu různých variant záměru, a to i varianty nulové.

Pokud jde o údolí Tisovky (složené z VKP, jež záměr v úseku 1,9-2,4 km protíná), jeho význam z hlediska veřejného zájmu ochrany životního prostředí dokládají **posudky RNDr. Mojmíra Vlašína a Mgr. Martina Šťastného** (Přílohy 1 a 2). V Biologickém průzkumu (DOK, Příloha 08) jsou sice podrobně identifikovány ohrožené organismy v celé trase přivaděče a navržena obecně platná ochranná opatření, zvláštní **význam této lokality pro širší okolí (množství zvláště chráněných živočichů na jednom polygonu mezi velkými celky vysoce hospodářsky využívané, a tím znehodnocované a navíc oplocené půdy - viz hodnocení PUPFL) a provázanost vztahů v lokalitě samotné, zde však nejsou reflektovány.**

6. Připomínky k použitým zdrojovým podkladům a datům

Každá analýza a její výstupy jsou natolik důvěryhodné, nakolik jsou důvěryhodná vstupní data. Bohužel v případě podkladů dokumentace pro EIA „Přivaděč Žernov - Zelený Háj“ právě vstupní data vzbuzují největší pochybnosti a znevažují tak celou dokumentaci a tím i celý proces EIA.

6.1. Plnění zákonných požadavků na kvalitu zpracování

Dle zákona 100/2001 “**ČÁST D KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**” (Dok, str. 119)

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

VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích (Dok, str. 229)

Dle našeho zjištění jsou údaje uvedené v kapitole D V. a VI. Dokumentace nedostatečné a nesplňují zákonné požadavky. Nejsou uvedeny charakteristiky výchozích předpokladů, prognóz ani důkazy jejich validního použití v modelových prognostikách dalších studií a jejich nejistot v hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

6.2. Odlišné základní zdroje vstupních dat pro jednotlivé studie

- 1) Intenzity dopravy pro Rozptylovou studii jsou čerpány ze sčítání dopravy z r. 2016, zatímco pro Hlukovou studii z roku 2020.
- 2) V některých podkladech (aktuální Dokumentace, RS, dokumentace Valbek 2014-15 atd.) se autoři odvolávají na „**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov-Úlibice**” (**AF-CITYPLAN 06/2014**), a jinde (Hluková studie zprostředkovaně přes “Průvodní zpráva: I/35 Turnov – Úlibice”, TST, Valbek 2016) na (**AF-CITYPLAN s.r.o. – listopad 2014**). Bohužel není jasné, zda jsou tyto dokumenty totožné či odlišné. Pokud jsou totožné, proč mají odlišné časové označení? A pokud jsou odlišné, pojednávají totožné skutečnosti a mají totožná/odlišná zdrojová data? **Pokud jsou odlišné, proč Hluková a Rozptylová studie mají různé zdrojové podklady?**

6.3. Prognózy intenzit dopravy se liší

Např. pro rok 2040 v Rozptylové studii a Hlukové studii. Souvisí to z různými zdrojovými podklady?

6.4. Zdroje vstupních dat nejsou dohledatelné

- 1) Např. v Hlukové studii (str. 11) není **předpoklad poklesu dopravy o 80 %** na území Turnova na stávající II/283 po výstavbě přivaděče **ničím podložen**.

Předpokládá se, že doprava se zde tedy omezí na minimum (20 % intenzity dopravy z varianty 0 – 2040 bez záměru). Další prostor, který tato varianta vyhodnocuje, je podél uvažovaného záměru přeložky II/283 ve variantě 1. (HS, str. 10)

Jediným textovým podkladem pro HS je “Průvodní zpráva: I/35 Turnov – Úlibice” (TST, Valbek 2016), která uvádí intenzity pouze pro I/35 a přivaděč (nikoli pro původní II/283), přičemž se odvolává na studii “AF-CITYPLAN s. r. o. - listopad 2014”, která není dohledatelná.

- 2) Studie s názvem „**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice**” **AF-CITYPLAN at' už datovaná 06/2014 nebo 11/2014** nebyla dohledatelná. Až na přímý dotaz na ŘSD jsme obdrželi odpověď (ing. Vondroušová), že pod tímto názvem se rozumí dokument „Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova” (AF CityPlan, 06/ 2014). Stále není jasné, zda je to totožný dokument „**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice**” **AF-CITYPLAN 06/2014 (jak uvádí např. Rozptylová studie)** a dokument „**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice**” **AF-CITYPLAN 11/2014**”, jak uvádí společnost Valbek v svých zdrojových podkladech, např. ve studii “Průvodní zpráva: I/35 Turnov – Úlibice” (TST, Valbek 2016).

6.5. Sčítání Intenzit dopravy (v jednotlivých sčítacích úsecích dle CSD a na území města Turnov) je zatíženo vysokou mírou nejistoty:

- 1) **duplicita dat na sousedních sčítacích úsecích k sobě nepoměrných úseků** (účelově?)
- 2) odchylky sčítání dle CSD a radarů poukazují na tento vliv ad a. – viz kalibrace modelů ve Studii AFRY viz bod 8. níže
- 3) **zdvojení /bod a/ nekompatibilních úseků** (např. centrum Turnova - intravilán) a přilehlé připojené úseky (extravilán) má pro rozdělení dopravy na “místní a tranzitní” zásadní vliv - **s důsledkem nadhodnocení tranzitní dopravy oproti místní**
- 4) **a na následné modelování intenzit dopravy s dělením lokální vs. tranzitní dopravy z dat CSD a výše zmíněných úseků (AF-CityPlan, AFRA)**

[Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 \(rzd.cz\)](http://rzd.cz) například stojí za pár kliknutí porovnat sčítací úseky na II/283 5-4601 x 5-4600 nebo na I/35 5-0315 x 5-0313

Příklad viz Příloha č.3.

6.6. Jsou využity irelevantní podklady

Studie s názvem „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice” AF-CITYPLAN at’ už datovaná 06/2014 nebo 11/2014 nebyla dohledatelná. Až na přímý dotaz na ŘSD jsme obdrželi odpověď (ing. Vondroušová), že pod tímto názvem se rozumí dokument „Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova” (AF CityPlan, 2014).

S tím souvisí naše tvrzení ohledně **využití irelevantních podkladů v argumentaci předkládané Dokumentace.**

Proč se studie řešící obchvat Turnova všude prezentuje pod zavádějícím názvem „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnova- Úlibice”, když stavbu I/35 naopak ve svých premisách neuvažuje (AF-CITYPLAN 06/2014 str. 20)?

A proč investor využívá studii pro prognózu intenzit dopravy na celé současné II/283 jako argumentaci pro přivaděč, který je topograficky v jiné lokalitě a má nejednoznačnou funkci v rámci celého záměru, naprosto odlišnou od cílů, které sleduje AF-CITYPLAN 2014?

Studie AF-CITYPLAN 2014 navíc jako závěr uvádí, že **v případě výstavby obchvatu Turnova poklesne doprava před vjezdem do Turnova o 80 %** (str. 22). To ovšem není možné aplikovat všeobecně na celou II/283, jak to činí investor v předložené dokumentaci.

- **Rozptylová studie** (str. 13) uvádí jako zdrojové podklady: „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice” (AF-CITYPLAN 06/2014) a “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016”. **Hluková studie** (str. 7) uvádí jako zdrojový podklad pouze druhou z těchto studií.
- Valbek 2016 (str. 2) se odvolává na svoji studii z roku 2014 (není jasné, jestli 10/2014 nebo 11/2014) coby výchozí podklad. Studie Valbek 10/2014 přitom řeší pouze 6 variant pro R/35 a **v žádném oddílu nepopisuje přivaděč Žernov - Zelený háj.**
- **Valbek 2016 tedy uvádí prognózy dopravy na přivaděči Žernov - Zelený háj na základě dokumentu (Valbek 2014), který se přivaděčem vůbec nezabývá!**

Situace jednotlivých zdrojových podkladů je natolik zmatečná, nejednoznačná a nepřehledná, že se jí zabýváme podrobněji v Příloze č. 3.

6.7. Netransparentnost zdrojových podkladů

- **Rozptylová studie** uvádí zdrojové podklady na str. 13: „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice” (AF-CITYPLAN 06/2014) a “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016”

- **Hluková studie** uvádí zdrojové podklady na str. 7 pouze “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016”
- “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016” jako zdrojové vstupy uvádí na str. 4,5,6,7 AF-CITYPLAN - listopad 2014 (není dohledatelný)
- “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016” jako výchozí podklad uvádí na str. 2 “Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice z 11/2014” - listopad/2014
- “Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice z 11/2014” **není dohledatelná**, ale existuje studie
- “**Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice z 10/2014**” - která na str. 13 uvádí jako zdrojový poklad: „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice” (**AF-CITYPLAN 2014** bez udání měsíce, ale pokud by dokument byl opravdu zpracován v říjnu, tak je předpoklad že využívá data z **AF-CITYPLAN 06/2014**, jelikož další AF-CITYPLAN je z 11/2014.

Situace je natolik nepřehledná, jednotlivé dokumenty se odvolávají na sebe, navíc dokumenty s nejednoznačným názvem a obsahem, který řeší. Rozbor jednotlivých zdrojových dokumentů je v příloze č. 3.

- **AF-CITYPLAN 06/2014 - jediná dohledatelná**, v dokumentaci pojmenována jako: „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice” (AF-CITYPLAN 06/2014), po otevření se dočteme že se jmenuje: „**Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova**” a opravdu řeší obchvat Turnova a přeložku části II/283 (průjezd Turnovem), kde svádí dopravu na příjezdu před Turnovem u obcí Radostná a Mírová pod Kozákovem a v premisách neuvažuje výstavbu samotné R/35 (I/35). Přeložky jsou navrženy v různých variantách, ale ŽÁDNÁ nevede přes Žernov ani na Zelený háj. A v této studii přicházejí se závěrem poklesu dopravu na vjezdu před Turnovem o 80%.
- **Valbek 2014** “Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice “ (někde se v citacích uvádí Valbek 11/2014 jako např. ve Valbek 11/2016 str. 2), přestože na dohledatelném podkladu Valbek je uvedeno datum zpracování 10/2014, pojednává o 6 variantách provedení R/35, **přičemž zde není zmínka ani hodnoty intenzit dopravy pro úsek Žernov - Zelený háj.**

Pro přehled zkusíme uvést stručnou historii zmíněných dokumentů, které Dokumentace uvádí.

6.8. Stručná historie podkladů

- 1) **AF-CITY PLAN 06/2014** prověřuje 6 variant pro obchvat Turnova (přeložku II/283) lokalizované v oblasti Turnov - Radostná p. K. s cílem odklonit tranzitní dopravu z

centra Turnova. **Ve výpočtech nezahrnuje vliv I/35 ani nezmiňuje** (neuvádí popis, intenzity ani cíl) **přivaděč Žernov - Zelený háj**.

- 2) **Valbek 10/2014** prověřuje **6 různých tras vedení I/35** a vůbec **nezmiňuje** (neuvádí popis, intenzity dopravy ani cíl) **přivaděč Žernov - Zelený háj**. Jako zdroj uvádí **AF-CITY PLAN 2014**.
- 3) **Valbek 2015** navrhuje **6 variant trasy přivaděče Žernov - Zelený háj** (4 z nich napojené na MUK Žernov). Výhledové prognózy intenzit čerpá z Valbek 2014, resp. z "dopravního modelu AF-CITYPLAN 2014".
- 4) **Valbek 2016 předkládá k posouzení EIA pouze jednu variantu z MUK Žernov** (původně 6 variant ve Valbek 2015), přičemž se odvolává na Valbek 2014 (nikoli 2015!) a AF-CITY PLAN 06/2014.

6.9. Nebyly využity aktuálnější podklady

6.9.1. Rozptylová studie vychází z analýz AF-CITYPLAN 2014 (která počítá s intenzitami dopravy z roku 2010) a z intenzit dopravy dle CSD 2016. Přitom **k dispozici je už CSD 2020!**

6.9.2. Pro vliv výstavby R/35 (obchvat Turnova ležící na I/35) a přivaděče II/283 na snížení dopravy v centru Turnova, který je jedním z hlavních cílů současného záměru, existuje novější „**Studie posouzení dopravního systému ve městě Turnově**” z **04/2020** od společnost **AFRY CZ s.r.o.** (pokračovatel AF-CITYPLAN s.r.o. - společnost byla převzata v roce 2020 globální firmou AFRY). Zadavatelem studie je město Turnov a má ji uvedenou na svých webových stránkách. **Tato novější studie uvádí zcela odlišné hodnoty vlivu výstavby I/35 (R/35) a přeložky II/283 na dopravu v Turnově.** Dle různých parametrů odhaduje **snížení dopravy v centru Turnova vlivem obou těchto staveb dohromady na 15-35 %, nikoliv 80 %, jak uvádí investor v nyníjších podkladech pro EIA.**

Jelikož **zdrojová data**, na kterých staví investor svoji obhajobu záměru a prezentuje vliv na veřejný zájem, **jsou nejvíce rozporuplným bodem celé Dokumentace EIA**, věnujeme jim zvláštní **Přílohu č. 3 - Zdrojová data Dokumentace, jejich aktuálnost a vliv na Dokumentaci EIA**. V této příloze detailně rozebíráme odlišnosti zastaralých a novějších zdrojů (AF-CITYPLAN 2014 a AFRY 2020) a jejich vliv na hodnocené parametry a závěry Dokumentace. Níže uvádíme část porovnání:

6.9.3. Porovnání výsledků studií

Srovnáváme:

starší studii „**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice**” (AF-CITYPLAN 06/2014) alias „**Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova**” (AF-CityPlan, 2014), z níž vychází investor a kde je rovněž uvedená situace variant ([01 - Průvodní zpráva.pdf](#), [02 - Situace variant.pdf](#))

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-strategie/dopravni-a-rozvojove-studie/silnice-i-35-turnov-ulibice.html>

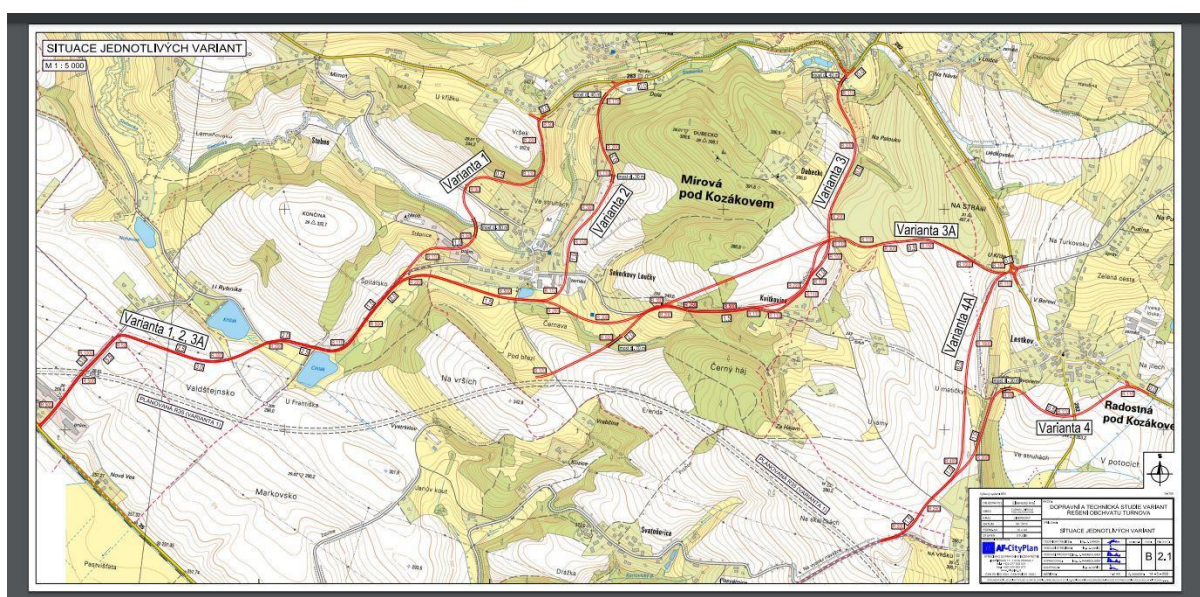
s novější studií „**Studie posouzení dopravního systému ve městě Turnově**” (AFRY CZ 04/2020).

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-mpz/dopravni-a-rozvojeve-studie/dopravni-model-mesta-studie-posouzeni-dopravniho-systemu-ve-meste-turnove.html>

Starší studie (AF-CITYPLAN 06/2014) se zabývá variantami přeložky silnice II/283 a posuzuje jejich vliv na dopravu ve městě Turnov. Co je ale zásadní:

- a. **varianty** přeložky silnice II/283 **jsou vedené zcela jinými trasami**, než je v předložené variantě Dokumentace EIA na přivaděč, a sice přes Radostnou nad Kozákovem, a nikoliv přes Žernov!
- b. v této analýze se **nepočítá s vybudováním rychlostní silnice R/35** (str. 20, oddíl 6.2.3.2 - Dopravní nabídka).

Tato studie navrhuje varianty znázorněné v následujícím nákresu:



Tento dokument navrhuje zcela rozumná řešení lokální, zejména příměstské turnovské dopravy (především z okolních obcí podél II/283, ale i z Železného Brodu a Semil) a jejího odvedení z centra Turnova. Všechny varianty se nacházejí **v blízkosti Turnova, aby plnily svůj účel.**

Ve svých závěrech pak studie opravdu dospívá k **poklesu dopravy na současné II/283 o 80 %, ovšem pouze PŘED vjezdem do Turnova.** Toto číslo je shodné s hodnotami, jimiž argumentuje současná dokumentace EIA pro stavbu přivaděče. Ten je ale v úplně jiné lokaci, a tudíž neplní funkci obchvatu Turnova. Pro obce podél stávající silnice II/283 poblíž Turnova (Bělá - Mírová p.. Kozákovem) nepředstavuje alternativní dopravní řešení vjezdu do Turnova, a uspokojivě neřeší ani spojení se sousedními městy. **Končí totiž v Zeleném Háji** (6,5 km před Semilami), čili nespojuje I/35 ani se Semilami, natož s Železným Brodem. **Pokles o 80 % navíc nelze aplikovat na ostatní úseky II/283 (až po Slanou),** jak to činí investor v současné dokumentaci.

Novější studie (AFRY CZ 04/2020) uvádí **zcela odlišný odhad vlivu I/35 a přivaděče na dopravu v centru Turnova** - viz tabulku na str. 21:

Tabulka 4 – Intenzity dopravy na charakteristických profilech

Silnice/ulice	úsek	varianta					
		stav	1	2	3	4	
1	Palackého	most přes Jizeru	7 367	9 896	7 206	7 823	9 185
2	I/35	most přes Jizeru	17 596	25 565	15 094	14 511	13 238
3	Sobotecká	Jana Palacha - Palackého	11 354	11 453	9 662	4 831	6 974
4	Náměstí Českého ráje		13 161	16 447	11 939	7 990	8 618
5	5. května	Husova – Švermova	8 132	11 199	7 182	2 548	4 892
6	Hruštica	Hruštica – Bělá	5 894	7 962	3 942	3 880	3 882
7	Výšinka	Antonína Dvořáka – Jana Palacha	1 708	2 212	2 810	6 438	3 215
8	Nádražní	Studentská – U Nádraží	9 955	9 848	8 994	8 986	9 031

Varianty řešené v této zakázce jsou označeny takto:

Varianta 1 – varianta nulová, bez řešených staveb.

Varianta 2 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD (Obrázek 9).

Varianta 3 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací podél Stebenky (Obrázek 10).

Varianta 4 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací z Metelkových sadů (Obrázek 11).

Po výstavbě I/35 (obchvat S5) a přivaděče za současné situace by tedy nastala **Varianta 2**:

- ul. Sobotecká (úsek 5-2511) **pokles z 11 453 na 9 662 aut/den = 15 %**
- nám. Českého ráje: **pokles z 16 447 na 11 939 = 27 %**
- ul. 5. května: **pokles z 11 199 na 7 182 aut/den = 35 %**

Žádný z úseků se ani zdaleka neblíží 80% poklesu, jak jej uvádí studie AF-CITYPLAN 2014, na kterou se odvolává současná dokumentace EIA, a to zejména v hlukové a rozptylové studii. Všechny hodnoty navíc představují vliv kumulativní, tedy vliv I/35 s přivaděčem, nikoli vliv samotného přivaděče!

Další parametry hodnocené v rámci AFRY 2020 (rozdíl ve vozohodinách a vozokilometrech) uvádí vliv výstavby I/35 a přivaděče na dopravu v centru Turnova - pokles 14/22 %, přitom vliv alternativních opatření bez I35 - výstavba vnitřního okruhu Turnova pokles 17/30 %! (AFRY 2020).

Zlepšení dopravy v Turnově je **dle dokumentace EIA Přivaděč Žernov-Zelený Háj** (str. 21, 118 a další) jedním ze základních cílů výstavby přeložky II/283. Na území Turnova leží 30 % všech referenčních bodů (body 1–4) na současné II/283, které vstupují do hlukových a

rozptylových analýz a mají uvedený dopad vlivu výstavby, tj. 80% pokles emisí a výrazný pokles hluku (např. Dok, str. 139).

Tato čísla mají zásadní vliv na opodstatnění celé výstavby přeložky (viz následující kapitolu).

6.10 Pochybnosti o kompetenci osob angažovaných ve zpracování podkladů

Na str. 235 hlavního těla dokumentace je uveden seznam osob, které “tvoří” Ekoteam:

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace:

RNDr. Vladimír Ludvík – zpracovatel dokumentace - držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 a §24 zák. č. 100/2001 Sb. - č. osvědčení 5278/850/OPV/93, autorizace: 46170/ENV/06; 2081/ENV/11; 52403/ENV/15; MZP/2021/710/5860 Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové tel: 498 500 363, 603 224 626, e-mail: ekoteam@atlas.cz

RNDr. Jiří Veselý (autorizovaná osoba pro hodnocení podle §67) - biologické průzkumy, zoologie

Mgr. Stanislava Čížková - botanika, dendrologie

Josef Moravec - entomologie

Mikuláš Matouš - vlivy hluku

Kateřina Saifrtová - typografie, grafika

Proč nejsou uvedené další identifikační a kontaktní údaje k osobám, které se podílejí na zpracování? S tím souvisí základní pochybnosti ohledně kvality zpracování jednotlivých studií, jelikož kromě p. Veselého nikdo nemá autorizaci pro obor, který analyzuje.

Má p. Ludvík autorizaci k posouzení vlivu na veřejné zdraví - emisní zatížení dotčených obyvatel?

Dle zákona 100/2001 o posouzení vlivu na životní prostředí, § 19, osoby, které posuzují vliv na životní prostředí musejí mít k tomu autorizaci:

Autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

(1) Zpracovávat dokumentaci, posudek a vyhodnocení jsou oprávněny jen fyzické osoby, které jsou držiteli autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „autorizace“). Právnícká osoba nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání se může zavazovat k vypracování těchto dokumentů jen tehdy, pokud pro ni tuto činnost zabezpečuje fyzická osoba, která je držitelem autorizace. U záměrů uvedených v § 4 odst. 1 písm. a), u záměrů předkládaných podle § 6 odst. 3 a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví uděluje a odnímá Ministerstvo zdravotnictví.

(2) Držitel autorizace je povinen zpracovávat dokumenty podle příloh č. 3, 4, 5, 7 a 9 k tomuto zákonu odborně, objektivně a v plném rozsahu, s dodržáním stanovených náležitostí.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví sice provedla autorizovaná osoba, ovšem ta pracuje pouze se vstupními daty, která jí poskytl Zpracovatel.

Závěr Studie o posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví na str. 44 říká, že “výše uvedené závěry platí pouze pro poklady, tj. vstupní data tak, jak byla k tomu zpracování poskytnuta”. Čili vstupní data, výpočty atd., které poskytla případně neodborná osoba, mají zásadní vliv na závěry, které uvádí v této Dokumentaci Studie o posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví. O kvalitě těchto studií a dat píšeme...

7. Opodstatnění celého záměru přivaděče

7.1. Pro současný návrh přivaděče MUK Žernov - Zelený háj **neexistuje dohledatelná studie**, žádné fundované modelové posouzení, které by odůvodňovalo potřebu tohoto úseku, opodstatnění a kvalifikované výpočty (současná intenzita, prognóza intenzit dopravy, vliv na současné komunikace (II/283 a II/282). Investor ve svých dokumentech snaží tuto skutečnost zakamuflovat, využívá jiné názvy studií (viz AF -CITYPLAN 06/2014 nebo 11/2014), studie se odvolávají na sebe navzájem - Valbek na AF-CITYPLAN a na svoje předchozí studie, které řeší jinou problematiku. Situace ve zdrojích je naprosto nepřehledná, proto jí věnujeme samostatnou Přílohu č. 3. Navíc historie přivaděče se datuje do roku 2015, kdy mezitím došlo k výstavbě řady silničních úseků (např. u obce Ktová, v samotném Turnově došlo z výstavbě několika nákupních center), což mění i dopravní vazby v dotčené lokalitě a tyto změny mají vliv na výpočty dopravních modelů. Pokud byl dopravní model (který není dohledatelný) zpracován před 8 lety, je nutné ho aktualizovat s ohledem na současnou změněnou dopravní situaci v dotčeném území.

7.2. Různé cíle, které výstavba I/35 a přivaděče na jedné straně a silnice II/283 a její uvažovaná přeložka na straně druhé sledují v průběhu historie a v jednotlivých podkladech (**AF-CityPlan 06/2014 Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova přes Radostnou - řeší obchvat Turnova bez realizace I/35 vs. Valbek 2014-2016 - řeší I/35**).

7.3. Různé varianty přeložky II/283 v průběhu historie. Jednotlivé varianty v historii studií mají odlišné cíle, a (tudíž) užívají různé dopravní intenzity a tím i vliv na cíle dopravních problémů, dopad na dotčené obyvatelstvo a přírodu.

7.4. Odlišný vliv na řešený cíl (doprava v Turnově vs. obslužnost Semil...) v jednotlivých podkladech (AF-CityPlan 2014 vs. AFRY 2020), Valbek 2014-16

7.5. Neprůhledný/neodborný výběr jednotlivých variant přivaděče (6 přeložek Valbek 2015, Valbek bez odborného posouzení v EIA o vhodném umístění, na základě jedné věty doporučuje ke sledování pouze některé varianty. Nahrazuje tím proces EIA, kam varianty na širší ploše území náleží, a rozhoduje o vlivu na životní prostředí místo příslušných orgánů životního prostředí.

„Z hlediska technických parametrů, technické náročnosti a zásahu do území (zástavba, sady, ekologie) jsou nejméně vhodné varianty 1, 3 a 5.“ Valbek 2015

7.6. Vliv I/35 a “přeložky” Žernov-Zelený háj je posuzován pouze jako celek. Přitom “přeložka” a samotná I/35 mají odlišné opodstatnění a vliv nemůže být hodnocený v kumulaci (obslužnost Semil a Železného Brodu a doprava v Turnově). Jediný dohledatelný zdroj odděleného vlivu přeložky II/283 je ve zprávě (**AF-CityPlan, 2014**) - **„Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova“**, která však ukazuje zcela odlišný průběh přeložek silnic (přes Radostnou pod Kozákovem) plnících funkci obchvatu Turnova. Z uvedeného je zřejmé, že investor se snaží v současné Dokumentaci argumentovat výsledky zastaralé (z r. 2014) analýzy, která navrhuje zcela odlišný průběh přeložky silnice II/283 a navíc tato studie AF-CITYPLAN NEPOČÍTÁ se stavbou samotné I/35!

Detailněji historii, účel a vliv na dopravní intenzity a tím i vliv na životní prostředí a kvalitu života obyvatelstva vysvětlujeme v příloze č. 3 - **Zdrojová data Dokumentace, jejich aktuálnost a vliv na Dokumentaci EIA**

7.7. Apel na emoce jako argument

Z důvodu nerelevantnosti a rozporuplnosti dat využitých v hlukové a rozptylové studii a jejích závěrů, kterých si je zpracovatel zřejmě sám vědom, řeší absenci logických argumentů apelem na emoce:

*„Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. **Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy.** Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.“*

Tuto „mantru“ nejspíše pro lepší zapamatování opakuje v hlavním textu Dokumentace hned několikrát (str. 113, 118).

V souvislosti s touto argumentací vyvstává otázka, co neřešená území a komunikace, která navazují na tento záměr a to konkrétně obce za Zeleným hájem - Slaná, Hořensko, Nedvězí, Bořkov, a na druhé straně samotný Žernov který je momentálně nejvíce bitou obcí celého záměru? V uvedených obcích často chybí základní dopravní bezpečnostní opatření - chodníky. Navíc silnice prochází středem obcí! Takže hluková a emisní zátěž je ohrožuje v obdobných hodnotách jako na současné silnici II/283 (hodnoty dopravy jsou obdobné).

V Žernově by vznikl malý průtah z okolních obcí mířících na přivaděč a výrazně by mu zkomplikovalo kvalitu života a hlukové i rozptylové podmínky množství nákladních aut z průmyslového areálu VVIS která by objížděla obec od západu k východu, projela obcí a napojila se na přivaděč křižovatkou u Tatobit, aby cirká 4km okruhem projela opět kolem areálu VVIS na I35.

Jak se záměr dotkne tamních matek s kočárky, seniorů, dětí atd., když prognózovaná varianta přivaděče má výhledovou kapacitu 9 000 aut?

7.8. Manipulativní a lživé informace použité pro argumentaci, např. ohledně hlukové zátěže na současné II/283 (Dok, str. 118):

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Jako dominantní prvek určující kvalitu životního prostředí v dotčeném území lze označit liniový zdroj hluku a znečištění ovzduší reprezentovaný především stávající silnicí II. třídy II/283, která v současné době prochází centry nebo částmi obcí.

Vliv silnice II/283 v dotčeném území se projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k **hlukovým vlivům, které překračují základní hlukové limity.**

Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje i turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí.

V trase stávající komunikace II/283 nedosahují v současné době průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, PM₁₀, PM_{2,5} ani benzenu hodnot příslušných imisních limitů. Pouze v některých částech území je stanovený imisní limit benzo(a)pyrenu (LV = 1 ng.m⁻³) překračován, což je způsobeno především emisemi z lokálního vytápění uhlím a dřevem. Jedná se prostor Turnova a nejbližšího okolí, kde signalizováno max. 1,3 ng.m⁻³.

Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Převážná část území mezi jednotlivými lokalitami osídlení je volná (pole, louky, pastviny, lesy). Trasa je navržena tak, aby se v co **největší míře vyhýbala zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám.**

V případě neprovedení záměru by pravděpodobně bylo toto území i nadále využíváno převážně jako pole, louky a pastviny a lesy.

Výrok o snaze vyhnout se zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám **není pravdivý** - nezahrnuté varianty přivaděče (Valbek 2015) toto splňují lépe přinejmenším vzhledem k lokalitě les Václaví a údolí Tisovky severně od Žernovského rybníka, které jsou v Dokumentaci ekologicky hodnoceny lépe než **intenzivně obhospodařované sady, jimž se záměr vyhýbá.**

Závěrem lze dle našeho mínění shrnout:

- Investor **nepředložil** v současné dokumentaci **odůvodnitelné, podložené a smysluplné řešení** deklarovaných cílů pro výstavbu úseku MUK Žernov - Zelený háj (nedohledatelné nebo irelevantní zdrojové studie).
- **MUK Žernov může být napojený na současnou silniční síť** (II/282 a III/2825) **i bez výstavby přivaděče**, tedy bez zásahů do přírody a kvality života obyvatel podél plánovaného přivaděče.
- Kauza Slaná/úsek 5-1080, kde **dle předložených podkladů zpracovatele dochází ke zcela navzájem si odporujícím závěrům** - nárůstu i poklesu dopravy současně v rámci jednoho úseku - potvrzuje naše domněnky o využití irelevantních a zastaralých podkladů pro argumentaci (analýza AF-CityPlan 06/2014 řešící obchvat Turnova a přeložku II/283 přes Radostnou p. Kozákovem a úsek spojující I/35 a Semily).
- Investor nepředložil ani smysluplné varianty a nesplnil tak požadavky Závěru zjišťovacího řízení, které by mohly být porovnávány vzhledem k cílům, jež mají plnit a dopadům na životní prostředí. Pseudovarianty V1 a V2 jsou jen důkazem snahy o **obejití požadavku variantnosti předkládaných řešení**.
- **S tím souvisí naše hlavní námitka, že investor se snaží zmanipulovat argumentaci pro výstavbu úseku komunikace, které říká přeložka silnice II/283 (MUK Žernov - Zelený Háj) a která neplní ani jeden z původních cílů a tím zpochybňuje a vrhá stín i na celý proces výstavby I/35, pro niž byla přeložka podmínkou.**

8. Kauza Slaná/ úsek 5-1080/ napojení na Semily

Dle údajů investora/zpracovatele Dokumentace je výhledová intenzita přivaděče II/283 9 000 aut/den. Současná trasa přeložky přitom končí na křižovatce Zelený háj (křížení současných II/283 Turnov/Semily a II/284 Turnov/Lomnice nad Popelkou).



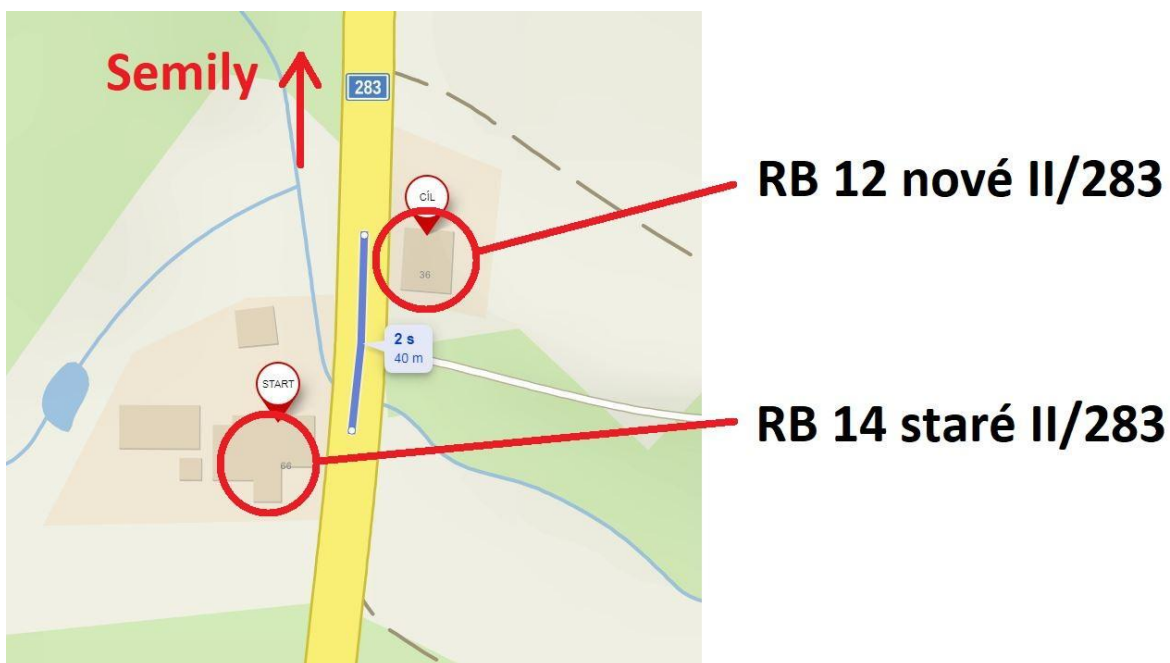
Očekávané hodnoty dopravy pro roky 2030-2050 jsou dle předložených podkladů rozptylové studie (dále jen RS) následující:

- 1) **přivaděč I/35** – cca **9 000** aut/den (RS, str. 13)
- 2) **úsek 5-2460** přes Tatobity na Turnov – bez přivaděče **4 704** aut/den, s přivaděčem **941** aut/den (RS, str. 40)
- 3) **úsek 5-1080** Zelený háj - na Slanou a dál na Semily – bez přivaděče **4 745** aut/den, s přivaděčem **949** aut/den (RS, str. 41)
- 4) **úsek 5-1090** na Lomnici n Popelkou: **prognóza není uvedena**, současný stav dle CSD2020 je **4 598** aut/den

Podobné prognózy hodnot dopravních intenzit, i když odlišné (!!), najdeme i v Hlukové studii (dále jen HS).

Znamená to, že v **úseku 5-1090** na Lomnici nad Popelkou se dopravní intenzita zvýší ze **4 598** na cca **7 110** aut/den? Bude se tedy ze Zeleného háje do Semil a zpět jezdit nikoli přes Slanou, ale o 7 km delší trasou na Lomnici (přes Stružinec)?

Absurditu předložených podkladů dále ilustrují referenční body **RB č. 14 - Tuhaň 66 Stružinec** a **RB č. 12 Tuhaň 36 Stružinec** vyznačené na této mapě:



RB č. 14 je v RS (str. 44) i HS (str. 27) zahrnut do trasy, kde má dojít k významnému zlepšení kvality života, tj. ke snížení emisí (z 1.0744 na 0.2193 PM10-24h max) a hluku o cca 80 %:

Z provedeného výpočtu je zřejmé, že v případě realizace uvažovaného záměru dojde ke snížení imisí podél stávající silnice II/283 v úseku Turnov – Zelený háj k významnému snížení imisí z dopravy o cca 80 %. (Dok, str. 139)

Zároveň však tatáž RS (str. 20) i HS (str. 32) zahrnují do svých analýz **RB č. 12**, kde má dojít k navýšení hlukových a imisních hodnot a tím zhoršení kvality života. Hlukové a imisní hodnoty ovšem údajně nepřekročí povolené limity, takže **žádná kompenzační opatření nebudou nutná** (RS, str. 46–47).

Na str. 211 Dokumentace se zároveň hovoří o nutnosti prošetřit potřebu stavět protihluková opatření podél trasy od Zeleného háje k Semilům:

*d. v dalším stupni projektové přípravy zpracovat podrobnou Hlukovou studii pro prostor Slaná se specifikací případných **protihlukových opatření**,*

A:

*„Pro snížení nebezpečí dopravních nehod v souvislosti s předpokládaným **navýšením intenzit** dopravy v obci Slaná zvážit možnost výstavby chodníku a to např. od čp. 45 v Hořensku po čp. 95 ve Slané.“*

Z výše uvedeného vyplývá, že autoři zmíněných prognóz a studií **nemají věrohodnou představu o tom, kam bude očekávaná intenzivní doprava (9 000 aut/den na přivaděči I/35) na křižovatce v Zeleném háji pokračovat**, a tudíž ani o tom, jaké bude mít dopady na dotčené obce Slaná a Stružinec. Obyvatelům těchto obcí proto musí znít zvláště pokrytecky emotivní argumentace, již investor opakovaně obhájuje nutnost výstavby přivaděče:

*Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. **Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy.** Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.*

Žádáme proto investora o zodpovězení otázek:

Kudy pojedou auta v úseku křižovatky Zelený háj a v jakých intenzitách?

Jak je možné, že sousedi přes ulici v Tuhani se dočkají současně zlepšení i zhoršení životních podmínek?

9. Připomínky k Hlukové studii

Odborné námitky viz Příloha č. 4.

Hluková studie na str. 7 uvádí následující použité podklady:

Použité podklady:

Průvodní zpráva: I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016

Situace: Silnice I/35 Turnov - Úlibice, přehledná situace - severní část

Situace: Přeložka silnice II/283 pro variantu E1

Přeložka silnice II/283 Situace, Valbek 02/2023

Přeložka silnice II/283 Situace Varianta, Valbek 02/2023

Přeložka silnice II/283 Podélný profil, Valbek 02/2023

Přeložka silnice II/283 Podélný profil Varianta, Valbek 02/2023

Dokument „I/35 Turnov - Úlibice, TST Valbek 2016“ který ve svých zdrojích uvádí Dokument (AF-CITYPLAN s.r.o. – listopad 2014) - není dohledatelný, data použita pro prognózy intenzit na I/35 a na plánované přeložce II/283,

V Hlukové studii (str. 10) pak najdeme prohlášení:

Varianta V1-2040 – rok 2040 se záměrem ve variantě 1

Tato varianta vyhodnocuje jednak stav v roce 2040 podél stávající trasy silnice z Turnova do Semil v době, kdy bude již přivaděč v provozu. Předpokládá se, že doprava se zde tedy omezí na minimum (20 % intenzity dopravy z varianty 0 – 2040 bez záměru). Další prostor, který tato varianta vyhodnocuje je podél uvažovaného záměru přeložky II/283 ve variantě 1.

Varianta V2-2040 – rok 2040 se záměrem ve variantě 2

Tato varianta vyhodnocuje jednak stav v roce 2040 podél stávající trasy silnice z Turnova do Semil v době, kdy bude již přivaděč v provozu. Předpokládá se, že doprava se zde tedy omezí na minimum (20 % intenzity dopravy z varianty 0 – 2040 bez záměru). Další prostor, který tato varianta vyhodnocuje je podél uvažovaného záměru přeložky II/283 ve variantě 2.

Toto tvrzení je nepodložené, neuvádí žádný zdroj. Uvedené podkladové dokumenty ze str. 7 neuvádějí žádný dokument, který by se věnoval prognózám vývoje dopravy na současné trase silnice II/283. Tento výrok lze považovat za spekulaci, a ne věrohodný zdroj pro zpracování celé hlukové studie!

Na str. 17-50 je popsána hluková situace na současné II/283, včetně současných a očekávaných intenzit dopravy v roce 2040 v případě “bez” a “s” výstavbou přivaděče. Bohužel pro tyto údaje opět nemáme žádné informace o zdroji.

Dle předložených tabulek je ale zřejmé, že ani v jednom RB na současné trase silnice II/283 nedochází v roce 2023 k překročení základních limitů (68 ve dne a 58 dB v noci) a na str. 61 HS se dozvíme závěr, že bez realizace přeložky celkové zatížení na uvedené trase v roce 2040 vzroste o 0,5 dB! Toto je zdůvodnění „celkové nevyhovující“ situace na současné trase silnice II/283 jak uvádí zpracovatel dokumentace v úvodu a opodstatnění záměru.

V textu Dokumentace se investor/zpracovatel dopouští zcela manipulativních a lživých vyjádření.

Manipulativní lež č. 1: Údajně nevyhovující hluková situace na stávající přeložce

*Vliv silnice II/283 v dotčeném území se projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a **dochází zde k hlukovým vlivům, které překračují základní hlukové limity.** (Dok, str 118)*

Dle údajů Hlukové studie ani na jednom úseku v současnosti nedochází k překračování hlukových limitů (58 dB v noci, 68 dB ve dne). Viz tabulky HS str. 34 a dál.

Nejvyšší hodnoty vykazují RB 1 a 2 - ulice Sobotecká a 5. května. Dopravě v centru Turnova je přitom věnována nová Studie - AFRY 2020, která vliv I/35 a přivaděče hodnotí zcela jinými hodnotami: pokles o 15-35% a ne 80 % (viz výše).

Připomeňme **vliv I/35 a přivaděče na dopravu v centru Turnova dle analýzy AFRY 04/2020** (str. 21):

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-mpz/dopravni-a-rozvojeve-studie/dopravni-model-mesta-studie-posouzeni-dopravniho-systemu-ve-meste-turnove.html>

Tabulka 4 – Intenzity dopravy na charakteristických profilech

Silnice/ulice		úsek	varianta				
			stav	1	2	3	4
1	Palackého	most přes Jizeru	7 367	9 896	7 206	7 823	9 185
2	I/35	most přes Jizeru	17 596	25 565	15 094	14 511	13 238
3	Sobotecká	Jana Palacha - Palackého	11 354	11 453	9 662	4 831	6 974
4	Náměstí Českého ráje		13 161	16 447	11 939	7 990	8 618
5	5. května	Husova – Švermova	8 132	11 199	7 182	2 548	4 892
6	Hruštice	Hruštice – Bělá	5 894	7 962	3 942	3 880	3 882
7	Výšinka	Antonína Dvořáka – Jana Palacha	1 708	2 212	2 810	6 438	3 215
8	Nádražní	Studentská – U Nádraží	9 955	9 848	8 994	8 986	9 031

Popis variant opatření na dopravu v Turnově dle AFRY 2020 (str. 19):

Varianty řešené v této zakázce jsou označeny takto:

Varianta 1 – varianta nulová, bez řešených staveb.

Varianta 2 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD (Obrázek 9).

Varianta 3 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací podél Stebenky (Obrázek 10).

Varianta 4 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací z Metelkových sadů (Obrázek 11).

Po výstavbě přivaděče by tedy nastala **Varianta 2**:

- a. ulice Sobotecká (úsek 5-2511) **pokles z 11 453 na 9 662 aut/den - pouze 15%! (tady se nachází RB č.1 v hlukové studii stávající II/283)**
- b. nám. Českého ráje: **pokles z 16 447 na 11.939 aut/den - 27 % (tady se nachází RB č. 2 a 3 v hlukové studii stávající II/283)**
- a. ulice 5. května: **pokles z 11.199 na 7.182 aut/den tj. - 35 %**

Žádný z úseků se ani zdaleka nepřibližuje 80% poklesu dopravy, jak uvádí v Hlukové studii investor. Navíc všechny hodnoty představují vliv kumulativní - především I/35 nikoli přivaděče Žernov- Zelený Háj!

A pro ilustraci, jaký je odhad intenzit dopravy pro ulici Soboteckou - sčítací úsek 5--2511 dle současné Dokumentace EIA (konkrétně HS, str. 17):

Silnice II/283

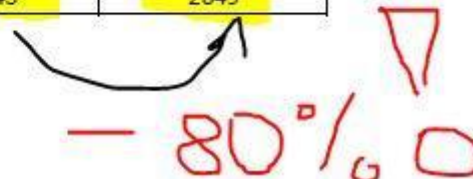
Podle CSD 2020 jsou intenzity dopravy na stávající silnici II/283 (v jednom úseku II/282) následující:

Sč. úsek 5-2511 (silnice II/283): **Ulice Sobotecká**

Sčítání dopravy 2020 (sč. úsek 5-2511)		... význam zkratk													
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSW	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	554	282	20	113	20	30	185	1	2	0	1 180	10 168	40	11 386
RPDI - pracovní den (Po-Pa)		667	257	27	144	27	106	245	1	3	0	1 477	11 064	42	12 583
RPDI - volné dny (mimo svátky)		273	65	4	30	4	14	40	0	1	0	443	7 920	34	8 397
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV	
Padesátáctá intenzita dopravy													140	1 355	
Spíčková hodinová intenzita dopravy													133	1 287	
Těžká nákladní vozidla - TNV													TNV		
Hodnota TNV													801		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CHOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2024	OAD	NAL	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit den (05-18)		Vysvětlení viz Doplnění výpočty	8 311	480	236	32	9 059	Vysvětlení viz Doplnění výpočty	8 342	615	59	9 056			
Roční průměr intenzit večer (19-22)			1 522	48	24	6	1 600		1 528	62	11	1 601			
Roční průměr intenzit noc (23-05)			885	30	21	2	727		668	50	11	729			
Emise									OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční spíčková hodinová intenzita dopravy									1 394	76	43	18	26	1 559	
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy									alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy									1,00	0,99	1,01	56,44			
Intenzita cyklistické dopravy														C	
Cyklistická doprava														276	

Přepočítání k roku 2023, respektive 2040 (s provozem přivaděče a bez něj) je potom následující:

Sčítací úsek 5-2511	2020	2023	2040 bez přivaděče	2040 s přivaděčem
OA	10538	10854	12265	2453
NA	727	742	838	168
NS	121	123	139	28
Celkem	11386	11719	13243	2649



Z výše uvedeného plyne závěr:

Investor používá v Dokumentaci pochybná zdrojová data, aby „zvlečil“ význam přeložky a její vliv přinejmenším na dopravu v centru Turnova. O významu přeložky pro další úseky lze rovněž vyslovit pochybnosti, jelikož oblast mezi Turnovem a Radostnou p. K. bude sotva využívat přeložku vzdálenou několik km, aby dojezdila do Turnova, a doprava ze Semil je značně kontroverzní, jelikož pro ni investor předkládá rozporuplné údaje - dle části podkladů intenzita vzroste, dle části podkladů klesne (viz kapitola Kauza Slaná/ úsek 5-1080/ napojení na Semily).

Tímto faktem celá struktura obhajoby výstavby přeložky silnice II/283 v současné podobě není opodstatněná, což vrhá velmi neblahý stín na celý proces přípravy a realizace I/35 Turnov - Úlibice.

Nepochopitelnou situaci můžeme pozorovat při porovnání Hlukové studie z EIA 2020 např. u referenčního bodu **RB č. 2 (Žernov 34)**, který figuruje ve variantě E1 na přeložce silnice (Dokumentace EIA I/35 z roku 2020, str. 258) i v současné Dokumentaci. Dokumentace EIA 2020 uvádí pro tento bod hodnotu **49,6 dB ve dne** a **42,1 v noci**. V současné dokumentaci na přivaděč ve variantě V1 (která by měla být totožná s Dokumentací EIA 2020) je uvedena

hodnota **42,3/43,8** ve dne a **35,9/37,4** v noci (HS, str. 46-47). **Čím došlo k tak razantnímu poklesu odhadu hlukové zátěže, když investor žádné změny pro Variantu 1 neudává?** Rozdíl 7 dB může nastat např. při čtvrtinové intenzitě, tzn. že ve výpočtech bylo použito místo 9 000 aut/den pouze kolem 2 200 aut denně, nebo kdyby auta jezdila mnohem pomaleji, což není příliš logické, vzhledem k tomu, že celá přeložka má obloukové a šířkové parametry silnice alespoň 1. třídy, ačkoliv je vydávána za silnici 2. třídy.

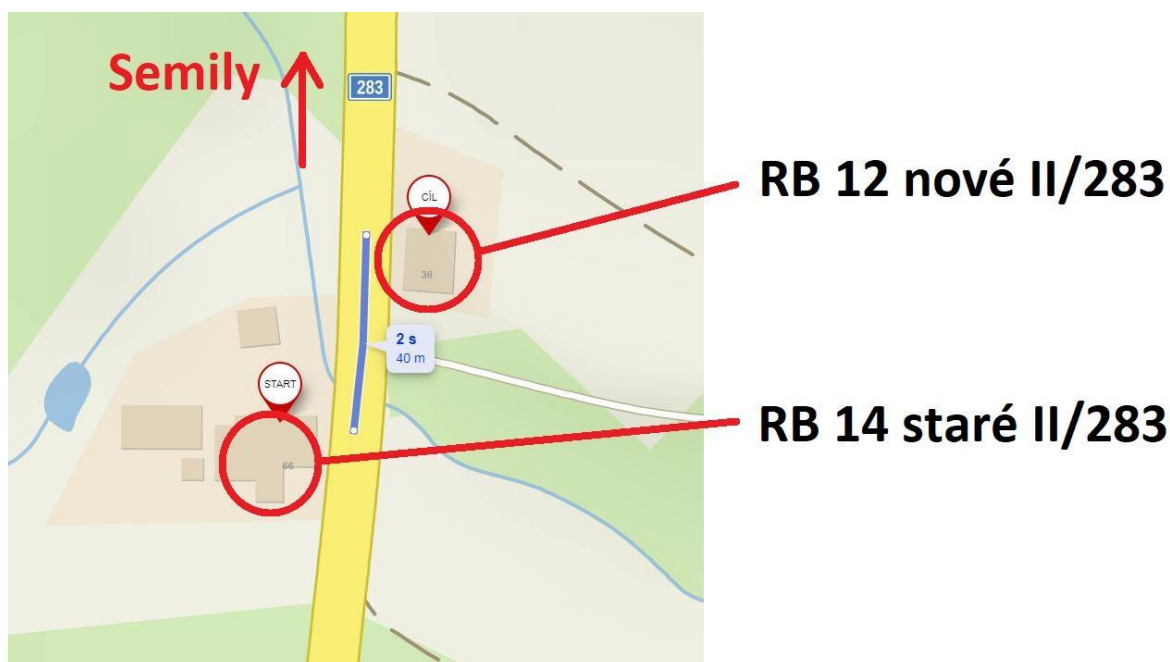
Další lživé či nepřesné údaje v HS:

- 1) Na str. 16 HS se uvádí: „*Nejbližší obytná zástavba je v poměrně velké vzdálenosti od záměru*“. **Nejbližší obytná zástavba je 70 m od záměru** a po celé délce trasy úseku 2.-2.4 km leží farma SIRENI /Oslí stezka, která se věnuje rehabilitační činnosti a veškerý její provoz se odehrává venku, bez možností úniku před hlukem.
- 2) Kontroverzní hluková situace na úseku 5-1080 (křižovatka Zelený háj a dál na Slanou):

Na RB č. 14 na „**původní trase II/283**“ (na adrese Tuhaň 66, Stružinec) dle HS (str. 61) klesne hluková zátěž po výstavbě přeložky z 61,8 na **56,0 dB ve obou variantách V1 a V2**.

RB č. 12 (hned naproti na adrese Tuhaň 36, Stružinec) se dle HS (str. 46) se **dočká na „nové trase přeložky“ ve V1** (trasa přeložky pokračuje za křižovatku Zelený Háj a prochází kolem těchto RB) **54.2 dB ve dne**, a **ve V2** (konec přeložky o 500 m dříve), budou mít **16.8 dB ve dne (!)**. (HS, str. 64)

Jak je to možné? Byly parametry při výpočtech HS nastaveny k objektivnímu výpočtu hlukových intenzit?



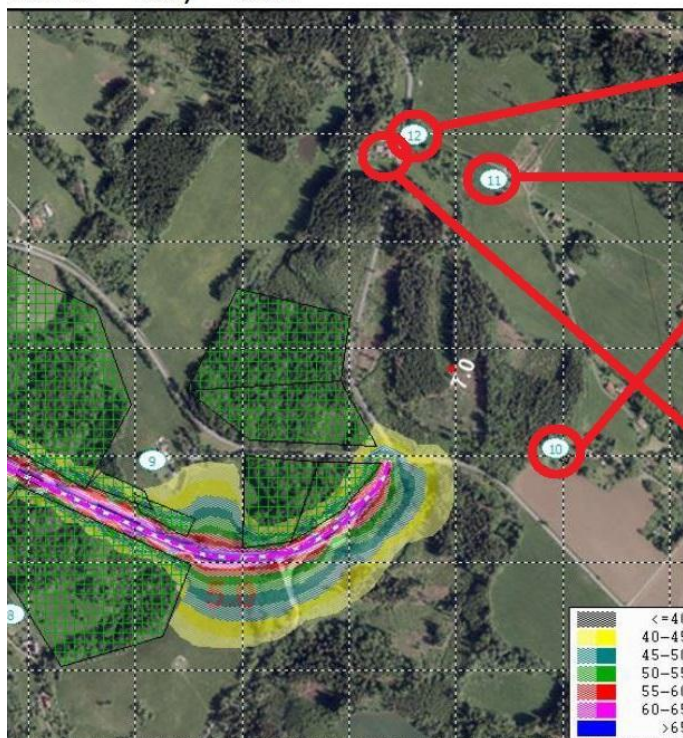
Varianta 2 (přivaděč) – 2040

Výpočet ekvivalentních hladin hluku v referenčních bodech

TABULKA BODŮ		VÝPOČTU (DEN)						
Č.	Výška		Souřadnice	LAeq (dB)			předch.	měření
	NadTerén	Abs.Nmv		doprava	průmysl	celkem		
1-	3.0	337.6	897.6; 1007.4	36.5		36.5		
1-	6.0	340.6	897.6; 1007.4	38.5		38.5		
2-	3.0	366.5	1775.2; 1475.5	35.3		35.3		
2-	6.0	369.5	1775.2; 1475.5	37.8		37.8		
3-	3.0	371.9	1853.1; 1487.6	42.7		42.7		
3-	6.0	374.9	1853.1; 1487.6	45.2		45.2		
4-	3.0	440.7	3085.4; 1738.7	39.8		39.8		
4-	6.0	443.7	3085.4; 1738.7	47.2		47.2		
5-	3.0	444.7	3331.4; 1449.2	30.6		30.6		
5-	6.0	447.7	3331.4; 1449.2	33.2		33.2		
6-	3.0	461.5	3586.1; 1749.0	26.9		26.9		
6-	6.0	464.5	3586.1; 1749.0	28.9		28.9		
7-	3.0	417.6	3674.0; 1280.8	37.7		37.7		
7-	6.0	420.6	3674.0; 1280.8	39.4		39.4		
8-	3.0	410.2	3969.1; 1103.9	27.5		27.5		
8-	6.0	413.2	3969.1; 1103.9	30.1		30.1		
9-	3.0	474.1	4232.9; 1389.8	36.7		36.7		
9-	6.0	477.1	4232.9; 1389.8	39.4		39.4		
10-	3.0	476.6	4987.0; 1413.3	22.1		22.1		
10-	6.0	479.6	4987.0; 1413.3	25.7		25.7		
11-	3.0	451.5	4872.3; 1914.6	16.8		16.8		
11-	6.0	454.5	4872.3; 1914.6	18.5		18.5		
12-	3.0	449.2	4721.4; 1997.9	15.1		15.1		
12-	6.0	452.2	4721.4; 1997.9	16.8		16.8		
13-	3.0	318.2	300.2; 269.0	54.3		54.3		
13-	6.0	321.2	300.2; 269.0	55.4		55.4		

Tuhán
35

Km 3 – k.ú) – den



- RB 12 nové II/283**
54 dB (V1)/17 dB (V2)
- RB 11 nové II/283**
53 dB (V1)/19 dB (V2)
- RB 10 nové II/283**
15 dB (V1)/26 dB (V2)
- RB 14 staré II/283**
56 dB (V1)/56 dB (V2)

Poslední obrázek je důkazem toho, že papír v Hlukové studii snese všechno a čísla se můžou vymyslet tak, aby seděla do konceptu.

10. Připomínky k Rozptylové studii

Zdrojová data RS uvedená na str. 13 jmenují 2 dokumenty:

- „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov - Úlibice. AF-CITYPLAN Praha **06/2014** - **není dohledatelný**, data použita **pro odhad intenzit na stávající II/283 po výstavbě přivaděče**
- Dokument „I/35 Turnov - Úlibice, TST Valbek 2016“, který ve svých zdrojích uvádí dokument:
 - **AF-CITYPLAN s.r.o., listopad 2014 - není dohledatelný**, data použita **pro prognózy intenzit na I/35 a přeložce II/283**. Uvedená studie pracuje s dopravními intenzitami ze sčítání dopravy z roku 2010. Od té doby byla provedena další 2 celorepubliková sčítání dopravy (2016 a 2020)!

Varianta E1 - 2040 – stav s realizací záměru v roce 2040

Tato varianta vyhodnocuje předpokládanou situaci v zájmovém území po realizaci záměru v rámci navržené varianty pro výhledový rok 2040. Intenzity vozidel za 24 hodin byly stanoveny na základě dokumentu: Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov-Úlibice. AF-CITYPLAN. Praha 06/2014.

Intenzity dopravy

Přeložka silnice II/283

Zde byly prověřeny intenzity dle studie „I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 2016“, které jsou následující:

II/283		2030			
Začátek	Konec	OA		NA	S
MÚK Žernov	Kř. II/283 x II/284	7 500	10.4	870	8 370
		1.10		1.08	
II/283		2 040			
Začátek	Konec	OA		NA	S
MÚK Žernov	Kř. II/283 x II/284	8 249		940	9 189

Ve výpočtu kromě již uvedených informací byly dále zohledněny následující vstupy:

- skladba vozového parku - města a ostatní silnice

- emisní faktor - rok 2040

- vytížení TNA 50%

- výpočet uveden v g/s/m

Proč se v RS počítá s vytížením TNA (těžká nákladní auta) 50 % kdežto Studie Valbek 2016 uvádí podíl nákladních vozidel pouze 10,4 %?

Jsou tato data v Hlukové Studii?

Jsou tato data zohledněna v komplexním hodnocení vlivu záměru na životní prostředí?

Rovněž není jasné, jak se do analýzy projevil vstup o skladbě vozového parku (**otázka elektromobility**) - města a ostatní silnice?

Dokument „I/35 Turnov - Úlibice, TST Valbek 2016“ ve svých zdrojích uvádí dokument (**AF-CITYPLAN s.r.o. – listopad 2014**), který **není dohledatelný, ze kterého Valbek cituje intenzity dopravy na plánovanou I/35 a přeložku II/283 (na str. 4, 5, 6, 7) Prognózané hodnoty tudíž nejsou ověřitelné.** Hodnoty pro přilehlé úseky (zejména na Lomnici nad Popelkou neuvádí).

RS sama navíc udává svoje „omezení“, tedy skutečnosti, které narušují spolehlivost vypočtených hodnot:

Základní omezení výpočtů emisí, která RS uvádí:

1. *Obecným výpočtem podle metodiky není možné do výsledků zahrnout vliv kumulace znečišťujících látek pod inverzemi. Základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětří (RS, str. 5-6)*

V údolí Tisovky RB 2 je časté bezvětří a konstrukce stavby (5m násyp) situaci ještě zhorší.

2. *Protože program vyhodnocující terénní profily pracuje pouze s nadmořskými výškami v místech referenčních bodů a zdrojů. Metodika tedy není použitelná pro výpočet znečištění ovzduší **ve velmi členitém terénu a uvnitř městské zástavby pod úrovní střech** (RS, str. 5)*

Údaje o topografii dle zpracovatele nejsou v analýzách zahrnuté. Terén v úseku 1,9-2,4 údolí Tisovky a terén v okolí Kotelského potoka je přitom velmi členitý.

3. *V metodice se nepočítá s pozadovým znečištěním ovzduší. Vypočtené imisní koncentrace jsou pouze příspěvky imisních koncentrací způsobené emisními zdroji zahrnutými do výpočtu (RS, str. 6).*

Stále opakujeme, že z okolních průmyslově obhospodařovaných sadů a objektů vzniká **značná imisní zátěž**. A hlavně: ve studích **stále není započítáný vliv připravované I/35!**

S tím souvisí otázka k místní dopravě:

Opravdu budou kamiony od VVISu v Žernově vyjíždět směrem na Rovensko pod Troskami - Sýkořice a pak zpět přes Žernov na křižovatku u Tatobit a následně směr Václaví na MUK Žernov? Najedou takto 3,8 km místo 200 m přímo na přivaděč? V jaké intenzitě?

To samé samozřejmě platí o veškeré dopravě v obci Žernov. Bude to bezpečné? Kolik kamionů denně na silnici bez chodníku a základních bezpečnostních prvků? Jak to reflektuje HS, RS a Studie o vlivu záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí? Píše se o tom někde v EIA k I35?

Dále se v RS počítá s průměrnou imisní koncentrací za roky 2016-2020. K dispozici jsou přitom data z roku 2022. Citujeme ze studie "Kvalita ovzduší na území České republiky v roce 2022" (https://info.chmi.cz/zpravy/UKO_AIM2022/):

„V závěru roku (2022) se však kvalita ovzduší v porovnání s předchozími čtyřmi roky zhoršila na většině stanic. Předběžná data ukazují, že ke zhoršení kvality ovzduší došlo ve spojitosti s vyššími emisemi z lokálního vytápění domácností. To pravděpodobně souvisí s energetickou krizí, která přiměla některé domácnosti k častějšímu přitápění různými typy pevných paliv v krbových kamnech a kotlích. Počet překročení hodnoty 24hod. imisního limitu pro PM10 na stanicích byl během listopadu nejvyšší za poslední tři roky. Data z dlouhodobého monitoringu v malých sídlech potvrzují, že listopadové průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu pocházející z lokálního vytápění byly za posledních pět let nejvyšší.“

Úsek přeložky na 1,9-2,4 km se nachází v údolí potoka Tisovka, kde je přirozené závětrí vlivem terénu, navíc je v přilehlé venkovské zástavbě často vytápění kotly na pevná paliva. Energetická krize v posledních letech situaci ještě zhoršila, a proto imisní situace v údolí Tisovky může lokálně být značně horší než okolní průměrné hodnoty. Ve spojení s výstavbou přeložky, která bude představovat další bariéru pro proudění vzduchu může být situace znatelně horší. **Stavba by byla umístěna jihozápadně od obytné zástavby, tvořila by tedy další, umělou bariéru převažujícímu západnímu směru proudění vzduchu v údolí. Hodnoty benzo[a]pyrenu v uvedené lokalitě jsou již nyní na 90 % limitních hodnot (str. 34 RS).**

Jsou tato fakta zohledněná ve vlivu záměru dle zákonných požadavků v plném rozsahu a požadované kvalitě?

Dále:

Na str. 36 RS se uvádí:

„Dle stávajících územních plánů obcí se nepředpokládá umístění uvažované komunikace v zastavěném území obce“

Na území obce Žernova je trasa komunikace ve **vzdálenosti 70 m od nejbližší zástavby** (RB č. 2 a 3 - Žernov 34 a 46 a **jen 20 m** od plochy určené k zástavbě (šrafovaná oblast č. 39 na výkresu níže):

Výkres z ÚP Žernov:



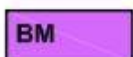
STAV NÁVRH REZERVA

PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ



VENKOVSKÁ OBYTNÁ ZÁSTAVBA SMÍŠENÁ

PLOCHY BYDLENÍ



MĚSTSKÁ OBYTNÁ ZÁSTAVBA NÍZKOPODLAŽNÍ



VENKOVSKÁ OBYTNÁ ZÁSTAVBA NÍZKOPODLAŽNÍ

Výše uvedené tvrzení (i ve vztahu k nesplněným podmínkám ohledně variantního řešení ze Závěru zjišťovacího řízení) považujeme za sporné a doplňujeme, že při pohledu do ÚP Tatobit bude vidět ve vzdálenosti 120-200 m plnohodnotná zástavba v části Skaříšov obce Tatobity, která také není zohledněna.

Dále:

Fotografie RB 3 - Žernov 46 neodpovídá skutečnosti.

Dále:

V Rozptylové studii je rovněž nepochopitelný rozdíl hodnot emisní zátěže u **RB 11 a RB 12** (Tatobity 207 a Tatobity 90) vzdálených od sebe cca 500 m s výškovým rozdílem 17 m a žádným rozdílem v dopravě (mezi body není žádná významná křižovatka). Hodnota PM10-24 max je přítom v RB 11 (4,7363) dvojnásobná oproti RB 12 (2,1821) Viz následující tabulku (RS str. 44):

Imise v RB

Hodnoty imisí v $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pouze BaP v $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

V0 Stará-2040

RB	Výška	PM10	PM2,5	NO2	Benzen	BaP	PM10-24h max
1	253	0.5637	0.0897	0.0514	0.0110	0.0055	4.8201
2	274	0.9884	0.1572	0.0900	0.0193	0.0097	8.9338
3	293	0.3676	0.0585	0.0335	0.0072	0.0036	5.3870
4	321	0.1126	0.0179	0.0103	0.0022	0.0011	1.4099
5	276	0.3123	0.0497	0.0285	0.0061	0.0031	2.1941
6	317	0.2903	0.0462	0.0265	0.0057	0.0028	3.3757
7	332	0.2744	0.0437	0.0250	0.0054	0.0027	1.8664
8	340	0.3673	0.0584	0.0335	0.0072	0.0036	2.0590
9	389	0.1258	0.0200	0.0115	0.0025	0.0012	0.7887
10	376	0.3883	0.0618	0.0354	0.0076	0.0038	2.0145
11	422	0.3921	0.0624	0.0357	0.0077	0.0038	4.7363
12	405	0.2951	0.0470	0.0269	0.0058	0.0029	2.1821
13	490	0.1630	0.0259	0.0149	0.0032	0.0016	1.6346
14	449	0.2343	0.0373	0.0213	0.0046	0.0023	1.0744

Tatobity
207 a
90

proč
rozdíl

V1 Stará-2040

RB	Výška	PM10	PM2,5	NO2	Benzen	BaP	PM10-24h max
1	253	0.1150	0.0183	0.0105	0.0023	0.0011	0.9837
2	274	0.2017	0.0321	0.0184	0.0039	0.0020	1.8232
3	293	0.0750	0.0119	0.0068	0.0015	0.0007	1.0994
4	321	0.0230	0.0037	0.0021	0.0004	0.0002	0.2877
5	276	0.0637	0.0101	0.0058	0.0012	0.0006	0.4478
6	317	0.0593	0.0094	0.0054	0.0012	0.0006	0.6889
7	332	0.0560	0.0089	0.0051	0.0011	0.0005	0.3809
8	340	0.0750	0.0119	0.0068	0.0015	0.0007	0.4202
9	389	0.0257	0.0041	0.0023	0.0005	0.0003	0.1610
10	376	0.0792	0.0126	0.0072	0.0015	0.0008	0.4111
11	422	0.0800	0.0127	0.0073	0.0016	0.0008	0.9666
12	405	0.0602	0.0096	0.0055	0.0012	0.0006	0.4453
13	490	0.0333	0.0053	0.0030	0.0007	0.0003	0.3336
14	449	0.0478	0.0076	0.0044	0.0009	0.0005	0.2193

Z provedeného výpočtu je zřejmé, že v případě realizace uvažovaného záměru dojde podél stávající silnice II/283 v úseku Turnov – Zelený háj k významnému snížení imisí z dopravy o cca 80 %.

RS také neřeší zhoršení dopravy v obci Žernov, kde vznikne průtah z okolních obcí na Kotelsku (Veselá, Bítouchov, Křečovice atd.) směrem na křižovatku silnice III/2825 s “přeložkou” u Tatobit.

Rovněž Rozptylová studie neřeší úseky komunikací a vliv zvýšení dopravy na navazujících komunikacích. Kam pojedou auta za křižovatkou Zelený háj (8-9 tis dle odhadu) nebo odkud na ni naopak přijedou? Pokud někde klesne doprava o 80 % a sníží se imisní zátěž o 80 %, tak někde se zase o 80 % zvýší. Otázka je kde?

Závěr RS (str. 47-48):

*Realizace záměru sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době vedena **intenzivní doprava v úseku Turnov – Zelený háj (a byla by jimi vedena i v roce 2040 bez realizace nové komunikace)**. Z provedeného výpočtu je zřejmé, že v případě realizace uvažovaného záměru dojde ke snížení imisí podél stávající silnice II/283 v úseku Turnov – Zelený háj k významnému snížení imisí z dopravy o cca 80%. Pokles imisních koncentrací z dopravy v obcích, kterými prochází silnice II/283 bude znatelný.*

Hodnoty imisí nepřekračují na současné trase povolené limity (jak uvádí sám zpracovatel). Nejvyšší hodnoty hluboko pod limitem vykazují první 3 referenční body v centru Turnova, ale již bod č. 4, na území Hruštica/Turnov před vjezdem na kruhovou křižovatku Hruštica/Károvska, je na 25 % „turnovských hodnot“. A opět se v závěru RS dočteme, jak zde doprava klesne o 80 %.

Na základě výše uvedených skutečností lze prohlásit:

Závěr RS (str. 47-48) nese charakter čiré spekulace:

- Závěr celé RS je založen **pouze na spekulativním 80 % odhadu poklesu dopravy (opět studie AF-CITYPLAN 2014** řešící “obchvat Turnova”) na stávající II/283, který není v současné dokumentaci ničím podložený, a z toho odvozuje 80 % pokles imisí z dopravy na stávající II/283. Toto má být „veřejný zájem“ a odůvodnění celé stavby přivaděče.
- Připomínáme, že vliv výstavby I/35 a přeložky na dopravu v centru Turnova dle nové studie AFRY 2020 je **pouze 14-35 % (oproti 80 %** dle předložené Dokumentace). Vliv přivaděče v současné podobě obce od kraje Turnova až po Zelený háj není ničím podložen!
- Intenzivní doprava je převážně na území Turnova (také z **větší části místní, nikoliv tranzitní**, jak dokazuje AFRY 2020). V dalších úsecích je podíl tranzitní a místní dopravy pouze spekulativní. Nejsou k dispozici žádné podklady, které by dopravu na úseku Turnov - Zelený háj objasňovaly.

Z výše uvedeného **nelze závěry Rozptylové studie považovat za relevantní k vydání stanoviska EIA.**

Dle Vyhlášky č. 353/2004 Sb. kde se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení.

Ministerstvo zdravotnictví v dohodě s Ministerstvem životního prostředí stanoví podle § 19 odst. 13 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 zákona č. 93/2004 Sb., (dále jen "zákon"):

Evidence osob:

<https://www.mzcr.cz/evidence-drzitelu-osvedceni-odborne-zpusobilosti-pro-posuzovani-vlivu-na-verejne-zdravi-a-drzitelu-povereni-k-hodnoceni-nebezpecnych-vlastnosti-odpadu/>

Posouzení emisního dopadu na veřejné zdraví může posuzovat pouze osoba s autorizací od Ministerstva zdravotnictví. V seznamu autorizovaných osob Ministerstva

zdravotníci p. Ludvík ani pí. Saifrtová jakožto autoři Rozptylové studie nejsou uvedeni.

Vznášíme tedy dotaz na autorizaci osob zpracovávajících dokumentaci a vyhodnocení vlivů na krajinný ráz, zdraví a životní prostředí dle platné legislativy.

11. Údolí Tisovky

V předchozích krocích procesu EIA jsme konzistentně upozorňovali na význam lokality údolí Tisovky, který záměr protíná v úseku 0-2,4 km a požadavky na prověření variantních řešení trasy v tomto úseku (které společnost Valbek navrhovala již v roce 2015 a má k tomu zpracované podklady - č. 1 a 5 Valbek 2015). Investor soustavně přehlíží tyto námitky a ignoruje posouzení těchto variant, které mají z hlediska dopadu na životní prostředí i veřejný zájem ochrany životního prostředí možný významný vliv. A to je základní princip, který se má definovat právě v procesu EIA, hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Citujeme z Hodnocení krajiny dle AZUR:

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

Podle úplného znění Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (ve znění Aktualizace č. 1, účinné) záměr zasahuje v jednotlivých výkresech do následujících oblastí:

...

09-4 Podkozákovo

Územní identifikace, vymezení:

Součást území obcí Koberovy, Loučky, Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity, Žernov, Rovensko pod Troskami, Veselá, krajiny lesozemědělské, běžných krajinných typů. Severní část součástí CHKO Český ráj, do severního okraje krajiny zasahuje i EVL Průlom Jizery u Rakous.

Cílová kvalita krajiny:

Zachovaná, relativně mírně svažitéjší krajina pod sousedícím dominantním hřebenem Kozákova, mozaika středně velkých lesů, zemědělské půdy (orné i luk a pastvin), větších ovocných sadů. Historicky utvářená rozptýlená struktura menších soliterních venkovských sídel s rozvolněnou zástavbou a množstvím samot na úbočích hřebenu. Zachovalé stavby lidové architektury.

Krajina stabilizovaná - cílem je zachování charakteru krajiny, současných způsobů využívání,

dodržení podílu druhového členění pozemků a rozptýleného charakteru osídlení.

Územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílových kvalit krajiny:

a) Nástroji územního plánování vytvářet územní podmínky pro činnosti vedoucí k zachování

cílových kvalit krajiny:

- chránit charakter tradiční zástavby v její typické struktuře a výrazně ji nezahušťovat,

- regulovaně rozvíjet rekreační využívání krajiny.

b) Před realizací záměru stavby silnice I/35 a II/283 vyhodnotit a minimalizovat jejich vlivy na

území Žernova, Rovenska pod Troskami, Tatobit a Veselé.

(P10 Hodnocení str 89-91)

V této lokalitě se nachází zákonem chráněné významné krajinné prvky - potok Tisovka, Žernovský rybník, údolní nivy a síť vzájemně propojených mokřadů spojených s rybníkem, trvalé travní porosty a další, které v Dokumentaci (str 72) nejsou zahrnuty ve výčtu - pouze proto, že nebyly včas registrovány.

Celek tvoří v okolních intenzivně obhospodařovaných sadech ucelený biotop podporovaný biologickým hospodářstvím a chovem oslů. Výsledná stabilita a biodiverzita se nadále rozvíjí, různorodost krajinných prvků a schopnost retence vody činí toto území z pohledu ochrany přírody hodnotné a hodné ochrany, jak dokládá i posudek soudního znalce **RNDr. Mojmíra Vlašína a Mgr. Martina Šťastného**, které jsou uvedené v příloze č. 1. a 2. těchto připomínek.

Záměr protíná toto údolí a potok Tisovku a rozděluje síť mokřadů a rybník. Přes údolí plánuje výstavbu náspů až 5 m vysokých (s protihlukovou zdí ještě navýšených), včetně nutností odvodňovacích a sanačních prací a konstrukcí. Tento zásah porušuje mimo jiné **veřejný zájem ochrany krajiny před fragmentací deklarovaný jako jeden z cílů s největší prioritou dle Státní politiky životního prostředí a Politiky územního rozvoje ČR**. V tomto smyslu je třeba při výběru nových variant dopravních staveb minimalizovat fragmentaci krajiny. Zde je základní cestou umísťovat dopravní stavby do stávajících dopravních koridorů a vyhýbat se zásahu do volné, dosud nenarušené krajiny.

V tomto úseku záměru se i dle Dokumentace vyskytují:

Z biotopů přírodního charakteru byly podél vodních toků zaznamenány jasanovo olšové porosty (L2.2), v lesních porostech L3.1, L5.4 a L5.1. V pravidelně sečených lučních porostech byly vymapovány enklávy přírodě blízkých biotopů T1.1, T1.5 a nesečené porosty byly zařazeny k biotopu T1.6. (Dok, Hodnocení Bio, str 20, 75)

A dále na str. 72:

Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou zásahem dotčena. Nejbližše se trasa přibližuje dubům u rybníka v Žernově. Oba stromy nebudou stavbou dotčeny.

Jak to lze tvrdit bez terénního zaměření? Navíc udávané průměry kmenů podle našeho měření neodpovídají skutečnosti.

Dle státní politiky ochrany životního prostředí ČR, str. 37-38:

“3. Ochrana přírody a krajiny 3.1

*Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny V důsledku současného trendu dlouhodobě neudržitelného využívání jednotlivých složek krajiny, dochází k celkovému zhoršení jejich přirozených funkcí. **K nejvýznamnějším jevům, které působí negativně na ekologickou stabilitu krajiny, patří její rostoucí fragmentace související s rozvojem sídel, dopravní a další infrastruktury (včetně fragmentace říčních toků), snížení retenční schopnosti krajiny, náhlé a výrazné změny ve využívání krajiny, nešetrné využívání přírodních zdrojů, intenzivní způsob některých odvětví zemědělského a v některých případech i lesnického hospodaření. V důsledku významného ovlivňování a poškozování ekosystémů a narušení jejich funkčního propojení jsou již v mnoha případech narušeny dlouhodobé a přirozené vzájemné vazby a vztahy uvnitř populací jednotlivých druhů organismů, mezi jednotlivými druhy a mezi organismy a jejich přirozeným vnějším prostředím. Proto je třeba zajistit zachování nezbytných ekologických funkcí krajiny, a to jak zachováním existujících ekologicky stabilních ploch, tak podporou rozšiřování a funkčního propojování takových ploch v krajině a podporou obnovy ekosystémů. Rychle klesající prostupnost krajiny a říčních toků oslabuje populace jednotlivých druhů organismů z hlediska jejich vývoje a odolnosti, snižuje potenciál jejich dalšího udržení a***

v mnoha případech vedla v minulosti k vymizení původních druhů z území ČR. Zhoršující se stanovištní podmínky a zmenšování či zánik přirozených stanovišť způsobuje degradaci ekosystémů, pokles druhové rozmanitosti a její postupnou unifikaci ve prospěch druhů invazních a více přizpůsobivých a to v mnoha případech také díky nastavené ochraně některých druhů živočichů. Tyto jevy výrazně narušují přirozenou regenerační schopnost ekosystémů a celé krajiny i jejich potenciál odolávat zvyšující se četnosti extrémních klimatických jevů. Schopnost krajiny zpomalit a akumulovat odtok povrchové vody je nepříznivě ovlivněn zejména nevhodným hospodařením na zemědělské půdě a nárůstem zastavěných ploch. **Ztráta přirozené morfologie koryt vodních toků provedenými úpravami, zejména napřímením, opevněním a zatrubněním drobných vodních toků a degradace říčních niv s sebou nese pokles rozmanitosti vodních a na vodu vázaných ekosystémů.** V důsledku zrychleného povrchového odtoku vody dochází k půdní erozi, odvodňování pozemků snižuje přirozenou schopnost krajiny zadržovat vodu. Nedostatečná retenční kapacita vody v krajině však postihuje všechny ekosystémy, zároveň i potřeby člověka a umocňuje negativní projevy změny klimatu. Proto je třeba usilovat o obnovu přirozeného vodního režimu krajiny, což vyžaduje komplexní přístup využívající protierozních, revitalizačních a přírodě blízkých protipovodňových opatření a zahrnující modifikaci způsobů hospodaření v krajině. Ekosystémy poskytují lidem celou řadu služeb, které přímo či nepřímo významně přispívají k udržování a zvyšování kvality života. Jednou z možností, jak vyjádřit hodnotu přírodních složek prostředí, resp. hodnotu přírodních procesů a jevů ve vazbě na prostředí, v němž probíhají, nebo se vyskytují, je přiřadit prostřednictvím definovaného postupu ekonomický (finanční) ekvivalent tzv. ekosystémovým službám, které jsou těmito procesy a jevy zprostředkovávány." (zvýrazněno podatelí).

Zde je na místě připomenout, že investor neustále ignoruje naši připomínku na zpracování variantního vedení trasy v úseku 0-3 km přivaděče, které by mohly zmírnit **fragmentaci krajiny podléhající zákonné ochraně včetně lokálního biotopu i biokoridoru podél údolí Tisovka a Václavský Les. Význam místa narůstá s ohledem na to, že je to plocha ekologicky stabilní a významná, uzavřená** mezi desítkami hektarů monokulturních ploch intenzivně obhospodařovaných sadů se značnou mírou degradace biotopu.

Opakujeme, že pro tento záměr dle vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a **o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, třeba zpracovat hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle §67 zákona 114/1992 Sb. Dle uvedeného zákona a vyhlášky se jedná o závažný zásah do zájmů, chráněných druhou, třetí a pátou částí tohoto zákona. Zejména se jedná o zásah do významných krajinných prvků, prvků ÚSES, mimolesní zeleně, obecné ochrany ptáků, obecné ochrany rostlin a živočichů, zvláštní druhové ochrany a krajinného rázu.**

Není možné veškeré výše uvedené vlivy záměru vyhodnotit konstatováním:

Předpokládané vlivy na faunu lze rozdělit do dvou částí na vlivy způsobené výstavbou záměru a vlivy působící v období provozu záměru. Za možné významné lze označit vlivy způsobené provozem záměru, neboť budou působit dlouhodobě. (Dok, str. 187)

Tyto vlivy je potřeba přesně popsat, identifikovat a provést taková variantní a další opatření, aby byly vlivy eliminovány, minimalizovány, anebo vhodně kompenzovány. To je možné pouze zpracováním hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle §67 zákona 114/1992 Sb. v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb.

Z uvedených důvodů se domníváme, že se jedná o vážné legislativní opomenutí, které je v rozporu s výše uvedenou vyhláškou a požadujeme zpracování hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle §67 zákona 114/1992 Sb. v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. včetně vyhodnocení vlivu různých variant záměru, včetně varianty nulové.

Navíc v perspektivě, že pro přivaděč je udáváno celkově pochybné zdůvodnění bez předložení relevantních důkazů o jeho opodstatnění ve veřejném zájmu, vyvstává tak otázka, zda je tento přivaděč vůbec nutný.

Na území údolí Tiskovky se nachází farma SIRENI/ Oslí stezka, která hospodaří v permakulturním režimu (bez chemických prostředků a s důrazem na udržitelný rozvoj území). Svou činností podporuje a zvyšuje biologickou rozmanitost a hodnotu území. Realizace záměru však představuje likvidační charakter na tuto farmu je její činnost v oboru propagace udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí a dalších.

Význam této lokality je dán i z hlediska hydrologického.

Daný úsek patří mezi tzv. chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), v nichž je dle § 28 Vodního zákona 254/2001 Sb. zakázáno mj. „(a) zmenšovat rozsah lesních pozemků, (b) odvodňovat lesní pozemky, (c) odvodňovat zemědělské pozemky (...) nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod.”

Připomínky z hlediska hydrologie k této lokalitě jsou zvláště specifikovány v kap. 4.2.

Rovněž vliv na hmotný majetek rodiny Kyrálových, která hospodaří na 2 ha v uvedeném údolí Tisovky a provozuje farmu v permakulturním stylu zaměřenou na rekreační, rehabilitační a regenerační činnost, je realizace záměru enormní zátěž a představuje likvidační charakter. Většinu připomínek rodiny Kyrálových ze Závěru zjišťovacího řízení současná Dokumentace nereflexuje.

Obrázek: LPIS – rozdělení zemědělsky využívané půdy dle kultury a režimu (© LPIS)



(Dok. str 166)

Pohled na rozložení využití půdy vzhledem k podílu sadů a prostoru farmy včetně rybníku tak, jak je hodnocen soudním znalcem v Příloze č. 1 - vyznačeno černou. Za povšimnutí stojí "bílá" plocha mezi sady nad a pod vyznačenou farmou, což je niva a luh při korytu Tisovky, jež **reálně plní funkci biokoridoru mezi částmi Tatobit a Žernova**, protože vše okolo je oploceno a neprostupno!

V dokumentaci se dočteme: "V rámci ekologického systému je nutné od sebe izolovat jednotlivé ekologicky labilní části krajiny soustavou stabilních a stabilizujících ekosystémů, tak, aby byla trvale zajištěna možnost využívání všech produkčních a mimoprodukčních funkcí a nedocházelo k nevratnému narušení funkčních potenciálů." (Dok, str. 171)

Tento fakt bohužel není nijak významně zohledněn.

Závěr

1. **Kontroverzní a nepodložená vstupní data** v Dokumentaci mají zásadní vliv na posouzení dopadu záměrů na životní prostředí, především v rámci Hlukové a Rozptylové studie, a jsou použita ke „zveličování“ přínosu záměru. **Z tohoto důvodu nelze považovat zejména Hlukovou a Rozptylovou studii za relevantní a kvalitní zdroj pro rozhodování o dopadu na životní prostředí a obyvatelstvo.**
2. Je vznesen **dotaz na autorizaci k hodnocení vlivu na veřejné zdraví u Rozptylové studie**
3. Investor **nebyl schopen prokázat existenci veřejného zájmu** pro realizaci záměru. Záměr má nejasný cíl a nepodložené opodstatnění, a tudíž zpochybnitelný vliv nabízené varianty na deklarovaný veřejný zájem.
4. Investor **nesplnil řadu podmínek uložených v Závěru zjišťovacího řízení.**
5. Investor **soustavně ignoruje předkládané námitky** podložené odbornými posudky o ekologickém významu lokality kolem údolí Tiskovky, který záměr protíná v úseku 1,9-2,3 km navrhované trasy, a tím, domníváme se, **porušuje veřejný zájem ochrany životního prostředí.**

Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby bylo k současné dokumentaci vydáno **nesouhlasné stanovisko.**

V dalších krocích **požadujeme:**

- a. **Místo přivaděče pouze napojení MUK Žernov na stávající komunikace stejně jako ve všech ostatních MUK na trase** (viz "I/35 Turnov - Úlibice" - Technická studie", Valbek, 2023). **A pokud přece jen budou předloženy varianty pro přivaděč tak:**
- b. **Formulaci cíle a smyslu přeložky II/283 alias přivaděče, který dokládá opodstatněný veřejný zájem.** Pokud bude znovu předložena varianta Žernov- Zelený Háj, je třeba relevantní **odůvodnění tohoto úseku a snížení návrhových parametrů dle norem silnice II. třídy**, a nikoli předimenzovaných jako v současné podobě.
- c. **Variantní posouzení/ řešení vzhledem k cíli**, a to řádnými plnohodnotnými, smysluplnými a odůvodněnými variantami umožňujícími výběr průchozí lokality na základě transparentních jednání a relevantních studií (včetně aktuálních a výhledových dopravních intenzit, vlivu na ŽP a na řešený cíl, který bude předložen), nikoli pseudovariantami jako v případě současné dokumentace (posunutím o 30 m, které je fiktivní, protože dokumentaci **chybí řádné terénní zaměření trasy přeložky**, které dle předkladatele "pro proces EIA není potřeba"; a zkrácením délky přeložky).
- d. Předložení **aktuálních a relevantních studií o dopravní situaci v dotčeném území** dokládajících veřejný zájem a nutnost a smysluplnost dopravních řešení, a to **nezávislých na výstavbě I/35, tak aby mohl být posouzen vliv výstavby samotné I/35 a doprovodných staveb.** Zejména studie dokládající očekávané intenzity dopravy na nových úsecích (přeložky) a vliv na současné úseky komunikací přeložky II/283 a

dalších. Vliv na jednotlivé úseky současné II/283 musí být doložen s ohledem na charakter místní vs. tranzitní dopravy a s ohledem na funkci úseku.

- e. **Analýza dopadů výstavby přeložky na okolní, navazující a nyní neřešené komunikace/ obyvatelstvo/ životní prostředí** s ohledem na přiložené podklady a námitky ve všech částech textu včetně příloh.
- f. Při ignorování výše uvedených požadavků a připomínek bude veřejnost podnikat další právní kroky směřující ke zpochybnění celého záměru.

IV.

Požadavek na přepracování dokumentace

Dokumentace obsahuje velké množství nejasných a nepodložených tvrzení, nebyly adekvátně zpracovány požadavky ZZŘ. Nedošlo k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, navržená opatření jsou nedostatečná, zejména z hlediska vlivu na krajinu, krajinný ráz, povrchové a podzemní vody, hlukové a imisní zátěže. Proto požadujeme přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek.

Ze všech výše v předchozích částech uvedených důvodů požadujeme, aby bylo ze strany příslušného orgánu posuzování vlivů na životní prostředí nařízeno přepracování dokumentace, a to ve smyslu řádného vyhodnocení a posouzení zejména problematiky dopravního zatížení, hlukové zátěže a znečištění ovzduší ze záměru a kumulativních a synergických vlivů, včetně zpracování opravdové aktivní varianty dopravy.

V.

Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Mgr. Filip Kyrál
MUDr. Marie Kyralová
Spolek Tisovka z.s.

zastoupení JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D.
advokátem

Přílohy:

1. Plné moci advokáta
2. Zoologický průzkum p. Vlašín
3. Botanický průzkum p. Šťastný
4. Zdrojová data Dokumentace, jejich aktuálnost a vliv na Dokumentaci EIA
5. Námitky k hlukové studii Ondřej Suška

Krajský úřad Libereckého kraje
 Odbor životního prostředí a zemědělství
 U Jezu 642
 Liberec
 460 01

k záměru LBK724

v Jílovém u Prahy dne 11.12.2023

Mgr. Filip Kyrál
 Žernov 34
 Žernov
 512 63

a

MUDr. Marie Kyralová
 Pod Kesnerkou 44
 Praha 5
 150 00

a

Spolek Tisovka z.s.
 IČO 17191327
 Žlábek 32
 512 63 Tatobity - Žlábek

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství		1011
Doručeno:	11-12-2023	le D4/7
Vyřizuje:	KVK 854981 2017	

všichni právně zastoupeni

JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., ev.č. ČAK 14936
 advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
 se sídlem Klokotská 103, 390 01 Tábor, IČO: 018 25 666
 ID DS: 2j5wqrg

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru zákona
 č.100/2001 Sb.**

Přílohy:
 - Plné moci advokáta
 - dále dle textu

Jmenuji se Ondřej Suška. Od útlého věku trávím prázdniny a víkendy na naší rodinné chalupě v Tatobitech 117 – část Dolánky.

Momentálně pracuji jako Akustický Konzultant v Sweco UK. Jsem členem IOA (Institute of Acoustics) a mám 10+ let akademické, výzkumní a komerční zkušenosti v environmentální a stavební akustice, včetně zkušeností s vypracováváním EIA pro významné infrastrukturní projekty ve Velké Británii.

Tímto dokumentem se vyjadřuji k technickým nedostatkům předělané hlukové studie a dokumentace součástí EIA pro záměr "I/35 Turnov – Ulibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" (kód LBK724) vypracované RNDr. Vladimírem Ludvíkem (Ekoteam).

KAPITOLA 1: Opodstatnění záměru výstavby přivaděče (přeložky II/283)

Strana 87 'Dokumentace' tvrdí:

„Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity. Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje i turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí.

Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.

1A: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací před Zeleným Hájem

Autor tvrdí, že novostavba obchvatu povede ke snížení hluku, emisí a bezpečnosti obyvatel (převážně obyvatel s omezenou pohyblivostí), cyklistů, chodců, rodin a dětí v oblastech podél stávajících komunikací II/283 a II/282, které jsou v názoru autora vystaveny hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní limity. Je třeba poznamenat, že autor v tomto textu pouze odkazuje na oblasti před Zeleným Hájem – v oblastech za Zeleným Hájem (Hořensko, Slaná a Nedvězí) novostavba obchvatu momentální situaci významně zhorší, jak je podrobně vysvětleno v kapitole 1A tohoto dokumentu.

Hluková studie 'P06' na straně 57 uvádí, že venkovní hygienické limity hladin hluku platné pro oblasti, které se nacházejí podél stávajících komunikací vzniklých před rokem 2001, jsou následující, které tímto platí po celé délce stávajících komunikací II/283 a II/282:

- $L_{Aeq,16hod}$ 68 dB (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 58 dBA (noc)

Při kontrole stávajících (2023) venkovních hladin hluku v oblastech podél stávající komunikace II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, prezentovaných v hlukové studii 'P06' na stranách 34 - 36, žádný z referenčních bodů (obydlí) není vystaven vlivům, kde by hladiny hluku ze stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem aktuálně překročovaly výše uvedené venkovní hygienické limity hladin hluku (68 a 58 dBA), během dne a noci. Tvzení autora, že „zástavba podél II/283 je tak nadměrně zatížena hlukem, kde dochází k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity“, je nesprávné a nepravdivé. Jelikož současné hladiny hluku podél stávající komunikace II/283 nepřekračují výše uvedené hladiny hluku, jsou proto, v souladu s metodikou autora, považovány za přijatelné.

ZNALECKÝ POSUDEK

Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického

ZNALECKÝ POSUDEK

Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického

Úvod

Na základě objednávky sdružení Tisovka, z.s. Tatobity - Žlábek 32, PSČ 512 63, IČO 17191327 (statutární zástupce Filip Kyrál) jsem zpracoval tento znalecký posudek.

Zadání

Objednáváme u vás zoologický průzkum a posouzení předmětných pozemků oblast Žernov/Tatobity okres Semily formou znaleckého posudku. Zpracování se bude týkat obratlovců: obojživelníci, plazi, ptáci, savci, a zvláště chráněných druhů hmyzu za cenu stanovení dohodou

Obr 1 Polygon nemovitost Žernov 34 a okolní pozemky,



Odborné otázky zadavatele :

1) Je významné území v k.u. Žernov (Polygon nemovitost Žernov 34 a okolní pozemky, asi dva hektary, louky, pastviny, potok, rybník) jehož zákres je přílohou, z hlediska ochrany přírody? Pokud ano, které druhy obratlovců jsou svým výskytem na území vázány?

2) Které zvláště chráněné druhy hmyzu se v předmětném území nacházejí?

3) Jaké ohrožení fauny z hlediska ochrany přírody související se záměrem stavby I/35 Turnov - Úlibice může dopadnout na tato území a pro které zvláště chráněné druhy živočichů představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje?

Z hlediska své odbornosti jsem posuzoval výhradně živočichy. Především jsem se zabýval obratlovci (vyjma ryb a kruhoústých) a dále jen některými druhy hmyzu, především druhy, které spadají mezi zvláště chráněné dle české legislativy

Metodika

Savci: Průzkum drobných zemních savců byl prováděn metodou odchyty pomocí sklapovacích pastí. Pasti byly rozmístěny po deseti v rozestupu 2 až 4 m od sebe a exponovány jednu noc, pasti byly líčeny univerzální návnadou. Na daném území bylo rozmístěno celkem 20 pastí. Odchyt probíhal v období duben až červenec 2023. Pro průzkum netopýrů a vrápenců byla provedena analýza echolotem (ultrazvukovým detektorem Peterson D 230 a detektorem Echo Meter 2). Byla použita metoda Anděra a Horáček, 2007. Výskyt ostatních savců byl zaznamenáván metodou přímého pozorování a sledováním jejich pobytových stop (zbytky srsti, trus, uhynulí jedinci -kadavery, otisky stop v měkkém podkladu, okusy).

Ptáci: Byla použita metoda liniové pochůzky (Bejček a Šťastný 2001). U zastižených druhů ptáků byla vyhodnocena pravděpodobnost hnízdění dle metodiky mapování hnízdního rozšíření ptáků pro Atlas hnízdního rozšíření ptáků (http://birds.cz/avif/atlas_sq_alloc.php).

Obojživelníci: Výzkum obojživelníků byl prováděn na základě přímého odchyty a na základě fotografií pořízených zahrádkáři na lokalitě v roce 2020 a nebo dříve (od roku 2010). U obojživelníků byly dodrženy metody používané v rámci jejich standardního monitoringu organizovaného AOPK ČR (Jeřábková 2011, Jeřábková a Fischer 2015), dostupné na www.biomonitoring.cz a Vojar 2007.

Plazi: Byli sledováni podle metodik Bejček a Šťastný (2001), Vlašín a Mikátová (2007). Proběhlo vizuální sledování se zaměřením na vhodné mikrobiotopy (zejména místa ke slunění, okraje porostů apod.), doplněné o cílené prohledávání úkrytů a detekci jedinců. Kruhoústí a ryby: Ichtýofauna předmětného území nebyla zkoumána

Hmyz: Průzkum hmyzu byl dle zadání zaměřen výhradně na zvláště chráněné druhy, které byly zjišťovány dle metodiky Hejda (2019a, b) s výjimkou využití metod hromadného sběru. Byly použity entomologické metody individuálního vyhledávání a metody hromadného sběru nebyly použity, aby nedošlo k možnému poškození či usmrcení jedinců. Velká pozornost byla věnována arborikolním druhům. Součástí průzkumu bylo i zjišťování nočních ZCHDŽ, včetně lákání na světelný zdroj. Vzhledem k zadání nebyl průzkum celosezónní. V rámci průzkumu tedy nemohly být zjištěny druhy, které se vyskytují v jarním období (např. rod *Meloe*).

Konzultant

Podle § 23 Zákona č. 254/2019 Sb. je znalec oprávněn přibrat se souhlasem zadavatele konzultanta k posuzování zvláštních dílčích otázek. Z důvodů posouzení výskytu ZCHDŽ z třídy hmyzu jsem přibral konzultanta a to RNDr. Blanku Mikátovou, která se zabývala touto skupinou.

Výčet podkladů

Pro posouzení významu předmětného území z hlediska zájmů ochrany přírody (se zaměřením na zoologii) byly použity zejména výsledky vlastního průzkumu znalce a přibraného konzultanta a také výsledky uložené v databázi NDOP. Dále zde uvádím výčet základní použité literatury a dalších zdrojů.

Anděra M., Horáček I., 2005 : Poznáváme naše savce. Sobotales Praha, 327 s.

Bauer P., 2017: Migrační studie (stupeň TST), Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Beebee T.C. 2013: Effects of Road Mortality and Mitigation Measures on Amphibian Populations. Conservation Biology 27 (4): 657–668.

Culek M. a kol. (1995 ed.): Biogeografické členění České republiky. Praha, Enigma. Příroda, AOPK ČR, Praha, 35: 1-178.

Hejda R., Farkač J. & Chobot K. [eds.] (2017): Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Bezobratlí. List of threatened species in the Czech republic. Invertebrates. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha

Hejda R. (2019a): Metodika inventarizačního průzkumu: Saproxylický hmyz a epigeičtí predátoři. www.biomonitoring.cz

Hejda R. (2019b): Metodika inventarizačního průzkumu: Fytofágní hmyz a epigeičtí predátoři. www.biomonitoring.cz

Jeřábková, L., Krása, A., Zavadil, V., Mikátová, B., & Rozínek, R. (2017). Červený seznam obojživelníků a plazů České republiky Red list of amphibians and reptiles of the Czech Republic. Příroda, 34, 83-106

Jeřábková L. et Zavadil V., 2020: Atlas rozšíření obojživelníků ČR. Agentura ochrany přírody ČR, 107 s.

Kociolek A., V., Clevenger A.P., St.Clair C.C. & Proppe D.S. 2011: Effects of Road Networks on Bird Population. Conservation Biology 25 (2): 241-249.

Lesiński G., 2007: Bat road casualties and factors determining their number. - Mammalia 71, (3): 138 - 142

Limpens H.J.G.A., Twisk P. & Veenbaas G., 2005: Bats and road construction. Published by the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Public Works and Water Management, Road and Hydraulic Engineering

Institute, Delft, the Netherlands and the Association for the Study and Conservation of Mammals, Arnhem, the Netherlands, 24 s.

Mikátová, B., Vlašín, M., Kodejš, K., & Knotek, Z. (2021). Ochrana plazů. ZO ČSOP Hradec Králové, 275 pp.

Mikátová B., Vlašín M., Zavadil V., (eds.) 2001: Atlas rozšíření plazů v České republice. Atlas of the distribution of reptiles in the Czech Republic. AOPK ČR, Brno, Praha, 258 s.

Moravec, J. (ed.), 1994: Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Atlas of Czech Amphibians. Národní muzeum, Praha, 136 s.

Moravec, J. (ed.), 2015: Plazi – Reptilia. Fauna ČR. Academia, Praha.

Richarz K., 2000: Road impacts on bat, Bayerischer Akademischer Naturschutz Landschaftspflege (Academic Nature Conservation / Landscape Conservation Bavaria), Contributions to the Laufen Seminar 2/00: 71 - 84.

Šťastný K., Bejček V., Hudec K (2006 eds.): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České republice 2001 –2003. Nakl. Aventinum, Praha.

Vlašín M., Mikátová B., 2007: Metodika sledování výskytu plazů v České republice. ČSOP Veronica, Brno, 39 s.

Wray S., Reason P., Wells D., C, Reswell W. & Walker H., 2006: Design, installation, and monitoring of safe crossing points for bats on a new highway scheme in Wales, Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University: 10pp

Přírodovědný průzkum, Biologické podklady pro TS, podklad pro EIA
Ekola Gropup, srpen 2017

Dokumentace záměru Dokumentace záměru Silnice I/35 Turnov – Úlibice v rozsahu přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí Ekoteam Hradec Králové, červen 2020

Valbek s.r.o, listopad 2016: 135/ Turnov- Úlibice

AOPK ČR, 2021: NDOP on line, portal nature.cz,(cit 1.3.2021)

Nález

Tab 1 Seznam všech nalezených druhů obratlovců

Vysvětlivky:

České jméno /Vědecké jméno

Je použito názvosloví, které je uvedeno v NDOP

Vyhláška

Pokud jde o zvláště chráněné druhy dle vyhl. č. 395/1992 Sb., jsou uvedeny tyto kategorie:

KO druh v kategorii kriticky ohrožený

SO druh v kategorii silně ohrožený

O druh v kategorii ohrožený

EVD I Evropsky významný druh (Směrnice o ptácích) Příloha I

EVD IV Evropsky významný druh (Směrnice o stnovištích) Příloha IV

NV - druh se vyskytuje na předmětné lokalitě, ale nemá na lokalitu přímou vazbu

NEP - nepůvodní druh

Poznámka

Zde je mj. uvedeno pokud nález pochází z veřejných databází

NDOP -Nálezová databáze ochrany přírody, za zkratkou je uveden rok pozorování

K – druh je zaznamenán v katastru Žernov/Tatobyty, ale nikoliv v předmětném území

VI.- Vlašín, všechny nálezy rok 2023

Mi- Mikátová, všechny nálezy rok 2023

pokud není uvedeno jinak byl druh pozorován vizuálně

Časové a plošné vymezení

Pro posouzení byly brány v úvahu údaje, které nejsou starší než 10 let (starší údaje nejsou pro posouzení relevantní). Jedná se však o území, kde soustavný průzkum doposud nebyl udělán a starší údaje vesměs chybí. V NDOP se nachází pouze několik jednotlivých nálezů.

České jméno	Vědecké jméno	Vyhláška	Poznámka
brhlík lesní	<i>Sitta europaea</i>		VI.
budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>		VI., (hlas)
červenka obecná	<i>Erithacus rubecula</i>		VI.
čolek horský	<i>Triturus/ Ichthyosaura alpestris</i>	SO	NDOP 2022
čolek obecný	<i>Triturus/Lissotriton vulgaris</i>	SO	Mi
datel černý	<i>Dryocopus martius</i>	EVD I	VI
dlask tlustozobý	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>		VI
drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>		VI.
holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>		VI. (hlas)
ještěrka obecná	<i>Lacerta agilis</i>	SO	VI.
ježek západní	<i>Erinaceus concolor</i>		VI
jiříčka obecná	<i>Delichon urbicum</i>	NV	VI.
kachna divoká	<i>Anas platythynchos</i>		VI.
káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	NV	VI.
konipas bílý	<i>Motacilla alba</i>		VI.
konipas horský	<i>Motacilla cinerea</i>		VI.
kos černý	<i>Turdus merula</i>		VI,
kukačka obecná	<i>Cuculus canorus</i>	NV	VI.
kulíšek nejmenší	<i>Glaucidium passerinum</i>	SO	NDOP 2015 -K
kuna skal/les	<i>Martes sp.</i>		VI. (stopy)
lasice hranostaj	<i>Mustela erminea</i>		VI.
ledňáček říční	<i>Alcedo atthis</i>	SO	VI
lejsek šedý	<i>Muscicapa striata</i>	O	VI
myšice křovinná	<i>Apodemus sylvaticus</i>		VI (past)
myšice lesní	<i>Apodemus flavicollis</i>		VI (past)
netopýr vodní	<i>Myotis daubentonii</i>	SO	VI. echolot)
netopýr večerní	<i>Eptesicus serotinus</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr hvízdavý	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr Brandtův	<i>Myotis brandtii</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr černý	<i>Barbastella barbastellus</i>	KO	VI. (echolot)
norník rudý	<i>Clethrionomys glareolus</i>		VI (past)
pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>		VI
pěnice černohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>		VI.
prase divoké	<i>Sus scrofa</i>	NV	VI. (stopy)
rehek domácí	<i>Phoenicurus ochruros</i>		VI.
rehek zahradní	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>		VI.
ropucha obecná	<i>Bufo bufo</i>	O	VI.
rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O, NV	VI.
rosnička zelená	<i>Hyla arborea</i>	SO	VI.
slepýš křehký	<i>Anguis fragilis</i>	SO	VI., NDOP
skokan hnědý	<i>Rana temporaria</i>		VI.
skokan štíhlý	<i>Rana dalmatina</i>	SO,EVD IV	NDOP 2022 K, Mi
srnec obecný	<i>Capreolus capreolus</i>		VI. (stopy)
sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>		VI.
stehlík obecný	<i>Carduelis carduelis</i>		VI.
strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>		VI.

straka obecná	<i>Pica pica</i>		VI.
strakapoud velký	<i>Dendrocopos major</i>		VI.
střízlík obecný	<i>Troglodytes troglodytes</i>		VI.
sýkora koňadra	<i>Parus major</i>		VI.
sýkora lužní	<i>Poecile montanus</i>		VI. (hlas)
sýkora modřínka	<i>Cyanistes caeruleus</i>		VI.
špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>		VI.
užovka obojková	<i>Natrix natrix</i>	O	VI.
veverka obecná	<i>Sciurus vulgaris</i>	O	VI.
vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	O, NV	VI.
vrabec polní	<i>Passer montanus</i>		VI.
vrápenec malý	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	KO	VI.(echolot)
vrána šedivka	<i>Corvus cornix</i>	NV	VI.
zajíc polní	<i>Lepus europaeus</i>		VI.

Tab 2 Seznam nalezených zvláště chráněných druhů hmyzu

Vysvětlivky: jako u Tab 1

České jméno	Vědecké jméno	Vyhláška	Poznámka
čmelák zemní	<i>Bombus terrestris</i>	O	Mi
čmelák hájový	<i>Bombus lucorum</i>	O	Mi
čmelák skalní	<i>Bombus lapidarius</i>	O	Mi
mravenec luční	<i>Formica pratensis</i>	O	Mi
prskavec menší	<i>Brachinus expulso</i>	O	Mi
střevlík Scheidlerův	<i>Carabus scheidleri</i>	O	Mi
střevlík Ulrichův	<i>Carabus ulrichii</i>	O	Mi
zlatohlávek skvostný	<i>Protaetia speciosissima</i>	O	Mi (mrtvý jedinec)
zlatohlávek tmavý	<i>Oxythyrea funesta</i>	O	Mi

Tabulka obratlovců (Tab 1) obsahuje všechny druhy zjištěné na předmětné lokalitě a v blízkém okolí. K posouzení byly vzaty pouze druhy, které se vyskytují přímo na předmětné lokalitě a z nich jen takové, které mají na lokalitu přímou vazbu. Zejména u druhů jako je např. vlaštovka obecná (které sice nad předmětnou lokalitou přeletují, ale pouze zde loví) není záměr relevantní a úpravy pozemků se jich nijak nedotknou. Vyskytují se zde čtyři druhy uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. jako ohrožené a osm druhů uvedených tamtéž jako silně ohrožené. Z kategorie kriticky ohrožené se zde vyskytují dva druhy.

Tabulka hmyzu (Tab 2), obsahuje dle zadání pouze zvláště chráněné druhy (ZCHD). Jiné nalezené druhy jsou běžně se vyskytující generalisté, které se vyskytují na širokém spektru stanovišť, a ty zde uváděny nejsou.

Posudek

Předmětná lokalita je významným stanovištěm a biotopem zvláště chráněných druhů obratlovců a hmyzu. Z hlediska svého využití (jako pastvina a částečně produkční zahrada) není výjimečná v rámci zdejší krajiny, avšak v kontextu toho, že je ze tří stran obklopena intenzivními jabloňovými sady, jeví se být významným refugiem pro poměrně široké spektrum druhů živočichů. Ochrana stanovišť živočichů je základním principem zvláštní druhové ochrany. Zákon o ochraně přírody a krajiny uvádí, že je zakázáno škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje a do jejich přirozených i umělých sídel.

Na první otázku, zda je významné území, jehož zákres je přílohou, z hlediska ochrany přírody, odpovídám, že významné je. Na podotázku, které druhy obratlovců jsou svým výskytem na území vázány, odpovídám odkazem na Tab 1, která shrnuje všechny dosavadní nálezy. V tabulce jsou specifikovány druhy, které se v území sice vyskytují, ale nejsou na území vázány.

Druhá otázka: Které zvláště chráněné druhy hmyzu se v předmětném území nacházejí? Na otázku odpovídám odkazem na Tab 2, která shrnuje všechny dosavadní nálezy.

Třetí otázka zadavatele zněla: Jaké ohrožení fauny z hlediska ochrany přírody související se záměrem stavby I/35 Turnov - Úlibice může dopadnout na tato území a pro které zvláště chráněné druhy živočichů představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje?

Odpověď : záměr stavby bude mít na území negativní dopad a může představovat ohrožení lokálních populací některých druhů fauny. Záměr může mít dopad jak ve fázi stavby, tak ve fázi provozu silnice. Pokud jde o druhy, pro které představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich biotopu, do jejich sídel a do jejich přirozeného vývoje tak odkazuji na Tab 1 (vyjma druhy označené NV) a Tab 2 . Níže uvádím jen některé příklady s podrobnějším komentářem.

Obratlovci :

čolek horský a čolek obecný

Oba druhy patří k silně ohroženým. Celým životním cyklem jsou vázány na biotopy předmětného území. Přilehlý eutrofizovaný rybník a intenzivní ovocné sady v okolí nemohou poskytnou pro přežití těchto druhů podmínky. Realizace záměru může mít na populace obou druhů devastující účinek.

ještěrka obecná a slepýš křehký

Tyto dříve hojné druhy jsou nyní vedeny v kategorii SO právě proto, že mizí vhodné biotopy k jejich přežití. Zejména u ještěrky obecné dochází v posledních desetiletích k významnému poklesu početnosti nebo i k zániku či izolaci dříve komunikujících populací v důsledku zarůstání lokalit či rozšiřování výstavby (Jeřábková et al. 2017). Významnými faktory vedoucím k úbytku stanovišť je u obou druhů homogenizace krajiny a sukcese (Mikátová et al 2021). Záměr pravděpodobně nebude mít na jejich populace ničující vliv, ale jejich početnost se nepochybně sníží. Slepýši se často vyhřívají nebo loví na teplém povrchu silnice a jsou usmrceni projíždějícími vozidly a právě tento typ mortality ohrožuje jeho populace.

netopýři

Čtyři zjištěné druhy netopýřů jsou vedeny v kategorii SO, jeden v kategorii KO. Přesto, že nebyly zjištěny letní kolonie, je vysoce pravděpodobné, že záměr zasáhne negativně do jejich biotopů. Pro zjištěné druhy představují louky a pastviny předmětné lokality a plocha rybníka zcela zásadní loviště. V případě realizace záměru lze očekávat, že budou velké ztráty u těchto druhů způsobené provozem.

vrápenec malý

Pro tento kriticky ohrožený (KO) druh představuje záměr investora škodlivý zásah do jeho biotopu. Je to jediné místo v okolních katastrech, kde se tento druh vyskytuje a v rámci stavby není možné provést adekvátní kompenzace pro tento druh. Je velmi citlivý na přítomnost umělého osvětlení a zvýšení světelného smogu v souvislosti se silnicí by jej připravilo o loviště.

Hmyz:

čmeláci

Celý rod *Bombus* náleží mezi zvláště chráněné druhy. U všech tří zjištěných druhů byla zjištěna hnízda, výskyt tedy nedokládá pouze pozorování na květech, ale i přítomnost kolonií (hnízd), které mohou mít desítky až stovky jedinců.

střevlík Scheidlerův

Epigeický predátor, žijící na lesních i nelesních stanovištích (louky, pastviny). Je ohrožen zejména přímým ničením biotopů.

střevlík Ullrichův

Epigeický predátor, vyskytuje se lokálně především na teplejších vlhkých lokalitách lužního charakteru na slínovitém podloží. Hlavním principem ochrany druhu je ochrana stanoviště.

prskavec menší

Tento druh žije na nezastíněných, suchých až polovlhkých stanovištích. Pro jeho existenci je nutné zachovat stávající zbytky lokalit. Potřebuje i plochy bez zapojené vegetace

zlatohlávek skvostný

Lokální a dosti vzácný druh zachovalých listnatých lesů. Larvy se vyvíjejí v trouchu v sušších dutinách kmenů a silnějších větví. Tento druh preferuje osluněné stromy na okrajích porostů nebo solitéry. Nejčastějšími živnými dřevinami jsou duby, vývoj může probíhat např. i v topolech, vrbách nebo ovocných stromech. Na lokalitě byly nalezeny trosky imaga (dospělce). Dá se předpokládat, že se druh vyvíjí v dutinách v blízkosti nálezu. Hlavní obecnou zásadou ochrany tohoto druhu je ponechávání starých dutých stromů. Pokud by došlo při stavbě silnice k rozsáhlejšímu kácení, je pravděpodobné, že bude zničeno místo, kde se zlatohlávek skvostný vyvíjí.

Odůvodnění

Sledovaná lokalita má vysokou hodnotu a je významným přírodním fenoménem. Místní zoocenóza je specificky podmíněná abiotickými faktory, jejichž narušení může způsobit změny ve společenstvech obratlovců, ale i celého ekosystému. Jde o lokalitu regionálního významu, a to nejen z pohledu obojživelníků a plazů, ale zejména ptáků a savců. Podařilo se zde prokázat výskyt čtrnácti obratlovců patřících mezi ZCHDŽ (viz Tab 1), což svědčí o významnosti tohoto území z hlediska ochrany přírody, a to mám za prokázané minimálně u skupin obratlovců a hmyz. Průzkum byl prováděn pouze jednu necelou sezonu a lze předpokládat, že skutečný počet ZCHDŽ bude ještě vyšší. To lze doložit výskytem dalších ZCHDŽ, které se vyskytují v okolí a které osidlují obdobné biotopy, jako jsou v předmětné lokalitě, ale nebyly zde prokázány (např. kulíšek menší). Naopak, některé ZCHDŽ (např. netopýr černý, vrápenec malý, čolek horský) mají známý výskyt v katastrech Tatobity a Žernov pouze v předmětné lokalitě a na jiných lokalitách se dle dostupných databází nevyskytují.

S ohledem na to, že záměr přetne tuto lokalitu vprostřed (viz Obr 1) a vyvolá masivní kácení a zemní práce, je důvodné předpokládat, že záměr bude škodlivým zásahem do biotopu uvedených zvláště chráněných druhů. Tato skutečnost mne opravňuje k tvrzení, že záměr stavby bude mít na území negativní dopad a může představovat ohrožení lokálních populací některých druhů fauny.

Obojživelníci, plazi a silnice

Realizací záměru (vybudováním nové komunikace) dojde nejen ke zničení části stanoviště a tedy ke ztrátě prostoru pro místní populaci. Bylo zjištěno, že na některých lokalitách v blízkosti dopravních komunikací dochází k prudkému poklesu početnosti populací obojživelníků (až o 99%). Počet jednotlivých druhů je také mnohem nižší v blízkosti komunikací než ve vzdálenějších oblastech. Tento negativní efekt je znát až do vzdálenosti dvou kilometrů od silnice (Beebee 2013). Úmrtnost obojživelníků na silnici není způsobena jenom jarními migracemi. Významný likvidační efekt má i lov potravy na silnici. Teplý povrch silnice (nebo světla u silnice) láká hmyz, který následně loví obojživelníci a plazi. Některé druhy plazů, zejména slepýš a hadi, se také často vyhřívají na teplém povrchu silnice a tak často dochází ke kolizím s dopravou. Zejména slepýš je často na silnicích usmrcen a právě tento typ mortality ohrožuje jeho populace.

Letouni a silnice

Území má velký význam např. pro letouny (Chiroptera), kterých zde bylo zjištěno 6 druhů. Významným fenoménem, který může vážně ohrozit jejich populace, je samotný provoz na silnici a tímto provozem generované osvětlení silnice. V současnosti netopýři využívají prostor k lovu potravy. V přítomných dřevinách (solitérních i v porostu) s dutinami různého typu však pravděpodobně mají i vhodné úkrytové možnosti. V současné době mohou lovit v daném prostoru bezpečně. Vybudování silnice by mohlo jejich místní populaci ohrozit. Dle údajů z literatury jsou silnice zdrojem výrazně zvýšené mortality v populacích netopýřů. I když okolí komunikací nabízí vhodné biotopy pro netopýry, kteří zde nalézají potravu, dochází zároveň ke ztrátě původních habitatů a loveckých areálů (Wray et al. 2006). Kolize netopýřů s jedoucími vozidly jsou způsobeny tím, že jsou přitahováni větším množstvím hmyzu nad vyhřátou silnicí. Silnice s množstvím hmyzu se stává přitažlivým avšak nebezpečným loveckým areálem. Pokud netopýři loví pod úrovní výšky jedoucích kamionů, stávají se často oběťmi kolizí. Některé druhy netopýřů se specializují na lov v blízkosti pouličního osvětlení, např. tzv. pouliční lovci - netopýr hvízdavý a netopýr večerní. Pokud silnice protíná lovecký areál, dochází ke kolizím při lovu nebo při přeletu z jedné části areálu do druhé (Richarz 2000). Někteří autoři (např. Leisinski 2007) upozorňují na skutečnost, že nejvíce usmrcených netopýřů je nalézáno na silnicích, které procházejí přírodně pestrým prostředím. Naopak v blízkosti polí bylo nalezeno minimum kadaverů. Vzhledem k okolnosti, že průzkumem dané lokality bylo sice zjištěno druhové spektrum netopýřů, nebylo však možné stanovit početnost, není možné odhadnout předpokládanou mortalitu.

Ptáci a silnice

Mortalita způsobená silniční dopravou je problémem u většiny zjištěných druhů. Pravděpodobnost srážky je vyšší u ptáků sbírajících potravu a hnízdících v blízkosti silnic. Frekvence kolizí může vzrůstat v blízkosti vodních toků, častější jsou srážky v otevřených biotopech než v lesích. Mnoho ptačích druhů se silnicím zjevně záměrně vyhýbá. Jako významný faktor je považován vliv silnic coby fyzické bariéry. Některé druhy odmítají přeletět silnice, které jsou 10 – 30 m široké. Významným negativním faktorem je pro ptáky

i dopravní hluk. Způsobuje snížení populačních hustot v blízkosti silnic. Mohou se projevovat kumulativní vlivy hluku, úbytku biotopu a fragmentace . Antropogenní hluk znesnadňuje komunikaci mezi jedinci téhož druhu, např. mezi párem nebo s mláďaty, či obhajobu teritoria. Vliv hluku na ptáky zřejmě závisí na druhově specifických frekvencích a amplitudách hlasových signálů. Některé druhy nemusí být schopné se chronickému hluku přizpůsobit (Kociolek et al. 2011) Osvětlení přitahuje migrující ptáky, což může zvýšit pravděpodobnost jejich kolize s vozidly. Světla mohou také ovlivnit dobu zpěvu, načasování hnízdění, pelichání a migraci. Z výzkumu faktorů (jež mají účinky dopravy na populace ptáků) vyplývá, že nejvyšší vliv na snížení početnosti a druhové pestrosti ptáků má dopravní hluk.

Závěry

V tomto znaleckém posudku jsou shrnuty výsledky vlastního terénního průzkumu (a průzkumu konzultanta) a jejich porovnání s údaji v databázích, především databázi NDOP, včetně dalších náležitostí definovaných v objednávce. Hlavní důraz byl kladen na živočichy chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Z údajů, které se mi podařilo shromáždit a vyhodnotit je zřejmé, že území je významné z hlediska ochrany přírody a záměr stavby bude škodlivým zásahem do biotopu většiny zde zjištěných zvláště chráněných druhů.

Záměr spojený se záborem půdy, stavbou a provozováním komunikace bude mít negativní vliv na populace celé řady druhů živočichů. Lze očekávat: přímé zničení části stanoviště a zmenšení stávajícího prostoru, stanovištní změny nejen na místě samotné silnice, ale i v okolí jako důsledek výstavby, zvýšenou mortalitu všech skupin živočichů v důsledku automobilové dopravy, negativní vliv světelného znečištění silnice, jako jeden z faktorů zvyšující mortalitu živočichů na silnici (lákání hmyzožravých obratlovců ke zdroji potravy a následné kolize s automobily). Kromě toho se ke světlu bude stahovat hmyz z okolí a následkem může být likvidace celých populací druhů, pro něž je světelný zdroj atraktivní.

Znalecká doložka

Prohlašuji, že jsem si vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku a to ve smyslu § 110a zákona č.141/1961 Sb., o trestním řízení soudním v platném znění, a § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, v platném znění.

Tento posudek jsem podal jako soudní znalec zapsaný dle zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech v elektronické seznamu na stránkách Ministerstva spravedlnosti ČR pro obor: Životní prostředí včetně přírody a krajiny, odvětví: Zoologie. Znalecký úkon je zapsán pod číslem 064389/2023 v evidenci posudků. Posudek byl vydán v jednom exempláři (jeden nečíslovaný pro archiv znalce). Posudek má 17 číslovaných stran.

RNDr. Mojmír Vlašín
soudní znalec v oboru ochrana přírody, specializace zoologie

V Brně, dne 20.10.2023

Použité zkratky

ZCHDŽ zvláště chráněné druhy živočichů (dle vyhlášky 395/92 Sb.)

O ohrožený druh

SO silně ohrožený druh

KO kriticky ohrožený druh

EIA posuzování vlivů na životní prostředí

NDOP nálezová databáze ochrany přírody

AOPK ČR Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky

ZOPK Zákon o ochraně přírody a krajiny 114/92 Sb.

ZP znalecký posudek

EVD I Evropsky významný druh (Směrnice o ptácích) Příloha I

EVD IV Evropsky významný druh (Směrnice o stanovištích) Příloha IV

NV - druh se vyskytuje na předmětné lokalitě, ale nemá na lokalitu přímou vazbu

Botanický průzkum

Žernov – údolí Tisovky

Zpracovatel:

Mgr. Martin Šťastný
EKOSLUŽBY
průzkumy-management-didaktika

IČ: 87050170, DIČ: CZ8204220035

Antala Staška 187
512 51 Lomnice nad Popelkou
tel.: 731 738 620
e-mail: pancernicek@seznam.cz

2023

Botanický průzkum – Žernov – údolí Tisovky

1. Úvod – stručná charakteristika území

Základní údaje o předmětném území

Kraj: Liberecký

Okres: Semily

Katastrální území: Žernov

Číslo kvadrantu střeoevropského síťového mapování: 5457b

Fytochorion: 55c – Rovenská pahorkatina

Popis zkoumaného území – přírodní poměry, metodika

Předmětné území je tvořeno jasano-olšovým luhem při březích potoka Tisovka, navazujícími pastvinami, fragmentem dubohabřiny v okolí dvou památných dubů, náletovými a vysazenými dřevinami. Geomorfologicky významný je přirozený tok Tisovky, s meandry, šterkovým dnem a drobnými náplavy. Území je významným refugiem pro různé druhy organismů v okolní intenzivně zemědělsky obhospodařované krajině. V důsledku splachu hnojiv z okolních zemědělských pozemků je území degradováno šířením nitrofilních a ruderálních druhů bylin.

Území bylo pro účely botanického průzkumu rozděleno na 3 dílčí plochy (DP, viz mapa 2):

DP 1 – Travní porosty – pastviny

DP 2 – Jasano-olšový luh při březích Tisovky

DP 3 – Dubohabřina v okolí památných dubů, jasano-olšový luh a skupiny nevyhraněných porostů náletových dřevin a vysazených stromů se světlinami

Autorovi nejsou známy starší biologické průzkumy této lokality, v nálezové databázi NDOP AOPK ČR existují především data z mapování biotopů (vymapován je zde pouze jasano-olšový luh, pochůzka ze dne 5.8.2015).

Terénní průzkum dotčeného území byl proveden 17. 4. a 12. 5. 2023, podle metodiky inventarizačních průzkumů AOPK ČR (Kolektiv 2018). Do floristické tabulky nebyly zařazeny vysazené a pěstované taxony.

Ochránářsky významné druhy rostlin byly zakresleny do mapy (Mapa 3) a vloženy do NDOP AOPK ČR.

Kategorie ohrožení (Grulich a Chobot 2017):

1. druhy zvláště chráněné vyhláškou Ministerstva životního prostředí ČR č. 395/1992 Sb. jsou označeny § a číslem skupiny ohrožení:
 - §1 – kriticky ohrožené
 - §2 – silně ohrožené
 - §3 – ohrožené
2. indexy ohrožení podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich a Chobot 2017):
 - C1 – kriticky ohrožené taxony
 - C2 – silně ohrožené taxony
 - C3 – ohrožené taxony

C4a – vzácnější taxony vyžadující další pozornost

C4b – vzácnější taxony vyžadující další pozornost – dosud nedostatečně prostudované

t – ubývající trend, r – vždy vzácné, b – kombinace obojího

CR – kriticky ohrožený

EN – ohrožený

LC – málo dotčený

VU – zranitelný

NT – téměř ohrožený

DD – druh, o němž jsou nedostatečné údaje

2. Výsledky botanického průzkumu

Jméno taxonu	České jméno	Výskyt v plochách (DP)			Poznámka
		1	2	3	
<i>Acer platanoides</i>	javor mlč		*		
<i>Acer pseudoplatanus</i>	javor klen	*	*	*	DP 1 - juv.
<i>Aegopodium podagraria</i>	bršlice kozí noha	*	*	*	DP 2 - lok. hojně
<i>Agrimonia eupatoria</i>	řepík lékařský	*			
<i>Ajuga reptans</i>	zběhovce plazivý	*			
<i>Alchemilla</i> sp.	kontryhel	*		*	
<i>Alliaria petiolata</i>	česnáček lékařský	*	*		
<i>Allium oleraceum</i>	česnek planý		*		
<i>Allium ursinum</i>	česnek medvědí		*	*	C4a, LC , DP 2 - 1 trs u starého mostku, nížeji po toku druhý trs s několika jednotlivými ex. v těsném okolí trsu, DP 3 - 1 trs u vysychající tůně
<i>Alnus glutinosa</i>	olše lepkavá	*	*		
<i>Alnus incana</i>	olše šedá		*	*	
<i>Alopecurus pratensis</i>	psárka luční	*		*	
<i>Anemone nemorosa</i>	sasanka hajní	*	*	*	DP 2, 3 - hojně, porosty
<i>Arabidopsis thaliana</i>	huseníček rolní	*			
<i>Arrhenatherum elatius</i>	ovsík vyvýšený	*		*	
<i>Athyrium filix-femina</i>	paprátka samičí	*		*	
<i>Betula pendula</i>	bříza bělokorá	*	*	*	
<i>Bistorta major</i>	rdesno hadí kořen	*	*		
<i>Brachypodium sylvaticum</i>	válečka lesní		*	*	
<i>Calamagrostis epigejos</i>	třtina křovištní		*		
<i>Caltha palustris</i>	blatouch bahenní		*	*	
<i>Cardamine amara</i>	řeřišnice hořká		*		
<i>Cardamine pratensis</i>	řeřišnice luční	*		*	
<i>Carex remota</i>	ostřice řídkoklasá		*		
<i>Carex sylvatica</i>	ostřice lesní	*	*		
<i>Carpinus betulus</i>	habr obecný		*	*	
<i>Circaea lutetiana</i>	čarovník pařížský		*		
<i>Cirsium arvense</i>	pcháč oset	*		*	
<i>Cirsium oleraceum</i>	pcháč zelinný	*			
<i>Colchicum autumnale</i>	ocún jesenní	*			
<i>Corylus avellana</i>	líška obecná		*	*	
<i>Crataegus</i> sp.	hloh	*	*	*	

<i>Dactylis glomerata</i>	srha laločnatá	*		*	
<i>Deschampsia cespitosa</i>	metlice trsnatá		*		
<i>Dryopteris carthusiana</i>	kaprad' osténkatá		*		
<i>Dryopteris dilatata</i>	kaprad' rozložená			*	
<i>Dryopteris filix-mas</i>	kaprad' samec		*	*	
<i>Equisetum arvense</i>	přeslička rolní	*		*	
<i>Equisetum sylvaticum</i>	přeslička lesní			*	
<i>Fagus sylvatica</i>	buk lesní		*		
<i>Festuca gigantea</i>	kostřava obrovská	*	*	*	
<i>Festuca rubra</i>	kostřava červená	*			
<i>Ficaria verna</i>	orsej jarní	*	*	*	DP 2 - hojně, porosty
<i>Filipendula ulmaria</i>	tužebník jilmový	*	*	*	
<i>Fragaria moschata</i>	jahodník truskavec	*		*	
<i>Fragaria vesca</i>	jahodník obecný	*		*	
<i>Fraxinus excelsior</i>	jasan ztepilý	*	*	*	
<i>Gagea lutea</i>	křivatec žlutý		*		
<i>Galanthus nivalis</i>	sněženka podsněžník		*		§3, C3, NT, DP 2 - 1 trs u potoka
<i>Galeobdolon argentatum</i>	pitulník postříbřený		*	*	
<i>Galeobdolon montanum</i>	pitulník horský			*	
<i>Galeopsis sp.</i>	konopice			*	steril. ex.
<i>Galium album</i>	svízel bílý	*			
<i>Galium aparine</i>	svízel přítula	*	*	*	
<i>Geranium pratense</i>	kakost luční	*		*	
<i>Geranium robertianum</i>	kakost smrdutý		*		
<i>Geum urbanum</i>	kuklík městský	*			
<i>Glechoma hederacea</i>	popenec obecný	*			
<i>Hedera helix</i>	břečťan popínavý			*	
<i>Hesperis matronalis</i>	večernice vonná	*	*		
<i>Heracleum sphondylium</i>	bolševník obecný	*			
<i>Holcus lanatus</i>	medyněk vlnatý	*			
<i>Hylotelephium jullianum</i>	rozchodník křovištní	*			
<i>Chaerophyllum aromaticum</i>	krabilice zápašná	*			
<i>Chaerophyllum hirsutum</i>	krabilice chlupatá			*	
<i>Chelidonium majus</i>	vlaštovičník větší		*		
<i>Impatiens glandulifera</i>	netýkavka žláznatá	*	*		DP 1 - na JZ, DP - blíže k rybníku
<i>Impatiens parviflora</i>	netýkavka malokvětá	*	*	*	DP 2 - lok. hojně
<i>Juglans regia</i>	ořešák královský		*	*	
<i>Lapsana communis</i>	kapustka obecná		*		
<i>Lathyrus pratensis</i>	hrachor luční	*			
<i>Luzula campestris</i>	bika ladní	*			
<i>Lysimachia nummularia</i>	vrbina penízková	*		*	
<i>Maianthemum bifolium</i>	pstroček dvoulistý			*	
<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	*		*	
<i>Milium effusum</i>	pšeníčko rozkladité			*	
<i>Moehringia trinervia</i>	mateřka trojžilná			*	
<i>Phragmites australis</i>	rákos obecný	*	*	*	
<i>Picea abies</i>	smrk ztepilý		*	*	DP 2 - mladý v E2
<i>Plantago uliginosa</i>	jitrocel chudokvětý	*			
<i>Poa annua</i>	lipnice roční	*			
<i>Poa nemoralis</i>	lipnice hajní		*	*	
<i>Poa pratensis</i>	lipnice luční	*			
<i>Poa trivialis</i>	lipnice obecná	*		*	DP 1 - hojně
<i>Populus cf. nigra</i>	topol černý		*	*	C1t, DD, DP 2 - 1 starý strom u toku, DP 3 - 2 stromy v SV části

<i>Populus tremula</i>	topol osika			*	
<i>Prunus avium</i>	třešeň ptačí		*	*	
<i>Prunus padus</i>	střemcha obecná		*		
<i>Prunus spinosa</i>	trnka obecná	*		*	
<i>Pulmonaria obscura</i>	plicník tmavý		*		
<i>Pyrus communis</i>	hrušeň obecná			*	
<i>Quercus petraea</i>	dub zimní		*		
<i>Quercus robur</i>	dub letní	*	*	*	
<i>Ranunculus acris</i>	pryskyřník prudký	*			
<i>Ranunculus auricomus</i> agg.	pryskyřník zlatožlutý	*			
<i>Ranunculus repens</i>	pryskyřník plazivý	*			
<i>Reynoutria japonica</i>	křídlatka japonská		*		DP - několik lodyh na SV
<i>Ribes uva-crispa</i>	srstka angrešt		*		
<i>Ribes rubrum</i>	rybíz červený		*	*	DP 3 - na SV hojně v pasené části
<i>Rosa canina</i>	růže šípková			*	
<i>Rosa</i> sp.	růže	*	*		
<i>Rubus fruticosus</i> agg.	ostružiník křovitý	*	*	*	
<i>Rubus idaeus</i>	ostružiník maliník	*	*	*	
<i>Rumex acetosa</i>	šťovík kyselý	*			
<i>Rumex obtusifolius</i>	šťovík tupolistý	*			
<i>Salix caprea</i>	vrba jíva			*	
<i>Salix fragilis</i>	vrba křehká	*	*	*	
<i>Sambucus nigra</i>	bez černý	*	*	*	
<i>Sanguisorba officinalis</i>	krvavec toten	*			
<i>Scirpus sylvaticus</i>	skřípina lesní		*		
<i>Scrophularia nodosa</i>	krtičník hlíznatý	*	*		
<i>Securigera varia</i>	čičorka pestrá	*			
<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb ptačí		*		
<i>Stachys sylvatica</i>	čistec lesní		*		
<i>Stellaria media</i>	ptačinec prostřední	*			
<i>Taraxacum</i> sect. <i>Ruderalia</i>	pampelišky smetánky	*			
<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá		*		
<i>Tilia platyphyllos</i>	lípa velkolistá		*		
<i>Trifolium pratense</i>	jetel luční	*			
<i>Urtica dioica</i>	kopřiva dvoudomá	*		*	
<i>Veronica beccabunga</i>	rozrazil potoční		*		
<i>Veronica hederifolia</i> agg.	rozrazil břečťanolistý		*		
<i>Veronica chamaedrys</i>	rozrazil rezekvítek	*			
<i>Veronica montana</i>	rozrazil horský	*			C4a, LC , DP 1 - JZ okraj pastviny u pěšinky u ohradníku porost na ploše cca 2m2
<i>Veronica officinalis</i>	rozrazil lékařský			*	
<i>Vicia cracca</i>	vikev ptačí	*			
<i>Viola reichenbachiana</i>	violka lesní		*	*	

V předmětném území bylo v jarním aspektu roku 2023 nalezeno celkem **127 taxonů vyšších rostlin**.

Ze zvláště chráněných druhů byla nalezena sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) rostoucí při břehu Tisovky. Z dalších ochranně významných druhů uvedených v červeném seznamu (Grulich a Chobot 2017) byly zaznamenány česnek medvědí

(*Allium ursinum*), rozrazil horský (*Veronica montana*) a tři staré stromy topolu černého (*Populus cf. nigra*).

Studované území je obklopeno zemědělsky intenzívně využívanou krajinou (intenzívně obhospodařované ovocné sady, orná půda, kulturní travní porosty). Údolí Tisovky tak představuje pro řadu organismů poslední velmi významné refugium a biocentrum. Navíc se jedná o geomorfologicky významné území s přirozenými břehy vodoteče, meandry a štěrkovým dnem. Jedná se o významný krajinný prvek dle zákona č. 114/1992 Sb.

Z uvedených důvodů je nezbytné zamýšlenou realizaci silniční komunikace trasovat v dostatečné vzdálenosti (alespoň 200 m – hlučnost, exhaláty) od studovaného území a obou památných stromů (dubů letních), nejlépe po biologicky méně hodnotných pozemcích (intenzívní sady, orná půda), kde bude kolize se zájmy ochrany přírody minimální (nedojde k narušení údolní nivy a vazeb a vztahů mezi organismy a jejich biotopy).

Průzkum zpracoval:

Mgr. Martin Šťastný

V Lomnici n. Pop. 30.7.2023

3. Seznam použitých zdrojů

GRULICH, V. – CHOBOT, K. (eds.) 2017. Červený seznam ohrožených druhů České republiky. In *Příroda*, Praha: 35, 178 s.

Kolektiv 2018. *Metodika inventarizačních průzkumů maloplošných zvláště chráněných území*. AOPK ČR, Praha.

Vlastní terénní šetření – duben a květen 2023.

NDOP AOPK ČR.

Zákony, vyhlášky:

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyhláška č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Přílohy

Seznam příloh:

Fotografická příloha

Mapové přílohy (podkladové mapy ČÚZK, zpracováno v programu JanMap)

Mapa 1. Katastrální mapa a fotomapa dotčeného území

Mapa 2. Mapa dílčích ploch

Mapa 3. Mapa ochrannásky významných druhů rostlin

Fotografická příloha:

Foto 1 – stav 17.4.2023 DP 1 v severní části, pohled k jihu, navazující břehové porosty DP 2



Foto 2 – stav 17.4.2023 DP 1 – pohled na pastviny z centrální části k jihu



Foto 3 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky



Foto 4 – stav 17.4.2023 DP 2 – topol černý u břehu Tisovky



Foto 5 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky, přirozeně meandrující tok



Foto 6 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky



Foto 7 – stav 17.4.2023 DP 2 – sněženka podsněžník u břehu Tisovky



Foto 8 – stav 17.4.2023 DP 2 – detail trsu sněženky podsněžníku



Foto 9 – stav 17.4.2023 DP 2 – biologicky cenné přirozené břehové porosty Tisovky



Foto 10 – stav 17.4.2023 DP 2 – cenné břehové porosty Tisovky, štěrkové dno toku, drobné náplavy



Foto 11 – stav 17.4.2023 DP 1 – pohled na pastviny od jižního konce k severu



Foto 12 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragment svahové dubohabřiny u dvou památných dubů



Foto 13 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragmenty luhu při drobné vysychající stružce



Foto 14 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragmenty luhu a skupiny náletových dřevin, nitrofilní světliny



Foto 15 – stav 12.5.2023 DP 2 – cenné břehové porosty Tisovky



Foto 16 – stav 12.5.2023 DP 2 – fertilní česnek medvědí při břehu Tisovky



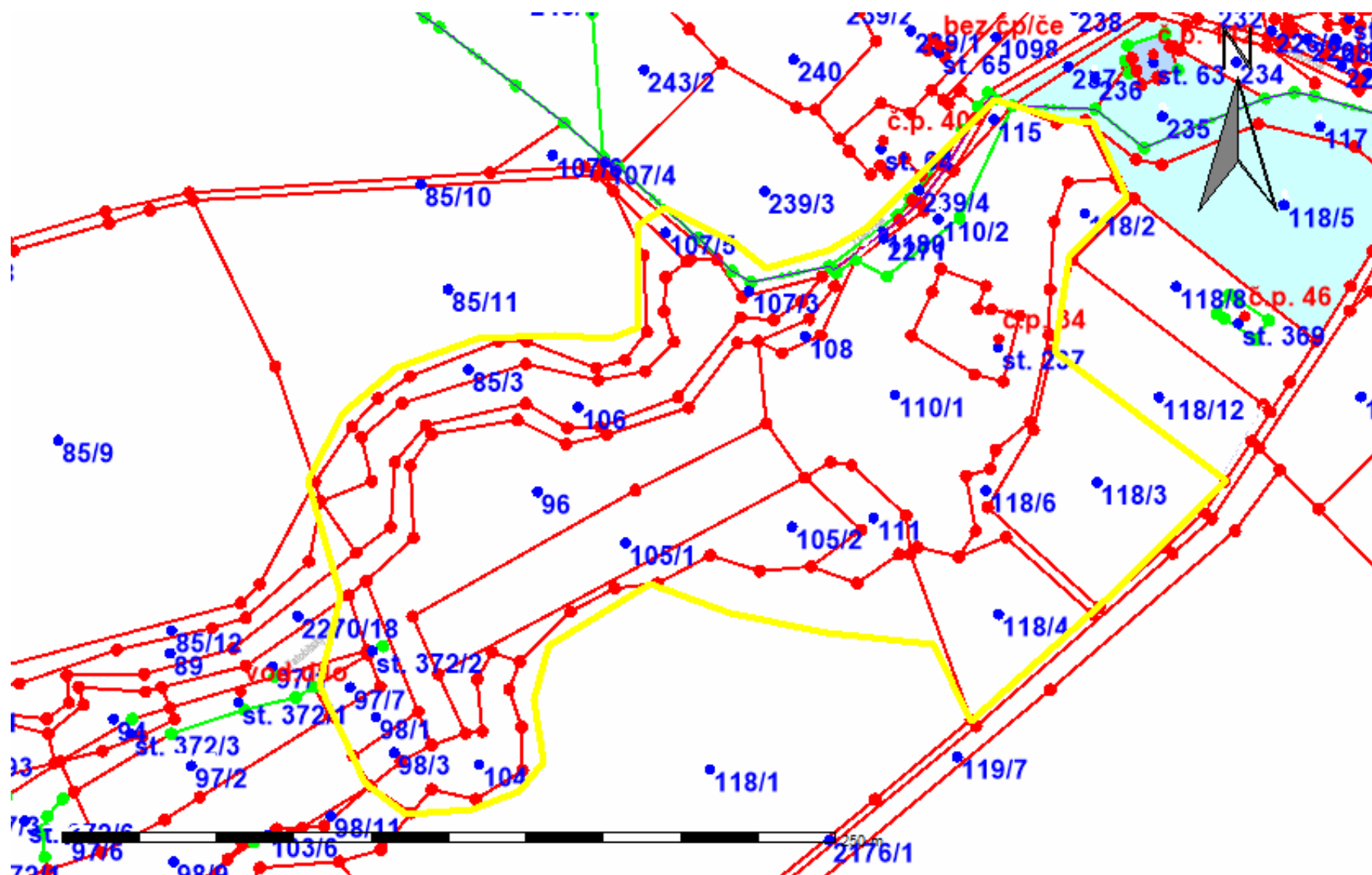
Foto 17 - stav 12.5.2023 DP 1 – pastvina od jižního konce k severu

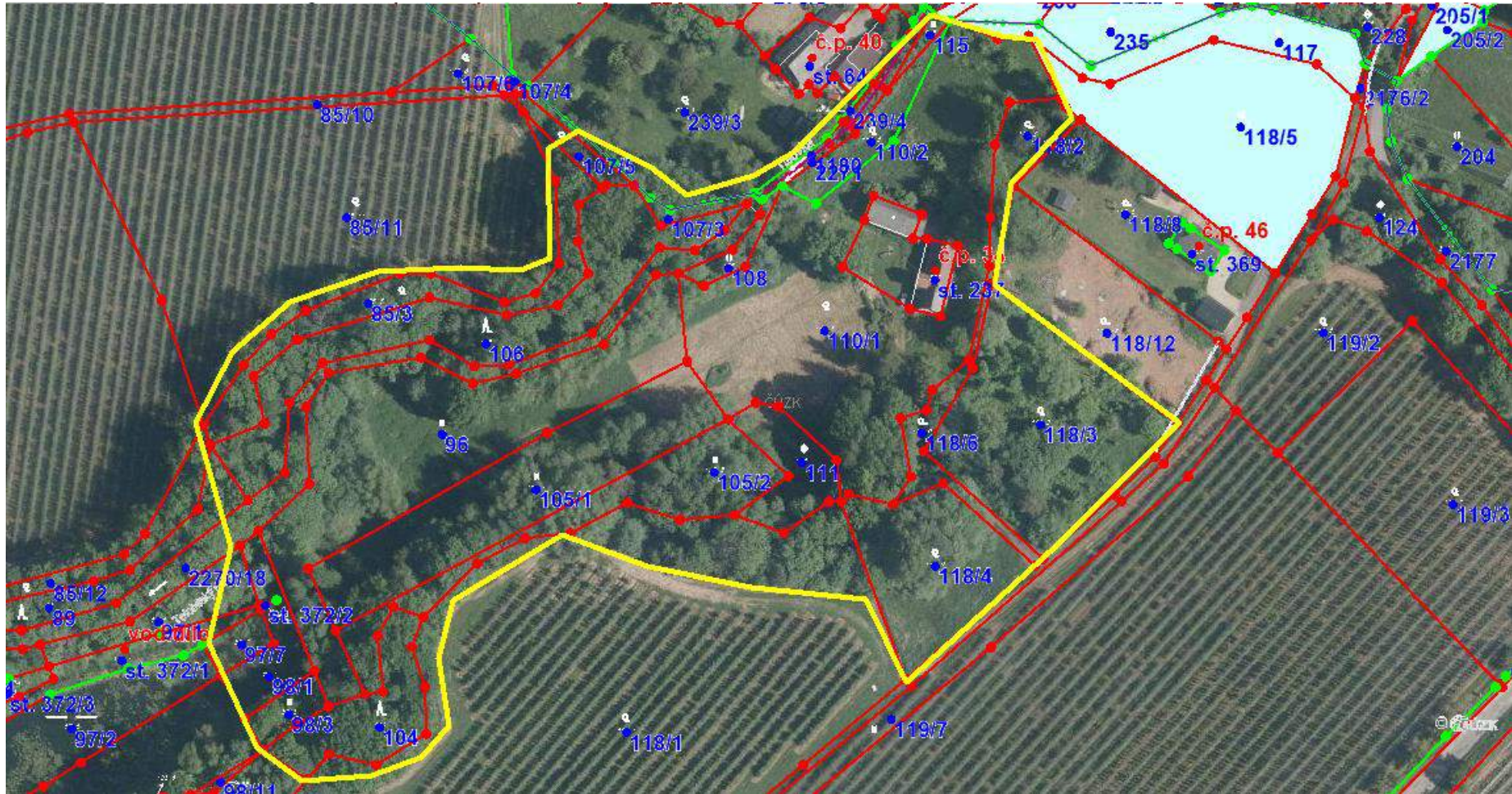


Foto 18 - stav 12.5.2023 DP 1 – vzácnější druh rozrazil horský na jižním konci pastviny

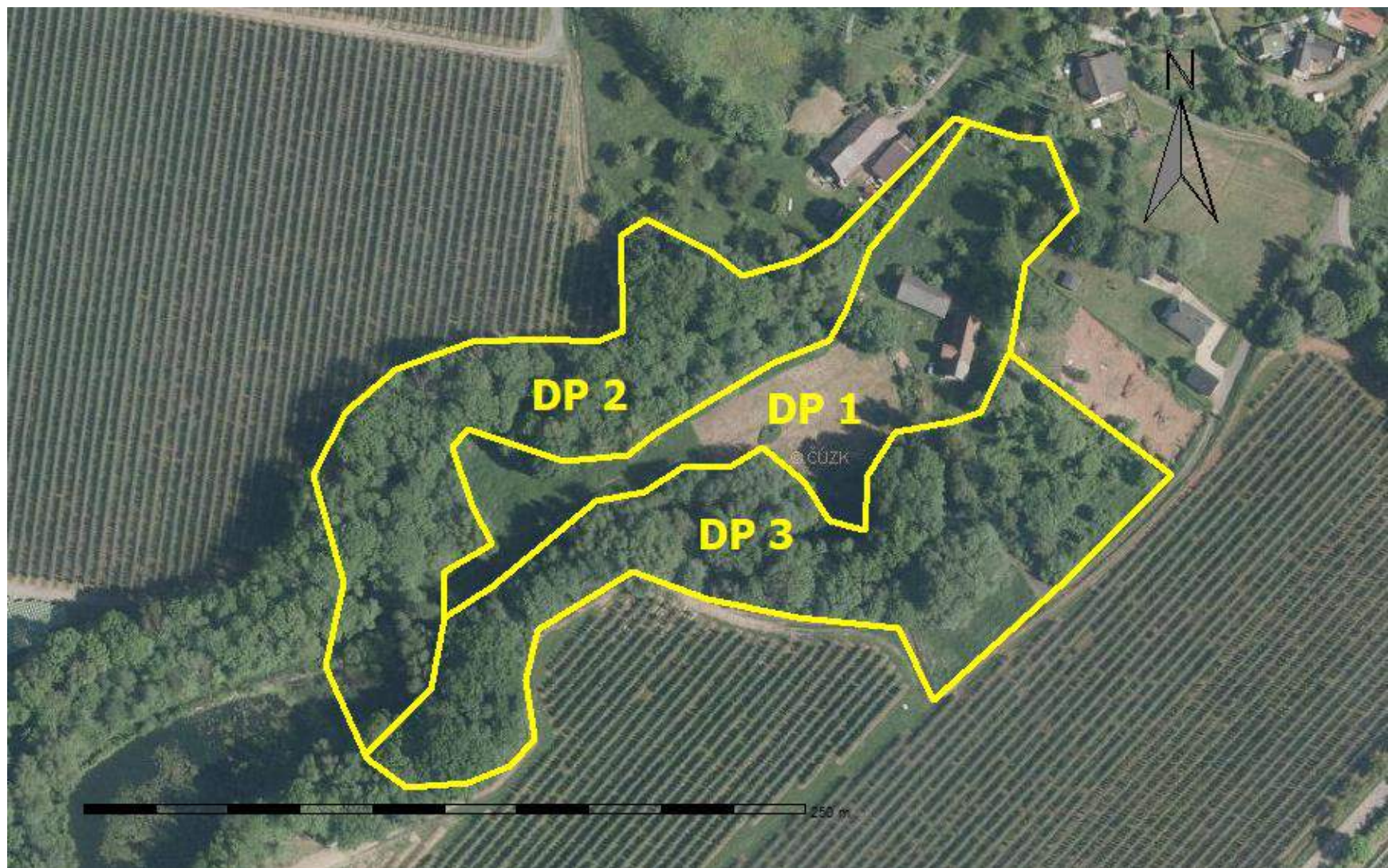


Mapa 1: Katastrální mapa a fotomapa dotčeného území (hranice zkoumaného území zakreslena žlutým polygonem, podklad ČÚZK)

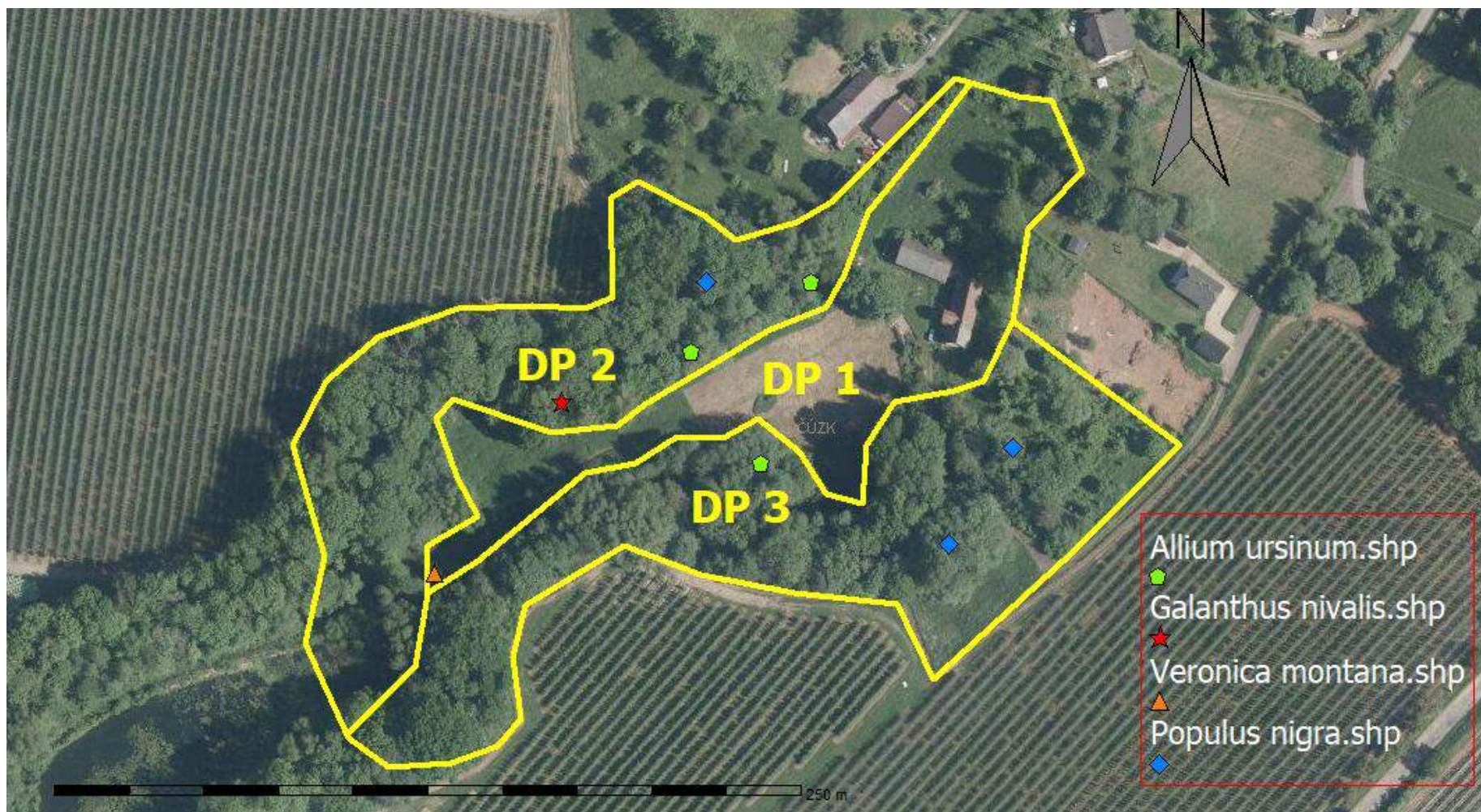




Mapa 2. Mapa dílčích ploch (podklad ČÚZK)



Mapa 3. Mapa ochranářsky významných druhů rostlin (podklad ČÚZK)



Příloha č. 3: Zdrojová data Dokumentace, jejich aktuálnost a vliv na Dokumentaci EIA

Doplnění a rozšíření kapitoly 6. Připomínky k použitým zdrojovým podkladům a použitým datům

Každá analýza a její výstupy jsou natolik důvěryhodné, nakolik jsou vstupní data. Bohužel v případě podkladů dokumentace pro EIA „Přivaděč Žernov - Zelený háj“ právě vstupní data vzbuzují největší pochybnosti a tím znevažují celou dokumentaci a tím i celý proces EIA.

I. Přehled dokumentů (s komentáři)

Zde popisujeme a komentujeme základní 4 dokumenty, které investor uvádí v současné Dokumentaci. Všechny jsou dohledatelné na webu města Turnov v sekci I/35.

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-strategie/dopravni-a-rozvojeve-studie/silnice-i-35-turnov-ulibice.html>

Valbek 10/2014

Valbek 10/2015

Valbek 11/2016

AF-CITYPLAN 2014

Dokument AFRY 2020 investor neuvádí, ale je aktuálnější verze dokumentu AF-CITYPLANU, proto ho zde uvádíme.

AFRY 2020

Stručná historie přivaděče Žernov - Zelený háj v příslušných dokumentech:

- 1) **AF-CITY PLAN 06/2014** prověřuje **6 variant pro obchvat Turnova** (přeložku II/283) **lokalizované v oblasti Turnov - Radostná p. K.** s cílem odklonit tranzitní dopravu z centra Turnova. **Ve výpočtech nezahrnuje vliv I/35** ani **nezmiňuje** (neuvádí popis, intenzity ani cíl) **přivaděč Žernov - Zelený háj**.
- 2) **Valbek 10/2014** prověřuje **6 různých tras vedení I/35** a vůbec **nezmiňuje** (neuvádí popis, intenzity dopravy ani cíl) **přivaděč Žernov - Zelený háj**. Jako zdroj uvádí **AF-CITY PLAN 2014**.
- 3) **Valbek 2015** navrhuje **6 variant trasy přivaděče Žernov - Zelený háj** (4 z nich napojené na MUK Žernov). Výhledové prognózy intenzit čerpá z Valbek 2014, resp. z “dopravního modelu AF-CITYPLAN 2014”.
- 4) **Valbek 2016 předkládá k posouzení EIA pouze jednu variantu z MUK Žernov** (původně 6 variant ve Valbek 2015), přičemž se odvolává na Valbek 2014 (nikoli 2015!) a AF-CITY PLAN 06/2014.

Nyni rozebereme tyto dokumenty podrobněji.

1. Dokument **Valbek 2014** s názvem “**Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice**” z **10/2014**” (dále jen Valbek 2014), v některých citacích datovaná listopad nebo **11/2014** (např. Valbek 2016, str. 2).

1.1. Uvedené zdroje (str. 13):

- 1) Projektová dokumentace “**R35 Ohrazenice - Úlibice**”, **TS, Valbek 2014**”
- 2) “**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov - Úlibice, AF-CITYPLAN, 2014**”.

1.2. Předmět projektu (str. 7):

*Předmětem projektu je výstavba uceleného tahu rychlostní silnice R35 v úseku MUK Ohrazenice (stávající křižovatka R10 x R35) až MUK Úlibice (budoucí křižovatka R35 x I/16). Začátek posuzovaného úseku bude napojen na již provozovaný úsek rychlostní silnice R35 z Liberce do MUK Ohrazenice, konec pak bude navazovat na sousední stavbu rychlostní silnice R35 Úlibice – Plotiště, konkrétně na stavbu Úlibice – obchvat. Posuzovaný úsek by měl být dle platných harmonogramů přípravy posledním na silnici R35 mezi Libercem a Hradcem Králové, resp. dálnicí D11. Realizací této stavby tedy bude zkompletována síť silnic vyšší kategorie v regionu a bude dokončeno propojení severní části republiky (Liberec, Jablonec n.N., Semily, Turnov) s královéhradeckým a pardubickým regionem. Součástí stavby je **vlastní těleso rychlostní komunikace, včetně nezbytných zemních prací, napojení okolní dopravní infrastruktury prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek**, úpravy okolní dopravní a technické infrastruktury, pokud si to realizace hlavní trasy vyžádá. Dále jsou předmětem stavby úpravy, které mají za cíl minimalizovat dopad stavby na životní prostředí, např. vedení trasy v tunelech, protihlukové úpravy, vegetační úpravy, převedení biokoridorů apod. Posouzení je provedeno pro šest variant, které se liší šířkovým uspořádáním, návrhovou rychlostí a způsobem vedení trasy. Přehledná situace variant je doložena v příloze tohoto dokumentu.*

1.3. Závěr studie (str. 66):

“Na základě daných předpokladů a provedeného posouzení ekonomické efektivnosti doporučuji sledovat variantu vedení trasy v koridoru S13,5/80”

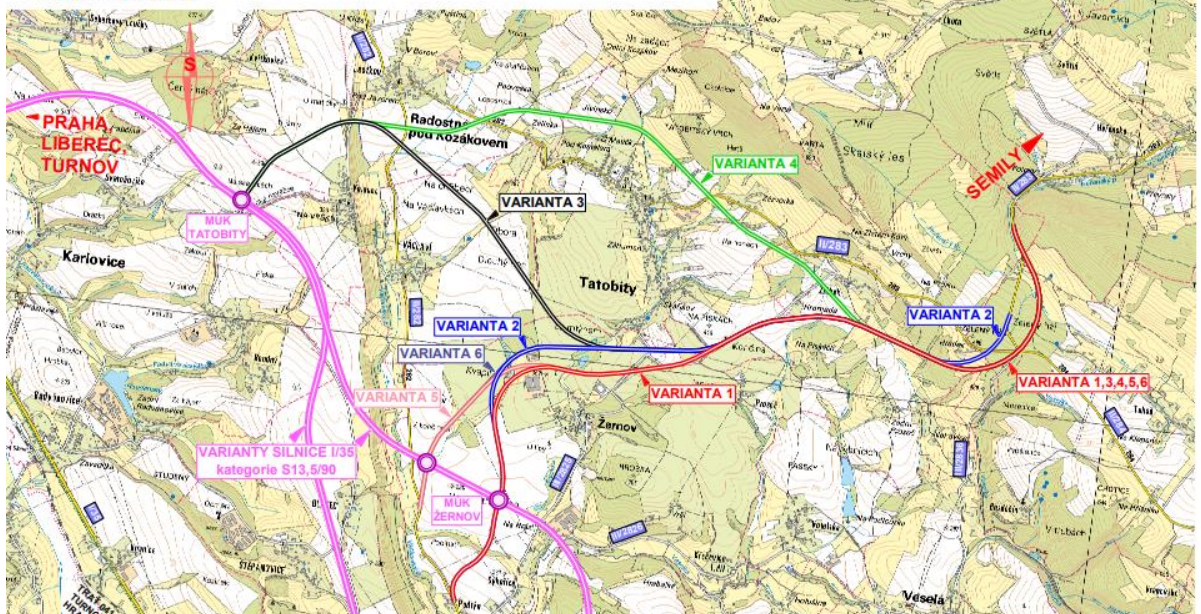
Ve studii Valbek 2014 se tedy nemluví o žádné přeložce.

2. Dokument **Valbek 2015** (datovaný **10/2015**) s názvem: “**Průvodní zpráva - Přeložka silnice II/283, napojení na silnici I/35 - technická studie**”

PŘELOŽKA SILNICE II/283

PŘEHLEDNÁ SITUACE VARIANT

M 1 : 25 000



2.1. Uvedené zdroje (str. 2 a 3):

- 1) "Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice"
- 2) "Územní plán obcí Žernov a Tatobity"
- 3) Výhledové intenzity dopravy pro rok 2030 a 2050 jsou převzaty ze "Studie proveditelnosti kapacitní silnice I/35 MÚK Ohrazenice – MÚK Úlibice a to z dopravního modelu zpracovaného firmou AF-CityPlan s.r.o." (citováno ze str. 3)

2.2. Zdůvodnění studie (str. 1-2):

Vymezení zájmového území Stávající silnice II/283 tvoří spojnici mezi Turnovem a Semily. V Turnově odbočuje ze silnice I/35 a je vedena průtahem městem Soboteckou ulicí, Hlubokou ulicí, náměstím Českého ráje a dále ulicí 5. května a Hruštic v délce cca 1,8 km. Mezi Turnovem a Semily má stávající silnice vzhledem ke svému významu a dopravní Přeložka silnice II/283 2 zátěži nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání a prochází průtahem řadou obcí (Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity, Žlábek, Hořensko a Slaná). V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550- 13 030 voz./24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9-9,6%. Na extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuháně dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot až 4 730 voz./24hod s podílem nákladních vozidel 14%. Silnice II/283 je jedním ze dvou silničních napojení Semil a jeho okolí na silniční síť silnic I. třídy (I/35, I/10) a potažmo rychlostních silnic (R35, R10). Silnice II/283 napojuje oblast Semil na silnici I/35 v Turnově popř. přes silnici II/282 poblíž obce Ktová. Význam tohoto napojení se podstatně zvýší s realizací nové trasy kapacitní silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi v poloze severního koridoru vymezeného v ZUR Libereckého kraje a

prověřeného „Studii proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MÚK Ohrazenice – MÚK Úlibice“ zpracovanou v roce 2014, projednanou a schválenou MD ČR a MV ČR.

Tato studie proveditelnosti navrhuje napojení přeložky silnice II/283 na kapacitní silnici I/35 v prostoru severně od Rovenska pod Troskami variantně u obce Žernov nebo Volavec v závislosti na výsledné variantě vedení trasy kapacitní silnice I/35. Proto tato studie prověřuje varianty vedení přeložky silnice II/283 mezi kapacitní silnicí I/35 a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284.”

Studie proveditelnosti Valbek 2014 žádnou přeložku nenavrhuje, nepopisuje, ani pro ni neudává intenzity kapacit. Na kterou studii se tedy Valbek 10/2015 odvolává ve svém zdůvodnění? Dopravní model od AF-CITYPLANu nejmenuje ve svých podkladových zdrojích, přesto ho v textu zmiňuje jako zdroj pro výhledové kapacity na přivaděči Žernov - Zelený háj. Z toho plyne závěr, že **není jasné, odkud je čerpána výhledová kapacita (8-9 000 aut/den)** na přivaděči, jehož kapacita se pak následně v Dokumentaci používá jako jeden z hlavních argumentů.

2.3. Závěr studie (str. 24-25):

”Z hlediska technických parametrů, technické náročnosti a zásahu do území (zástavba, sady, ekologie) jsou nejméně vhodné varianty 1, 3 a 5. Z hlediska celkových stavebních nákladů jsou nejméně vhodné varianty 3, 4 a 5”

Tady je na místě otázka, na základě jakých parametrů bylo hodnocení “zástavba, sady, ekologie” provedeno, když tato studie neuvádí žádné podklady ohledně vlivu na životní prostředí? Nemělo by být všech 6 variant posouzeno v procesu EIA? Nebo přinejmenším varianty 1, 2, 5 a 6, které jsou z MUK Žernov, a tudíž kompatibilní se současně schválenou trasou I/35 (posuzování Varianty E1, která počítá s MUK Žernov a již nezvažuje MUK Tatobity/Volavec)? **Jakým právem si přisvojuje společnost Valbek moc rozhodovat o výběru variant ohledně jejich vlivů na životní prostředí bez provedení procesu EIA?**

3. Studie Valbek 2016 s názvem “I/35 Turnov – Úlibice, TST, Valbek 11/2016”

3.1 Uvedené zdroje:

- 1) **“Studie technické proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MUK Ohrazenice - MUK Úlibice” z 11/2014** (uvedeno na str. 2)
- 2) Studie **“AF-CITYPLAN - listopad 2014”** (uvedeno na str. 4-7), která není dohledatelná.

3.2. Zdůvodnění studie (str. 1-2)

“Předmětem studie je zpřesnění technické studie trasy a nivelety silnice I/35 v úseku mezi Ohrazenicemi a Úlibicemi na základě závěrů zjišťovacího řízení a v něm obsažených připomínek jednotlivých účastníků řízení. Studie je zpracovaná jako podklad pro zpracování dokumentace EIA na tento úsek přeložky silnice I/35. V Ohrazenicích je přeložka I/35 přes MÚK Ohrazenice napojena na dálnici D10 ve směru na Prahu a na stávající Dálnici D35 ve směru na Liberec. V Úlibicích je přeložka napojena přes MÚK Úlibice na dálnici D35 ve směru na Hradec Králové a na silnici I/16 ve směru na Jičín a Trutnov. Přestavba MUK Ohrazenice je součástí I/35 Turnov –

Úlibice – podklad pro zpracování dokumentace EIA 2 přeložky silnice I/35 a nová MÚK Úlibice je součástí stavby D35 Úlibice – obchvat, stavba 1. **Součástí studie je i přeložka silnice II/283 od I/35 směrem na Semily.**“

K tématu přeložky se dále uvádí (str. 17):

“Přeložka silnice II/283, napojení na silnici I/35 Stávající silnice II/283 tvoří spojnici mezi Turnovem a Semily. V Turnově odbočuje ze silnice I/35 a je vedena průtahem městem v délce cca 1,8 km. Mezi Turnovem a Semily má stávající silnice vzhledem ke svému významu a dopravní zátěži nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání a prochází průtahem řadou obcí (Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity, Žlábek, Hořensko a Slaná).

V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550-13 030 voz./24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9-9,6%.

Na extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuhaň dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot až 4 730 voz./24hod s podílem nákladních vozidel 14%.

Silnice II/283 napojuje oblast Semil na silnici I/35 v Turnově popř. přes silnici II/282 poblíž obce Ktová. Význam tohoto napojení se podstatně zvýší s realizací nové trasy kapacitní silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi. **S ohledem na dopravní vazby a intenzity dopravy je do studie zahrnuta přeložka silnice II/283 v úseku mezi přeložkou kapacitní silnice I/35 (MÚK Žernov) a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 (lokalita Zelený háj).**

Silnice II/283 je navržena v kategorii S9,5/70 (60).

Výhledové intenzity dopravy na přeložce silnice II/283 mezi přeložkou I/35 a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 poblíž obce Tuhaň jsou: Rok 2030 - 8 370 voz./24 hod. Z toho nákladní vozidla jsou 870 voz./24 hod tj. 10,4% Rok 2050 - 9 630 voz./24 hod. Z toho nákladní vozidla jsou 920 voz./24 hod tj. 9,6%

Z těchto údajů plyne, že s realizací stavby kapacitní silnice I/35 je s ohledem na výše uvedené údaje nutné realizovat i přeložku silnice II/283. Tyto výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283.”

Z této pasáže lze odvodit **2 základní důvody pro výstavbu:**

1. **Odvedení dopravy z centra Turnova prostřednictvím I/35 s přivaděčem.**
2. **Vysoká výhledová intenzita dopravy (8 370 aut/den) na plánovaném přivaděči Žernov - Zelený háj.**

První důvod podrobněji rozporujeme níže v kapitole 2 “Porovnání studií” této přílohy. **Nová studie (AFRY 2020) totiž uvádí mnohem nižší vliv výstavby záměru na centrum Turnova, než se uvádí v Dokumentaci EIA (15-35 % oproti udávaným 80 %)!**

Druhý důvod představuje zásadní **argumentační faul = zaměňování příčiny a následku.** “Postaví se přivaděč → pojedou po něm 8 370 aut denně → takovou zátěž současné silnice neunesou → proto je nutné postavit přivaděč!”

Studie navíc předkládá k posouzení v procesu EIA pouze jednu variantu z MUK Žernov z původních 6 variant ve Valbek 2015. Opět si tedy osobuje právo rozhodovat o tom, která varianta je z hlediska vlivu na životní prostředí nejlepší?

Studie přitom neřeší dvě zásadní otázky:

- 1) Jaká bude doprava na II/283 a II/282, pokud se přivaděč NEPOSTAVÍ?**
- 2) A pokud se přivaděč postaví, jaká bude doprava v úsecích navazujících na jeho konec v Zeleném háji?**

4. Dokument AF-CITYPLAN 2014 s nejasným názvem...

Na webu města Turnova, kde by měly být zveřejněny všechny dokumenty ke stavbě I/35, je ke stažení dokument s názvem „**Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova**” (AF CityPlan, 2014). V celé Dokumentaci je přitom citován jako základní zdroj dokument s názvem “**Modelové dopravní intenzity z AF-CITY PLAN 06/2014**” případně **11/2014**”, který však pod těmito názvy není dohledatelný. Až na přímý dotaz na ŘSD jsme obdrželi odpověď (ing. Vondroušová, ŘSD), že pod tímto názvem se skutečně rozumí dokument „**Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova**” (AF CityPlan, 2014).

Náš dotaz:

...je odkaz na podkladový dokument „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov – Úlibice“ od AF-Cityplan z roku 2014. Pod tímto názvem jsem dokument nenašel, ale domnívám se, že se jedná o tento dokument (dohledatelný na webu města Turnov, který příkládám + níže i odkaz):

Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova, Lbc kraj (AF-CityPlan, 2014)

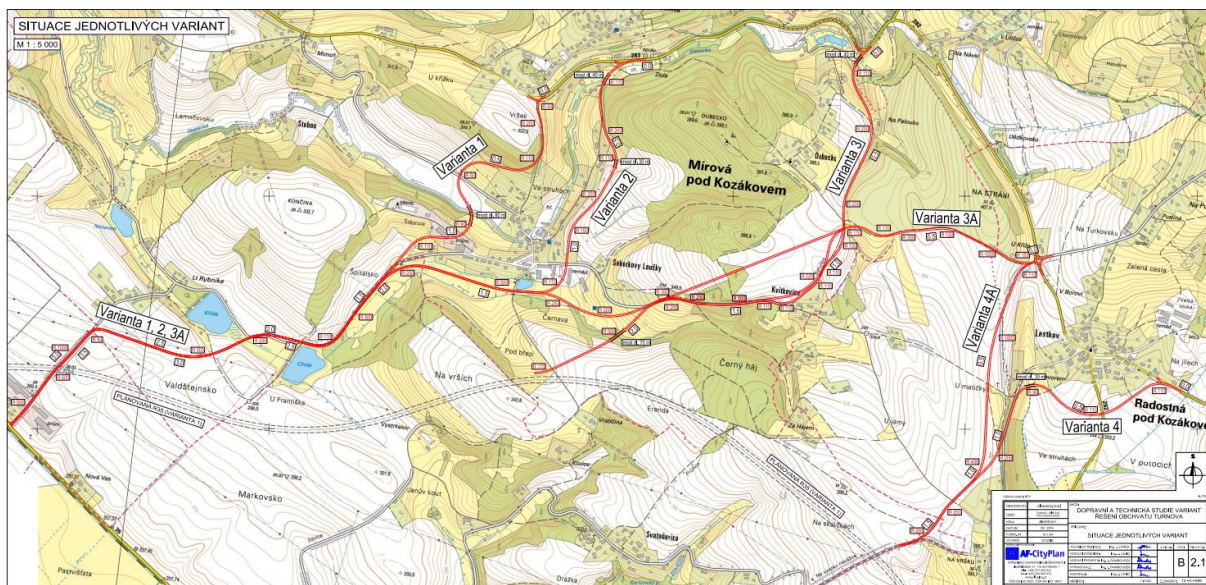
<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-strategie/dopravni-a-rozvojove-studie/silnice-i-35-turnov-ulibice.html>

Mohl byste mi prosím potvrdit, že se jedná skutečně o daný dokument, ze kterého vychází např. Rozptylová studie? Pokud tomu tak není, mohl byste mi prosím „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov – Úlibice“ od AF-Cityplan z roku 2014 zaslat?

Odpověď pí Vondroušové:

Dobrý den pane K...

Dokument, který jste našel na stránkách, webu města Turnov je ten, ze kterého vychází studie TS 2016 - podkladové studie pro EIA. Vaše domněnka je správná.



4.3. Popis řešeného problému (str.3-6):

AF-CITY PLAN 06/2014 prověřuje **6 variant pro obchvat Turnova** (přeložku II/283) **lokalizované v oblasti Turnov - Radostná p. K.** s cílem odklonit tranzitní dopravu z centra Turnova, přijíždějící ze Semil a Železného Brodu. **Ve výpočtech výslovně nezahrnuje vliv I/35** (str. 20) ani **nezmiňuje** (neuvádí popis, intenzity ani cíl) **přivaděč Žernov - Zelený háj**, jelikož tudy žádná z navrhovaných variant nevede.

4.4. Závěr studie (str. 21-22):

Ve svých závěrech studie dospívá k poklesu dopravy na současné II/283 PŘED vjezdem do Turnova o 80 % (str. 21-22). Toto číslo je shodné s hodnotami, jimiž argumentuje současná dokumentace EIA pro výstavbu přivaděče. Ten je nyní ale navrhován v úplně jiné, mnohem vzdálenější lokaci, a tudíž neplní funkci "obchvatu". **Pokles o 80 % tedy není možné aplikovat na II/283, jak to činí investor v současné dokumentaci.** Pro obce podél stávající silnice II/283 poblíž Turnova (Bělá - Radostná p.. Kozákovem) přivaděč nepředstavuje alternativní dopravní řešení vjezdu do Turnova. A uspokojivě neřeší ani spojení se sousedními městy. **Končí totiž v Zeleném háji** (6,5 km před Semilami), čili nespojuje I/35 ani se Semilami, natož s Železným Brodem!

Studie AF-CITY PLAN 06/2014 tedy v žádném případě nepredikuje 80 % pokles dopravy díky výstavbě přivaděče Žernov - Zelený háj, jak tvrdí současná Dokumentace a na čem zakládá hlavní výpočty ve své Hlukové a Rozptylové studii.

Dále není jasné, proč se studie řešící "obchvat Turnova" s napojením na plánovanou I/35 prezentuje všude pod zavádějícím názvem „Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnova-Úlibice“, když **stavbu nové I/35 ve svých premisách výslovně neuvažuje** (AF-CITYPLAN 06/2014, str. 20). Tato otázka je důležitá zejména v souvislosti s tím, že **studie AF-CITYPLAN 2014 se uvádí v Hlukové a Rozptylové studii jako základní zdrojový dokument pro výhledové intenzity na přivaděči Žernov - Zelený háj (9 000 aut/den!) a pro pokles intenzit na současné II/283 v úseku Turnov - Zelený háj (o 80%)!**

Využití této studie jako hlavního argumentačního podkladu (nebyla-li využita jiná, nedohledatelná studie) se jeví jako **zavádějící a manipulativní způsob využití irelevantních zdrojových podkladů s cílem dosáhnout “pozitivního obrazu” výstavby přivaděče a vrhá stín na celou současnou dokumentaci nejen k přivaděči, ale i k samotné I/35, což může vést k soudním sporům a ke zpochybnění obou staveb!** (Toto tvrzení podporují rovněž naše “Připomínky k Hlukové studii.”)

5. Studie AFRY 2020

5.1. Název

“Studie posouzení dopravního systému ve městě Turnově” (AFRY CZ 04/2020).

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-mpz/dopravni-a-rozvojeve-studie/dopravni-model-mesta-studie-posouzeni-dopravniho-systemu-ve-meste-turnove.html>

5.2. Popis studie: Studie řeší posuzuje dopravu ve městě Turnov a kvantifikuje vliv výstavby I/35 včetně přivaděče a dalších opatření jako výstavba odlehčovacích městských okruhů.

5.3. Ve svých závěrech dochází k výpočtu vlivu výstavby I/35 včetně přivaděče, ale zcela odlišným hodnotám poklesu cca 15-35 % místo 80% než AF-CITYPLAN 2014. A opět, jedná se o vliv kumulativní výstavby I/35 a přivaděče, nikoliv samotného přivaděče. Podrobný rozbor výsledků je v následující kapitole přílohy - Opodstatnění záměru.

Závěr kapitola přehled zdrojových dokumentů:

Pokud shrneme uvedené dokumenty, které investor uvádí v Dokumentaci k přivaděči, lze konstatovat následující závěry:

1. Žádný z výše uvedených podkladů se nevěnuje stavbě přivaděče Žernov - Zelený háj jako samostatné stavbě. Když se mluví o přínosu záměru na snížení dopravních intenzit tak pouze v kumulativním vztahu ve spojení s I/35, kde není potvrzený jednoznačný přínos přivaděče Žernov - Zelený háj.
2. Žádný z výše uvedených podkladů neuvádí cíl výstavby přivaděče zcela jednoznačně a konzistentně v návaznosti na jednotlivé podklady; ani v historickém kontextu (Valbek 2014-2023), ani v rámci současné dokumentace (HS, RS, tělo Dokumentace), ani v souladu se schválenou dokumentací EIA k I/35.
3. Studie buď nepopisují vliv a dopad na řešené problémy vůbec, nebo je popisují zavádějícím či výslovně nepravdivým způsobem (viz rozdíl AFRY 2020 a AF-CITYPLAN 2014 - vliv na dopravu v centru Turnova 80 % místo 15-35 %) a nepodložený vliv na současnou trasu II/283 v úseku Turnov - Zelený háj
4. Dokumentace využívá pro argumentaci záměru a výpočet pozitivního vlivu na obyvatelstvo a životní prostředí irelevantní podklady (AF-CITYPLAN 2014).
5. Způsob výběru variant přivaděče/přeložky II/283 pro proces EIA je zcela netransparentní a nepodložený žádnými odbornými studiemi, které se zabývají dopadem na životní prostředí. Výběr pouze 1 varianty je v rozporu s **bodem 36 Závěru zjišťovacího řízení.** V současné Dokumentaci EIA pro přivaděč se z neznámých důvodů posuzuje pouze 1 varianta z původních celkem 6 variant (Valbek 2015) včetně 2 alternativních způsobů vedení kolem rybníka Žernov (severně a jižně od rybníka viz připomínky zjišťovacího řízení 1, 2 ,6, 7, 8 a další).

2. Porovnání výsledků studií

Srovnáváme:

starší studii “**Modelové posouzení silnice R35 v úseku Turnov- Úlibice**” (AF-CITYPLAN 06/2014) alias “**Dopravní a technická studie variant řešení obchvatu Turnova**” (AF-CityPlan, 2014), z níž vychází investor a kde je rovněž uvedena situace variant (**01 - Průvodní zpráva.pdf**, **02 - Situace variant.pdf**)

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-strategie/dopravni-a-rozvojeve-studie/silnice-i-35-turnov-ulibice.html>

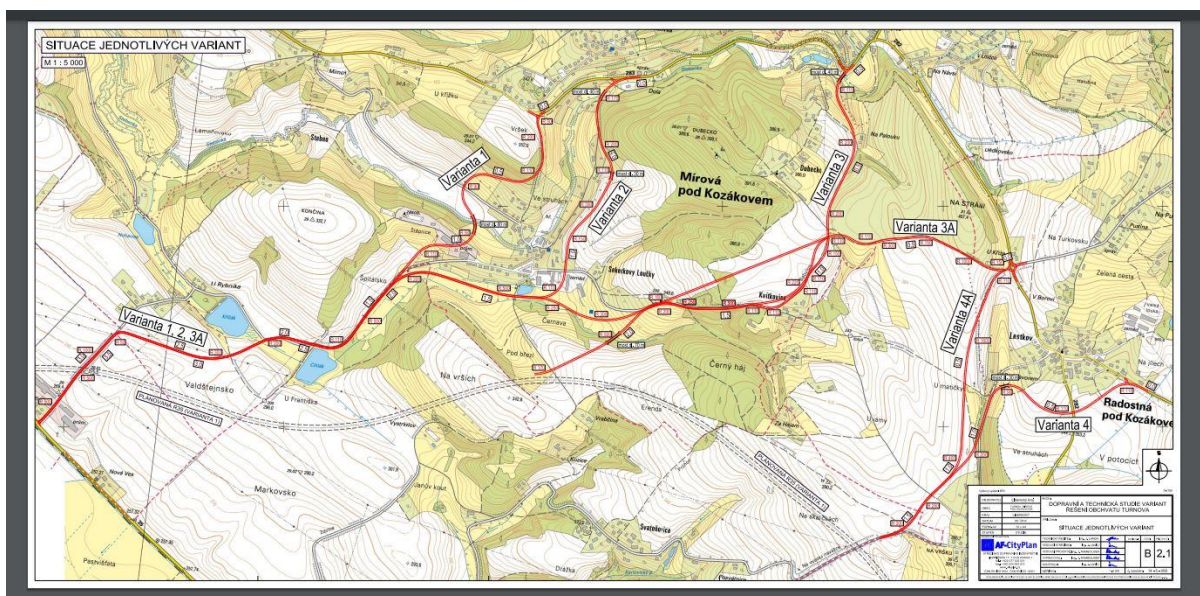
s novější studií “**Studie posouzení dopravního systému ve městě Turnově**” (AFRY CZ 04/2020).

<https://www.turnov.cz/cs/mesto/uzemni-plany-rozvoj-a-mpz/dopravni-a-rozvojeve-studie/dopravni-model-mesta-studie-posouzeni-dopravniho-systemu-ve-meste-turnove.html>

Starší studie (AF-CITYPLAN 06/2014) se zabývá variantami přeložky silnice II/283 a posuzuje její vliv na dopravu ve městě Turnov. Co je ale zásadní:

- a. **varianty** přeložky silnice II/283 **jsou vedené zcela jinými trasami**, než je v předložené variantě Dokumentace EIA na přivaděč, a sice přes Radostnou nad Kozákovem, a nikoliv přes Žernov!
- b. v této analýze se **výslovně nepočítá s vybudováním rychlostní silnice R/35** (str. 20, oddíl 6.2.3.2 - Dopravní nabídka).

Novější studie (AF CityPlan, 2014) předkládá následující nákras navrhovaných variant::



Tento dokument navrhuje zcela rozumné varianty řešení lokální, zejména příměstské turnovské dopravy (především z okolních obcí podél II/283, ale i z Železného Brodu a Semil) a její odvedení z centra Turnova. Všechny tyto varianty se nacházejí **v blízkosti Turnova, aby plnily svůj účel.**

Ve svých závěrech pak studie dospívá k poklesu dopravy na současné II/283 PŘED vjezdem do Turnova o 80 % str 21 a 22. Toto číslo je shodné s hodnotami, jimiž argumentuje současná dokumentace EIA pro stavbu přivaděče. Ten je ale v úplně jiné lokaci, a tudíž neplní funkci obchvatu. Pro obce podél stávající silnice II/283 poblíž Turnova (Bělá - Mírová pod Kozákovem) nepředstavuje alternativní dopravní řešení vjezdu do Turnova. A uspokojivě neřeší ani spojení se sousedními městy. Návrh přivaděče totiž **končí v Zeleném háji** (6,5 km před Semilami), čili nespojuje I35 ani se Semilami, natož s Železným Brodem! Ani není možné pokles **80 % aplikovat na ostatní úseky II/283 jak to činí investor v současné dokumentaci.**

Zcela odlišný odhad vlivu I/35 a přivaděče na dopravu v centru Turnova:
Dle **AFRY CZ 04/2020 pokles dopravy vlivem I/35 a přivaděče** (str. 21).

Tabulka 4 – Intenzity dopravy na charakteristických profilech

Silnice/ulice	úsek	varianta					
		stav	1	2	3	4	
1	Palackého	most přes Jizeru	7 367	9 896	7 206	7 823	9 185
2	I/35	most přes Jizeru	17 596	25 565	15 094	14 511	13 238
3	Sobotecká	Jana Palacha - Palackého	11 354	11 453	9 662	4 831	6 974
4	Náměstí Českého ráje		13 161	16 447	11 939	7 990	8 618
5	5. května	Husova – Švermova	8 132	11 199	7 182	2 548	4 892
6	Hrušnice	Hrušnice – Bělá	5 894	7 962	3 942	3 880	3 882
7	Výšinka	Antonína Dvořáka – Jana Palacha	1 708	2 212	2 810	6 438	3 215
8	Nádražní	Studentská – U Nádraží	9 955	9 848	8 994	8 986	9 031

Varianty řešené v této zakázce jsou označeny takto:

Varianta 1 – varianta nulová, bez řešených staveb.

Varianta 2 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD (Obrázek 9).

Varianta 3 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací podél Stebenky (Obrázek 10).

Varianta 4 – s existujícím obchvatem města S5 a napojením na silnici II/283 dle ŘSD a s vnitřní odlehčovací komunikací z Metelkových sadů (Obrázek 11).

Po výstavbě I/35 (obchvat S5) a přivaděče za současné situace by tedy nastala **varianta 2:**

- ul. Sobotecká (úsek 5-2511) **pokles z 11 453 na 9 662 aut/den = cca 15 %**
- nám. Českého ráje: **pokles z 16 447 na 11 939 = cca 28 %**
- ul. 5. května: **pokles z 11 199 na 7 182 aut/den = cca 35 %**

Žádný z úseků se ani zdaleka neblíží 80% poklesu, jak jej uvádí studie AF-CITYPLAN 2014, na kterou se odvolává současná dokumentace EIA, a to zejména v hlukové a rozptylové studii. Všechny hodnoty navíc představují vliv kumulativní, tedy vliv I35 s přivaděčem, nikoli vliv samotného přivaděče!

Alternativní pohled na intenzity dopravy v Turnově AFRY 2020 (str. 24)

Tabulka 5 – Dopravní výkony variant – rok 2030

Varianta	město		střed	
	vozokilometry	vozohodiny	vozokilometry	vozohodiny
stav	169 292	3 483	14 101	369
Varianta 1	228 883	4 830	16 787	462
Varianta 2	246 765	4 437	13 222	398
Varianta 3	248 152	4 468	9 927	316
Varianta 4	246 305	4 449	10 811	346

Nejnižší dopravní výkony na území města jsou z výhledových variant ve variantě nulové (varianta 1). Silnice I/35 je v této variantě vedena přes město, a proto je řada cest vedena úplně mimo město Turnov (např. po silnici I/16). Ve variantách 2, 3 a 4 je již zprovozněna přeložka silnice I/35 (obchvat S5), který však stále leží na území města, a proto dopravní výkony rostou.

Z návrhových variant jsou nejnižší dopravní výkony na území města ve variantě 4 (Metelkovy sady) ve vozokilometrech, ve spotřebě času má nejnižší hodnoty varianta 2 (pouze S5) následovaná variantou 4 (Metelkovy sady). Ve středu města jsou nejnižší výkony i spotřeba času ve variantě 3 (Stebenka).

Pro další posouzení rozdílu mezi variantou 3 a 4 byly tyto varianty modelově zpracovány i bez obchvatové komunikace S5 a nového napojení silnice II/283. Rozdíly v intenzitách oproti variantě nulové (varianta 1) je vidět z následujících obrázků (Obrázek 17 a Obrázek 18).

Obrázek 17 – Rozdíl zatížení mezi variantou 3 bez S5 (Stebenka) a variantou 1 (nulovou)



Interpretace čísel: Vliv výstavby I35 a přivaděče (rozdíl Varianta 2 oproti 1) - ve středu města pokles dopravy ve vozokilometrech z 16787 na 13222 - 22 % a ve vozohodinách z 462 na 398 - pouze o 14 %!

str. 25 AFRY 2020 - uvádí vliv alternativních opatření kromě I35+ přivaděč na dopravu v Turnově:

Obrázek 18 – Rozdíl zatížení mezi variantou 4 bez S5 (Metelkovy sady) a variantou 1 (nulovou)



Porovnání výkonů pro variantu 1 (nulovou) a upravené varianty 3 a 4 (bez obchvatu S5 a napojení II/283) je v následující tabulce (Tabulka 6)

Tabulka 6 – Dopravní výkony variant – rok 2030 – bez obchvatu S5 a napojení II/283

Varianta	město		střed	
	vozokilometry	vozohodiny	vozokilometry	vozohodiny
Varianta 1	228 883	4 830	16 787	462
Varianta 3 bez S5	230 089	4 901	11 735	385
Varianta 4 bez S5	227 412	4 883	13 608	458

Z uvedeného vyplývá, že obchvatová komunikace podél Stebenky za současné situace (tj. bez obchvatu S5 a napojení II/283) snižuje dopravní výkony a spotřebu času na území centra města, ale na území celého města oba parametry navyšuje. Naopak obchvatová komunikace z Metelkových sadů snižuje dopravní výkony jak na území centra i celého města, ale spotřeba času je buď téměř stejná jako v nulové variantě (v centru) nebo se i navyšuje (celé město).

Interpretace čísel: Doprava v centru Turnova v případě výstavby městského okruhu Stebenka (varianta 3 bez S5) pokles vozokilometry z 16787 na 11735 (pokles 30 %) a ve vozohodinách z 462 na 385 (pokles 17 %).

To znamená vliv I/35 a přivaděče na dopravu v centru Turnova - pokles 14/22 %, vliv alternativních opatření - pokles 17/30 %! /AFRY 2020)

A pořád mluvíme o kumulativním vlivu I/35 a přivaděče, jelikož analýzy odděleného vlivu samotné I35 a přivaděče neexistují.

Zlepšení dopravy v Turnově je jedním ze základních cílů výstavby přeložky II/283 **dle dokumentace EIA Přivaděč Žernov-Zelený háj** (str. 21, 118 a další). Na území Turnova leží několik referenčních bodů (body 1–4 což představuje 30% všech referenčních bodů), které vstupují do hlukových a rozptylových analýz (a mají uvedený dopad vlivu výstavby minus 80 % emisí a hluku (str. 139 Dokumentace).

Tato čísla mají zásadní vliv na opodstatnění celé výstavby přeložky, viz následující kapitola: Opodstatnění stavby.

Hodnocení stavu křižovatek v Turnově dle AFRY 2020 rovněž není alarmující:

Dle AFRY 2020 (str. 45) je výhledový stav v roce 2030 následující: „*Až na křižovatku Sobotecká x Palackého x Hluboká, která se blíží limitním hranicím (zatížena mj. lokální dopravou), je situace vyhovující. Kapacity křižovatek by podle orientačních maximálních kapacit jednotlivých typů křižovatek měly i ve variantě bez výstavby S5 a přivaděče vyhovovat.*“

2.2. Závěr porovnání těchto dvou studií:

Obě studie nejsou pouze starší a novější verze pojednávající stejnou problematiku. Každá z nich má odlišné předpoklady, výkresy a tudíž i dopad na řešené problémy. Co mají tyto studie společné: řeší dopravu v centru Turnova, co mají odlišné:

AF - CITYPLAN 2014:

2.2.1. projednává přeložku II/283 tak, aby nevedla centrem Turnova a auta přijíždějící do centra byla odkloněna obchvatem na současnou I/35. Navrhuje 6 různých variant, které vedou přes Mírovou nebo Radostnou nad Kozákovem, nabízí alternativní napojení Semil a Železného Brodu, žádná neuvažuje trasu přes Žernov - Žernov je 15 km od Turnova, takže problémy Turnova opravdu nevyřeší. V závěrech se dostanou na číslo pokles dopravy o 80% PŘED vjezdem na Turnov, nikoliv podél celé II/283!

AFRY 2020

2.2.2. řeší nakolik současná I/35 (včetně přivaděče Žernov - Zelený háj - **kumulativně**) ovlivní dopravu v Turnově. Přivaděč Žernov je vzdáleny 15 km od Turnova a tak nemůže plnit funkci obchvatu Turnova pro auta přijíždějící z Železného Brodu, ani z obcí před Turnovem - Radostná, Mírová pod Kozákovem atd. Ve svých závěrech uvádí různé hodnoty poklesu dopravy v Turnově a sice 14-35%. Kde nejvýznamnější roli bude hrát samotná I/35. Roli samotného přivaděče nevypočítává. Rovněž hodnotí vliv alternativních opatření než I/35 a sice městský okruh Stebenka a Metelkovy sady a tam se počítají vlivu většího než samotné I35. Rovněž tato studie hodnotí, že bez vybudování I35 bude doprava v centru Turnova udržitelná a nebude v roce 2030 překračovat limitní hlukové ani imisní hodnoty.

Použití studie AF-CITYPLAN 2014 jako základního datového zdroje a argumentačního podkladu pro hlukovou a rozptylovou studii je proto naprosto **nevhodné, irelevantní a matoucí.**

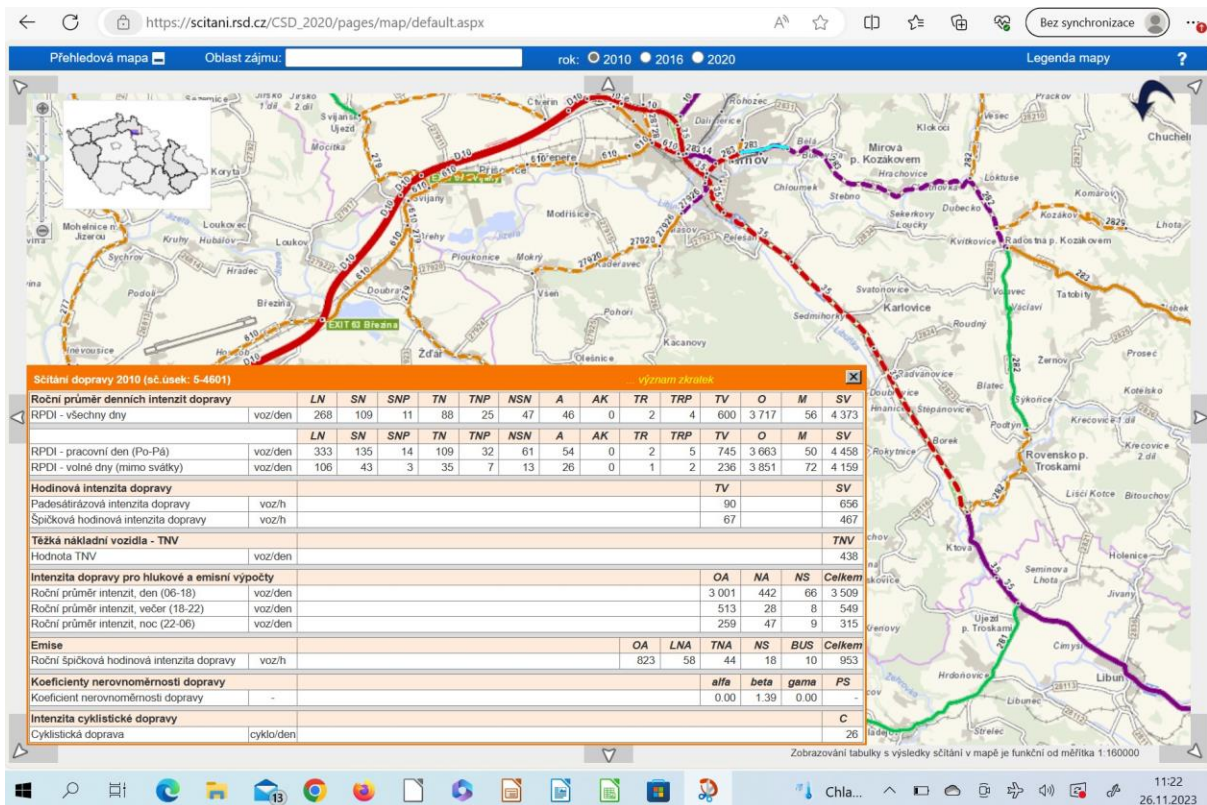
2.3. Navíc v perspektivě, že **sčítací úseky ŘSD na současné silnici II/283 a konkrétně 5-4601 (ul. 5. května v Turnově, kde se nachází Nemocnice) a 5-4600 (Bělá až Loktuše) vykazují identické sčítací údaje**. Čísla v centru Turnova a na příjezdu od Loktuše do Turnova jsou údajně stejná!!! takže nelze ani rozdělit dopravu na místní a příměstskou a lze předpokládat, že uvedená sčítací data jsou nanejvýš nedůvěryhodná. Protože se jedná o podkladová data, má **toto samozřejmě významný statistický vliv na modelaci dopravních intenzit a jejich výhledové hodnoty(!) ve všech následných studiích včetně AFY 2020 a AF-CITYPLAN 2014 !**

https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx

The screenshot shows the RSD traffic counting software interface. At the top, there is a navigation bar with the URL https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx, a search bar, and a legend. The main area displays a map of the Turnov region with various road sections highlighted in different colors. A data table is overlaid on the map, providing detailed statistics for the selected section 5-4600.

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-4600)																		
význam zkratk																		
Roční průměr denních intenzit dopravy	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	268	109	11	88	25	47	46	0	2	4	600	3 717	56	4 373				
RPDI - pracovní dny (Po-Pá)	333	135	14	109	32	61	54	0	2	5	745	3 663	50	4 458				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	106	43	3	35	7	13	26	0	1	2	236	3 851	72	4 159				
Hodinová intenzita dopravy																		
Padesátirázová intenzita dopravy													TV	SV				
Špičková hodinová intenzita dopravy													90	656				
													67	467				
Těžká nákladní vozidla - TNV													TNV	438				
Hodnota TNV																		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)													3 001	442	66	3 509		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)													513	28	8	549		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)													259	47	9	315		
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy													823	58	44	18	10	953
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy													0.00	1.39	0.00	-		
Intenzita cyklistické dopravy													C					
Cyklistická doprava														26				

Zobrazování tabulky s výsledky sčítání v mapě je funkční od měřítka 1:160000



Pro ilustraci data z CSD 2010, světle modrá barva na obrázku značí vybraný sčítací úsek; takto duplicitní až triplicitní data jsou v obdobně asymetrickém vztahu v průběhu celého záměru dle studie Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Atelier-T plan, 2012, tedy v oblasti mezi Mladou Boleslaví, Železným Brodem, Turnovem a Jičínem.

3. Opodstatnění celé stavby přivaděče

Opodstatnění celého záměru přivaděče se liší jak v jednotlivých podkladech v rámci současné Dokumentace - např. Hlukové, Rozptylové, samotném tělu Dokumentace, ale i v historických podkladech Valbek 2015-2016, navíc je odlišná argumentace pro předložku i v samotné Dokumentaci EIA pro I/35 z roku 2020.

Opodstatnění přeložky II/283 v EIA na I/35 2020, str. 34:

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

Stávající silnice II/283 tvoří spojnici mezi Turnovem a Semily. V Turnově odbočuje ze silnice I/35 a je vedena průtahem městem v délce cca 1,8 km. Mezi Turnovem a Semily má stávající silnice vzhledem ke svému významu a dopravní zátěži nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání a prochází průtahem řadou obcí (Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity, Žlábek, Hořensko a Slaná).

V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550-13 030 voz./24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9-9,6%.

Na extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuháně dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot až 4 730 voz./24hod s podílem nákladních vozidel 14%.

Silnice II/283 napojuje oblast Semil na silnici I/35 v Turnově, popř. přes silnici II/282 poblíž obce Ktová. Význam tohoto napojení se podstatně zvýší s realizací nové trasy silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi. S ohledem na dopravní vazby a intenzity dopravy je do studie zahrnuta přeložka silnice II/283 v úseku mezi přeložkou silnice I/35 (MÚK Žernov) a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 (lokalita Zelený háj).

Silnice II/283 je navržena v kategorii S 9,5/70 (60).

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

Zdůvodnění umístění záměru

Stávající silnice II/283 tvoří spojnicí mezi Turnovem a Semily. V Turnově odbočuje ze silnice I/35 a je vedena průtahem městem v délce cca 1,8 km. Mezi Turnovem a Semily má stávající silnice vzhledem ke svému významu a dopravní zátěži nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání a prochází průtahem řadou obcí (Mírová pod Kozákovem, Radošná pod Kozákovem, Tatobity, Žlábek, Hořensko a Slaná).

V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot 15 000 voz./24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9-9,6%.

Na extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuháně dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot 5 000 voz./24hod s podílem nákladních vozidel 14%.

Silnice II/283 napojuje oblast Semil na silnici I/35 v Turnově, popř. přes silnici II/282 poblíž obce Ktová. Význam tohoto napojení se podstatně zvýší s realizací nové trasy silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi. S ohledem na dopravní vazby a intenzity dopravy je zahrnuta přeložka silnice II/283 v úseku mezi přeložkou silnice I/35 (MÚK Žernov) a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 (lokality Zelený háj).

Přeložka silnice II/283 je navržena v kategorii S 9,5/70 (60).

21

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

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

Přeložka převezme většinu intenzit dopravy ze stávající trasy II/283 v úseku Turnov - Semily po stávající II/283 (II/282). Dále převezme i část intenzit dopravy v úseku Turnov - Semily přes Železný Brod po II/292. Z jižní strany pak přeložka převezme část intenzit dopravy v úseku Jičín - Semily přes lomnici nad Popelkou po I/286.

HS na (str. 5) uvádí jako opodstatnění přivaděče:

Kapacita (rozsah) záměru

Základní návrhové parametry

Stávající silnice II/283 tvoří spojnicí mezi Turnovem a Semily. V Turnově odbočuje ze silnice I/35 a je vedena průtahem městem v délce cca 1,8 km. Mezi Turnovem a Semily má stávající silnice vzhledem ke svému významu a dopravní zátěži nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání a prochází průtahem řadou obcí (Mírová pod Kozákovem, Radostná pod Kozákovem, Tatobity, Žlábek, Hořensko a Slaná).

V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550 - 13 030 voz./24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9-9,6%.

Na extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuháně dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot až 4 730 voz./24hod s podílem nákladních vozidel 14%.

Silnice II/283 napojuje oblast Semil na silnici I/35 v Turnově, popř. přes silnici II/282 poblíž obce Ktová. Význam tohoto napojení se podstatně zvýší s realizací nové trasy silnice I/35 mezi Turnovem a Úlibicemi. S ohledem na dopravní vazby a intenzity dopravy je do studie zahrnuta přeložka silnice II/283 v úseku mezi přeložkou silnice I/35 (MÚK Žernov) a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 (lokalita Zelený háj).

Silnice II/283 je navržena v kategorii S 9,5/70 (60).

Výhledové intenzity dopravy na přeložce silnice II/283 mezi přeložkou I/35 a stávající křižovatkou silnic II/283 a II/284 poblíž obce Tuhán jsou:

Rok 2030 - 8 370 voz./24 hod. Z toho nákladní vozidla jsou 870 voz./24 hod tj. 10,4%

Rok 2050 - 9 630 voz./24 hod. Z toho nákladní vozidla jsou 920 voz./24 hod tj. 9,6%

Z těchto údajů plyne, že s realizací stavby kapacitní silnice I/35 je s ohledem na výše uvedené údaje nutné realizovat i přeložku silnice II/283. Tyto výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283.

1. První sporný moment nastává při porovnání obou formulací záměrů. A sice v důvodech pro Hlukovou studii zcela chybí prohlášení o roli přivaděče - převzetí intenzit dopravy na Semily přes Železný Brod a od Jičina. S tím je spojený rozporuplný moment, že v Hlukové studii se vlastně neví a neřeší se, kam pojedou auta za křižovatkou Zelený háj směrem na Semily. Situace je natolik nepřehledná, že u sousedících referenčních bodů dle různých tabulek a variant doprava a hluková zátěž klesá a stoupá zároveň (viz kapitoly "Připomínky k hlukové studii" a "Úsek 5-1080 /Slaná /Semily").
2. Druhý argumentační faul spočívá v logické úvaze formulace z HS: "Postaví se přivaděč → pojedou po něm 9 000 aut denně → takovou zátěž současné silnice neunesou → proto je nutné postavit přivaděč!". Investor ale nepřikládá žádnou analýzu, jak se zvýší doprava na Semily BEZ přivaděče! **Zaměňuje se příčina a následek, a tudíž opodstatnění lze považovat za spekulativní a irelevantní.**

3. Třetí alogon zní, pokud přivaděč převezme dopravu vedoucí do Semil přes Železný Brod, **o kolik se zvýší doprava na úseku Zelený háj - Semily a v Semilech samotných a proč to není řešeno?** Zvláště úsek ze Zeleného háje do Semil probíhající centry obcí Slaná, Bořkov, Nedvězí a dalších není naprosto připraven převzít případnou rostoucí intenzitu dopravy. V uvedených obcích často chybí základní bezpečnostní dopravní opatření jako chodníky nebo cyklostezky. Proto argumentace **lepším propojením na Semily je zcela nepochopitelná a irelevantní**. Z tohoto důvodu lze považovat navrhované řešení za naprosto nevyhovující, jelikož řeší omezený úsek komunikace bez prošetření vlivu na okolní komunikace, dopravní vazby, vliv na zdraví obyvatel a životní prostředí.
4. Vliv přivaděče na dopravu v centru Turnova - tomu se věnujeme v kapitole - porovnáním studii AFRY 2020 a závěrů AF-CITYPLANu 2014 se závěrem zcela kontroverzního vlivu s odlišným hodnocením vlivu přivaděče (včetně I35) 80% vs 15-35 %).
5. Současná dokumentace v hlavním těle nově zmiňuje převzetí částí dopravních intenzit z Železného Brodu, Semil na Turnov a ze Semil na Jičín, což v původní dokumentaci není. Tato argumentace je zcela nepodložena.
6. Pro nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání současné trasy silnice II/283 nepředkládá investor žádné podklady, dá se pokládat za spekulativní a irelevantní.
7. Výhledová kapacita přivaděče (9 000 aut/den) není podložena. Ve studiích citovaná studie AF- CITYPLAN 2014, ze které jsou patrně čerpány výhledové kapacity pro přivaděč a současnou II/283, se přivaděčem Žernov - Zelený háj nikdy nezabývala. První popis variant přivaděče Žernov - Zelený háj najdeme až ve Studii Valbek 2015.

Z výše uvedeného **není jasný cíl celého úseku MUK Žernov - Zelený háj, ani jeho vliv na okolní infrastrukturu**, jelikož sama dokumentace na tuto otázku podává navzájem si odporující, irelevantní, nelogické a nepodložené výroky.

Záměrně nepoužíváme termín přeložka II/283 nebo přivaděč jelikož oba termíny mají odlišný význam.

Současná silnice II/283 plní různé funkce (od zajištění lokální dopravy v Turnově, lokální dopravy podél ní ležících obcí, spojení s městem Semily a místní dopravu v Semilech), navíc na úseku Loktuše až Radostná p/Kozákovem, je přerušena silnicí II/282). A její funkce se mísí s funkcí II/282 - napojení do Železného Brodu. Proto využití argumentace "přeložky silnice II/283" pro výstavbu přivaděče je zcela zavádějící, jelikož nereflektuje kterou ze zmíněných různorodých funkcí přivaděč přebírá a z podstaty věcí ani nemůže přebírat. Výraz přivaděč se využívá pro označení úseku, který spojuje dálnici / rychlostní komunikaci a okolní silnice. V našem případě se hned vedle MUK Žernov nachází silnice II/282, bylo by tedy logické propojit přivaděčem tyto komunikace.

Závěr Kapitola opodstatnění:

- investor **nepředložil** v současné dokumentaci **odůvodnitelné, podložené a smysluplné odůvodnění** pro výstavbu úseku MUK Žernov - Zelený háj
- **MUK Žernov může být i bez výstavby přivaděče napojený na současnou silniční síť a napojit oblast Semil na I/35; II/282 a III/2825** bez nutných drastických a neopodstatněných zásahů do přírody a kvality života obyvatelstva podél plánovaného přivaděče
- kauza úsek 5-1080/Slaná, kde **dle předložených podkladů zpracovatele dochází ke zcela navzájem si odporujícím závěrům** - nárůstu i poklesu dopravy současně v rámci jednoho úseku potvrzuje naše domněnky o využití irelevantních a zastaralých podkladů pro argumentaci a investor nemá jasnou představu o dopravní situaci v uvedené dotčené oblasti
- investor nepředložil ani smysluplné varianty, které by mohly být porovnávány vzhledem k cílům, které mají plnit a dopadům na životní prostředí (pseudovarianty V1 a V2 jsou jen důkazem snahy o **obejití požadavku variantnosti předkládaných řešení**)

Proto tvrdíme, že investor se snaží zmanipulovat argumentaci pro výstavbu komunikace, které říká “přeložka” silnice II/283 (MUK Žernov - Zelený háj) a která neplní ani jeden z deklarovaných cílů a tím zpochybňuje a vrhá stín i na celý proces výstavby I/35 (jejíž byla přeložka podmínkou).

Jmenuji se Ondřej Suška. Od útlého věku trávím prázdniny a víkendy na naší rodinné chalupě v Tatobitech 117 – část Dolánky.

Momentálně pracuji jako Akustický Konzultant v Sweco UK. Jsem členem IOA (Institute of Acoustics) a mám 10+ let akademické, výzkumní a komerční zkušenosti v environmentální a stavební akustice, včetně zkušeností s vypracováváním EIA pro významné infrastrukturní projekty ve Velké Británii.

Tímto dokumentem se vyjadřuji k technickým nedostatkům předělané hlukové studie a dokumentace součástí EIA pro záměr "I/35 Turnov – Ulibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)" (kód LBK724) vypracované RNDr. Vladimírem Ludvíkem (Ekoteam).

KAPITOLA 1: Opodstatnění záměru výstavby přivaděče (přeložky II/283)

Strana 87 'Dokumentace' tvrdí:

„Zástavba je tak nadměrně zatížena hlukem vznikajícím provozem motorových vozidel a dochází zde k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity. Intenzivní provoz vozidel v zastavěných částech ohrožuje pěší a cyklistický provoz jejich obyvatel a zároveň komplikuje i turistické a rekreační využití kvalitního přírodního prostředí.

Novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.

1A: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací před Zeleným Hájem

Autor tvrdí, že novostavba obchvatu povede ke snížení hluku, emisí a bezpečnosti obyvatel (převážně obyvatel s omezenou pohyblivostí), cyklistů, chodců, rodin a dětí v oblastech podél stávajících komunikací II/283 a II/282, které jsou v názoru autora vystaveny hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní limity. Je třeba poznamenat, že autor v tomto textu pouze odkazuje na oblasti před Zeleným Hájem – v oblastech za Zeleným Hájem (Hořensko, Slaná a Nedvězí) novostavba obchvatu momentální situaci významně zhorší, jak je podrobně vysvětleno v kapitole 1A tohoto dokumentu.

Hluková studie 'P06' na straně 57 uvádí, že venkovní hygienické limity hladin hluku platné pro oblasti, které se nacházejí podél stávajících komunikací vzniklých před rokem 2001, jsou následující, které tímto platí po celé délce stávajících komunikací II/283 a II/282:

- $L_{Aeq,16hod}$ 68 dB (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 58 dBA (noc)

Při kontrole stávajících (2023) venkovních hladin hluku v oblastech podél stávající komunikace II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, prezentovaných v hlukové studii 'P06' na stranách 34 - 36, žádný z referenčních bodů (obydlí) není vystaven vlivům, kde by hladiny hluku ze stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem aktuálně překročovaly výše uvedené venkovní hygienické limity hladin hluku (68 a 58 dBA), během dne a noci. Tvzení autora, že „zástavba podél II/283 je tak nadměrně zatížena hlukem, kde dochází k hlukovým vlivům, které mohou překračovat základní hlukové limity“, je nesprávné a nepravdivé. Jelikož současné hladiny hluku podél stávající komunikace II/283 nepřekračují výše uvedené hladiny hluku, jsou proto, v souladu s metodikou autora, považovány za přijatelné.

Dále, při kontrole budoucích (2040 bez přivaděče) venkovních hladin hluku v oblastech podél stávající komunikace II/283 prezentovaných v hlukové studii 'P06' na stranách 34 - 36, žádný z referenčních bodů (obydlí) není vystaven vlivům, kde předpokládané hladiny hluku v roce 2040 po stávající komunikaci II/283 před Zeleným Hájem budou překračovat výše uvedené venkovní hygienické limity hladin hluku (68 a 58 dBA), během dne a noci.

Proto lze konstatovat, že z hlediska hlukových a mnoho dalších vlivů (emise a bezpečnost obyvatel) potřeba navrhovaného přivaděče není opodstatněná. Předpokládané budoucí (2040 bez přivaděče) venkovní hladiny hluku v oblastech podél stávajících komunikací jsou naprosto přijatelné.

Současné (2023) a budoucí (2040 bez přivaděče) dopravní intenzity po stávajících komunikacích II/283 a II/282 jsou shrnuté v tabulce T1, převzaté z informací uvedených na stranách 17 - 20 hlukové studie 'P06':

Tabulka T1					
Úsek	2023	2040 bez přivaděče	2040 s přivaděčem	Zvýšení (2040 bez přivaděče vs. 2023)	% Zvýšení (2040 bez přivaděče vs. 2023)
Sč. Úsek 5-2511 (II/283)	11719	13243	2649	1524	13
Sč. Úsek 5-0312 (II/283)	15208	17185	3437	1977	13
Sč. Úsek 5-4601 (II/283)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-4600 (II/283)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-4590 (II/282)	6384	7214	1443	830	13
Sč. Úsek 5-2460 (II/283)	4351	4916	983	565	13
Sč. Úsek 5-1080 (II/283)	3500	3955	791	455	13

Autor se v textu 'Dokumentace' a hlukové studie zaměřuje na významné zlepšení hlukových a mnoho dalších vlivů po stávajících komunikacích II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, v prospěch opodstatnění potřeby navrhovaného přivaděče. To by bylo pochopitelné, pokud by budoucí výhled naznačoval nadměrný nárůst dopravních intenzit po otevření navrhované komunikace I/35. Nicméně, z výše uvedené tabulky je zřejmé, že dopravní intenzity se zvýší o pouhých 13% v příštích 17 letech. Pro informaci, zdvojnásobení silničních intenzit způsobí nárůst o cca +3 dBA, pouhý 13% nárůst dopravních intenzit by způsobil nárůst nejvýše o +0,5 dBA, což je vyhodnoceno jako nevýznamný nárůst, a veškeré další vlivy jsou tímto také vyhodnoceny jako nevýznamné.

Toto si můžeme ověřit porovnáním současných (2023) a budoucích (2040 bez přivaděče) hladin hluku na referenčních bodech podél stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem, převzaté z informací uvedených v hlukové studii 'P06':

Tabulka T2			
Referenční bod	L _{Aeq,16hr} (den), dBA		
	2023	2040 bez přivaděče	Zvýšení ('2040 bez přivaděče' - '2023')
1	63.8	64.2	+0.4
2	63.6	64	+0.4
3	60	60.5	+0.5
4	57.1	57.6	+0.5
5	60.7	61.2	+0.5
6	61.3	61.8	+0.5
7	62.2	63.4	+1.2
8	63.6	56.9	-6.7
9	63.3	63.7	+0.4
10	61.3	61.8	+0.5
11	58.7	59.1	+0.4
12	58.8	59.3	+0.5
13	58.7	59.2	+0.5
14	60.7	61.2	+0.5

V souladu s očekávaným odhadem, nárůst na většině referenčních bodech podél stávajících komunikací II/283 a II/282 před Zeleným Hájem nepřekračuje +0,5 dBA, a venkovní hladiny hluku (68 a 58 dBA) nebudou ani na jednom z referenčních bodě překročeny. Z tabulky T2 je tedy naprosto zřejmé, že potřeba navrženého přivaděče není z hlediska potenčních hlukových (a mnoho dalších) vlivů zdaleka opodstatněná.

Co je zajímavé, v oblastech za Zeleným Hájem, ve vesnicích Hořensko, Slaná a Nedvězí, se očekává, že navrhovaný obchvat téměř zdvojnásobí dopravní intenzity po stávající komunikaci II/283. Je podezřelé, že tato informace v dokumentech není zmíněna a je v naprostém rozporu s opodstatněním záměru autora. Podrobnější informace týkající se nárůstu a vlivů v oblastech za Zeleným Hájem jsou uvedeny v kapitole 1B níže.

Když se zpět vrátíme se k autorově tvrzení a primárnímu opodstatnění celého záměru (na začátku této kapitoly), týkající se zlepšení situace a vlivů podél stávajících komunikací II/283 a II/282, stojí za zmínění, že stávající infrastruktura komunikací před Zeleným Hájem je zcela adekvátní - jsou zde adekvátní rychlostní limity, chodníky, kde silnice prochází vesnicemi (ale často i mezi vesnicemi), spolu s řadou oddělených pěších cest a cyklostezek mezi vesnicemi. Místo přesouvaní neopodstatněného problému do oblasti, která radikálně naruší stávající klidné prostředí (v blízkosti přivaděče) a vážně ovlivní vlivy na životy obyvatel, zvěře a krajiny, požadujeme, aby se zadavatel radši zaměřil na zlepšení stávající silniční sítě - poskytnutí pěších cest, chodníků, cyklostezek, přechodů, dopravního značení spolu se zlepšením samotných vozovek.

1B: Vlivy na oblasti podél stávajících komunikací za Zeleným Hájem

Současný návrh obou variant přivaděče bude končit v Zeleném Hájí, což povede ke značnému nárůstu silničních intenzit přes Hořensko, Slanou, Nedvězí a další vesnice podél stávající komunikace II/283.

Na straně 5 hlukové studie 'P06' autor potvrzuje, že na křižovatce II/283 a II/284 v Zeleném Hájí, stávající dopravní intenzity v současnosti nepřesahují 4,730 vozidel / 24 hodin. S ohledem na to, že přivaděč bude v roce 2040 používán 9,189 vozidly / 24 hodin, je zřejmé, že v Zeleném Hájí se dopravní intenzity téměř zdvojnásobí ($9,189 - 4,730 = 4\,459$ vozidel / 24 hodin; nárůst o 94%). Hlavním účelem přivaděče je spojit I/35 se Semilami, proto můžeme usoudit, že veškerá dopravní intenzita (dvojnásobek) povede skrz Hořensko, Slanou, Nedvězí a další vesnice podél stávající komunikace II/283. Nicméně, na straně 20 hlukové studie 'P06' autor tvrdí, že na sčítacím úseku 5-1080, nacházejícím se v Zeleném Hájí, se dopravní intenzity po otevření přivaděče sníží z 3,500 na 791 / 24 hodin.

Jak je to možné? Co se stane s ostatními 8,398 vozidly? Jak může autor usoudit, že výsledná hodnota hluku spojená s Variantou 2 na místě referenčního bodu 12 (přímo vedle II/283) bude 15,1 a 8,7 dBA (strana 64 hlukové studie 'P06') během denní a noční doby?

Je zřejmé, že mezi vstupními podklady a následným vyhodnocením hodnot hluku jsou obrovské nesrovnalosti. Vzhledem k tomu, že veškerá budoucí dopravní intenzita (9,189 vozidel / 24 hodin přesně) bude pokračovat po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem, v rozporu s výše uvedeným tvrzením autora, zadavatel tímto vědomě zhorší současnou situaci mezi Zeleným Hájem a Semilami – významně se zvýší hodnoty hluku, emise a bezpečnost obyvatel. Jak to, že nejsou momentálně navrženy jakékoli opatření k zmírnění vlivů v tomto úseku (Hořensko, Slaná, Nedvězí)?

V Hořensku, Slané a Nedvězí nejsou téměř žádné chodníky nebo oddělené pěší cesty a cyklostezky - opomenutí zohlednění vlivů na bezpečnost obyvatel (převážně obyvatel s omezenou pohyblivostí), cyklistů, chodců, rodin a dětí v těchto oblastech je nepřijatelné a v rozporu s tvrzením samotného autora.

Autor hlukové studie 'P06' navrhuje, aby bylo provedeno podrobné vyhodnocení hlukových vlivů v oblastech za Zeleným Hájem. Je velmi znepokojivé, že toto nebylo provedeno v současné hlukové studii, zejména když je zřejmé, že vlivy v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti budou v těchto oblastech významné a negativní, s ohledem na to, že se předpokládá zdvojnásobení dopravní intenzity během příštích 17-ti let.

V současné době odmítáme přijmout současnou dokumentaci záměru, dokud nebudou adekvátně vyhodnoceny vlivy v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti v lokalitách nejen podél záměru ale i v širším okolí. Současná dokumentace se úmyslně převážně zaměřuje na zanedbatelné výhody záměru, a zároveň přehlíží významné negativní vlivy, které jsou úmyslně skryty.

Dále, strana 208 'Dokumentace' uzavírá:

„Předpokládá se snížení vlivů v oblasti dopravních úrazů a možného ovlivnění podzemních a povrchových vod a významné zlepšení imisní a hlukové situace v prostorech obytné zástavby situované v okolí stávajících komunikací.“

Na základě zjištění negativních vlivů v oblasti hluku, emisí a bezpečnosti v okolí stávajících komunikací, je toto prohlášení posouzeno za absolutně nepravdivé.

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

1C: Rozpornost mezi studii a následné opodstatnění navrhovaného přivaděče

Na straně 7 hlukové studie 'P07' autor tvrdí:

„V Turnově na úseku ulic Sobotecká a Hluboká a v prostoru náměstí Českého ráje dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550 až 13 030 vozidel za 24 hodin.“

Za prvé, není nikde vysvětleno, proč jsou tyto informace prezentovány jako rozsah hodnot - měly by být prezentovány jako 24-hodinový průměr naměřených současných dopravních intenzit, prezentovaných jako jedno číslo. Za druhé, v rozporu s touto informací, studie 'P09' a 'Dokumentace' uvádějí, že na stejném místě dosahují dopravní intenzity 15,000 vozidel / 24 hodin. To je o 1,930 – 4,450 vozidel / 24 hodin více. Toto je velmi významný rozdíl.

Toto je důkaz, že informace mezi studii ale i v samotných studiích jsou v rozporu. Výsledky studií jsou vyhodnoceny na základě chybných dat anebo dat, která byla úmyslně upravena v prospěch jednotlivých studií. Uvedení potenciálně nižších současných dopravních intenzit v rámci hodnocení hlukových vlivů dovoluje autorovi opodstatnit potřebu záměru, protože rozdíl (resp. nárůst) s budoucími dopravními intenzitami tak vypadá, že je mnohem větší.

Autor také potvrzuje, že současné dopravní intenzity na křižovatce II/283 a II/283 v Zeleném Háji dosahují v současné době 4,730 vozidel / 24 hodin. Na základě prezentace výše uvedených dopravních intenzit na stávajících komunikacích dochází autor hlukové studie 'P07' na straně 7 k významnému závěru, týkající se odůvodnění potřeby přivaděče:

„Z těchto údajů plyne, že s realizací stavby kapacitní silnice I/35 je s ohledem na výše uvedené údaje nutné realizovat i přeložku silnice II/283, protože výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283.“

Když se zpět podíváme do tabulky T1, která poukazuje na nárůst na současných komunikacích před Zeleným Hájem (v roce 2040 bez přivaděče), je zřejmé, že opodstatnění autora pro potřebu navrhovaného závěru je předpokládán nárůst mezi 455 až 1,977 vozidel / 24 hodin (13% nárůst) v příštích 17-ti letech. Navíc, podíl nákladních vozidel se podle předpokladů sníží. Jak může tak malý celkový nárůst dopravních intenzit (a pokles podílu nákladních vozidel) opodstatnit potřebu záměru tak velkého rozsahu, když vypracované studie uvádějí nesrovnalosti dopravních intenzit až o 4,450 vozidel / 24 hodin?

Z tohoto důvodu zatím nemáme absolutně žádnou důvěru v to, že jakékoli informace, včetně vstupních dat, předpovědí, závěrů a samotného opodstatnění záměru, uvedených v současných studiích, jsou správné a pravdivé. Žádáme, aby dokumentace a studie byly řádně přepracovány, a založeny na totožných podkladech. Hluková studie je v současné podobě nepřijatelná. Je také důležité si uvědomit, že poskytnutím navrhovaného přivaděče se dopravní intenzity po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem zvýší o 94% (téměř dvojnásobek). Jak může autor tvrdit, že „výhledové zátěže není možné přenést po stávajících trasách silnic II/282 a II/283“, když veškerá budoucí dopravní intenzita po přivaděči bude vedena po stávající komunikaci II/283 skrz Hořensko, Slanou a Nedvězí? Jak již bylo uvedeno výše, současný návrh bude mít významný negativní dopad na obyvatele těchto oblastí, ale tím se ŘSD, ani žádná ze studií, nezabývá. Proč je záměr nedodělaný a neexistuje zatím žádný vhodný plán pro druhou část trasy (mezi Zeleným Hájem a Semilami)?

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 2: Vlivy z výstavby

Výstavba tak rozsáhlého záměru bude mít potenciální hlukové (a další) vlivy na přilehlé oblasti. Výstavba tak velkého měřítka bude bezprostředně trvat několik let a zahrnovat použití velkého počtu stavebních strojů, pojízdných vozidel a dalších zdrojů hluku. Z tohoto důvodu je velmi pravděpodobné, že výstavba bude mít negativní vlivy na hodnoty hluku v blízkosti záměru. To může vést k dlouhodobým významným nepříznivým dopadům na zdraví obyvatel po dobu výstavby.

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022) obsahuje podrobnosti pro stanovení příslušných hygienických limitů hlukových hladin při výstavbě, které musí být dodrženy.

Strana 10 Dokumentace uvádí:

„Vyhodnocení dopadů na zdraví obyvatel se bude zabývat jak obdobím provozu komunikace, tak dopady vznikajícími v době její výstavby.“

Strana 156 Dokumentace připouští možnost *“pravděpodobnosti vlivu”* z výstavby.

Na straně 16 hlukové studie 'P06' autor stručně zmiňuje běžné hodnoty hluku pro stavební stroje, které lze očekávat během výstavby. Hodnocení však nezohledňuje pravděpodobné vlivy a hodnoty hluku z výstavby. Proč jsou tyto informace uvedeny, když nebylo provedeno žádné další vyhodnocení vlivů z výstavby v blízkosti záměru? Jaký mají tyto informace účel? Byla uvedena pouze aby zmátly čtenáře a poskytly bezvýznamné technické informace, zastínující fakt, že skutečný dopad hluku z výstavby není znám? Proč autor alespoň nezveřejnil příslušné hygienické limity hladin hluku během výstavby?

Záhadně, autor na stejné stránce uzavírá kapitolu následujícím prohlášením:

„Každopádně budou vlivy hluku při výstavbě řádově nižší než vlivy hluku při provozu“

Bez vyhodnocení vlivů hluku během výstavby, jak může autor opodstatnit tento závěr? Momentálně jsou vlivy hluku během výstavby neznámé. Je také důležité upozornit, že vlivy hluku během výstavby a provozu jsou dva úplně odlišné prvky, podléhající jiným hygienickým limitům hladin hluku, a proto je porovnávání mezi nimi absolutně irelevantní. Strana 16 hlukové studie 'P06' zmiňuje navrhovaná opatření k snížení hluku z výstavby, která jsou bez vyhodnocení vlivů také irelevantní. Autorova opatření k omezení hluku během výstavby byla zkopírována níže, spolu s našimi komentáři:

- omezení prací emitujících zvýšený hluk: Jak bude toto dosaženo? Nebyly předloženy žádné podrobnosti, které by toto potvrdily.
- vhodné naplánování prací a rozmístění mechanizace na staveništi: Jak bude toto dosaženo? Zadavatel musí dodat stavební program/plán a podrobné výkresy uspořádání staveniště.
- trasy pro dovoz stavebních strojů a materiálů plánovat s ohledem na obytnou zástavbu: Co to znamená přesně? Jaká opatření budou zavedena k snížení dopadů na přístupových cestách/současných komunikacích? Je třeba poskytnout podrobné výkresy přístupových cest.

Autor uvádí:

„Hluk šířený do okolí zájmové lokality lze jen těžko kvantifikovat vzhledem k jeho různorodosti po celou dobu přípravných prací a neznámým parametrům provozovaných stavebních strojů.“

Jedním z důvodů pro neprovedení podrobného vyhodnocení hlukových vlivů během výstavby jsou *„neznámé parametry provozovaných stavebních strojů“*. Jsou k dispozici metody používané mezinárodně, které poskytují nejen limity, ale také historická měření typických stavebních činností/strojů, které lze použít k výpočtu vlivu hladin hluku během výstavby, například WHO, BS5228 (Spojené království), T-1442 (Norsko), Artikel 8.3 Geluidhinder (Nizozemsko).

Tímto žádáme o podrobné vyhodnocení vlivů hluku v průběhu výstavby, které potvrdí momentálně nepodložené závěry autora hlukové studie. Vyhodnocení vlivů hluku během výstavby musí zahrnovat následující informace:

- Hygienické limity hlukové hladiny během výstavby.
- Podrobnosti o fázování výstavby včetně programu výstavby uvádějícího dobu trvání výstavby a jednotlivých fází.
- Detaily prací/strojů, včetně množství, rozmístění a operační doby.
- Výkresy/plány, které ukazují umístění pracovních oblastí po dobu výstavby a během jednotlivých fází.
- Výkresy/plány, které ukazují přístupové trasy pro vozidla výstavby. Jelikož vozidla budou muset používat současné komunikace, vyhodnocení bude muset uvést pravděpodobný nárůst hlukových hodnot z důsledku zvýšeného provozu na silnicích, obzvláště když si uvědomíme, že vozidla výstavby budou většinou nákladní.
- Vyhodnocení vlivů a hodnot hluku v průběhu výstavby.
- Opatření k snížení hluku z výstavby a dosažení hygienických limitů hladin hluku.
- Podrobnosti o opatřeních, která zajistí, že hygienické limity nebudou v průběhu výstavby překročeny - to by mělo zahrnovat akustická měření hlukových hladin během výstavby v okolí záměru (na místech nejbližších obydlí)

Současné vyhodnocení vlivů z výstavby nelze považovat jako dostatečné a přijatelné. Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 3: Hygienické limity hladin hluku

Hluková studie a vyhodnocení hlukových vlivů jsou založeny na následujících hygienických limitech, týkajících se venkovních prostorů staveb, pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích:

- $L_{Aeq,16hod}$ 60 dB (den) $L_{Aeq,8hod}$ 50 dBA (noc) na místech v oblasti navrhovaného přivaděče
- $L_{Aeq,16hod}$ 68 dB (den) a $L_{Aeq,8hod}$ 58 dBA (noc) na místech podél stávajících komunikací vzniklých před rokem 2001.

Toto je do jisté míry v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022), ale chtěli bychom upozornit na to, že část třetí tohoto nařízení uvádí následující limity hladin hluku, vztahující se k chráněným vnitřním prostorům staveb:

„(2) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.”

Nepřekročení hygienických limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb se považuje za mnohem důležitější, z důvodu potenciálních vlivů na zdraví obyvatel, zejména v nočních hodinách.

Z výše uvedeného úryvku byl vypočítán následující limit hladiny hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb během provozní fáze záměru:

- $L_{Aeq,16hod}$ 45 dB (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 35 dBA (noc)

Přenos hluku z venkovních do vnitřních prostorů staveb se dá kvantifikovat průnikem hluku prostřednictvím fasádních prvků (skrz stěnu, střechu, okna), ale také způsobem větrání. Vzhledem k tomu, že způsob větrání je obvykle prostřednictvím otevřených oken, musí se zvážit snížení hladiny hluku skrze otevřená okna, aby se určilo, zda jsou vnější úrovně hluku 60 a 50 dBA adekvátní k dosažení vnitřních hygienických limitů. Snížení hladiny hluku otevřeným oknem závisí převážně na velikosti otvoru. Okna, která jsou jen mírně otevřená, mohou dosáhnout snížení hladiny hluku až o -

10 dB zvenčí dovnitř. Když jsou okna plně otevřena, zejména během letních měsíců (k regulaci teploty), očekávané snížení hladiny hluku je mnohem nižší (kolem -5 dB).

S ohledem na to, že otevřená okna sníží hladinu hluku o pouhých -5 dB, venkovní hladiny hluku během provozu záměru by neměly překročit následující limity, aby splňovaly veškeré podmínky nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022). Tyto limity jsou výrazně nižší než aktuální hygienické limity hladin hluku použité v hlukové studii:

- $L_{Aeq,16hod}$ 50 dB (45+5) ve venkovních prostorech (den)
- $L_{Aeq,8hod}$ 40 (35+5) dBA ve venkovních prostorech (noc)

Nejenže autor hlukové studie nezmínil hygienické limity vnitřních prostorů staveb, ale ani tak nemohl vyhodnotit vlivy předpokládaných hladin hluku ve vnitřních prostorech během provozu záměru. Aktuální hluková studie je považována za nedostatečnou, z důvodu že nebyly doloženy dostatečné důkazy o tom, že hladiny hluku ve vnitřních prostorech staveb během provozu záměru budou splňovat hygienické limity nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022).

Z těchto důvodů nemůže být záměr (ani dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně) a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

KAPITOLA 4: Podmínky pro fázi provozu záměru

Strana 227 'Dokumentace' nás informuje:

“V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) provést měření hluku z provozu záměru v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.

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

Souhlasíme, že fáze provozu záměru musí být podmíněna validačním hlukovým měřením - toto měření ale musí splnit následující kritéria, aby bylo považováno za adekvátní a dostačující:

- Provedení validačního měření před otevřením záměru neposkytne reálné vlivy hluku a výsledky budou velmi optimistické. Po otevření nové silnice dochází na krátkou dobu ke snížení intenzity dopravy, celkový nárůst počtu aut se zvyšuje s časem. Čím větší kapacita silnice, tím větší objem dopravy - tento vědecky dokázaný jev se nazývá dopravní indukce. Proto žádáme, aby bylo validační měření provedeno až po otevření záměru (například rok po otevření), až řidiči začnou pravidelně využívat příjezdovou komunikaci v rámci svých cest nebo dojíždění.
- Měření musí být provedeno po dobu dne (16 hodin) i noci (8 hodin).
- Měření musí být provedeno jak ve venkovních, tak i vnitřních (s otevřenými okny) prostorách staveb, aby byly poskytnuty důkazy, že provoz záměru nepřekračuje veškeré hygienické limity Nařízení Vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022).
- Měření musí být provedeno na referenčních bodech použitých v hlukové studii, aby byla ověřena přesnost momentální hlukové studie.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb (včetně úprav z 2016, 2018 a 2022) uvádí, že hladiny hluku během provozu nesmí překročit +2 dB nad vypočtené hodnoty hluku v akustickém posouzení:

„Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona.“

Strana 229 'Dokumentace' také uvádí, že „při praktickém ověřování těchto metod je možno nalézt chybu do 25 % modelování ovzduší a do 2 dB u hluku“, což je v souladu s výše uvedeným nařízením vlády, potvrzujícím, že výpočty hodnot hluku z akustického posouzení nebudou překračovat +2 dBA během provozu záměru. Proto požadujeme, aby opatření ke snížení hodnot hluku byla poskytnuta v případech, kdy validační měření hluku během provozu záměru prokáže překročení o více než +2 dBA nad vypočtenými hodnotami hluku (strana 46-47 a 50-51 hlukové studie 'P06'), nikoli při překročení hygienických limitů vnějšího hluku (60 a 50 dBA během dne a noci).

KAPITOLA 5: Výpočty hlukových hodnot v hlukovém modelu

5A. Tlumící účinky zeleně

Autor hlukové studie v poslední verzi hlukového modelu zahrnul oblasti vegetace/zeleně, kterým byly přiřazeny akustické vlastnosti, které významně přispívají ke snížení hodnot hluku během provozu záměru. Tyto plochy jsou v hlukových mapách v hlukové studii 'P06' vizuálně označeny zelenými čarami. Účelová publikace pro Ředitelství silnic a dálnic České republiky 'Výpočet Hluku Z Automobilové Dopravy (Manuál 2011)' uvádí následující korekce pro tlumící účinky zeleně (DL):

„Tlumící účinky zeleně jako samostatného prvku protihlukové ochrany se významněji projevují až od souvislých kompaktních pásů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro.

Pro kvantitativní vyjádření těchto účinků se používá pro listnatý les vztah

$$DL = 7,2902 \ln b - 16,288, (41)$$

pro jehličnatý les vztah

$$DL = 5,0921 \ln b - 11,676 (42)$$

Ve vztazích (41) a (42) označuje symbol b délku dráhy zvukového paprsku, který se šíří zelení.

Přitom musí platit, že $b \geq 10$ m.”

Je velmi důležité zdůraznit, že výše uvedené korekce se vztahují pouze na oblasti vegetace/zeleně/lesy, tvořené souvislými kompaktními pásy o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro. Pro informaci jsme vypočítali tlumící účinky zeleně pro oba typy lesů v různých šířích, v souladu s manuálem ŘSD.

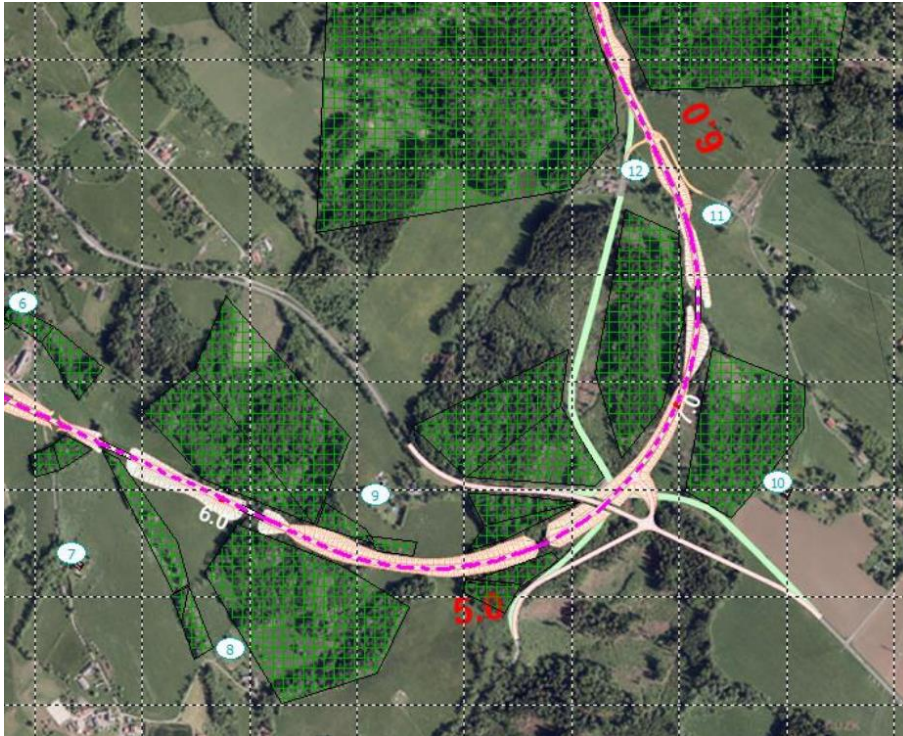
Tabulka T3					
Typ zeleně	Tlumící účinky zeleně podle šíře, dBA				
	10m	20m	30m	50m	100m
Listnatý les	0.5	5.6	8.5	12.2	17.3
Jehličnatý les	0.0	3.6	5.6	8.2	11.8

V praxi se výše uvedené účinky považují za velmi optimistické. Použití tlumících účinků v oblasti, kde jsou lesy/vegetace/zeleně, zahrnuje velké množství nejistot a mělo by být prováděno zodpovědně, protože následně vypočítané hodnoty hluku se mohou významně lišit od reálných hodnot. V případech s vysokou nejistotou by metody výpočtu hodnot hluku měly dodržovat konzervativní přístup. Bylo provedeno mnoho studií, které ukazují, že tlumící účinky zeleně jsou reálně minimální a v některých případech zeleně může hladinu hluku i zvýšit. Příkladná studie je uvedena zde: 'Vliv doprovodné zeleně na hlukovou situaci podél PK' (http://www.udrzitelnavystavba.cz/WP4_papers/24_Polic.pdf)

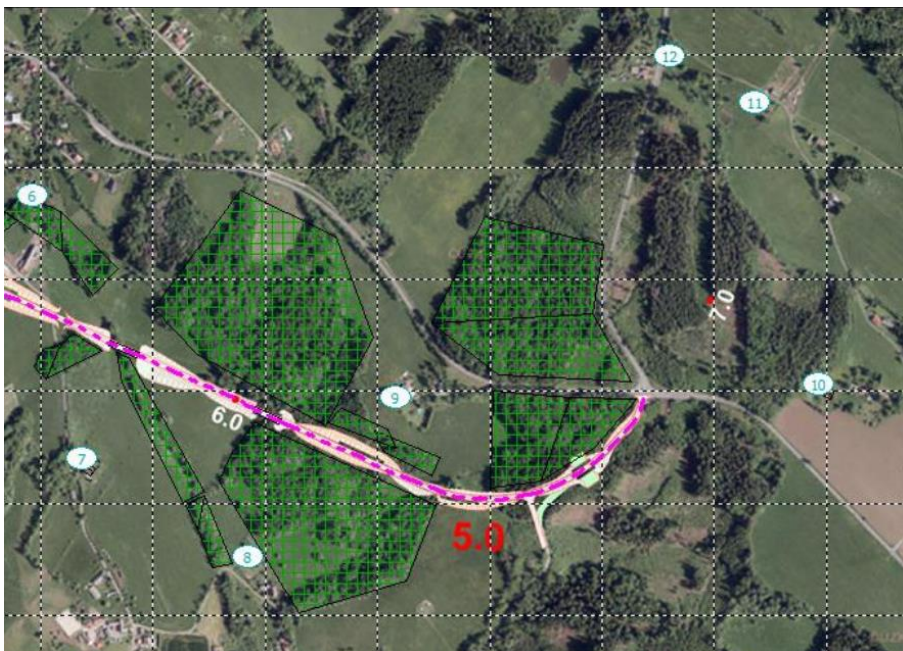
Z hlukových map v hlukové studii 'P06' je zřejmé, že zahrnuté oblasti zeleně mají přínosné akustické vlastnosti, které vedou k významnému snížení/tlumení hluku se vzdáleností od zdroje (přiváděče).

Autor nikde neopodstatnil důvody pro zahrnutí oblastí zeleně v poslední verzi hlukového modelu, nevysvětlil, jaké tlumící účinky byly použity (typ zeleně není nikde definován), ale ani neprokázal, zda tyto oblasti splňují kritéria ŘSD.

Rozsah a tvary zahrnutých oblastí zeleně mezi hlukovými modely obou variant přívaděče V1 a V2 se zdaleka neshodují (v blízkosti referenčních bodů 9, 10, 11 a 12 - viz obrázky F1 a F2 níže). Toto je další nekonzistence hlukové studie, která má významné důsledky v následných výpočtech hodnot hluku.



F1: Varianta V1



F2: Varianta V2

Dále, zahrnuté oblasti zeleně pokrývají převážně místa strategicky umístěná tak, aby pomohli snížit hodnoty hluku v bezprostředním okolí přívaděče a na vybraných referenčních bodech, v prospěch celého záměru. Každý vybraný referenční bod je v hlukovém modelu akusticky chráněn oblastí zeleně. V téměř všech případech zahrnuté oblasti zeleně před referenčními body zahrnují buďto oblasti s nízkou hustotou stromů a keřů, jednotlivou řadu stromů a keřů, pole a vodní plochy! - oblasti, které podle manuálu ŘSD nesplňují požadavky zeleně, která má tlumící účinky. Toto je naprosto nepřijatelné a důkaz toho, že hluková studie byla vypracována tak, aby vyhodnocení hlukových dopadů bylo co nejnižší. Podrobný průzkum individuálních míst, kde autor nesprávně použil tlumící účinky zeleně byl proveden později v této kapitole.

I kdybychom považovali metodiku autora týkající se tlumících účinků zeleně za vhodnou, proč nebyly vypočteny hodnoty hluku na dalších referenčních bodech, které budou mít nezakrytý výhled na přívaděč (bez zeleně) a budou tak vystaveny vyšším hodnotám hluku (jako například Tatobity 26, obytné domy ve Žlábků západně od referenčního bodu 6)?

'Dokumentace' uvádí:

„Vzhledem k charakteru posuzované lokality byl pro výpočet obecně předpokládán terén pohltivý. Všechny odrazivé plochy (vozovky, parkoviště, vodní plochy atd.) byly v modelu definovány jako odrazivé.“

Z tohoto prohlášení se dozvídáme, že hlukový model byl nastaven tak, aby měkké (neodrazivé) oblasti byly pohltivé. To se týká téměř všech ploch v blízkosti přívaděče. Tato konfigurace, spolu se zahrnutými oblastmi zeleně (které byly použity nesprávně a s akusticky nadhodnocenými vlastnostmi, jak je uvedeno níže), vede k naprosto nerealistickému a vysoce optimistickému šíření hluku z přívaděče a vypočteným hodnotám hluku na referenčních bodech.

Nakonec je třeba poznamenat, že oblasti zeleně byly pouze zahrnuty v hlukovém modelu přívaděče. Co se týče ostatních hlukových modelů, vyhodnocující hodnoty hluku podél současných komunikací II/283 a II/282 (hlukové mapy na stranách 35, 37, 39, 41, 43, 45 a 57 hlukové studie 'P06'), autor zde nereplikoval své metody, co se týče zahrnutí oblastí zeleně s tlumícími účinky. Z jakého důvodu? Toto je další důkaz, že hlukové výpočty jsou zanedbatelně vypracovány, nekonzistentní a všechny závěry hlukové studie musí být považovány za nepřijatelné.

Podrobný průzkum individuálních míst, kde autor nesprávně použil tlumící účinky zeleně, byl proveden níže, doplněno vizuálně obrázky F3 – F21.

Referenční bod 1

Zahrnutá oblast zeleně zahrnuje pouze několik jednotlivých stromů. Tato zeleň nemá reálně žádné akustické tlumící účinky a nesplňuje požadavky zeleně podle manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F3 & F4).



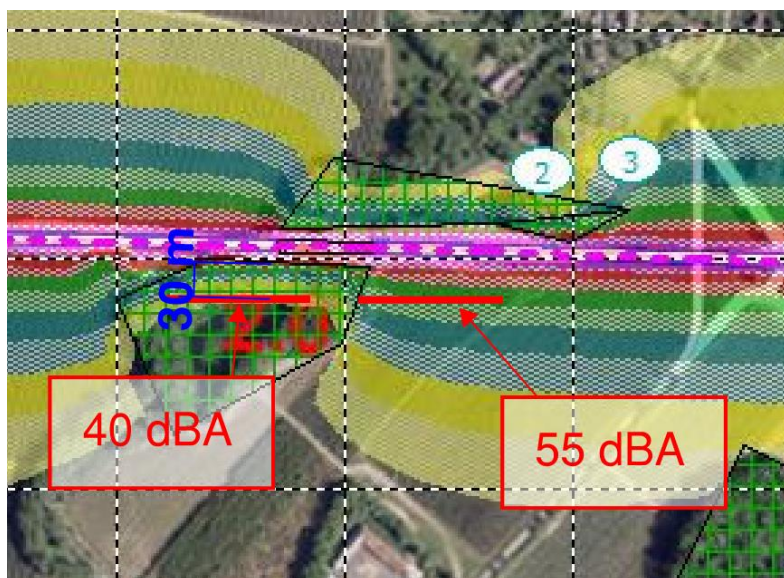
F3 & F4

Referenční body 2 & 3

Na tomto místě se nacházejí dvě oblasti zeleně po obou stranách přívaděče. V místech za oblastmi zeleně, si za pomoci hlukových map můžeme všimnout významného snížení hodnot hluku.

Oblast zeleně severně od přívaděče, poblíž referenčních bodů 2 a 3 zahrnuje pouze několik jednotlivých stromů. Tato zeleň nemá reálně žádné akusticky tlumící účinky a nesplňuje kritéria manuálu ŘSD.

Když se podíváme na oblast zeleně jižně od přívaděče, z hlukových map můžeme vyvodit, že na vzdálenost 30 metrů tato zeleň poskytuje přibližně -15 dB snížení hodnot hluku, v porovnání s místem ve stejné vzdálenosti od přívaděče, ale bez zeleně (vizuálně na obrázku F5 níže). Navíc, oblast jižně od přívaděče zahrnuje převážně vodní plochu, což je v naprostém rozporu s autorem a jeho tvrzením, že „všechny odrazivé plochy (vozovky, parkoviště, vodní plochy atd.) byly v modelu definovány jako odrazivé.“



F5



F6

S ohledem na tlumící účinky zeleně podle manuálu ŘSD (uvedeny v tabulce T3), maximální možné tlumící účinky zeleně o šíři 30 metrů je -8,5 dB, za předpokladu, že zeleň tvoří souvislé kompaktní pásy listnatých stromů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro. Nejenže autor nekorektně zahrnul oblasti zeleně na místech, která nesplňují kritéria ŘSD, současný

hlukový model zjevně nadhodnocuje jejich tlumící účinky, které jsou momentálně vyšší než maximální tlumící účinky zeleně podle manuálu ŘSD.

Jaké má autor odůvodnění pro zahrnutí těchto oblastí a pro nadhodnocené tlumící účinky?

Referenční bod 4

Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z několika jablečných stromů, které pravděpodobně nepřesahují výšku 4 metrů. Přítomnost těchto stromů nemá žádný vliv na snižování hodnot hluku z budoucího přívaděče a zahrnutí nadhodnocených tlumících účinků v této lokalitě je technicky nesprávné a neprofesionální, zjevně provedené v prospěch závěrů hlukové studie.

Jaké má autor odůvodnění pro zahrnutí této oblasti? Byla tato oblast vizuálně prozkoumána a ověřena, zda splňuje kritéria manuálu ŘSD? Toto je vizuálně zobrazeno níže (F7 – F9).



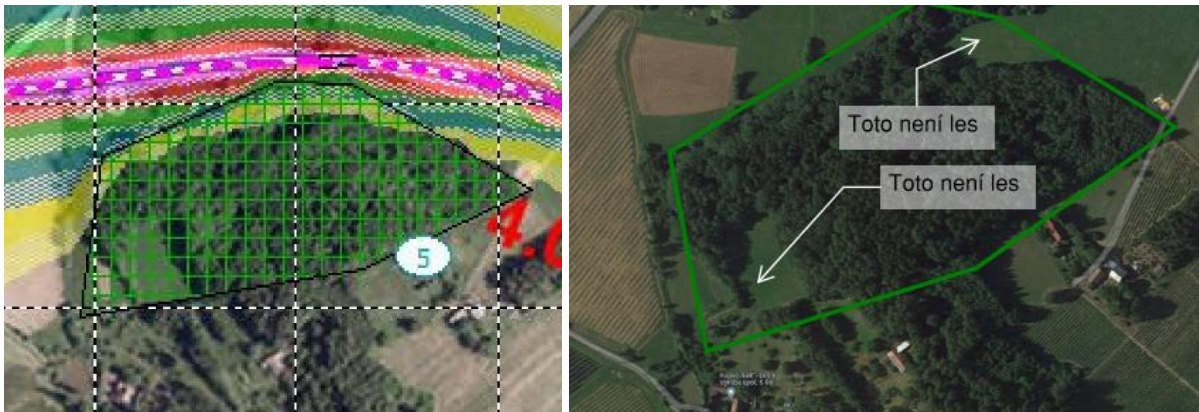
F7 & F8



F9

Referenční bod 5

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F10 & F11).



F10 & F11

Referenční bod 6

Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z jednotlivé řady stromů. Nesplňuje kritéria manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F12 – F14).



F12 & F13



F14

Referenční bod 7

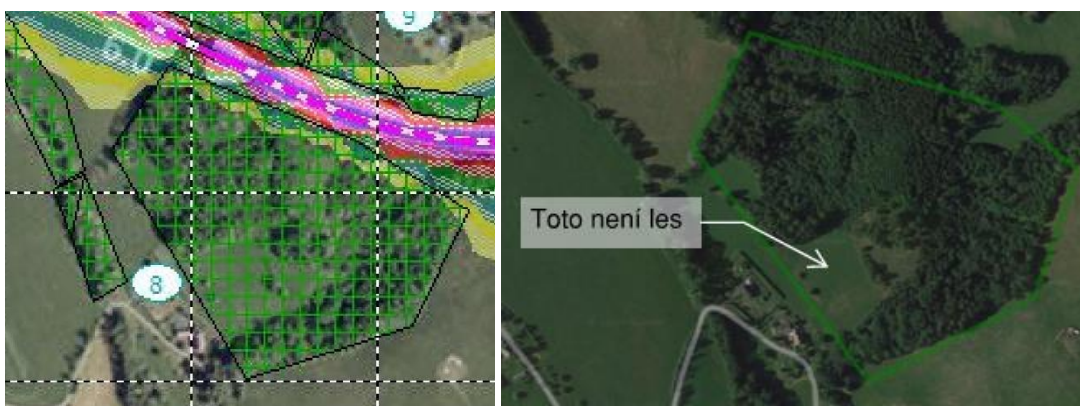
Tato oblast nezahrnuje téměř žádnou vegetaci, která se skládá pouze z jednotlivé, přerušované řady malých stromů a keřů. Nesplňuje kritéria manuálu ŘSD. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F15 & F16).



F15 & F16

Referenční bod 8

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F17 & F18).



F17 & F18

Referenční bod 9

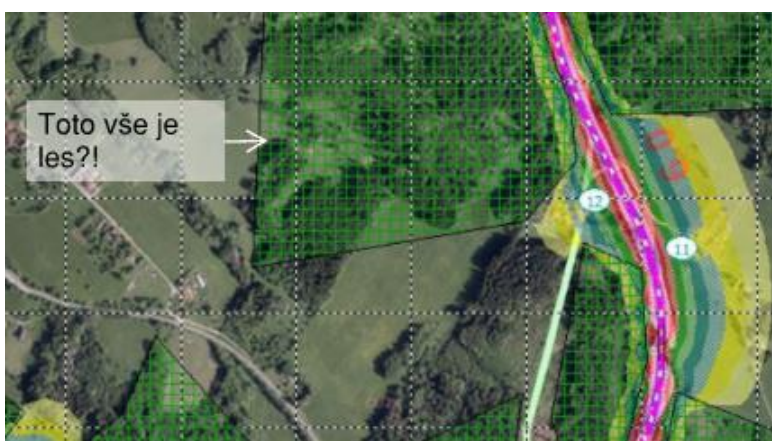
Stejné námítky jako v předchozích bodech. Nejsme přesvědčeni, že zahrnutá oblast vegetace/zeleně přímo před referenčním bodem 9 vydrží v současné formě, vzhledem k její velmi blízké vzdálenosti od navrženého přívaděče – během zemních prací se tyto stromy budou muset pravděpodobně pokácet. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F19 & F20).



F19 & F20

Referenční bod 12

Stejné námítky jako v předchozích bodech. Toto je vizuálně zobrazeno níže (F21).



F21

Závěr kapitoly 5A

Bylo zjištěno, že autor hlukového modelu zahrnul některé oblasti vegetace/zeleně v blízkosti přívaděče, které mají akustické vlastnosti s tlumícími účinky a tím pomáhají snižovat hodnoty hluku z přívaděče. Tyto oblasti byly zakresleny zejména na místech přímo před referenčními body, což radikálně snižuje výpočty hodnot hluku a vede k pozitivním závěrům celé studie.

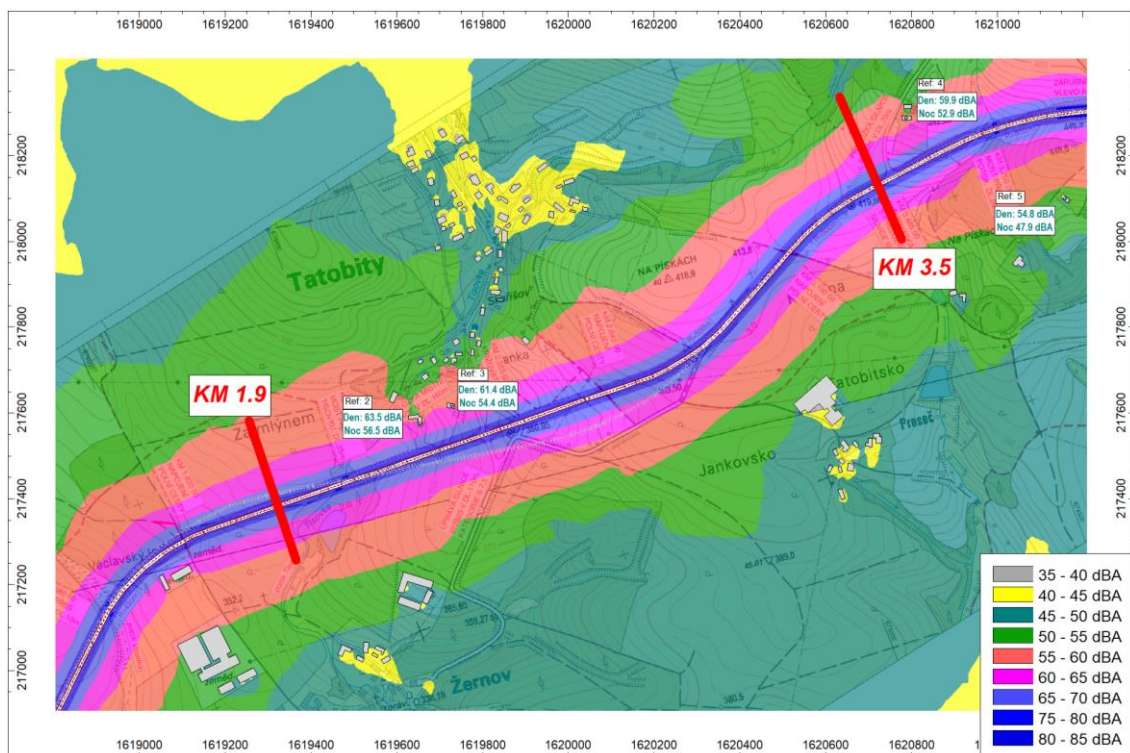
V této kapitole jsme potvrdili, že ve všech případech zahrnuté oblasti vegetace/zeleně v blízkosti každého referenčního bodu zahrnují oblasti, které nesplňují podmínky manuálu ŘSD (neskládají se ze souvislých kompaktních pásových listnatých stromů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro). Ve skutečnosti tyto oblasti zahrnují většinou řídce obsazené sady, jednotlivé a přerušované řady stromů nebo keřů, pole a vodní plochy. Autor zjevně neprovedl důkladnou vizuální inspekci žádné ze zahrnutých oblastí vegetace/zeleně, aby odůvodnil současně přiřazené akustické vlastnosti těchto prvků.

Co je důležitější, v této kapitole jsme zjistili, že tlumící účinky použité v hlukovém modelu pro oblasti zeleně jsou vyšší než maximální možné tlumící účinky pro oblasti zeleně podle manuálu ŘSD. Díky tomu jsou výpočty hodnot hluku na každém jednotlivém referenčním bodě výrazně nižší, než ve výpočtech hodnot hluku ze studie publikované v červenci 2021. Silně nesouhlasím s přístupem autora a jeho nekonzistentními metodami. Jak již bylo uvedeno, použití tlumících účinků v oblasti, kde se nacházejí lesy/vegetace/zeleně, zahrnuje velké množství nejistot. Vzhledem k úrovni nejistot a nedostatku předložených důkazů autorem jako odůvodnění, žádáme o vyřazení tlumících účinků zeleně a následné přepracování hlukových modelů a studie.

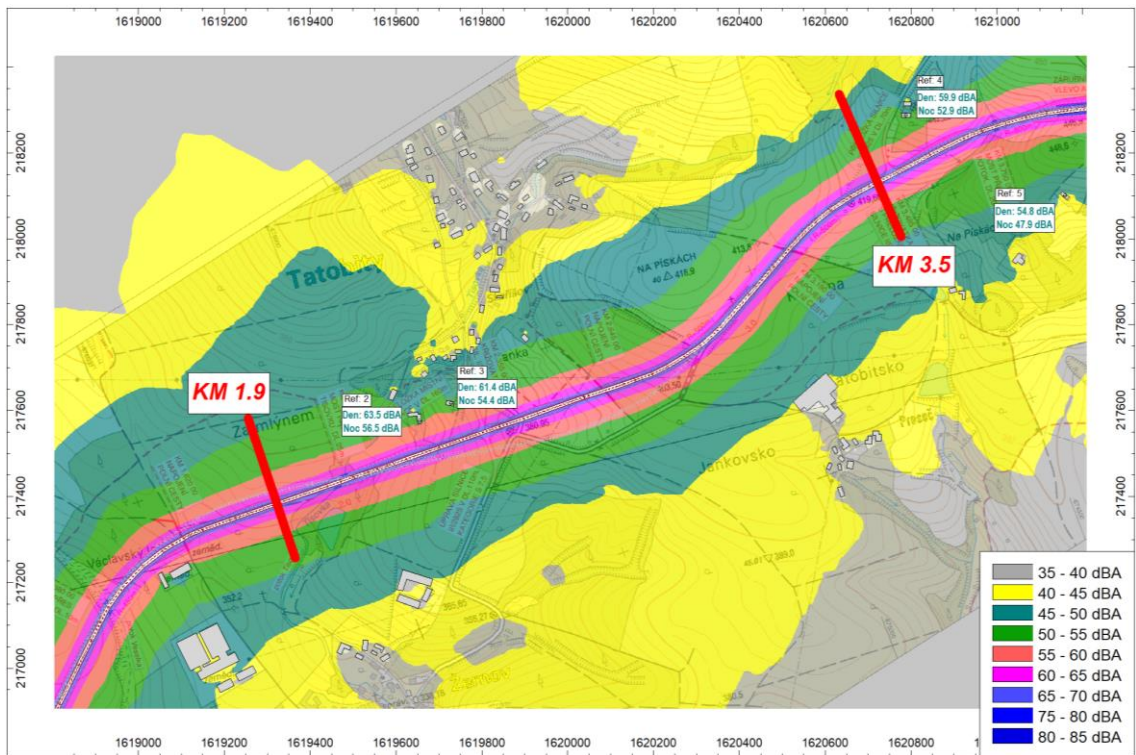
Přestože nám podélný profil poskytuje omezené informace, můžeme usoudit, že mezi kilometrem 1,9 a kilometrem 3,5 bude navrhovaná komunikace obecně v rovinně se k současným terénem (zvýrazněno červeně na výše uvedeném obrázku), v některých případech nad ním (násypy) a v několika krátkých úsecích mírně pod ním (obvykle pouze do 1m a maximálně do 1,5 m). V této oblasti navrhované zářezy nebudou poskytovat významné akustické snížení hluku, kvůli jejich mělké povaze.

Z těchto důvodů se ověřovací model soustředil především na šíření hluku a dopady mezi km 1,9 a km 3,5, protože je to ten nejreplikovatelnější segment k ověření, jelikož je obecně v rovinně se k současným terénem. Jakékoli zjištěné nesrovnalosti se ale vztahují na celý přívaděč.

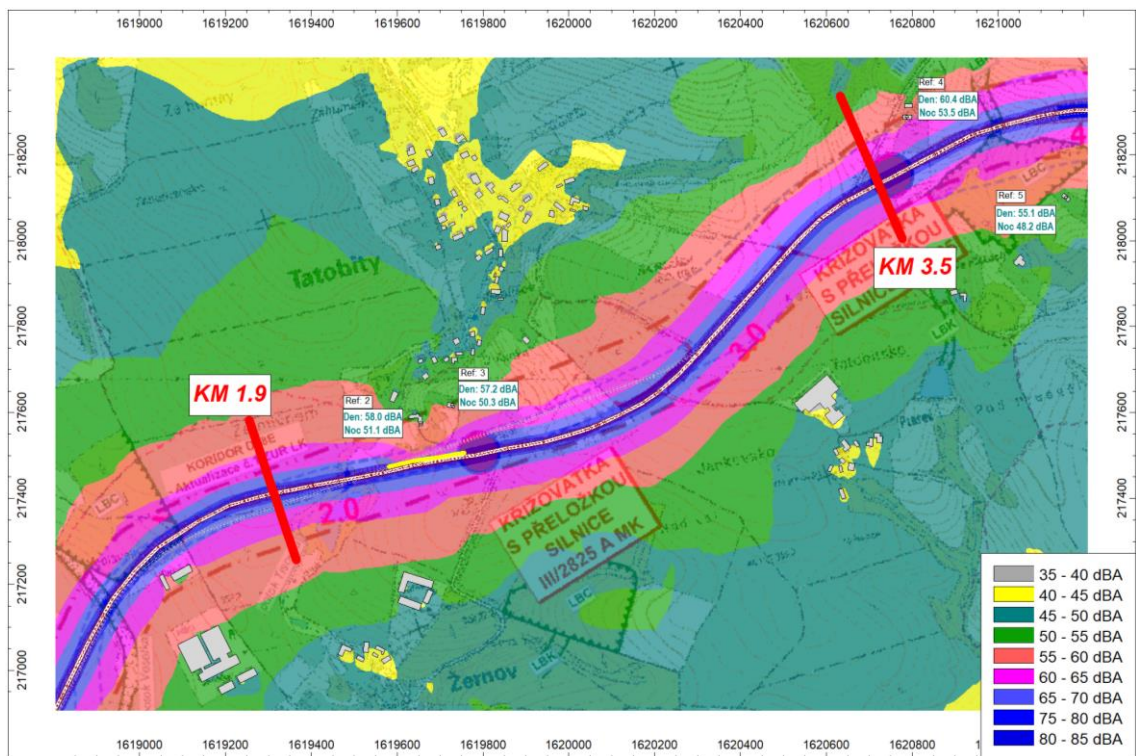
Obrázky F23 – F26 níže ilustrují hlukové mapy ověřovacího modelu pro Variantu 1 a Variantu 2 během denní a noční doby. Hlukové mapy použily podobné barvy hodnot hluku pro snadnější porovnání.



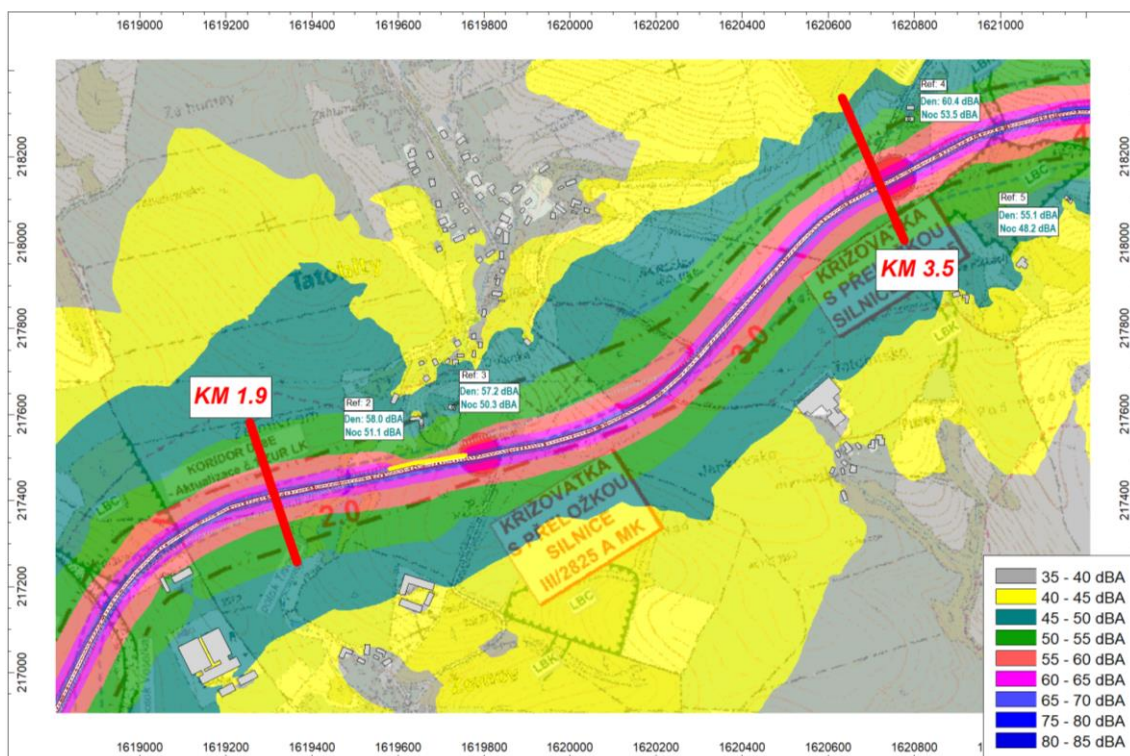
F23: Varianta 1 ($L_{Aeq,16hr}$ Den)



F24: Varianta 1 ($L_{Aeq,8hr}$ Noc)



F25: Varianta 2 ($L_{Aeq,16hr}$ Den)



F26: Varianta 2 (L_{Aeq,8hr} Noc)

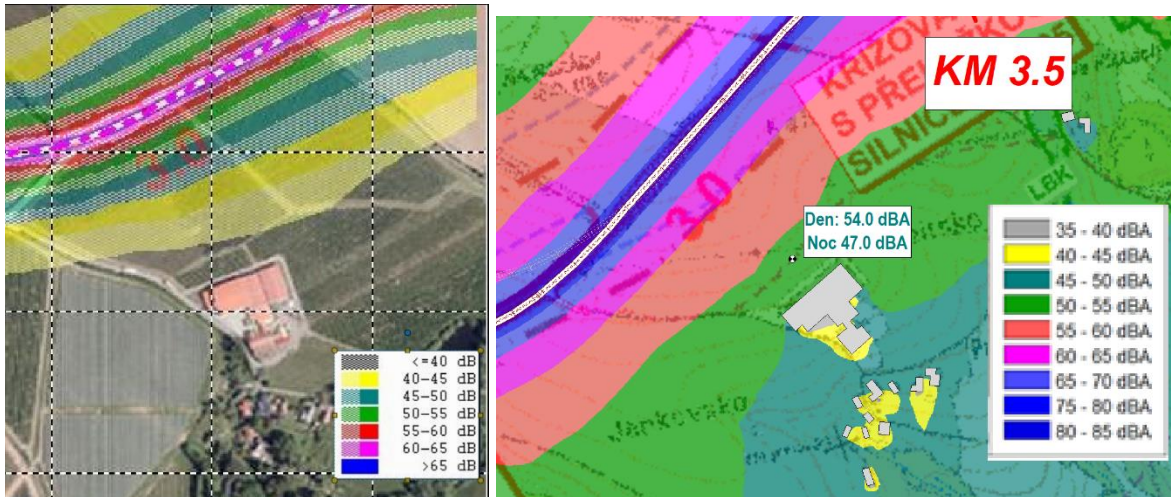
Z obrázků F23 – F26 je zřejmé, že na základě všech výše uvedených vstupních dat, které by měly vést k srovnatelným výsledkům s výsledky uvedenými v hlukové studii P06, můžeme dojít k závěru, že hodnoty hluku z navrhovaného privaděče budou mnohem vyšší než dokumentace a hluková studie uvádí. Níže je tabulka srovnávající předpokládané hodnoty hluku (hlukové studie vs. ověřovacího modelu) na referenčních bodech 2 a 3, které se nacházejí v mezi km 1,9 a km 3,5:

Varianta	Ref. Bod	Výpočty hluku (EKOTEAM 2023)		Výpočty hluku (ověřovací model)		Rozdíl	
		Den (L _{Aeq} , dB)	Noc (L _{Aeq} , dB)	Den (L _{Aeq} , dB)	Noc (L _{Aeq} , dB)	Den (L _{Aeq} , dB)	Noc (L _{Aeq} , dB)
Varianta 1	2	43.8	37.4	64	57	-20.2	-19.6
	3	48.8	42.4	61	54	-12.2	-11.6
Varianta 2	2	37.8	31.3	58	51	-20.2	-19.6
	3	45.2	38.8	57	50	-11.8	-11.2

Z výše uvedené tabulky lze konstatovat, že oba referenční body (2 & 3) budou vystaveny hlukovým hodnotám, které překračují příslušné hygienické limity pro hladiny hluku ve venkovních prostorách staveb (ale i vnitřních), což bude mít významný negativní vliv na obyvatele těchto (a mnoho dalších) obydí.

Jak je možné, že výpočty hlukových hodnot z hlukové studie 'P06' jsou o více než -20 dB nižší než ty z ověřovacího modelu, který je z velké části založen na stejných vstupních datech a předpokladech? Skutečné důvody nejsou známy, ale nicméně pravděpodobně souvisí s řadou faktorů. Předpokládáme, že to je z části způsobeno současnými tlumičimi účinky zahrnuté vegetace/zeleně v blízkosti referenčních bodů. Nicméně z důvodů uvedených v kapitole 5A byly tyto vlastnosti nesprávně použity a měly by být odstraněny.

Podívejme se na další potenciální důvody nízkých výpočtů hlukových hodnot, s pomocí obrázků F27 a F28 níže. Poblíž km 3 (Varianta 2), na místě skladů v obci Proseč, z obrázku F27 níže můžeme vidět, že autor předpokládá s hodnotou hluku pod 40 dB L_{Aeq} (den). Ověřovací model ukazuje, že hodnota hluku na stejném místě bude dosahovat 54 dB L_{Aeq} (den) (obrázek F28).



F27 & F28

Jak je možné, že při použití srovnatelných vstupních dat byly zjištěny rozdíly 14 dBA? Víme, že na tomto místě nejsou přítomny žádné oblasti zeleně/vegetace a místní zářezy jsou velmi mělké, z čehož vyplývá, že musí existovat jiné faktory, které pomohly snížit hodnoty hluku, ale nikde nebyly zveřejněny. Proto musíme logicky usoudit, že autor modelu buď:

- Použil výrazně nižší dopravní intenzity (přibližně pohybu 5 % budoucího provozu, aby se dosáhlo snížení o 14 dB).
- Použil mnohem pomalejší rychlost dopravy.
- Použil mnohem hlubší zářezy.

Jak tato kapitola potvrdila, je zřejmé, že předpokládané vlivy hluku současné hlukové studie jsou založeny na extrémně podhodnocených hlukových výpočtech. Veškeré následné závěry současné hlukové studie, které v současné době uvádějí, že všechny referenční body budou vystaveny vlivům, které splňují příslušné hygienické limity hladin hluku ve venkovním prostoru staveb, jsou tedy zcela nepravdivé.

Zjištěné nedostatky s technickou nepřesností výpočtu hluku jsou zdaleka nejvýznamnějším problémem celé studie a dokumentace. Současná hluková studie nemůže být považována za přijatelný posudek potenciálních hlukových vlivů. Ověřovací hlukový model potvrdil, že během provozu záměru budou významně překročeny hygienické limity hladin hluku u obydlí po délce priváděče. Zadavatel musí akutně navrhnout dostatečná opatření na snížení hodnot hluku nebo navrhnout lepší variantu priváděče, která nebude mít tak vysoké hlukové vlivy na přilehlé obydlí.

Z těchto důvodů nemůže být záměr (včetně dokumentace) v momentální formě posuzován (ani podmíněně), a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

Ověřování hlukových modelů - II/283 (Hořensko, Slaná a Nedvězí)

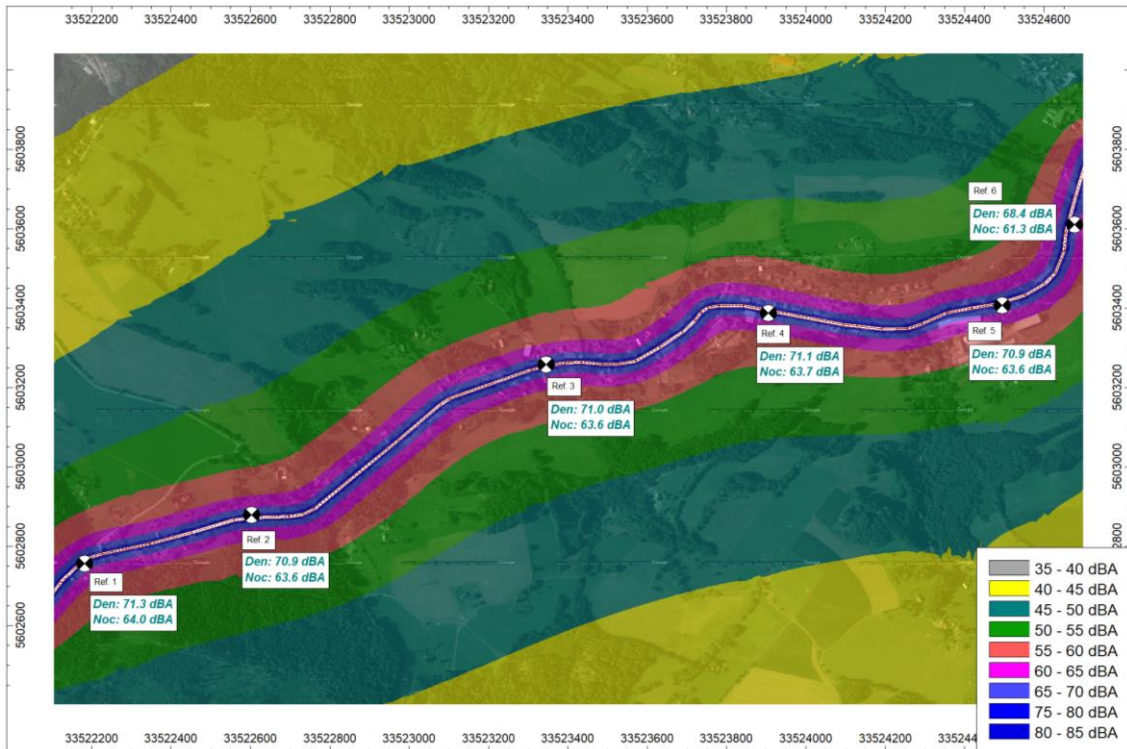
Bylo provedeno ověřování hlukového modelu z v době provozu priváděče, podél stávající komunikace II/283 (ve vesnicích Hořensko, Slaná a Nedvězí), které byly porovnány s vyhodnocením hlukového modelu uvedeným v hlukové studii 'P06'. Tabulka na straně 54 hlukové studie 'P06' naznačuje, že vyhodnocení hlukových vlivu bylo založeno na totožných dopravních intenzitách jako těch, které se očekávají na priváděči v roce 2040 (9 189 osobních vozidel a 940 nákladních vozidel za 24 hodin).

Ověřovací hlukový model byl vytvořen v softwaru pro modelování hluku Cadna/A 2023 a na základě následujících předpokladů a vstupních dat:

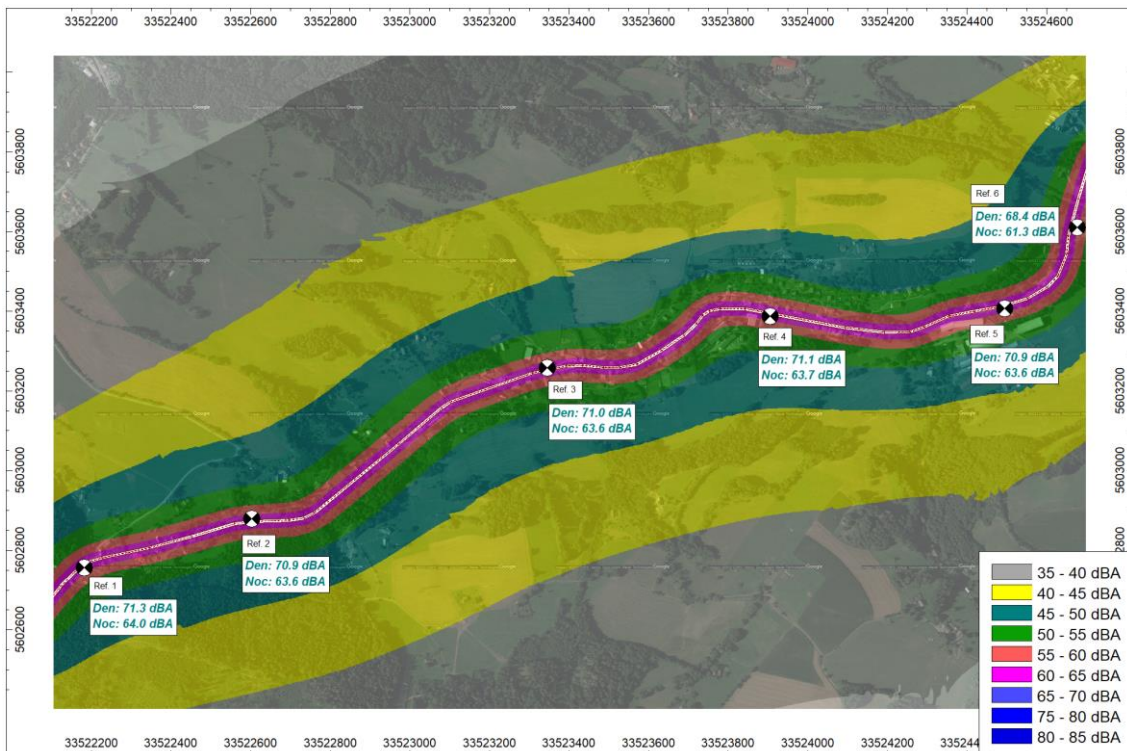
- Intenzity silniční dopravy (s priváděčem 2040): 9,189 osobních vozidel a 940 nákladních vozidel za 24 hodin (totožné s hlukovou studií)
- Rychlost po úseku 50 km/h
- Šířka vozovky cca 7m
- Terén předpokládán pohnutý

- Výpočty ve výšce 3m nad zemí (totožné s hlukovou studií)

S ohledem na hlukové mapy na straně 57 hlukové studie 'P06' je zřejmé, že místní topografie a fyzická forma staveb a dalších struktur podél komunikace nebyly zahrnuty. Z toho důvodu byly tyto prvky také vynechány v ověřovacím hlukovém modelu. Obrázky F29 & F30 níže ilustrují hlukové mapy pro Variantu 1 a Variantu 2, během denní a noční doby. Hlukové mapy použily podobné barvy hodnot hluku pro snadnější porovnání.



F29



F30

Porovnáním výše uvedených hlukových map s vyhodnoceními prezentovanými na stranách 55 a 56 hlukové studie 'P06' si můžeme všimnout, že ověřovací model znovu naznačuje, že skutečné hodnoty hluku na referenčních bodech podél současné komunikace II/283 (v roce 2040 s přivaděčem) budou přibližně o 8 dBA vyšší.

Ověřovací model tak opět identifikoval, že všechny referenční body podél této komunikace budou vystaveny hodnotám hluku, které významně přesahují příslušné hygienické limity hladiny hluku ve venkovních (ale i vnitřních) prostorech staveb během provozu přivaděče v roce 2040. To bude mít významné negativní vlivy na veškeré obyvatele Hořenska, Slané a Nedvězí.

Jak je možné, že výpočty hodnot hluku v hlukové studii 'P06' jsou znovu nižší než ty v ověřovacím modelu, který byl založen na stejných vstupních datech a předpokladech?

KAPITOLA 6: Závěr

Potřeba navrhovaného přivaděče nebyla pozitivně opodstatněna a současné návrhy a varianty jsou považovány za zcela nevhodné s ohledem na jejich potenciální vlivy a dopady v jejich bezprostřední blízkosti, ale i v širším okolí. Zadavatel tvrdí, že potřeba navrhovaného přivaděče zjednoduší dopravní situaci mezi I/35 a Semilami a zároveň sníží dopravní intenzity po stávajících silnicích. Nicméně, bylo zjištěno, že navrhovaný přivaděč bude mít významné nepříznivé vlivy a zvýší hlukové hodnoty, emise, a sníží bezpečnost obyvatel podél stávající silnice II/283 za Zeleným Hájem, bez jakýchkoli řešení nebo opatření ke zmírnění vlivů.

Všechny studie a dokumentace byly vyhodnoceny jako nekonzistentní, co se týče vstupních dat, vyhodnocených vlivů, ale také závěrů autorů jednotlivých studií.

Hluková studie byla konkrétně vyhodnocena jako zanedbalá, nekonzistentní, nedostatečná, a záměrně optimistická, v prospěch záměru. Hluková studie v momentální podobě selhala vyhodnotit veškeré vlivy hluku z navrhovaného přivaděče během výstavby i provozu, a nemůže tak být posuzována jako adekvátní

Nejdůležitější však je, že hluková studie použila nevhodné metody během výpočtů, které vedly k velmi nízkým vyhodnocením hodnot hluku. Na rozdíl od pozitivních závěrů dokumentace, bylo zjištěno, že přivaděč bude mít významné negativní vlivy na bezprostřední okolí ale i oblasti v širším okolí – momentálně se předpokládá překročení příslušných hygienických limitů hladin hluku na mnoho obydlí v blízkosti přivaděče a po stávající komunikaci II/283 za Zeleným Hájem.

Na základě výše uvedených námitek silně nesouhlasíme se současnými návrhy přivaděče přeložky II/283, a tímto žádáme, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko.

Podle kvality současné dokumentace k přivaděči přeložky II/283, máme zásadní obavy i o kvalitu dokumentace související s komunikací I/35, kterou vypracovala totožná společnost (Ekoteam), a následných vlivech v oblasti hluku, emise a bezpečnosti, v lokalitách i podél této komunikace.

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

k záměru LBK724

v Žernově
dne 10.12.2023

Mgr. Filip Kyrál
Žernov 34
Žernov
512 63

a

MUDr. Marie Kyralová
Pod Kesnerkou 44
Praha 5
150 00

a

Maria Zizlavská
K Podkozí 74
Svárov
273 51

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru zákona
č.100/2001 Sb.**

I.

Záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ (dále jen „záměr“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) jako změna záměru uvedeného v bodu 49 kategorie II. přílohy č.1 zákona EIA, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA). Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 23.3.2022 (dále jen „oznámení“).

Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA shora nadepsaní podatelé podali k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě své **připomínky**.

Dne 10.11.2023 byla na úřední desce KÚ Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Shora nadepsaní podatelé tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě zasílají toto své

v y j á d ř e n í.

II

Obsah připomínek

Rodina Kyrálových, jako vlastníci pozemků 118/4, 110/1, 111, 105/2, 105/1, 96, 104, 118/6, 118/2, 110/2, 118/3 v K Ú Žernov , se stavbou zemědělského objektu s číslem popisným Žernov 34 vyjadřujeme zásadní námitky k aktuální

Dokumentaci EIA LBK 724 ve věci přeložky silnice II/283 /přivaděč Žernov - Zelený háj, jelikož po prostudování přiložených podkladů tvrdíme, že záměr přeložky trasy nebyl v rámci tohoto řízení řádně a důkladně prozkoumán a podložen, a ani projednán s nejmíc přímo dotčenými obyvateli obce Žernova. Svoje připomínky k záměru jsme předkládali již v rámci veřejného projednávání procesu EIA k silnici I/35 v březnu 2021, rovněž písemnou výzvou zastupitelstvu obce Žernov na podzim 2021 a výzvou zastupitelstvu naše právního zástupce p. JUDr. Bernarda 17.3.2022, aby došlo k jednání a harmonizaci vztahů. Na naše připomínky a výzvy však zastupitelstvo nereaguje a tyto připomínky nebyly zohledněny ani v Oznámení EIA, zjišťovacím řízení, ani v současné Dokumentaci EIA LBK724.

První strana Dokumentace v závěru obsahuje v kolonce zpracovatel pouze označení Ekoteam, bez uvedení osoby či IČO. Na poslední straně Dokumentace sice autor uvádí svoje jméno a adresu, ale opět ne své IČO.

U oznámení takové důležitosti, které znamená mimořádné zásahy do života obyvatel a krajiny, očekáváme, že budou zpracované kvalifikovanou osobou s největší pečlivostí a důkladností. Např. podle údajů zadaných do dokumentace (jméno a příjmení p. Ludvíka) nejsou dohledatelné žádné smlouvy v posledních 2 letech, pouze při zadání IČO a to zde není uvedeno!). Je to jen jeden z mála příkladů netransparentnosti celého procesu.

Celý proces přípravy tohoto záměru nese známky ze strany úřadů místní zprávy (obecní úřad Žernov) a ŘSD netransparentnosti, manipulativnosti a nečestnosti při osobním jednání, na které jsme upozorňovali již v minulých připomínkách. Nyni je naše tvrzení podloženo skutečností, že na úřední desce nejmíc dotčené obce Žernov ke dni, do kdy mají být podány námitky oznámení o Dokumentaci NENÍ zveřejněno.

Věc	Datum vyvěšení	Datum sejmutí
Svolání zasedání zastupitelstva 27. září 2023	19.09.2023	
Zasedání Mikroregionu Tábor 21. září 2023	10.09.2023	21.09.2023
Zasedání zastupitelstva 6. září 2023	29.08.2023	06.09.2023
Jednání zastupitelstva 7. června 2023	30.05.2023	07.06.2023
Dokumenty DSO Mikroregion Tábor	10.05.2023	12.06.2023
Veřejná vyhláška FÚ	13.04.2023	15.05.2023
Závěrečný účet 2022 schválený + Zpráva o výsledku kontroly hospodaření 2022	11.03.2023	
ROZPOČET NA ROK 2023 – schválený	11.03.2023	15.03.2024
Souhlas DÚ s úplnou uzavírkou sil.č. II/283 v obci Radostná pod Kozákovem	11.03.2023	

Plánovaný záměr představuje mimořádný vliv na:

1. hmotný a duševní majetek rodiny Kyralových
 2. kvalitu života obyvatel nejbližše situovaných objektů (rodina Kyralových, Zadražilových, Drahoňovských a dalších)
 3. krajinný ráz lokality
 4. biologicky cenný biotop údolí Tisovky a blízké přírodní památky
- a tyto vlivy byly v rámci tohoto řízení **zlehčovány, neposouzeny řádně a důkladně, nebyly podloženy kvalitními studiemi, resp. přiložené studie vykazují četné nedostatky, nepřesnosti, zastaralé údaje či podstatné údaje zcela chybějí.**

Připomínky k bodům 2-4 podává rodina společně se spolkem Tisovka, z.s. jehož jsou členem. V této části připomínek se věnujeme dodatkům k těmto bodům a vlivu na hmotný a duševní majetek rodiny Kyralových.

1. Vliv na hmotný majetek

1.1 Současný návrh trasy přeložky má zcela zásadní vliv na hmotný a duševní majetek rodiny Kyralových a sice **znemožňuje fungování rodinné farmy**, kterou provozuje na zmíněných pozemcích v prostoru **historické zemědělské usedlosti z 19. století**. Rodinná farma Kyralových (www.oslistezka.cz a www.farma-sireni.cz) je jedna z prvních průkopnických farem v Česku, zaměřená na chov zvířat (především oslů) a jejich využití pro rozvojové, rehabilitační (asinoterapie) a rekreační účely, pěstování v ekologickém režimu a pořádání outdoorových vzdělávacích akcí a regeneračních a rekreačních programů.

Vzdělávací programy jsou zaměřeny na obor zdravotní, rehabilitace, rozvoj vztahu k přírodě, rozvoj sociálních a osobnostních kompetencí dětí a dospělých s využitím zvířat,

okolní přírody a přírodního pěstování rostlin (permakulturní farma). Přírodní areál farmy tvoří uzavřené údolí, lemované potokem Tisovkou, Žernovským rybníkem a remízky s olšo-jasanovým porostem, oddělujícími areál od průmyslově obhospodařovaných sadů v okolí. Farma disponuje cca **1 hektarem** louky pro pastevní účely, přičemž při současném návrhu trasy by došlo **ke zmenšení pastevní plochy o 20 procent přímo a až 90 procent nepřímě (plochy oddělené a v bezprostřední blízkosti silnice)**, což zcela **ochromí provoz a znemožní fungování farmy**.

Tato farma je mimo jiné vyústěním celoživotní profesní dráhy úspěšné rehabilitační doktorky MUDr. Marie Kyralové, oceněné v roce 2022 řádem Elišky Přemyslovny.

1.2. Dle ortofotomapy uvedené v příloze současné Dokumentace:

1.2.1 zábor plochy rodiny Kyralových (celkem 2240 m²) což představuje cca 22 % celkové pastevní plochy naší farmy

1.2.2. k dalším cca 4 000 m² výstavba záměru zabraňuje přístup, zejména pro hospodářskou techniku a zvířata (přes 5 metrový násyp a 3 metry vysokou hlukovou zeď kvůli hlukové zátěži nemáme ani optický ani akustický dohled nad zvířaty - zvířata nevidíme ani neslyšíme jejich zvukové projevy) a tudíž není možné je tam nechat samotné

1.2.3 zbývající pastevní a terapeutická pracovní plocha cca 3 000 m² se nachází v bezprostřední blízkosti silnice - do 50 metru od záměru, což znemožňuje pasení vzácných a drahých terapeutických zvířat a realizaci terapeutických programů z důvodů negativního dopadu hluku a emisí, které ovlivňují fyzický a psychický stav zvířat a klientů a komunikaci s klientem. Kumulativní hluková zátěž (provoz silnice, provoz techniky v blízkých sadech) na tomto území se pohybuje nad úrovní 65-70 dB

1.2.4 při sečtení ploch záborů, ploch, které jsou silnicí oddělené od zemědělské usedlosti a ploch, kde je znemožněna pastva pro zvířata a realizace programů (10 000 - 2 000 - 4 000 - 3 000) se dostáváme na plochu cca 1600 m², která je ve větší vzdálenosti než 100 m od silnice a navíc se nachází za domem, v těsné blízkosti sousedů a soukromé části nemovitosti, která není veřejnosti přístupná (z důvodu ochrany soukromí sousedů). Na těchto 1600 m² není možný chov cca 20 zvířat ani realizace programů.

1.2.5 Plocha kde je prováděna terapeutická činnost a pastva pro zvířata:

pozemky č.:

104 - zábor, celá plocha do 0-50 m od záměru

111 - celá plocha do 0-50 m od záměru

105/1 - zábor, celá plocha do 0-100 m od záměru

96 - zábor, celá plocha do 0 -100 m od záměru

105/2 - zábor nebo 0 -100 m od zámeru

Další pozemky sloužící činnosti farmy:

110/1 - 50-100 m od záměru

104 - 0 - 50 m od záměru

97/6 - 50-100 m od záměru

372/3 - 50-100 m od záměru
97/3 - 50-100 m od záměru
372/6 - 50-100 m od záměru

Dokumentace nebere v potaz, že celý venkovní prostor farmy využívaný k pracovní činnosti (chov a výcvik zvířat, zemědělská výroba), kde obyvatelé tráví převážnou část dne a tento venkovní pracovní prostor sahá přímo k předkládané trase a zatížení hlukem je tak celodenní, je to místo práce i bydlení a nebude od tohoto hluku úniku ve dne ani v noci!

Přitom se jedná o venkovskou zástavbu, kde obyvatelé dávají přednost přírodě a klidu před dalšími potřebami jako je blízkost infrastruktury a přitom (WHO uvádí, že již 30 dB představuje riziko pro velmi citlivé osoby a narušení celkové pohody fyzické a psychologické)

Při takto malé rozloze představuje realizace záměru mimořádný zásah do vlastních práv a působí likvidačně na provoz farmy i obživu rodiny.

1.2.6 Historická stavba zemědělské usedlosti z roku 1878 je ve vzdálenosti 70-100 m od záměru (bez řádného zaměření trasy v Dokumentaci nelze posoudit). Stavba je orientována na jihozápad - směrem k záměru, čili veškeré obytné prostory - kuchyň, obývací pokoj a ložnice jsou orientovány ve směru k záměru. Navíc převládající západní větry způsobují přenos hlukové zátěže od silnice směrem k domu, kde se mohou odrážet a

1.2.7 vjezd na farmu - p. č. 118/6 je vzdálen pouze 20 metrů od záměru, což při hlukové hladině cca 50-60 dB vlivem záměru zcela znemožňuje přivítání a komunikaci s klienty při příjezdu na farmu

1.2.8 navíc v Variantě V1 záměr přímo protíná příjezdovou cestu p.č. 118/6 (nutnost dalších záborů na přeložku příjezdové cesty)

1.2.9 Stavební pozemek určený k výstavbě obydlí ve vlastnictví rodiny: 118/3 - hranice pozemku cca 10-30 m od silnice!!!, pozemek je zasíťovaný, výstavbou záměru se znemožní využití pro stavební účely bydlení! Ve variantě V1 trasy přiváděč záměr jde přímo po tomto stavebním pozemku.

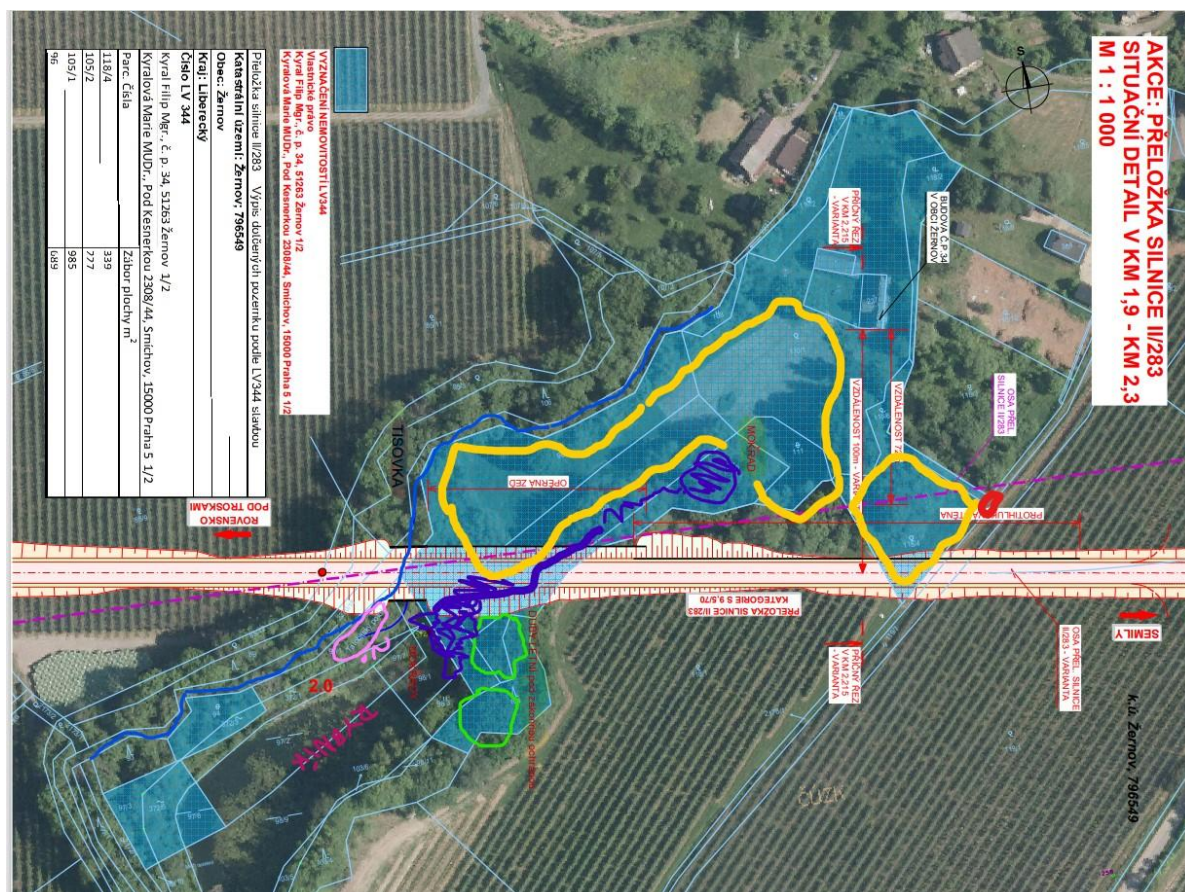
1.2.10 Migrační koridor přes potok Tisovka je sice investorem deklarován, musel by mít 3 funkce:

- migrační koridor pro divoká zvířata
- průjezd pro zemědělskou techniku pro obhospodařování pozemků za záměrem
- průchod pro zemědělská zvířata

Tyto tři funkce jsou ztěží kombinovatelné.

1.2.11 Nemovitost Žernov 34 a přilehlé pozemky - údolí potoka Tisovky byly zakoupeny jako integrální celek právě s tímto úmyslem provozování farmy, kde hlavní motivací pořízení byla komplexita krajinných prvků tohoto pozemkového celku. Pozemky farmy tvoří ucelený komplex různých přírodních prvků jako les, rybník, potok, louky uspořádané do uzavřeného údolí a tak tvoří harmonický celek pro pořádané programy. Navržený průběh trasy přeložky by protnul toto údolí, odfíznul majitelům přístup k

dvěma chráněným dubům letním, které se nacházejí na jejich pozemku a slouží jako terapeutický prostor. Téma státem chráněných památných stromů viz obrázky Ortfoto se zakreslením jak těchto dubů tak mokřadu a zmiňovaných ploch, viz níže. Toto vše představuje **znehodnocení celé nemovitosti, znemožní provoz a obživu rodiny a tak znamená zcela mimořádný zásah do hmotného a duševního majetku rodiny Kyralových.**



Světle zelenou naznačeno reálné umístění dvou dubů letních pod ochranou zákona - z umístění je zjevné že násyp by zasahoval pod korunu stromu! V originální mapě nejsou zakresleny!

Bez řádného zaměření není možné posoudit vliv na zákonem chráněné VKP ani jejich ochranné pásmo (navíc udávané rozměry dubů v Dokumentaci nejsou aktuální)

Tím poukazujeme na nedostatečné zpracování dle platné legislativy viz Přípomínky podané společně se Spolkem Tisovka.

Dále je v zákresu vidět světle modrou označen tok Tisovky v mapě označené za “Tatobitský potok” (označeno růžovou na originálním obrázku Dokumentace patrné) a tmavší modrou sít mokřadního biotopu ve kterém jsou čile prospívající organismy vázané na vodní prostředí, ve významném zastoupení zvláště chránění živočichové mimo jiné hojně obožitelníci a ptactvo.

Žlutou jsou pak označeny zbývající pastevní plochy a terapeutický prostor.

Dokumentace zcela evidentně přehlíží výše zmíněné vztahy a přímý zásah do několika VKP bagatelizuje bez kvality zpracování dle platné legislativy, přestože ji sama částečně cituje.

1.2.12 Na farmě je provozována **přírodní permakulturní zahrada**, která slouží jako zdroj pro zásobení rodiny ovocem, zeleninou a bylinkami v bio kvalitě a zároveň jako vzdělávací prvek pro veřejné akce. Toto území je jedno z mála, které v okolí funguje v přírodním režimu, bez použití pesticidů, herbicidů, umělých hnojiv a jakýchkoliv dalších chemických prostředků s využitím především lidské síly a zvířat (oslů). Je to jediné hospodářství tohoto druhu mezi všudypřítomnými intenzivně obhospodařovanými ovocnými sady s neustálými chemickými postřiky, hnojením atd. Výstavbou záměru je tento způsob pěstování zemědělské produkce a obživy rodiny kvůli znečištění emisemi znemožněn.

1.2.14 vzácná zvířata (mj. velký francouzský osel Poitou) chovaná a speciálně cvičená na farmě pro asinoterapii/ rehabilitační/ terapeutické účely by provedením záměru trpěla deprivací, docházelo by k narušení jejich percepčních schopností a povahových vlastností. Tato zvířata jsou cenná nejen svou vzácností (celosvětově cca 1000 jedinců, v ČR cca 40 jedinců, na farmě se nachází největší stádo těchto zvířat v celé ČR), ale i dlouhou délkou výcviku než mohou být využity pro terapeutické účely.

Tyto faktory představují **zcela mimořádný vliv na hmotný a duševní majetek rodiny Kyrálových** v porovnání se závěry v podkladech - str. 126-128 kde uvedeno hodnocení **“vliv na hmotný majetek je malý” a žádné kompenzační opatření se nepředpokládají!**

2. Vliv na kvalitu života

2.1 současná trasa koridoru přeložky silnice II/283 je vedena v bezprostřední blízkosti zastavené oblasti - severní část Žernova a jižní část Tatobit - nemovitosti: Žernov 34 (Kyrálovi), Žernov 46 (Zadražilovi), Tatobity 40 (rodina Drahoňovských), přičemž **“zemědělsky obdělávané území”** je mimo jiné v úseku 2. -2,5 km trasy rodinná permakulturní/přírodní zahrada rodiny Kyrálových, která by trasou přeložky byla bezprostředně zasažena.

2.2 nejbližší situována obývaná budova - zemědělská usedlost Žernov 34 (referenční bod 2) **se nachází ve vzdálenosti cca 70 m od předpokládané trasy** a jen 20 m od záměru je pozemek č. 118/3 (ve vlastnictví rodiny Kyrálových) a 118/12 (ve vlastnictví rodiny Zadražilových) které je dle územního plánu obce Žernov je jednou ze 2 ploch určených k zástavbě. Pozemky jsou zasíťované.

Tato stavba tak **mimořádným způsobem zatíží** obyvatele nemovitosti Žernov 34 a dalších v okolí **akusticky, prachově (poletové), emisně a zcela znehodnotí pohledový ráz krajiny.**

Hluková studie a Rozptylová studie:

2.3 studie **nebere v potaz vlivy kumulativního hlukového** a emisního **zatížení** s fungováním blízko ležících velkých zemědělských areálů s vícesměnným provozem a zemědělské techniky obhospodařující ovocné sady podél plánované trasy s vysokou

intenzitou provozu, kdy hlukové zatížení již teď přesahuje hlukový limit (i v noci naměřeno 70 dB!) a rovněž z kumulace hluku se samotnou I/35.

Dokumentace nebere v potaz, že u RB2 - Žernov 34, trasa opisuje oblouk o délce cca 300 m, kde hlukové zatížení je z celé linie silnice, a ne pouze z nejbližšího bodu.

2.4 studie nepočítá s terénními zvláštnostmi trasy zejména úseku 2,0 - 2,5 km (šíření zvuku odrazem v údolí mezi stromy **od násypu k domu a zpět - odrazivé plochy samotného záměru** v trychtýřovitém tvaru).

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy) a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.



III.

2.5. Realizace záměru v předložené podobě představuje mimořádný zásah do vlastnických práv rodiny Kyrálových, hmotného a duševního vlastnictví (přímý zábor 22 procent plochy určené k podnikání a až 70 procenta nepřímo - odříznutí přístupu a plochy v těsné blízkosti trasy).

Zábory pastevních ploch a ploch určených k terapeutickým programům, vizuální narušení prostoru, hluk, prach a emise zcela znemožní pořádání terapeutických, vzdělávacích akcí, provozování rekreačního areálu na farmě a pastvu pro zvířata.

Při malé rozloze farmy (cca 1 h pastevní plochy) představuje mimořádný zásah do vlastních práv a působí likvidačně na provoz farmy i obživu rodiny.

Rovněž zásadním způsobem dochází ke zhoršení kvality života dotčených rodin.

Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko

IV.

Požadavek na přepracování dokumentace

Dokumentace obsahuje velké množství nejasných a nepodložených tvrzení, nebyly adekvátně zpracovány požadavky ZZŘ. Nedošlo k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, navržená opatření jsou nedostatečná, zejména z hlediska vlivu na krajinu, krajinný ráz, povrchové a podzemní vody, hlukové a imisní zátěže. Proto požadujeme přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek.

Ze všech výše v předchozích částech uvedených důvodů požadujeme, aby bylo ze strany příslušného orgánu posuzování vlivů na životní prostředí nařízeno přepracování dokumentace, a to ve smyslu řádného vyhodnocení a posouzení zejména problematiky dopravního zatížení, hlukové zátěže a znečištění ovzduší ze záměru a kumulativních a synergických vlivů, včetně zpracování opravdové aktivní varianty dopravy.

V.

Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Mgr. Filip Kyrál

MUDr. Marie Kyralová

Mgr. Ing. Maria Zizlavská

IV.

Požadavek na přepracování dokumentace

Dokumentace obsahuje velké množství nejasných a nepodložených tvrzení, nebyly adekvátně zpracovány požadavky ZZŘ. Nedošlo k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, navržená opatření jsou nedostatečná, zejména z hlediska vlivu na krajinu, krajinný ráz, povrchové a podzemní vody, hlukové a imisní zátěže. Proto požadujeme přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek.

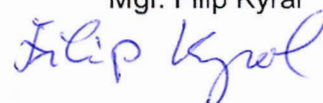
Ze všech výše v předchozích částech uvedených důvodů požadujeme, aby bylo ze strany příslušného orgánu posuzování vlivů na životní prostředí nařízeno přepracování dokumentace, a to ve smyslu řádného vyhodnocení a posouzení zejména problematiky dopravního zatížení, hlukové zátěže a znečištění ovzduší ze záměru a kumulativních a synergických vlivů, včetně zpracování opravdové aktivní varianty dopravy.

V.

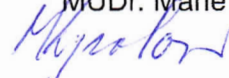
Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Mgr. Filip Kyrál



MUDr. Marie Kyralová



Mgr. Ing. Maria Zizlavská



IV.

Požadavek na přepracování dokumentace

Dokumentace obsahuje velké množství nejasných a nepodložených tvrzení, nebyly adekvátně zpracovány požadavky ZZŘ. Nedošlo k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, navržená opatření jsou nedostatečná, zejména z hlediska vlivu na krajinu, krajinný ráz, povrchové a podzemní vody, hlukové a imisní zátěže. Proto požadujeme přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek.

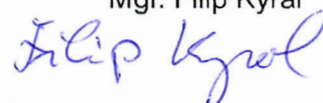
Ze všech výše v předchozích částech uvedených důvodů požadujeme, aby bylo ze strany příslušného orgánu posuzování vlivů na životní prostředí nařízeno přepracování dokumentace, a to ve smyslu řádného vyhodnocení a posouzení zejména problematiky dopravního zatížení, hlukové zátěže a znečištění ovzduší ze záměru a kumulativních a synergických vlivů, včetně zpracování opravdové aktivní varianty dopravy.

V.

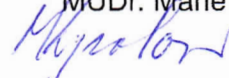
Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

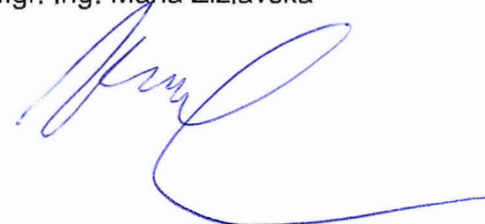
Mgr. Filip Kyrál



MUDr. Marie Kyralová



Mgr. Ing. Maria Zizlavská



Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

k záměru LBK724

v Žernově
dne 15.01.2024

Mgr. Ing. Maria Zizlavská
K Podkozí 74
Svárov
273 51

Mgr. Filip Kyrál
Žernov 34
Žernov 512 63

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru zákona č.100/2001 Sb. -
doplnění k již dříve podaným připomínkám**

I.

Záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ (dále jen „záměr“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) jako změna záměru uvedeného v bodu 49 kategorie II. přílohy č.1 zákona EIA, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA). Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 23.3.2022 (dále jen „oznámení“).

Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA shora nadepsaní podatelé podali k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě (prodloužena do 16.1.2024) své **připomínky**.

Dne 10.11.2023 byla na úřední desce KÚ Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Shora nadepsaní podatelé tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě zasílají toto své

v y j á d ř e n í.

II

Obsah připomínek

1. Biologický průzkum:

1.1 Na s.36 se uvádí, že investor si bude muset obstarat výjimky pro zvláště chráněné druhy, ale neříká které. Zvláště chráněné druhy jsou tam sice v tabulce uvedeny, ale není jasné, kde se v uvedeném prostoru vyskytují. Je více než jasné, že se nevyskytují všude.

1.2. Není řešeno, pro které druhy bude třeba o výjimku zažádat a pro které nikoliv. Je zřejmé, že u některých druhů výjimka potřeba nebude, ale u těch kterých se to týká, by měl zpracovatel EIA uvést, jaký vliv bude působit a jak se jich potencionálně dotkne a proč žádat výjimku.

1.3. Chybí porovnání obou variant V1 a V2 z hlediska vlivu na zvláště chráněné druhy živočichů.

1.6. Mapa dílčích ploch podél potoku Tisovka je v Dokumentaci stejně jako v předchozí špatně čitelná, rozmazaná, jednotlivé plochy nelze identifikovat a tudíž ani vyčíst informace kde kde se jednotlivě druhy nacházejí a jak se jich záměr dotkne.

1.7. V okolí potoka Tisovka a v údolí Tisovka zpracovatel neprováděl ani vlastní terénní průzkum i přes nabídku a pozvání rodiny Kyrálových na uskutečněném jednání na ŘSD v průběhu zpracování Dokumentace. /proběhla jedna třicetiminutová obhlídka a fotodokumentace/

2. Nedůvěryhodnost a nekonzistentnost předkládaných dat v rámci Hlukové studie:

2.1. Různé hodnoty souřadnic jednotlivých RB v rámci zjišťovacího řízení, Dokumentace EIA na samotnou I/35 z roku 2020 a současně předkládanou dokumentací na přivaděč.

2.2. Odlišné hodnoty hlukové zátěže s rozdílem až 21 dB! mezi dokumentací EIA na samotnou I/35 z roku 2020, zjišťovacího řízení na přivaděč (jsou totožné) a současnou dokumentací na přivaděč, přitom RB jsou identické:

Referenční body	Zjišťovací řízení přívaděč 2022 a EIA I/35 2020 dB den	EIA přívaděč 2023 dB den	rozdíl 2023-2020 dB
1	37	38,9	1,9
2	51,8	43,8	-8
3	50	48,8	-1,2
4	44,1	48,8	4,7
5	39,9	31,5	-8,4
6	39,4	31	-8,4
7	41,5	39,7	-1,8
8	38,6	30,1	-8,5
9	40,3	37,7	-2,6
10	36	15,1	-20,9
11	49,9	52,5	2,6
12	45,5	54,2	8,7
13	neuvedeno	55,4	

- v obou sloupcích je uvedena hodnota ve výšce 6 metrů u varianty V1 - v EIA 2020 i zjišťovacím řízení je pouze 1 varianta vedena přes MUK Žernov, proto by měla být totožná trasa vedení, investor o žádné změně u této trasy neinformuje
- v současné dokumentaci EIA na přívaděč je pouze uveden nový RB č. 13, který ve staré dokumentaci není
- uvedené hodnoty hlukové zátěže jsou převzaty z Hlukové studie ze Zjišťovacího řízení str. 43 a dokumentace EIA na přívaděč Hluková studie str. 46.
- hodnoty v nočních hodinách vykazují podobné rozdíly

Závěr: Jak je možné, že v současné dokumentaci je hluková zátěž u většiny RB podstatně nižší až o 21 db (RB 10)?

Připomeňme, že tak zásadní rozdíl v hlukové zátěži může být dosaženo pokud investor počítal:

- s výrazně nižší intenzitou dopravy, snížení o 8 dB při intenzitě na úrovni 15-20 procent plánované kapacity cca 2000 - 2500 aut denně z plánovaných 9000 aut denně, rozdíl 14 dB by svědčil o použití pouze 5 procent plánované intenzity dopravy čili cca 200 aut/den, hodnotu poklesu o 20 dB by znamenalo, že tam nepojede vůbec nic, jelikož 15 dB je zvuk padajícího listí v přírodě
- s výrazně nižší rychlostí dopravy
- s výrazně hlubšími zářezy

3. Nedůvěryhodnost a nekonzistentnost předkládaných dat v rámci Rozptylové studie:

3.1. Tabulky referenčních bodů z RS např. str. 28, 32 a další neobsahují souřadnice, se kterými studie počítá, ačkoliv tuto informaci sama RS na str. 8 uvádí jako podmínku č. 2 - údaje o referenčních bodech.

3.2. RS na str. 9 uvádí v popisu Varianty 1: "Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MUK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žlábku, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny".

Bohužel to vypadá, že vymezené prvky ochrany přírody se snaží všechny protnout. Na mapě nenajdeme uvedení, jakých prvků ochrany přírody a krajiny se sdělení týká, zejména tam chybí VKP památné chráněné stromy - 2 letní duby u rybníka Žernov (dle nákresu v ortofoto těleso trasy přímo zasahuje do koruny těchto stromů), údolní niva podél potoku Tisovka (těleso stavby přímo protíná tuto nivu).

3.3. Rozfázování trasy přivaděče v současné Dokumentaci je u RS odlišné od RS v Dokumentaci z roku 2020 (EIA na I/35) a Zjišťovacího řízení 2022. Např. úsek 1.6 -2.0 km je dle ZŘ uveden se sklonem 6, v současné dokumentaci se sklonem 2 (**sklon má zásadní vliv na míru znečištění a kumulaci škodlivin**). Tento úsek (0-2.km trasy) prochází kolem Václavského lesa (VKP), potoku Tisovka (VKP), vedle 2 památných stromů (VKP), rybníku (VKP), údolní niva Tisovky (VKP). Kilometr 2. trasy přivaděče je nejnižší bod cele trasy (údolí Tisovky), kde se předpokládá nejvyšší koncentrace imisí a tím popis trasy a "vymezení prvků ochrany přírody a krajiny" vyznívá zcela ironicky (viz předchozí bod).

Trasa v daném úseku zasahuje všechny možné prvky ochrany přírody v délce pouhých cca 350 m!

4. Nesoulad současně posuzované varianty přivaděče se ZÚR Libereckého kraje

Současně navržená a posuzovaná varianta přivaděče v rámci dokumentace EIA je v zásadním rozporu s ZÚR Libereckého kraje, který vychází z PUR (Politika územního rozvoje) České republiky.

Liberecký kraj již v roce 2020 vyhlásil koridor ještě před ukončením procesu EIA na samotnou I/35 a přivaděč. Na tento koridor se momentálně investor "odvolává" a ospravedlňuje svoji jedinou variantu pro přivaděč, nicméně tento koridor je v rozporu se Zásadami rozvoje LK čímž kraj narušuje principy veřejného zájmu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví obyvatel. Tento postup kdy kraj svým politickým rozhodnutím diktuje úřadům ochrany životního prostředí variantu ve vymezeném koridoru překrucuje legislativní i racionální rámec.

Zákon 100/2001 Sb. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí ve svém prvním paragrafu přímo stanovuje:

§ 1. Zákon v souladu s právem Evropské unie upravuje posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen "posuzování vlivů na životní prostředí") a postup fyzických osob, právnických osob, správních orgánů a územních samosprávných celků (obcí a krajů) při tomto posuzování.

Tvrdíme, že současná jediná předložená varianta přivaděče, zejména v úseku 0-3 km (pro tento úsek investor nepředpokládá žádné variantní řešení) je v rozporu se zásadami ZÚR a přitom existují varianty tras, které tyto konflikty eliminují. Tuto jedinou trasu schválilo zastupitelstvo obce Žernov bez projednávání s veřejností a to i přesto, že jeden ze zastupitelů je v přímém střetu zájmu (provozuje intenzivně obhospodařované sady, přes které by mohla vést alternativní trasa) a tento stav střetu zájmů není nikde uveden.

Nesoulad záměru se ZÚR rovněž potvrzuje i vyjádření Stavebního úřadu Semily, které je součástí přiložené dokumentace EIA (bohužel tento fakt investor zcela opomíjí a tvrdí opak).

Připomene, že tento úsek 0-3 km trasy zasahuje soubor několika VKP - Václavský les, potok Tisovka, údolní niva Tisovka, dva památné duby, rybník, mokřady, lesní porosty. Tento soubor VKP kolem Tisovky má parametry lokální ÚSES - plní význam lokálního ekocentra (v obklopení desítek hektarů průmyslových sadů), zachovává ekologickou stabilitu krajiny, poskytuje domov pro řadu živočichů včetně zvláště chráněných druhů, plní funkci migračního koridoru, plní úlohu retence vody, chrání okolí před suchem (rybník slouží k závlahovým účelům přilehlých průmyslových sadů), patří do území ochrany CHOPAV.

Na tomto území cca 2 hektarů působí ekofarma Sireni / Oslí stezka (www.farma-sireni.cz) v prostorách historického statku z 19. století, který postupně opravují a vrací místu zapomenutou krásu typického venkovského stavení. Dříve statek patřil rodině Kozákových, která je spjata s celou oblastí Kozákova, čili patří k historickému a kulturnímu dědictví regionu. Farma SIRENI se věnuje trvale udržitelnému zemědělství v režimu permakultury, provozuje zážitkové, terapeutické/rehabilitační a vzdělávací činnosti v oblasti udržitelného rozvoje a rehabilitace. Svou činností tak podporuje trvale udržitelný rozvoj cestovního ruchu v regionu, navíc zaměřený na celoroční provoz.

Svémi charakteristikami údolí Tisovky a provoz farmy SIRENI/Oslí stezka splňují snad všechny body zasluhující ochranu dle ZÚR LK a přesto se investor bez skrupulí snaží prosazovat "svou variantu" a ignoruje předložené připomínky veřejnosti a s ignorací pokračuje ve svých postupech a prosazování jediné trasy přes toto hodnotné území.



Předložený záměr trvale naruší ekologickou funkci údolí Tisovky a zcela ochromí provoz farmy (záběr nebo omezení užívání 90 procent všech ploch farmy). Přitom existují alternativní řešení (vedení pod rybníkem nebo zcela jinou trasou kolem vrchu Hrobka)!

Současná trasa přivaděče je v rozporu s převážnou většinou Zásad územního rozvoje LK (ZÚR LK) a sice:

P1:

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví.

Zachovat a přiměřeně rozvíjet ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice:

- nenarušováním jedinečné městské a venkovské urbanistické struktury stabilizované sídelní struktury nevhodnými stavebními zásahy a činnostmi,
- ochranou rázu venkovské krajiny a obnovou trvalého osídlení s důrazem na zachování objektů i souborů lidové architektury v celkové krajinné kompozici,
- řešením ochrany hodnot území v kontextu nezbytného zohledňování požadavků hospodářského rozvoje území a zvyšování kvality života jeho obyvatel,
- zvyšováním atraktivity území pro rekreaci a cestovní ruch v souladu s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje dle principů udržitelného rozvoje,

- Záměr svým nevhodným zásahem narušuje jedinečnou stabilizovanou venkovskou strukturu historické usedlosti z 19. století a statku v údolí Tisovky - Žernov 34, Farma SIRENI/Oslí stezka
- Záměr zhoršuje atraktivitu území pro rekreaci a cestovní ruch v souladu s potřebami dle principů udržitelného rozvoje vzhledem k hlukové zátěži a zničení krajinného rázu
- nezohledňuje ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny v údolí Tisovky

P3:

Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci upřednostňovat komplexní řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území:

- novou výstavbu podmiňovat dostupností dostatečné veřejné infrastruktury,
- ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli hledat soulad veřejných a soukromých zájmů v území,
- v hospodářském rozvoji území zohledňovat zvyšování kvality života jeho obyvatel,
- v rozvoji území a ochraně jeho hodnot respektovat principy udržitelného rozvoje.

- v současném procesu zejména místní správa obce Žernova, Turnova a vedení Libereckého kraje nehledají soulad veřejných a soukromých zájmů ve spolupráci s dotčenými obyvateli, nýbrž postupují téměř diktátorským způsobem a snahou prosadit záměr nelegálními a podvodnými způsoby
- nedbají na udržení a zlepšení kvality života jeho obyvatel, ba naopak současným záměrem kvalitu života obyvatel zhoršují, ať již na plánované trasy nebo na navazujících trasách neřešených komunikací (především oblast Semil)

P4:

Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území – intenzitu ochrany a rozvoje potenciálu jednotlivých obcí i vymezených oblastí usměrňovat v širším kontextu vazeb struktury uspořádání území kraje a ČR:

- rozvojové záměry posuzovat objektivně a komplexně v koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.

- současný záměr neposuzují objektivně a komplexně - viz problém dopravy na navazující silniční síť - neřešené úseky za křižovatkou Zelený háj, rozdílné hodnocení v rámci úseků trasy v Dokumentaci EIA

P7:

Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu).

Hospodárně a efektivně využívat zastavěné území:

- **upřednostňovat využívání zastavěného území (přestavby, revitalizace a sanace území) před neodůvodněnými požadavky na zástavbu ploch volné krajiny ve smyslu ochrany nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování sídelní i krajinné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace,**

- alternativní trasa vedení přeložky pod rybníkem vede mezi průmyslovými areály po území určeném k zastavení (p.č.), dále území pod rybníkem bylo dříve využívané jako skládka a dále pak může využívat koridor současné silnice III/2825 místo záborů VKP a nejobtížnější půdy v současné verzi trasy

P8:

Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. Zvyšovat funkční účinnost zvláště i obecně chráněných částí přírody a podporovat biologickou rozmanitost a ekostabilizační funkce krajiny - nepřipouštět zásahy a aktivity, které by samy o sobě nebo ve svých důsledcích poškozovaly stav chráněných území.

S ohledem na to při územně plánovací činnosti dle konkrétních územních podmínek:

- **respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí**, zejména formou **důsledné ochrany** zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, **mokřadů**, nerostného bohatství, **ochrany zemědělského a lesního půdního fondu** (ve smyslu ochrany neobnovitelných složek životního prostředí i ve smyslu uchování produkčních hodnot území, u odnámání ploch PUPFL požadovat náhradní zalesnění),

- **vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny.**

- vhodným přístupem k využívání území a respektováním územních opatření zajistit ochranu vodohospodářsky významných území v systému CHOPAV, **ochranu povrchových a podzemních vod, vodních a na vodu vázaných ekosystémů zvyšujících retenční schopnost území s cílem zabezpečit dostatek zdrojů kvalitní pitné a užitkové vody pro stávající i budoucí rozvojové potřeby kraje,**

- vytvářet územní podmínky pro zvyšování adaptability území na změnu klimatu a extrémní projevy počasí,

- k tomuto bodu již bylo napsáno výše - ekologická funkce údolí Tisovka, zábory PUPFL a nejobtížnější půdy oproti degradované půdě průmyslových sadů ve variantě pod rybníkem a namísto degradace tohoto území zajistit jeho ochranu a zvýšení biodiverzity a funkce v krajině!

P9:

Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování nové zástavby a dopravní a technické infrastruktury.

Při územně plánovací činnosti s ohledem na zajištění **přístupnosti a prostupnosti krajiny:**

- **omezovat bariérový efekt liniových dopravních staveb - je-li to účelné s ohledem na minimalizaci fragmentace krajiny, umísťovat dopravní a technickou infrastrukturu do společných koridorů,**

- záměr necitlivě odděluje jednotlivé části obce Žernov, bez možnosti projít pěšky nebo dojet na kole na obecní úřad, hřiště atd jinak než po silnici bez chodníků! a překonání křižovatky přes přivaděč (s plánovanou kapacitou 9000 aut/den (to je průměrně auto každých 10 vteřin), způsobuje fragmentaci i tak již značně

neprůchodné krajiny kvůli všude okolo přítomným hektarů **oplocených** průmyslových sadů jak pro chodce, cyklisty, tak i pro volně žijící živočichy

P10

Chránit před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření funkčně souvislých ploch volné krajiny s ekologickými a rekreačními funkcemi a doplňovat je, pokud je to účelné a vhodné, zejména v rozvojových oblastech a v rozvojových osách, na jejichž území by mohla být krajina negativně poznamenána vlivem lidské činnosti (intenzivní hospodářský a sociální rozvoj nadmístního významu).

- Údolí Tisovky a samotný potok Tisovka představuje přirozený migrační koridor volné krajiny s ekologickými a rekreačními funkcemi obklopena intenzivním hospodářstvím (!)

P11

Podle místních podmínek vytvářet územní předpoklady pro odpovídající formy rekreace a cestovního ruchu a jejich koordinované usměrňování a řízení.

upřednostňovat šetrné formy cestovního ruchu (zejména cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika aj.),

- záměr nejen podmínky pro šetrný cestovní ruch nevytváří, nýbrž existující podmínky pro šetrný cestovní ruch a rekreaci přímo likviduje - viz farma SIRENI/Oslí stezka, narušená cykloturistika, agroturistika

P12:

Při umístění dopravní a technické infrastruktury v souladu s ustanoveními priority P9 minimalizovat dopady na prostupnost krajiny a její fragmentaci.

- Záměr se ani nesnaží najít řešení, které by prostupnost krajiny a její fragmentaci jakkoliv řešily (přitom existují vedením trasy pod rybníkem či kolem Hrobky)

P13:

pro koordinaci jednotlivých dopravních systémů, zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy a ochrany obyvatelstva před negativními dopady z dopravy v účinném systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území,

- ochrana obyvatelstva Žernova před negativními vlivy z přivaděče je zcela neřešena, chybí chodníky, bezpečné spojení s centrem obce, zvýší průjezd úzkými uličkami historické oblasti Tatobit auty, které si budou chtít zkrátit cestu kolem Tatobitské lípy, zatíží obec Žernov průtahem z Kotelska a intenzivní nákladní dopravou z hospodářského areálu VVIS přes přivaděč na I35

P14:

V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo.

- kontrolní hlukové studie (připomínky p. Suška) poukazují na překročení limitních hodnot, které investor se snaží manipulativními technikami zakrýt

P16:

vhodným návrhem užívání zastavěného území i zastavitelných ploch a hospodařením v krajině vytvářet územní podmínky pro navyšování retenční schopnosti krajiny a snížení odtoku dešťových vod z území (jejich vsakování v místě vzniku i využívání jako zdroje vody) s cílem zmírňování účinků povodní a sucha – v tomto smyslu sledovat i omezení vnosu nežádoucích látek do povrchových vod,

- chloridy a aromatické uhlovodíky splachované do Tisovky či vsakované do pásma CHOPAV

P17:

Dostupnost a ekonomickou návratnost vložených investic do veřejné infrastruktury zajistit jejím účelným umístěním a odpovídajícími kapacitami, odvozenými od skutečných potřeb všech uživatelů území:

- v dopravní infrastruktuře **rozlišovat potřeby obsluhy území a potřeby jeho nutné průchodnosti pro tranzitní trasy v širším systému regionu a ČR,**

- kapacita přivaděče je značně nadhodnocena - má parametry silnice 1. třídy, čímž klade mnohem větší nároky na zábory půdy, terénní úpravy a tím samozřejmě i zvyšuje ekonomickou náročnost celé stavby i zatížení krajiny

P18:

Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrhy rozvoje a ochrany kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností, s obyvateli území i s jeho dalšími uživateli.

- tento bod je v současném procesu stavby I/35 a přivaděče je k ironickému smíchu, jelikož místní zastupitelstvo obce Žernov nejen že návrhy a stavební kroky neprojednává s dotčeným obyvatelstvem, nýbrž na přímé dotazy ohledně procesu záměru podává nepravdivé, zamížené informace, či přímo tají podstatné informace a tak brání veřejnosti aktivně se podílet na procesu svými připomínkami (např. antedatované zveřejněné dokumentace EIA na přivaděč v listopadu 2023). Upozornění spolku Tisovka na konfliktní průběh současného procesu EIA vedení Turnova rovněž nemá žádnou odezvu.

Při územně plánovací činnosti důsledně prosazovat řešení zajišťující harmonický soulad činností, staveb, zařízení a ostatních opatření umístěným v rámci udržitelného rozvoje území:

důsledně vytvářet „pohodu bydlení“ v atmosféře kvalitního prostředí pro bydlení příznivé pro všechny kategorie uživatelů v úhrnu činitelů a vlivů, přispívajících ke zdravému bydlení:

kvalita složek životního prostředí - zejména nízká intenzita hluku z dopravy, výroby a zábavních aktivit, nízké emise prachu a pachů, dobré oslunění aj.

- zohlednění místních zvláštností dané lokality a subjektivních hledisek daných způsobem života osob, kterých se vlivy na pohodu bydlení dotýkají, pokud nevybočují v podstatné míře od obecných, oprávněně požadovaných, standardů,

- o pohodě bydlení, práce a rekreace při permanentní hlukové zátěži 50-80 dB u referenčních bodů 2 a 3 plánované trasy přivaděče nelze ani snít

Dále ZÚR LK pokračuje textem:

1. str. 20: ROS2 Liberec - Turnov - hranice LK/KHK - Jičín - Hradec Králové

Vymezení:

Rozvojová osa nadmístního významu propojující rozvojové oblasti OB7 Liberec a ROB3 Turnov s rozvojovou oblastí Hradec Králové / Pardubice je založena v prostorové a funkční souvislosti koridoru kapacitních silnic v úseku: I/35 Liberec – Turnov a I/35 Turnov – Rovensko pod Troskami - hranice LK/KHK – Úlibice (KHK).

Území obcí dotčených rozvojovou osou ROS2 (mimo rozvojové oblasti OB7 Liberec, ROB3 Turnov a rozvojovou osu OS3): Karlovice, Rovensko pod Troskami, Žernov (ORP Turnov).

b) Minimalizovat negativní vlivy ekonomického rozvoje na specifické přírodní, krajinné a kulturní hodnoty v území:

- vhodným umístěním a technickým řešením tras dopravní a technické infrastruktury,

- vhodné umístění trasy přivaděče investor soustavně odmítá hledat s odůvodnění "je již rozhodnuto", "je pozdě", "máme koridor", "kraj a obce se dohodly". **Přitom teprve proces EIA je legitimně pověřen výběrem z variantních řešení tras odlišnými lokacemi, kdy se mají hledat a porovnávat varianty a hledat vhodná řešení s nejnižším dopadem na životní prostředí a zdraví obyvatelstva!** Investor tímto přístupem a z pozice moci obchází zákonné povinnosti dané platnou legislativou vůči dotčenému obyvatelstvu a přírodě.

2. str.32: SOB9c Specifická oblast sucha Turnovsko - Železnobrodsko
(část specifické oblasti SOB9, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem dle PÚR ČR)

Z13 Vytvářet územní podmínky pro ochranná a kompenzační opatření proti ohrožení území Turnovska - Železnobrodská suchem.

Vymezení:

Obce správního obvodu ORP Turnov: Čtveřín, Holenice, Hrubá Skála, Jenišovice, Kacanovy, Karlovice, Klokočí, Kobyly, Ktová, Lažany, Loučky, Malá Skála, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Ohrazenice, Olešnice, Paceřice, Pěňčín, Přepeře, Příšovice, Radimovice, Radostná pod Kozákovem, Rakousy, Rovensko pod Troskami, Soběslavice, Svijanský Újezd, Svijany, Sychrov, **Tatobity**, Troskovice, Turnov, Vlastibořice, Všeň, Vyskeř, Žďárek, **Žernov**.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat:

a) podporu přirozeného vodního režimu v krajině,

- záměr naruší přirozený vodní režim v krajině, údolní niva Tisovky funguje jako retenční plocha a má stabilizační funkci pro období sucha, provedení záměru vyžaduje odvodnění nestabilního podloží v údolí a tím zasahuje v tuto stabilizační funkci údolí a ochranu proti suchu

b) posilování odolnosti a rozvoj vodních zdrojů

c) zajištění rovnováhy mezi užíváním vodních zdrojů a jejich přirozenou obnovitelností,

- rybník v údolí Tisovka slouží k závlahovým účelům pro část průmyslových sadů v okolí, retenční schopnost údolí a mokřady se podílí na ekologické rovnováze v oblasti a přirozenou obnovitelnost biosféry při kolísání hladiny rybníka, vystavením 5 metrových náspů pro záměr a oddělení údolí od rybníka tuto rovnováhu mezi užíváním a obnovitelností rozhodně naruší

d) účinné snižování a odstraňování znečištění vody z plošných i bodových zdrojů znečištění, které omezují využívání povrchových a podzemních vod,

- záměr představuje značné riziko znečištění pro celou oblast jelikož v údolí Tisovky se nachází nejnižší bod celé stavby a tudíž hrozí i kumulace znečišťujících látek z tělesa stavby, které se mohou dostávat do potoku Tisovka, údolní nivy a rybníku, který slouží jako závlahový zdroj pro celou oblast průmyslových sadů, tím pádem znečištěná voda se dostane do sadů a pak na stůl spotřebitelů

e) rozvoj a údržbu vodohospodářské infrastruktury, pro zabezpečení požadavků na dodávky vody v proměnlivých hydrologických podmínkách (zejm. při nedostatku srážek, zmenšení průtoků ve vodních tocích, poklesu vody v půdě a poklesu hladiny podzemních vod),

- výstavba záměru v podmínkách podmáčeného údolí vyžaduje značná opatření pro odvodnění, tím může způsobit pokles hladiny povrchových i podzemních vod

f) bránit zhoršování stavu vodních útvarů, **úbytku mokřadů**, větrné a vodní erozi půdy, **degradaci a desertifikaci půdy**,

- v cestě záměru leží síť propojených mokřadů (nejsou registrovány, jelikož to musí schválit orgány místní samosprávy, která je v tomto případě zatížena střetem zájmů), mokřady přispívají k ekologické funkci krajiny, retenci vody a zabezpečují ochranu proti suchu, podporují biodiverzitu, plánovaný záměr a jeho nutně

odvodnění zcela tyto mokřady zlikviduje a způsobí degradaci a desertifikaci údolní nivy Tisovky

g) prohloubení koordinace územního plánování, krajinného plánování, vodohospodářského plánování a pozemkových úprav,

h) rozvoj zelené infrastruktury v zastavěném a nezastavěném území obcí a následnou péčí o ní,

j) **minimalizaci záborů zemědělské půdy a podporu zlepšení její retenční kapacity.**

- alternativní požadovaná varianta vedení trasy jižně od rybníka je kratší a tudíž představuje menší zábor zemědělské plochy a neovlivní retenční kapacitu údolní nivy Tisovky

Úkoly pro územní plánování:

a) **Vytvářet územní podmínky pro podporu přirozeného vodního režimu v krajině a zvyšování jejich retenčních a akumulačních vlastností, zejm. vytvářením územních podmínek pro vznik a zachování odolné stabilní vyvážené pestré a členité krajiny, tj. krajiny s vhodným poměrem ploch lesů, mezí, luk, vodních ploch a vodních toků (zejména neregulované vodní toky s doprovodnou zelení), cestní sítě (s doprovodnou zelení), a orné půdy (zejm. velké plochy orné půdy rozčleněné mezemi, cestní sítí, vsakovacími travními pruhy).**

b) **Vytvářet územní podmínky pro revitalizaci a renaturaci vodních toků a niv a pro obnovu ostatních vodních prvků v krajině.**

3. str 38: D.1 ZÁSADY KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ DOPRAVA

ZÚR LK vymezují koridory pro umístění staveb silniční dopravy obecně o šíři:

koridory pro novostavby silniční sítě:

- silnice I. třídy 300 m

- **silnice II. třídy 180 m**

koridory pro úpravy stabilizovaných úseků silniční sítě:

- silnice I. třídy 150 m

- silnice II. třídy 90 m

územní rezervy:

- **silnice I. třídy 300 m**

- **silnice II. třídy 200 m**

- zkapacitnění stabilizovaných úseků silniční sítě 100 m

- územní rezerva pro silnici 2. třídy je 200 metrů, pro silnici 1. třídy je 300 metrů, současný návrh přivaděče má parametry silnice 1. třídy, investor se "ohání" 50 metrovým koridorem územní rezervy v ÚP Žernova ze kterého "nemohou" nebo nechtějí "uhnout" (který mimochodem schválili zastupitelé Žernova ve střetu zájmu v roce 2011) přes údolí Tisovky, který "prý" investorovi neumožňuje vyhnout se blízké zástavbě a VKP!
- **Přitom se má teprve na základě výsledků porovnání jednotlivých variant vytvářet koridor v územní plánovací dokumentaci. Navíc ve světle vyjádření stavebního úřadu v Turnově, že lze stavět i mimo územní koridor, je argument ŘSD o nemožnosti posunutí záměru mimo koridor zcela irelevantní.**

4. str. 49 OCHRANA ÚZEMÍ PŘED POVODNĚMI

Úkoly pro územní plánování:

a) **Bránit další urbanizaci inundačních území a maximálně tyto prostory údolních niv uvolňovat a ve zdůvodněných případech posoudit ekonomické a sociální dopady redislokace riskantně umístěných objektů, přehodnotit urbanistické záměry v těchto územích.**

Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou

infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech.

Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

- investor nepředkládá žádné odůvodnění, proč umísťuje stavbu do prostoru údolní nivy Tisovky a vystavuje celou oblast i samotný záměr riziku povodňových škod (most přes Tisovku bude sloužit jako bariéra v případě povodní)

b) Vytvářet územní podmínky pro **navyšování retenční schopnosti krajiny**, a to především vhodným návrhem **revitalizací toků a mokřadních biotopů v nivách a v pramenných oblastech jako součást ochrany před povodněmi**, návrhem vhodných krajinných a technických úprav území **zabraňovat vzniku rychlého povrchového odtoku vod (zajištěním jejich vsakování v místě vzniku i využívání jako zdroje vody), erozních a transportních procesů z povodí.**

- investor svým záměrem nejen že nezvyšuje retenční schopnost krajiny, nýbrž ji přímo omezuje - odvodnění údolní nivy Tisovky, ničení mokřadů v cestě trasy

f) **Nenavrhovat taková opatření, která by mohla podstatně zhoršit průtok povodňové vlny v jiné obci a zhoršit migrační propustnost vodních toků.**

- v případě povodňové vlny je most přes Tisovku v blízkosti obydlení zhorší migrační propustnost vodních toků a ohrozí objekty Žernov 34 a Tatobity 40 záplavami

4. str. 54 D.3 ZÁSADY KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMNÍHO SYSTÉMU

EKOLOGICKÉ

STABILITY

Z37 Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení funkcí **územního systému ekologické stability.**

ZÚR vymezují plochy a koridory skladebných částí ÚSES nadregionální (NR) a regionální (R)

úrovně, tj.:

- nadregionálních biocenter,
- nadregionálních biokoridorů,
- regionálních biocenter,
- **regionálních biokoridorů.**

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

a) Vymezené plochy a koridory ÚSES chránit před změnami ve využití území, jejichž důsledkem

by bylo:

- snížení stupně ekologické stability skladebné části ÚSES proti současnému stavu.
- znemožnění založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti.
- zásadní snížení migrační propustnosti skladebné části ÚSES.

d) **Prvky ÚSES respektovat jako plochy a koridory nezastavitelné vymezené za účelem udržení ekologické stability krajiny, kde lze při přijetí náležitých opatření pro zajištění funkčnosti prvků ÚSES výjimečně umísťovat stavby dopravní a technické infrastruktury včetně staveb a opatření na ochranu území před povodněmi.**

d) **Územní překryvy prvků ÚSES s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury minimalizovat** a v případě nutnosti řešit překryvy odbornou projektovou přípravou staveb za podmínky, že nedojde k významnému snížení funkčnosti ekosystému a k podstatnému snížení jeho ekostabilizující funkce v krajině.

- údolí Tisovky svými charakteristikami patří do ÚSES (není registrována, protože vyžaduje součinnost místní samosprávy, která je v přímém střetu zájmu s vyhlášením) a záměr představuje významné snížení funkčnosti ekosystému a snížení ekostabilizující funkce krajiny

5. str 57: E.1 ZÁSADY KONCEPCE OCHRANY A ROZVOJE PŘÍRODNÍCH HODNOT

Z42 Zajistit ochranu přírodních hodnot území kraje jejich vhodným využíváním a odpovídající péčí.

Úkoly pro územní plánování:

a) Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o přírodní hodnoty území upřednostňováním šetrných forem využívání území v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny.

b) Dbát na zachování přírodních a přírodě blízkých biotopů a respektovat lokality zvláště chráněných rostlin a živočichů v území.

c) Vytvářet územní podmínky pro zajištění a obnovu migrační průchodnosti vodních toků.

d) Při vymezování koridorů a ploch dopravní a technické infrastruktury a rozšiřování zastavěných území minimalizovat fragmentaci krajiny a zajišťovat její průchodnost pro člověka i pro volně žijící organismy.

- vymezený koridor pro přivaděč neumožňuje minimalizovat fragmentaci krajiny a zhoršuje průchodnost pro člověka i pro volně žijící organismy (existují však alternativní trasy, které tutu fragmentaci omezí - jižní vedení pod rybníkem nebo přes Hrobku, které však investor odmítá posoudit)

6. str. 58: Z45 Zabezpečovat zachování krajinných hodnot a krajinného rázu diferencovaně dle vymezených jednotek krajinného členění.

Vymezení:

Krajinné celky a krajiny, pro které se stanovují cílové kvality.

Úkoly pro územní plánování:

b) Vytvářet územní podmínky pro zachování, obnovu a optimální užívání historických a kulturních fenoménů v území, zachovat krajinný ráz a odstraňovat prvky, které jej poškozují.

c) Rozšiřovat prostupnost krajiny zejména sítí tzv. zvykových cest spolu s návrhy doprovodné zeleně.

- záměr ruší několik polních cest a ostatních komunikací

7. str. 59: Z48 Územně chránit a hospodárně využívat povrchové a podzemní zdroje vody

a prameniště minerálních a léčivých vod, **podporovat posilování retenční schopnosti území kraje.**

Úkoly pro územní plánování:

a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění vodohospodářských zájmů v území, navrhovat územní úpravy a opatření k ochraně a kultivaci vodních zdrojů, toků, ploch a vodních ekosystémů.

b) **Navyšovat retenční schopnost krajiny** návrhy vhodných terénních pokryvů (lesní plochy, převádění orné půdy na trvalé travní porosty v záplavových územích aj.) a lokalizací menších vodních nádrží v horních částech povodí při respektování ochrany přírodních hodnot území.

- vedení trasy přes údolní nivy Tisovky zhoršují retenční schopnost krajiny a narušují místní ekosystém

8. str. 60 E.2 ZÁSADY KONCEPCE OCHRANY KULTURNÍCH HODNOT

Z49 Vytvářet územní podmínky pro zabezpečení ochrany a péče o památkový fond kraje, **respektovat dochované historické dědictví jako významný fenomén území, vytvářet územní podmínky pro jeho využívání ve prospěch rozvoje cestovního ruchu, kongresové a poznávací turistiky na území kraje.**

Z50 Zajistit evidenci a vytvářet územní podmínky pro vhodné využití území s koncentrací objektů lidové architektury, vnímat dochované soubory jako významnou součást osídlení a obrazu krajiny v kontextu historie osídlení s přesahem do sousedních krajů a států.

Úkoly pro územní plánování:

a) Stanovit regulativy ochrany historicky cenných lokalit s kumulací lidové architektury, které nejsou vyhlášeny za památkově chráněná území.

b) Podporovat využívání objektů lidové architektury pro trvalé bydlení i rozvoj šetrných forem cestovního ruchu a poznávací turistiky na území kraje.

- farma SIRENI/Oslí stezka se snaží o obnovu fungování historického objektu jednoho z nejstarších statků v okolí - Žernov 34, bývalý statek rodiny Kozákových, využívá ho k trvalému bydlení, práci a rekreaci, rozvíjí šetrné formy cestovního ruchu a poznávací turistiky na území kraje, záměr prochází po celém jihozápadním obvodu statku ve vzdálenost 70-100 metrů od obytné budovy a pro činnost farmy představuje likvidační charakter (záběr nebo omezení 90 procent všech užívaných ploch farmy)

9. str. 63: **KONCEPCE ÚZEMNÍHO USPOŘÁDÁNÍ, TYPOLOGIE MĚSTSKÝCH A VENKOVSKÝCH PROSTORŮ**

Z54 Vytvářet územní podmínky pro vyvážený rozvoj území a sociální soudržnosti v diferencovaných podmínkách městského a venkovského prostoru.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

a) Upevňování sociální soudržnosti v diferencovaných podmínkách venkovského prostoru a v jeho vazbách na centra osídlení spádových obvodů.

b) Snížení negativních vlivů intenzivního zemědělského hospodaření upřednostňování uplatnění ekologických forem zemědělského hospodaření.

- farma SIRENI/Oslí stezka funguje v režimu ekologického zemědělství/permakultura na minimální pro statek ploše (cca 2h) jako jedná z málo ploch v oblasti, kde leží stovky hektarů průmyslových sadů se značně degradovanou půdou a přesto se záměr snaží "vyhnout" a neporušit velké celky průmyslových sadů a protíná území farmy čímž znemožňuje její provoz

10. str 65 c) **Péče o krajinu jako integrální složku zemědělství a lesnictví, zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy, ekologické stability a druhové rozmanitosti.**

Úkoly pro územní plánování:

a) Vytvářet územní podmínky pro stabilizaci trvalého osídlení zajištěním kvalitního životního prostředí v optimálních souvislostech složek bydlení – práce – trávení volného času:

- zkvalitňováním veřejné infrastruktury a zvyšováním úrovně obytných podmínek,
- zajištěním dostupnosti vzdělání a pracovních příležitostí,
- podporou rozvoje příležitostí pro seberealizaci obyvatel a pro spolkový život.

b) Při plánování rozvoje venkovského prostoru dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské půdy, ekologických funkcí a stability krajiny včetně ÚSES a její druhové rozmanitosti.

- Farma SIRENI zastřešuje svým působením oblast zemědělskou i turistickou, terapeutickou i péči o půdu a rozvoj biodiverzity, navíc svým fungováním dává i vznik nových pracovních příležitostí;

11. str 67: **OBČANSKÉ VYBAVENÍ**

Z58 Zlepšovat podmínky pro rozvoj občanského vybavení.

d) Řešit a územně podporovat:

- dostupnost a zkvalitňování veřejných služeb včetně vytváření a zlepšování služeb pro podnikání a podnikatelské subjekty, rozvoj turisticko-rekreačních služeb a s tím související základní a doprovodné infrastruktury jako důležitého zdroje ekonomické prosperity obcí,

- Na farmě SIRENI je kromě již uskutečňovaných programů po rekonstrukci hospodářských stavení plánována ordinace fyzioterapeutické a rehabilitační péče, která přiblíží tyto služby pro místní obyvatelstvo, které jinak musí za těmito služby cestovat do Turnova nebo Semil vzdálených 15 km

CESTOVNÍ RUCH, REKREACE

Z59 Vytvářet územní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu jako perspektivního sektoru ekonomiky při upřednostňování šetrných forem - udržitelného cestovního ruchu ohleduplného k životnímu prostředí, který neohrozí přírodní a kulturní hodnoty území.

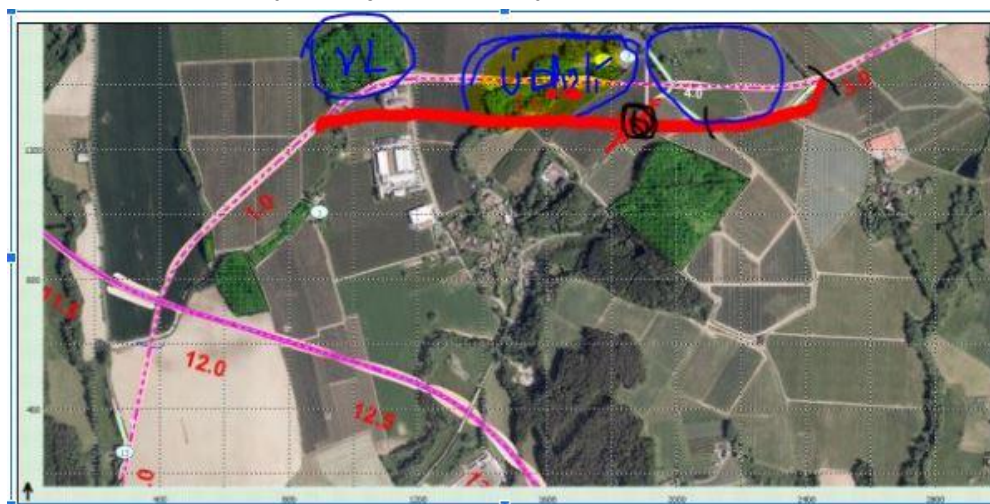
Úkoly pro územní plánování:

a) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj šetrného cestovního ruchu a v maximální možné míře využívat místní potenciál a zdroje, postupně a přirozeně rozvíjet území při zachování jeho přírodních a kulturních hodnot.

- současný záměr nejen že nevytváří podmínky pro rozvoj šetrného cestovního ruchu ohleduplného k životnímu prostředí, nýbrž ničí hodnoty již vytvořené. Farma SIRENI/Oslí stezka, která na území záměru působí může být zářným příkladem buď respektování této zásady nebo naopak její ignorace. Příběh farmy a její ekologická, terapeutická a vzdělávací činnost je v rukou dotčených úřadů.

Na závěr ještě grafické znázornění alternativní trasy pod rybníkem (Valbek 2015), která výše zmíněné konfliktní body se ZÚR řeší.

Obrázek současné navržené trasy - růžově - je vidět jak zasahuje VKP Václavský les (VL), VKP údolní niva Tisovka, je hned vedle 2 památných stromů (dvě červené tečky) a červená varianta pod rybníkem (návrh Valbek 2015), která všechny tyto VKP obchází, navíc využívá část současné komunikace (modře označený úsek na konci cca 500 m - není nutný zábor dalších ploch), navíc kříží současnou silnici (černý bod) a není nutné budovat přemístění lokálních cest - napojení na Tatobity a tím zatížení obytné budovy Žernov 46 silnicí a křižovatkou pod okny - bez jediné zmínky v Dokumentaci !



III.

Z výše uvedených důvodu navrhuje, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko

IV.

Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Mgr. Ing. Maria Zizlavská

Mgr. Filip Kyrál



KULBP015CVH5

Tomáš Kuncíř

Žlábek 11

512 53 Tatobity

Krajský úřad Libereckého kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

U Jezu 642

Liberec

460 01

K LBK 724 dokumentace

Věc: Podání připomínek k LBK 724 dokumentace.

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství		101
Doručeno:	11-12-2023	<i>Ce</i>
Vyřizuje:	<i>Kunc 85587/2023</i>	

Připomínka č.1:

Považuji za neopodstatněné vypsání EIA bez vyjádření a vyrovnání se s připomínkami podanými dne 26.4.2023 k aktualizaci ZÚR LK č.2. Dokumentace je zpracována v rozporu se stávající platnými zásadami Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a považuji za nezbytné tento rozpor dát do souladu.

Předmětná dokumentace vylučuje variantní řešení přes MUK Volavec.

Připomínka č.2:

Dokumentace neobsahuje plnění dle prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivity projektů silničních staveb financovaných z veřejných rozpočtů.

Hodnocení efektivity projektu je povinnou součástí záměru projektu včetně jeho aktualizací, studií proveditelnosti a obdobných předkládaných dokumentací,

Hodnocení efektivity musí odpovídat základním ekonomickým principům, uplatňovaným při hodnocení jakékoliv investice veřejného sektoru.

Považuji za nezbytné dát tento rozpor do souladu s prováděcími pokyny Ministerstva dopravy.

Připomínka č.3:

Záměr – koridor vedení trasy není součástí územních plánů dotčených obcí. Jedná se konkrétně o obce Tatobity a Stružinec.

Připomínka č.4:

V předložené dokumentaci není dostatečně řešena cyklistická a ani pěší doprava ačkoliv se na to dokumentace odvolává. Přece se cyklista nepohybuje jen po „cyklotrasách“ a chodec jen po turisticky značených stezkách. Příkladem neřešení cyklistické dopravy je pohyb cyklisty ze Slané přes křižovatku Zelený háj a dále směr Rovensko p/T přes Žernov po navržené

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ
Dodáno: 11-12-2023

dopravně daleko silněji zatížené komunikaci přivaděče. Absolutně zde postrádám řešení autorizovaného dopravního inženýra. To co dokumentace obsahuje je v oblasti pěších popis značené červené trasy KČT a v oblasti cyklo dopravy řešení značené cyklotrasy...

Přípomínka č.5 :

Dokumentace neobsahuje negativní dopady na krajinný ráz. Příkladem je kumulace dopadů na krajinný ráz se záměrem I/ 35. Jedná se o zejména o vyvolanou mostní estakádu od MUK Žernov na Volavec nezbytnou v alpské krajině ale naprosto nevhodnou do, oproti Alpám, rovinaté krajiny Českého ráje.

Přípomínka č.6 :

Dokumentace neobsahuje posouzení vlivu na povrchové vody v lokalitě Zeleného háje. Mezi stávající silnicí směr Slaná a nově v hlubokém zářezu navrženou komunikací přivaděče je pramen a v mapovém podkladu zaznamenaná vodoteč.

Je pravděpodobné, že případnou stavbou nové komunikace od Zeleného háje směr Hořensko, Slaná bude pramen a vodoteč vlivem hlubokého zářezu zničen/a.

Přípomínka č.5 :

Dokumentace neřeší negativní vliv nákladní dopravy od skladového areálu VVISS a.s. v Žernově. Možnost napojení této dopravy na cca 200m vzdálený přivaděč v křížení s místní komunikací dokumentace neřeší. Těžká nákladní doprava ze skladového areálu v Žernově najede v krajině přes Sýkořice tedy naprosto zbytečně 3,8 km k napojení na MUK Žernov.

Přípomínka č. 6:

V obsahu dokumentace není řešena kumulace se záměrem I/ 35 ačkoliv je pro záměr předmětné přeložky investicí nezbytnou, dále nejsou popsány a vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry, stávajícími či plánovanými.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.

Přípomínky ostatní:

Zde se připojuji a podávám připomínky již podané spolkem Rovensko v Českém ráji z.s. v obavě, že budou z administrativních důvodů vyřazeny.

A) Použití salámové metody

Podatel v první řadě upozorňuje na skutečnost, že Záměr úzce souvisí se záměrem „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“ („silnice I/35“). Záměr je pro fungování silnice I/35 zcela nezbytný. O tom svědčí také podmínka uvedená v závazném stanovisku EIA silnice I/35 č. j. MZP/2021/710/2922 ze dne 4. 8. 2021, podle které je nutné „projektové přípravy podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně.“

Navzdory výše uvedenému byla silnice I/35 povolována v rámci samostatného řízení EIA. Záměr a jeho stěžejní součást, tedy silnice I/35, jsou tedy povolovány samostatně. Takový postup podatel vnímá jako tzv. **salámovou metodu**, tedy umělé rozdělení záměru na dílčí části, které



se povolují postupně. Zpravidla se to týká posouzení vlivů projednávaných záměrů na životní prostředí (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009 č. j. 9 As 88/2008-301 a ze dne 1. 8. 2012 č. j. 1 As 47/2012-38).

V prvně citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, že by měl být určitý návrh podroben posouzení vlivů na životní prostředí **jako jeden záměr**. Realizace určité stavby má totiž dopad na životní prostředí **jako celek**, vliv dílčích staveb je z tohoto hlediska irelevantní.

Taktéž z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 8. 2012 č. j. 1 As 47/2012-38 vyplývá, že „*komplexní ochranu životního prostředí tedy musí zajišťovat především územní rozhodnutí. Pokud má stěžovatel za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námitky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska ELA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Právě ze shora uvedených důvodů je u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. ‚salámová‘ metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně.*“

V souvislosti s povolováním Záměru a silnice I/35 přitom zvolil investor postup zcela opačný.

Podatel přitom nezpochybňuje, že realizaci rozsáhlejších záměrů je vhodné rozdělit na určité fáze či části. Proces posouzení vlivů na životní prostředí by však **měl proběhnout společně**, což se v případě Záměru a silnice I/35 nepochopitelně nestalo. Důraz právě na společný proces EIA je přitom obsažen i ve výše citovaných rozsudcích Nejvyššího správního soudu.

Zvolený postup povolování jednotlivých částí tak fakticky vede k tomu, že pro Záměr a silnici I/35 se uplatňují dopravně inženýrské podklady a data ze sčítání dopravy, která byla pořízena v různých letech. Rovněž měření hluku a emisí škodlivých látek jsou prováděna v různých časových obdobích. To je podle podatele právě jedním z očividných projevů salámové metody, kdy se měření a data pro jednotlivé části stavby přizpůsobují tomu, aby bylo tyto části možné povolit.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 12. 2018 č. j. 6 As 139/2017-73 považuje soudní praxe za nepřipustné využití tzv. salámové metody, a to zejména v souvislosti s **liniovými stavbami**. Nejvyšší správní soud přitom míří zejména na situace, kdy se v průběhu procesů posuzování vlivů nevede posouzení **záměrů liniové stavby jako celku, ale posuzují se jednotlivé úseky**. Přesně k tomuto postupu došlo také v případě Záměru a silnice I/35.

Podatel dále uvádí, že uvedený postup je rovněž v rozporu s judikaturou Soudního dvora EU, podle které nelze ani záměr uměle dělit nebo přehlížet kumulativní účinek různých záměrů, nebo brát v úvahu pouze přímé účinky staveb (srov. rozsudek Soudního dvora EU ze dne 21. 9. 1999, ve věci C-392/96, Komise proti Irsku, bod č. 76, či rozsudek ze dne 28. 2. 2008, ve věci C-2/07, Abraham a další, bod č. 43). Jak uvádí také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 12. 2021 č. j. 1 As 236/2018-86 (č. 4292/2022 Sb. NSS), unijní úprava „*vychází z požadavku, aby byly záměry při posuzování jejich dopadů na životní prostředí vnímány jako logické*

funkční celky, a čelí zejména tomu, aby byl jejich účelovým členěním obcházen požadavek jejich posuzování. To samo o sobě nebrání, aby v navazujících řízeních byly tyto záměry povolovány po etapách nebo částech, pokud tím nebudou narušeny požadavky na posouzení záměrů. Způsob, jakým investor k rozdělení záměru přistoupí, může být ovlivněn požadavky různých právních předpisů (např. v návaznosti na povahu využívaných zařízení; k tomu viz např. rozsudek SDEU ze dne 4. 12. 2008, Lahti Energia, C-317/07), v zásadě je však ponechán na jeho vlastním uvážení. Podstatné je, aby došlo ke včasnému a úplnému posouzení záměru jako celku, tj. bez ohledu na to, v jakém členění nebo pořadí budou jednotlivé části povolovány.“

Účelové dělení záměrů je podle ustálených závěrů judikatury správních soudů nejen nežádoucí, ale také **nezákonné** (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS).

Podatel proto shrnuje, že postup investora v souvislosti se zpracováním dokumentace EIA Záměru v samostatném řízení o posuzování vlivů je nezákonný a naplňuje znaky využití nežádoucí salámové metody.

B) Nesplnění podmínek zjišťovacího řízení

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vydal dne 25. 5. 2022 závěr zjišťovacího řízení č. j. KULK 20626/2022 („ZZŘ“). V rámci ZZŘ stanovil dotčený orgán celou řadu podmínek, které měla dokumentace EIA splňovat.

Podatel namítá, že dokumentace EIA většinu podmínek nicméně nesplňuje.

Podle podmínky č. 6 ZZŘ platí, že „varianty, které z důvodu závažných technických překážek nebudou zahrnuty do detailního zpracování v rámci celé dokumentace, budou v dokumentaci alespoň náležitě popsány a zakresleny v mapě. Případné odmítnutí takových variant bude odpovídajícím způsobem zdůvodněno.“

Při nahlédnutí do části B.I.5 dokumentace EIA je ovšem patrné, že dokumentace EIA pracuje pouze se 2 variantami. Dokumentace EIA tak **vůbec neřeší** variantu přívaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezervu D18R). Je přitom **zcela irelevantní**, že závazné stanovisko EIA k silnici I/35 počítá pouze s východním obchvatem Rovenska pod Troskami, na kterou je funkčně napojen Záměr. Předmětem řízení o posuzování vlivů je totiž výběr varianty, která má **nejmenší vliv** na životní prostředí a lidské zdraví, nikoliv varianty, kterou má investor v úmyslu realizovat.

I pokud by varianta v trase územní rezervy D18R nebyla zahrnuta do detailního posouzení, měla by tato varianta být v dokumentaci náležitě popsána, zakreslena v mapě a její odmítnutí by mělo být odůvodněno, jak vyžaduje podmínka č. 6 ZZŘ.

Podle podmínky č. 12 ZZŘ má být v rámci dokumentace EIA uveden „popis opatření souvisejících s realizací záměru odpovídající stupni projektové přípravy – zejména přeložky a úpravy navazujících komunikací, nezbytná opatření v obcích, kterými navazující komunikace procházejí atp.“

Takový popis opatření v dokumentaci EIA ovšem zcela absentuje a dokumentace EIA se těmito skutečnostmi vůbec nezabývá.

C) Neodůvodnění výsledné varianty Záměru

Dokumentace EIA pracuje se dvěma variantami Záměru, v obou případech se však fakticky jedná o jedinou variantu počítající s využitím MÚK Žernov. Naproti tomu již výše zmíněná varianta přivaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezerva D18R) je dokumentací zcela opomenuta.

Podatel v této souvislosti odkazuje na rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-461/17 Holohan, podle kterého je nutné posuzovat také případná hlavní alternativní řešení. Soudní dvůr EU zde dochází k závěru, že „čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.“

Informace o vlivech výše popsané alternativy Záměru však dokumentace EIA **neobsahuje**. Dokumentace EIA tedy **nesplňuje požadavky** vyplývající z čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí („směrnice EIA“) ani judikatury Soudního dvora EU.

Dokumentace EIA tedy měla tento nástin variant Záměru obsahovat, stejně jako stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí. **Tyto skutečnosti ovšem v dokumentaci EIA chybí.**

D) Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Podatel nesouhlasí se závěry uvedenými v rámci dokumentace EIA ohledně vlivu Záměru na lidské zdraví. Podle dokumentace EIA „*novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.*“

Podle podatele ovšem dokumentace EIA již neuvádí, že obě posuzované varianty Záměru fakticky znamenají následné vedení obchvatu skrze jediné rozvojové území města Rovensko pod Troskami, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. S ohledem na to, že právě do tohoto území je směřován rozvoj města, nemůže vlivem Záměru dojít k vymístění tranzitní a jiné dopravy mimo zastavěnou oblast, jak uvádí dokumentace EIA. Záměr naopak tuto podstatnou zátěž pouze přivede do jiné části intravilánu města. S tím souvisí rovněž znehodnocení stávající zástavby Liščích Kotců a rekreační oblasti Palda, ke kterému by v případě realizace Záměru a na něj navazující silnice I/35 došlo.

Důsledkem realizace Záměru může být dále ohrožení nově vybudovaného zdroje pitné vody v okolí Václaví.

Realizace Záměru dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením silnice I/35 blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko pod Troskami je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Posuzované varianty Záměru město uzavřou také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané silnicí I/35.

Negativní vliv na lidské zdraví bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením silnice I/35 přes mostní estakády v důsledku realizace Záměru. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření Rovenska pod Troskami v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Záměr tedy ve svém důsledku přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

E) Vliv na krajinný ráz

Posuzované varianty Záměru předurčují realizace silnice I/35 v trase po mostní konstrukci, což by mělo devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Vzniklá betonová konstrukce by v dané lokalitě byla naprosto nevhodná a pohledově by nenávratně zničila malebnost dotčeného území.

Dokumentace EIA v souvislosti s krajinným rázem cituje studii s názvem „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) - Posouzení vlivů na krajinný ráz“ zpracovanou RNDr. Vladimírem Ludvíkem v červenci 2023. Ta uvádí, že „na základě výše uvedené analýzy je možno konstatovat, že navrhovaný záměr představuje v omezené míře rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je hodnocen jako žádný až střední. V blízkých pohledech (ze zemědělských kultur) sice míra zásahu stoupá, ale v celkových panoramatech (od nejbližší zástavby) je malá.“

Podle nicméně znovu připomíná, že Záměr byl hodnocen izolovaně, tedy v rozporu se zákonem posuzování vlivů a judikaturou správních soudů. Jelikož dokumentace EIA nehodnotí celý funkční celek, tedy Záměr a silnici I/35 dohromady, není možné ani učinit relevantní vyhodnocení vlivu na krajinný ráz.

Dokumentace EIA kromě toho vůbec nezohlednila variantu územní rezervy D18R. Ta by přitom vedla k tunelové variantě vedení silnice I/35, což by představovalo řešení šetrnější pro životní prostředí i obyvatele dotčeného území.

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „Vlivy na krajinu“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje

architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.“

S těmito konkrétními návrhy přitom zpracovatel dokumentace EIA dle informací podatele vůbec nedisponuje. Posouzení vlivu Záměru na krajinný ráz tak bylo provedeno nedostatečně a účelově.

Posouzení vlivu na krajinný ráz kromě toho **neodpovídá metodickým východiskům**. Posouzení sice uvádí, že vychází z metodiky Vorel I., a kol. *Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*, z roku 2004. Tato metodika nicméně požaduje například provedení analýzy krajiny na základě přesného modelu terénu za pomoci exaktních dat. Posouzení vlivu na krajinný ráz ovšem na takových datech postaveno není. Dále posouzení neobsahuje tabulku identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu. Jednotlivé identifikované znaky krajinného rázu jsou sice pojmenovány (např. dílčí průhledy na vzdálené horizonty Tatobitský vrch a Varta, ve větší vzdálenosti Trosky), vliv Záměru na tyto jednotlivé znaky již ovšem **vyhodnocen není**.

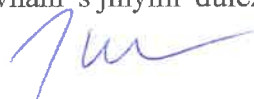
Podatel tedy považuje posouzení vlivu na krajinný ráz předložené v rámci dokumentace EIA za **zcela nedostatečné**. Toto posouzení bylo provedeno bez jasného vysvětlení, jakým způsobem došlo k prezentovaným závěrům. Nebyla provedena řádná analýza viditelnosti na digitálním modelu terénu, z níž by bylo jasně vyhodnoceno, které skutečné části reálného krajinného prostoru budou záměrem zasaženy. Bez této analýzy je vymezení krajinného prostoru jen teoretické a neodpovídá skutečnému dotčenému prostoru daného Záměru, který bude patrně mnohem rozsáhlejší, než je uvedeno na použitých mapkách. Hodnocení tak **postrádá objektivizaci** a je pouze subjektivním vyhodnocením vlivu.

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), je krajinným rázem zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je **chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu**. Z judikatury správních soudů pak vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, **pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou** (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby.

Souhlas k zásahu do krajinného rázu **nelze** zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umísťuje množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí vytvářenou charakteristiku místa (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, 2108/2010 Sb. NSS).

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 č. j. 7 As 52/2009-227 vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dokumentace záměru ani předložené posouzení ovšem neuvádí žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se Záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Druhou možností dle citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu je situace, kdy záměr krajinný ráz znehodnotí, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je



únosná a povaze věci odpovídající. Ani tuto skutečnost či považování jednotlivých zájmů však dokumentace EIA **neřeší**. Podle názoru podatele je tedy nutné dojít k závěru, že zásah Záměru do krajinného rázu je s ohledem na výše uvedené **nepřípustný**.

Podatel dále nerozumí závěru posouzení vyjádřenému na str. 25, podle kterého „*navrhovaný záměr I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) je navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.*“ Podatel připomíná, že vyhodnocení zásahu do krajinného je ovšem **otázkou právní**. To vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2008, č. j. 1 As 59/2008-77, podle kterého „*znalecký posudek je určen toliko ke zkoumání otázek skutkových. Znalec proto nemůže hodnotit, zda by určité stavební úpravy mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, neboť tato otázka je otázkou právní.*“

Jak potvrzuje rovněž komentář k zákonu o ochraně přírody a krajiny, „*znalecké posudky měly toliko zhodnotit krajinný ráz a jeho složky jako významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty v krajině a harmonické měřítko a vztahy v krajině*“ (VOMÁČKA, V., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 135, marg. č. 16). **Naopak k otázce únosnosti zásahu do krajinného rázu se znalec vyjadřovat nemá.**

Dokumentace EIA tak v tomto ohledu činí závěry, které ji nepřisluší. Takový postup je dle názoru podatele jednak vadou dokumentace EIA, zároveň ovšem svědčí o jisté podjatosti zpracovatelů dokumentace EIA.

III. Závěr

Jak již bylo uvedeno výše, dokumentace EIA a některé podkladové dokumenty a studie jsou zpracovány v rozporu s právními předpisy a je nutné je případně **doplnit a přepracovat ve smyslu vyjádření podatele**. Podatel požaduje, aby jednotlivé podkladové dokumenty byly zpracovány v souladu s relevantními metodickými pokyny. Dokumentace EIA je založena na nedostatečných a nepřesných vstupních datech a východiscích, což má zcela logický důsledek v tom, že odborná posouzení vycházející z těchto dat trpí stejnou vadou.

Dokumentace EIA je v rozporu se zákonem o posuzování vlivů, jelikož neuvádí popis zvažovaných variant Záměru s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí Záměru a zvažovaných variant. Dokumentace EIA je také v rozporu s některými podmínkami závěru zjišťovacího řízení č. j. KULK 20626/2022 ze dne 25. 5. 2022. Dokumentace EIA kromě toho nereflktuje požadavky právních předpisů Evropské unie a je v rozporu se směrnicí EIA.

Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, je nutné podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření podatele. Pokud krajský úřad nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje podatel vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

Ve Žlábku dne 10.12. 2023

Tomáš Kuncíř

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'T' followed by a cursive 'm' and a long horizontal flourish extending to the right.



KULBP015CFE0

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Ing. Petr Čech
vedoucí oddělení

U Jezu 642/2a
461 80 – Liberec 2

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství		101
Doručeno: 7-0	29-12-2023	
Vyřizuje:		KUH 19029/2023

Věc:

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru pro „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“

Vážený pane inženýre,

na základě nového oznámení na úřední desce obce Žernov (první oznámení bylo vyvěšeno po lhůtě k vyjádření) uvádím fakta a několik postřehů k plánované výstavbě. V podobném duchu jsem se již vyjádřila ke studii EIA pro silnici I/35.

Obec Žernov je výstavbou „Přivaděče Zelený Háj II/283“ zcela odepsána a to spolu s výstavbou silnice I/35.

- ze strany východní je nad obcí přírodní prudký svah
- obec je situována převážně podél potoka Tisovka kromě několika obytných staveb na vyvýšenině v blízkosti stávajících skladů firmy VVISS.
- ze strany jihozápadní bude násyp silnice I/35, který bude obec obepínat od křižovatky Žernov ve vzdálenosti cca 0,500 – 0,800 km od centra obce
- ze strany severozápadní od křižovatky Žernov bude obec obepínána přeložkou II/283 ve vzdálenosti cca 0,500 – 0,800 km od centra obce
- již dnes je obec obehána ploty jabloňových sadů velmi těsně kolem dokola kromě volnější jižní strany směrem k Rovensku pod Troskami
- pitná voda ve studních je v současnosti zamořena chemickými látkami (pesticidy, herbicidy), které jsou aplikovány v těsně přilehlých sadech od jara do zámrazu nepřetržitě

Nově přibude od „Přivaděče Zelený Háj II/283“:

- silniční val výšky cca 7,0 – 8,0 m v km cca 2,0 – 2,250, který utěsni prostor ze severní strany obce a propojí návrší u skladů VVISS se svahem, který se táhne na straně východní, což je cca 0,5 km od centra obce

- od silnice I/35 Turnov-Úlibice povede násyp od přemostění potoka Tisovka ke křižovatce Žernov ve vzdálenosti 0,500 – 0,800 km od centra obce

Kromě zcela přetvořené členité a malebné krajiny mezi Kozákovem a hradem Trosky bude obec Žernov utemována pod přírodním svahem z východu a silnicemi I. a II. třídy ze směru jihozápadního – I/35 a severozápadního - II/283 v prostoru cca 0,8 km².

Z toho poplynou:

- emise CO₂, které se tam budou v údolní nivě na ploše cca 0,8 km² koncentrovat
- emise hluku, které se budou odrážet o jižní přírodní svah a to ze všech ostatních směrů kromě východního v prostoru na necelém 1 km²
- z hlediska bezpečnosti bude obec Žernov obslužná pouze po silnici III/2825, která bude mít jedno kritické hrdlo v místě na přemostění silnice I/35, což je cca 0,500 km od centra obce směrem na Rovensko pod Troskami a na opačném konci to bude úrovnové napojení na přeložku silnice II/283 u křižovatky na Tatobity (dnes u křížku) – druhé „hrdlo“. Tímto směrem jsou podél silnice vysoké ploty a samé sady nebo nepropustný les končící opět plotem od sadů.
- v odstavci výše jsou popsány jediné ústupové a přístupové cesty pro obyvatele v případě nutnosti evakuace obyvatel, což je spolu s kompletním oplocením obce pro obyvatele téměř vězení, ze kterého nebude úniku. Jedním slovem: Konečná.
- další ploty budou instalovány minimálně podél silnice I/35
- obec je navrženým dopravním řešením zasazena do nebezpečného vězení z hlediska bezpečnosti obyvatel v případě nenadálých událostí, které by ohrožovaly jejich životy.
- obec bude pod přisunem zplodin CO₂ a hlukových emisí, nově vzniklou konfigurací terénu, oblastí, která bude neobyvatelná z hlediska zdravotní závadnosti. K tomu je třeba připočítat již stávající stav chemicky otrávených studní od sadů, což ještě před 34 lety nebylo.
- nově vzniklá konfigurace terénu je negativní změnou prostředí pro již stávající obydlí a znehodnocuje to samotné místo pro život místních obyvatel významně k horšímu.

Když to sečteme a podtrháme, tak je obec Žernov plánovanou výstavbou odepsaná pro život. Plánovaná výstavba z něho vytvoří život a zdraví ohrožující místo. Velká část obyvatel obce bude uvězněna na ploše cca 0,8 km² s minimální možností úniku v případě nutnosti.

Současně pomijím trvale zničený výjimečný krajinný ráz v prostoru mezi Kozákovem

a hradem Trosky trasami obou silnic, což je další nemalý zásah s významným vlivem na okolní prostředí a to nejen na obyvatel obce Žernov.

S pozdravem



Ing. Věra Vanerová
Pacltova 505/1
463 12 – Liberec 25
nemovitost Žernov č. 11

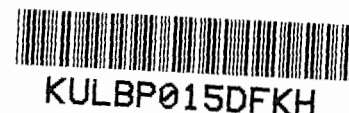
29.12.2023



RNDr. Jitka Šádková
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

8.12.2023

U Jezu 642, 460 01 Liberec



Věc:

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“,
kód záměru LKB724

Varianta 2, tak jak je zakreslena v mapě v dokumentu **P032-II283_E1_situace_V2.pdf**, skutečně reflektuje požadavek oddálení přeložky silnice na km 1,9 -2,3, jak je uvedeno v popisu „Varianta 2, strana 20, v dokumentu LKB724_dokumentace.pdf“. Chápeme tímto, že vedení trasy bude provedeno v novější Variantě 2 a od původní Varianty 1 bude upuštěno.

Daná mapa **P032-II283_E1_situace_V2.pdf** zobrazuje další požadovanou změnu oproti Variantě 1: Na kilometru 2,4 – 2,9: se přeložka výrazněji přibližuje ke stávající silnici III/2825 (téměř ji kopíruje) a na cca 2,8 kilometru propojuje sjezdem vpravo Přední Proseč (zemědělský podnik na parcele 357/2 Žernov). Sjezd je zakreslen tak, že využívá stávající propojení (tj. zhruba v polovině protínané parcely Žernov 140/1). **Navazující mapa, která je součástí dokumentu „LKB724_dokumentace“ na straně 31 tyto změny nereflektuje.**

1. Tj. nebylo upraveno shodě s mapou P032-II283_E1_situace_V2.pdf přiblížení přeložky k silnici III/2825 na kilometru 2,4 – 2,9.
2. Napojení Přední Proseče se děje na hranicích pozemků Žernov 140/1 a 140/3 a ne, jak je zakresleno v dokumentu P032-II283_E1_situace_V2.pdf v polovině protínané parcely Žernov 140/1.

Prosím o úpravu trasy dle P032-II283_E1_situace_V2.pdf i v dokumentu LKB724_dokumentace.pdf, aby do budoucna nedocházelo k nepřesnému přenesení navrhované trasy dle Varianty 2.

Z mapy nevyplývá, že je vytvořen nebo zachován sjezd na polní cestu na pozemku Žernov 140/2, která v současné době propojuje nemovitost Tatobity 26 na parcelním čísle 267 (KÚ Tatobity) s komunikací III/2825 a je jedinou příjezdovou cestou.

Prosím o úpravu trasy Varianty 2, kde bude přidáno toto napojení a bude tak nadále zajištěna obslužnost nemovitosti Tatobity 26.

Petra von Seydlitz
Tatobity 26
8.12.2023

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE PODATELNA	
Došlo: -8 -12- 2023	
Čas: _____	




KULBP015DFLC

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru LBK 724
Botanický průzkum**

10.11.2023 byla na úřední desce KU Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Spolek Tiskovka z.s. tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě podává vyjádření zahrnující následující Botanický průzkum.

8.12.2023
Spolek Tisovka z.s.
Žlábek 32, Tatobity

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství	
01	
Doručeno:	11-12-2023 
Vyřizuje:	luc 85293/2023

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE PODATELNA	
Došlo:	-8-12-2023 
Čas:	

Botanický průzkum

Žernov – údolí Tisovky

Zpracovatel:

Mgr. Martin Šťastný
EKOSLUŽBY
průzkumy-management-didaktika

IČ: 87050170, DIČ: CZ8204220035

Antala Staška 187
512 51 Lomnice nad Popelkou
tel.: 731 738 620
e-mail: pancernicek@seznam.cz

2023

Botanický průzkum – Žernov – údolí Tisovky

1. Úvod – stručná charakteristika území

Základní údaje o předmětném území

Kraj: Liberecký

Okres: Semily

Katastrální území: Žernov

Číslo kvadrantu střeoevropského síťového mapování: 5457b

Fytochorion: 55c – Rovenská pahorkatina

Popis zkoumaného území – přírodní poměry, metodika

Předmětné území je tvořeno jasano-olšovým luhem při březích potoka Tisovka, navazujícími pastvinami, fragmentem dubohabřiny v okolí dvou památných dubů, náletovými a vysazenými dřevinami. Geomorfologicky významný je přirozený tok Tisovky, s meandry, šterkovým dnem a drobnými náplavy. Území je významným refugiem pro různé druhy organismů v okolní intenzivně zemědělsky obhospodařované krajině. V důsledku splachu hnojiv z okolních zemědělských pozemků je území degradováno šířením nitrofilních a ruderálních druhů bylin.

Území bylo pro účely botanického průzkumu rozděleno na 3 dílčí plochy (DP, viz mapa 2):

DP 1 – Travní porosty – pastviny

DP 2 – Jasano-olšový luh při březích Tisovky

DP 3 – Dubohabřina v okolí památných dubů, jasano-olšový luh a skupiny nevyhraněných porostů náletových dřevin a vysazených stromů se světlinami

Autorovi nejsou známy starší biologické průzkumy této lokality, v nálezové databázi NDOP AOPK ČR existují především data z mapování biotopů (vymapován je zde pouze jasano-olšový luh, pochůzka ze dne 5.8.2015).

Terénní průzkum dotčeného území byl proveden 17. 4. a 12. 5. 2023, podle metodiky inventarizačních průzkumů AOPK ČR (Kolektiv 2018). Do floristické tabulky nebyly zařazeny vysazené a pěstované taxony.

Ochranařsky významné druhy rostlin byly zakresleny do mapy (Mapa 3) a vloženy do NDOP AOPK ČR.

Kategorie ohrožení (Gulich a Chobot 2017):

1. druhy zvláště chráněné vyhláškou Ministerstva životního prostředí ČR č. 395/1992 Sb. jsou označeny § a číslem skupiny ohrožení:
 - §1 – kriticky ohrožené
 - §2 – silně ohrožené
 - §3 – ohrožené
2. indexy ohrožení podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Gulich a Chobot 2017):
 - C1 – kriticky ohrožené taxony
 - C2 – silně ohrožené taxony
 - C3 – ohrožené taxony

C4a – vzácnější taxony vyžadující další pozornost

C4b – vzácnější taxony vyžadující další pozornost – dosud nedostatečně prostudované

t – ubývající trend, r – vždy vzácné, b – kombinace obojího

CR – kriticky ohrožený

EN – ohrožený

LC – málo dotčený

VU – zranitelný

NT – téměř ohrožený

DD – druh, o němž jsou nedostatečné údaje

2. Výsledky botanického průzkumu

Jméno taxonu	České jméno	Výskyt v plochách (DP)			Poznámka
		1	2	3	
<i>Acer platanoides</i>	javor mléč		*		
<i>Acer pseudoplatanus</i>	javor klen	*	*	*	DP 1 - juv.
<i>Aegopodium podagraria</i>	bršlice kozí noha	*	*	*	DP 2 - lok. hojně
<i>Agrimonia eupatoria</i>	řepík lékařský	*			
<i>Ajuga reptans</i>	zběhovec plazivý	*			
<i>Alchemilla</i> sp.	kontryhel	*		*	
<i>Alliaria petiolata</i>	česnáček lékařský	*	*		
<i>Allium oleraceum</i>	česnek planý		*		
<i>Allium ursinum</i>	česnek medvědí		*	*	C4a, LC , DP 2 - 1 trs u starého mostku, nížeji po toku druhý trs s několika jednotlivými ex. v těsném okolí trsu, DP 3 - 1 trs u vysychající tůně
<i>Alnus glutinosa</i>	olše lepkavá	*	*		
<i>Alnus incana</i>	olše šedá		*	*	
<i>Alopecurus pratensis</i>	psárka luční	*		*	
<i>Anemone nemorosa</i>	sasanka hajní	*	*	*	DP 2, 3 - hojně, porosty
<i>Arabidopsis thaliana</i>	huseníček rolní	*			
<i>Arrhenatherum elatius</i>	ovsík vyvýšený	*		*	
<i>Athyrium filix-femina</i>	papratka samičí	*		*	
<i>Betula pendula</i>	bříza bělokorá	*	*	*	
<i>Bistorta major</i>	rdesno hadí kořen	*	*		
<i>Brachypodium sylvaticum</i>	válečka lesní		*	*	
<i>Calamagrostis epigejos</i>	třtina křovištní		*		
<i>Caltha palustris</i>	blatouch bahenní		*	*	
<i>Cardamine amara</i>	řeřišnice hořká		*		
<i>Cardamine pratensis</i>	řeřišnice luční	*		*	
<i>Carex remota</i>	ostřice řídkoklasá		*		
<i>Carex sylvatica</i>	ostřice lesní	*	*		
<i>Carpinus betulus</i>	habr obecný		*	*	
<i>Circaea lutetiana</i>	čarovník pařížský		*		
<i>Cirsium arvense</i>	pcháč oset	*		*	
<i>Cirsium oleraceum</i>	pcháč zelinný	*			
<i>Colchicum autumnale</i>	ocún jesenní	*			
<i>Corylus avellana</i>	líška obecná		*	*	
<i>Crataegus</i> sp.	hloh	*	*	*	

<i>Dactylis glomerata</i>	srha laločnatá	*		*	
<i>Deschampsia cespitosa</i>	metlice trsnatá		*		
<i>Dryopteris carthusiana</i>	kaprad' osténkatá		*		
<i>Dryopteris dilatata</i>	kaprad' rozložená			*	
<i>Dryopteris filix-mas</i>	kaprad' samec		*	*	
<i>Equisetum arvense</i>	přeslička rolní	*		*	
<i>Equisetum sylvaticum</i>	přeslička lesní			*	
<i>Fagus sylvatica</i>	buk lesní		*		
<i>Festuca gigantea</i>	košťava obrovská	*	*	*	
<i>Festuca rubra</i>	košťava červená	*			
<i>Ficaria verna</i>	orsej jarní	*	*	*	DP 2 - hojně, porosty
<i>Filipendula ulmaria</i>	tužebník jilmový	*	*	*	
<i>Fragaria moschata</i>	jahodník truskavec	*		*	
<i>Fragaria vesca</i>	jahodník obecný	*		*	
<i>Fraxinus excelsior</i>	jasan ztepilý	*	*	*	
<i>Gagea lutea</i>	křivatec žlutý		*		
<i>Galanthus nivalis</i>	sněženka podsněžník		*		§3, C3, NT, DP 2 - 1 trs u potoka
<i>Galeobdolon argentatum</i>	pitulník postříbřený		*	*	
<i>Galeobdolon montanum</i>	pitulník horský			*	
<i>Galeopsis sp.</i>	konopice			*	steril. ex.
<i>Galium album</i>	svízel bílý	*			
<i>Galium aparine</i>	svízel přítula	*	*	*	
<i>Geranium pratense</i>	kakost luční	*		*	
<i>Geranium robertianum</i>	kakost smrdutý		*		
<i>Geum urbanum</i>	kuklík městský	*			
<i>Glechoma hederacea</i>	popenec obecný	*			
<i>Hedera helix</i>	břečťan popínavý			*	
<i>Hesperis matronalis</i>	večernice vonná	*	*		
<i>Heracleum sphondylium</i>	bolševník obecný	*			
<i>Holcus lanatus</i>	medyněk vlnatý	*			
<i>Hylotelephium jullianum</i>	rozchodník křovištní	*			
<i>Chaerophyllum aromaticum</i>	krabilice zápašná	*			
<i>Chaerophyllum hirsutum</i>	krabilice chlupatá			*	
<i>Chelidonium majus</i>	vlaštovičník větší		*		
<i>Impatiens glandulifera</i>	netýkavka žláznatá	*	*		DP 1 - na JZ, DP - blíže k rybníku
<i>Impatiens parviflora</i>	netýkavka malokvětá	*	*	*	DP 2 - lok. hojně
<i>Juglans regia</i>	ořešák královský		*	*	
<i>Lapsana communis</i>	kapustka obecná		*		
<i>Lathyrus pratensis</i>	hrachor luční	*			
<i>Luzula campestris</i>	bika ladní	*			
<i>Lysimachia nummularia</i>	vrbina penízková	*		*	
<i>Maianthemum bifolium</i>	ptastroček dvoulistý			*	
<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	*		*	
<i>Milium effusum</i>	pšeničko rozkladité			*	
<i>Moehringia trinervia</i>	mateřka trojžilná			*	
<i>Phragmites australis</i>	rákos obecný	*	*	*	
<i>Picea abies</i>	smrk ztepilý		*	*	DP 2 - mladý v E2
<i>Plantago uliginosa</i>	jitrocel chudokvětý	*			
<i>Poa annua</i>	lipnice roční	*			
<i>Poa nemoralis</i>	lipnice hajní		*	*	
<i>Poa pratensis</i>	lipnice luční	*			
<i>Poa trivialis</i>	lipnice obecná	*		*	DP 1 - hojně
<i>Populus cf. nigra</i>	topol černý		*	*	C1t, DD, DP 2 - 1 starý strom u toku, DP 3 - 2 stromy v SV části

<i>Populus tremula</i>	topol osika			*	
<i>Prunus avium</i>	třešeň ptačí		*	*	
<i>Prunus padus</i>	střemcha obecná		*		
<i>Prunus spinosa</i>	trnka obecná	*		*	
<i>Pulmonaria obscura</i>	plicník tmavý		*		
<i>Pyrus communis</i>	hrušeň obecná			*	
<i>Quercus petraea</i>	dub zimní		*		
<i>Quercus robur</i>	dub letní	*	*	*	
<i>Ranunculus acris</i>	pryskyřník prudký	*			
<i>Ranunculus auricomus</i> agg.	pryskyřník zlatožlutý	*			
<i>Ranunculus repens</i>	pryskyřník plazivý	*			
<i>Reynoutria japonica</i>	křídlatka japonská		*		DP - několik lodyh na SV
<i>Ribes uva-crispa</i>	srstka angrešt		*		
<i>Ribes rubrum</i>	rybíz červený		*	*	DP 3 - na SV hojně v pasené části
<i>Rosa canina</i>	růže šípková			*	
<i>Rosa</i> sp.	růže	*	*		
<i>Rubus fruticosus</i> agg.	ostružiník křovitý	*	*	*	
<i>Rubus idaeus</i>	ostružiník maliník	*	*	*	
<i>Rumex acetosa</i>	šťovík kyselý	*			
<i>Rumex obtusifolius</i>	šťovík tupolistý	*			
<i>Salix caprea</i>	vrba jíva			*	
<i>Salix fragilis</i>	vrba křehká	*	*	*	
<i>Sambucus nigra</i>	bez černý	*	*	*	
<i>Sanguisorba officinalis</i>	krvavec toten	*			
<i>Scirpus sylvaticus</i>	skřípina lesní		*		
<i>Scrophularia nodosa</i>	krtičník hlíznatý	*	*		
<i>Securigera varia</i>	čičorka pestrá	*			
<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb ptačí		*		
<i>Stachys sylvatica</i>	čistec lesní		*		
<i>Stellaria media</i>	ptačinec prostřední	*			
<i>Taraxacum</i> sect. <i>Ruderalia</i>	pampelišky smetánky	*			
<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá		*		
<i>Tilia platyphyllos</i>	lípa velkolistá		*		
<i>Trifolium pratense</i>	jetel luční	*			
<i>Urtica dioica</i>	kopřiva dvoudomá	*		*	
<i>Veronica beccabunga</i>	rozrazil potoční		*		
<i>Veronica hederifolia</i> agg.	rozrazil břechťanolistý		*		
<i>Veronica chamaedrys</i>	rozrazil rezekvítek	*			
<i>Veronica montana</i>	rozrazil horský	*			C4a, LC, DP 1 - JZ okraj pastviny u pěšinky u ohradníku porost na ploše cca 2m2
<i>Veronica officinalis</i>	rozrazil lékařský			*	
<i>Vicia cracca</i>	vikev ptačí	*			
<i>Viola reichenbachiana</i>	violka lesní		*	*	

V předmětném území bylo v jarním aspektu roku 2023 nalezeno celkem 127 taxonů vyšších rostlin.

Ze zvláště chráněných druhů byla nalezena sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) rostoucí při břehu Tisovky. Z dalších ochranně významných druhů uvedených v červeném seznamu (Grulich a Chobot 2017) byly zaznamenány česnek medvědí

(*Allium ursinum*), rozrazil horský (*Veronica montana*) a tři staré stromy topolu černého (*Populus cf. nigra*).

Studované území je obklopeno zemědělsky intenzívně využívanou krajinou (intenzívně obhospodařované ovocné sady, orná půda, kulturní travní porosty). Údolí Tisovky tak představuje pro řadu organismů poslední velmi významné refugium a biocentrum. Navíc se jedná o geomorfologicky významné území s přirozenými břehy vodoteče, meandry a šterkovým dnem. Jedná se o významný krajinný prvek dle zákona č. 114/1992 Sb.

Z uvedených důvodů je nezbytné zamýšlenou realizaci silniční komunikace trasovat v dostatečné vzdálenosti (alespoň 200 m – hlučnost, exhaláty) od studovaného území a obou památných stromů (dubů letních), nejlépe po biologicky méně hodnotných pozemcích (intenzívní sady, orná půda), kde bude kolize se zájmy ochrany přírody minimální (nedojde k narušení údolní nivy a vazeb a vztahů mezi organizmy a jejich biotopy).

Průzkum zpracoval:

Mgr. Martin Šťastný

V Lomnici n. Pop. 30.7.2023

Mgr. Martin Šťastný
Digitálně podepsal
Mgr. Martin Šťastný
Datum: 2023.07.30
11:35:48 +02'00'

3. Seznam použitých zdrojů

GRULICH, V. – CHOBOT, K. (eds.) 2017. Červený seznam ohrožených druhů České republiky. In *Příroda*, Praha: 35, 178 s.

Kolektiv 2018. *Metodika inventarizačních průzkumů maloplošných zvláště chráněných území*. AOPK ČR, Praha.

Vlastní terénní šetření – duben a květen 2023.

NDOP AOPK ČR.

Zákony, vyhlášky:

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyhláška č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Přílohy

Seznam příloh:

Fotografická příloha

Mapové přílohy (podkladové mapy ČÚZK, zpracováno v programu JanMap)

Mapa 1. Katastrální mapa a fotomapa dotčeného území

Mapa 2. Mapa dílčích ploch

Mapa 3. Mapa ochránářsky významných druhů rostlin

Fotografická příloha:

Foto 1 – stav 17.4.2023 DP 1 v severní části, pohled k jihu, navazující břehové porosty DP 2

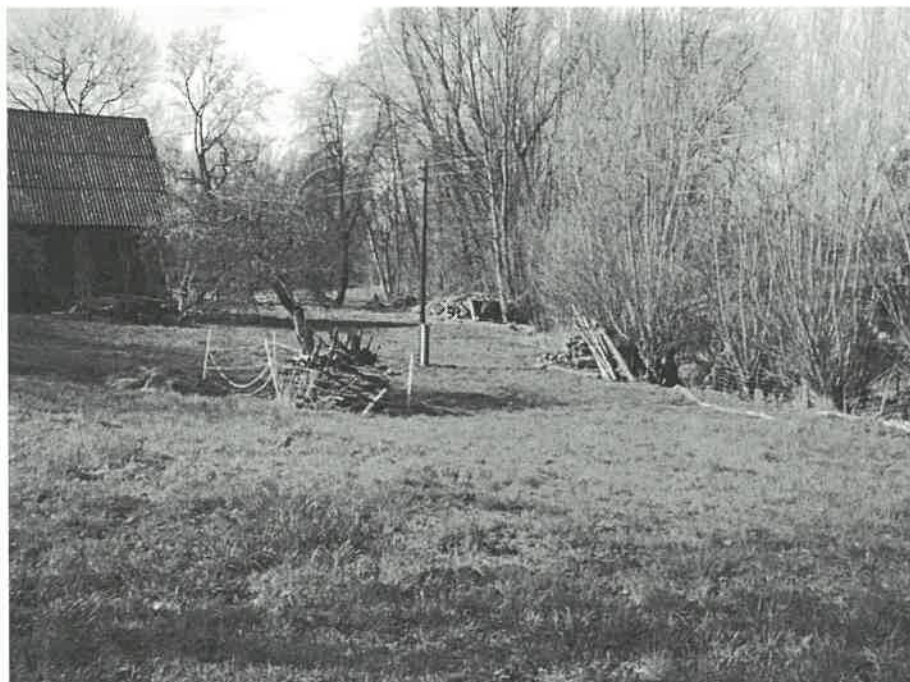


Foto 2 – stav 17.4.2023 DP 1 – pohled na pastviny z centrální části k jihu



Foto 3 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky



Foto 4 – stav 17.4.2023 DP 2 – topol černý u břehu Tisovky



Foto 5 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky, přirozeně meandrující tok



Foto 6 – stav 17.4.2023 DP 2 – břehové porosty Tisovky



Foto 7 – stav 17.4.2023 DP 2 – sněženka podsněžník u břehu Tisovky



Foto 8 – stav 17.4.2023 DP 2 – detail trsu sněženky podsněžníku



Foto 9 – stav 17.4.2023 DP 2 – biologicky cenné přirozené břehové porosty Tisovky



Foto 10 – stav 17.4.2023 DP 2 – cenné břehové porosty Tisovky, štěrkové dno toku, drobné náplavy



Foto 11 – stav 17.4.2023 DP 1 – pohled na pastviny od jižního konce k severu



Foto 12 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragment svahové dubohabřiny u dvou památných dubů



Foto 13 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragmenty luhu při drobné vysychající stružce



Foto 14 – stav 17.4.2023 DP 3 – fragmenty luhu a skupiny náletových dřevin, nitrofilní světliny



Foto 15 – stav 12.5.2023 DP 2 – cenné břehové porosty Tisovky



Foto 16 – stav 12.5.2023 DP 2 – fertilní česnek medvědí při břehu Tisovky



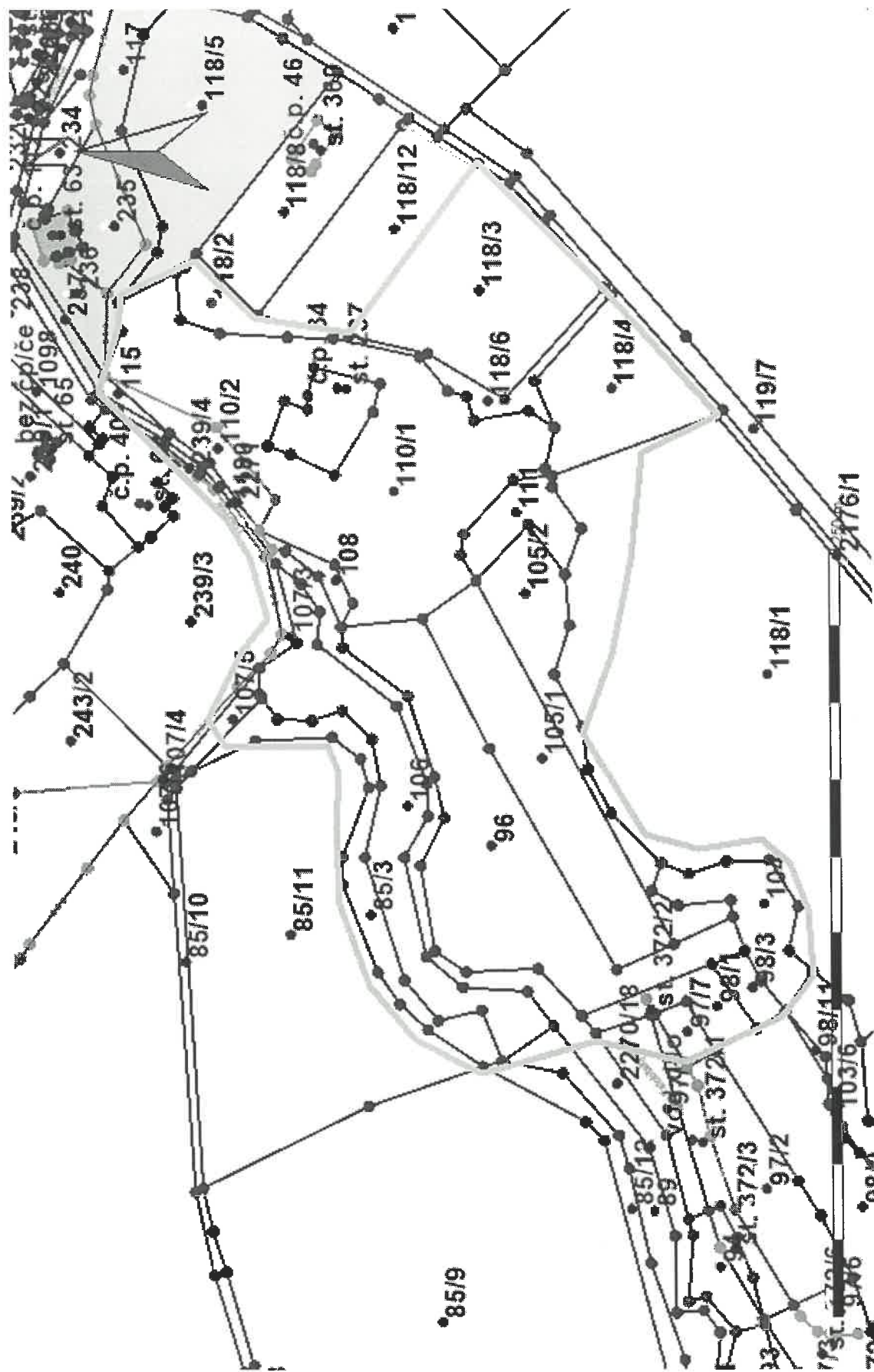
Foto 17 - stav 12.5.2023 DP 1 – pastvina od jižního konce k severu

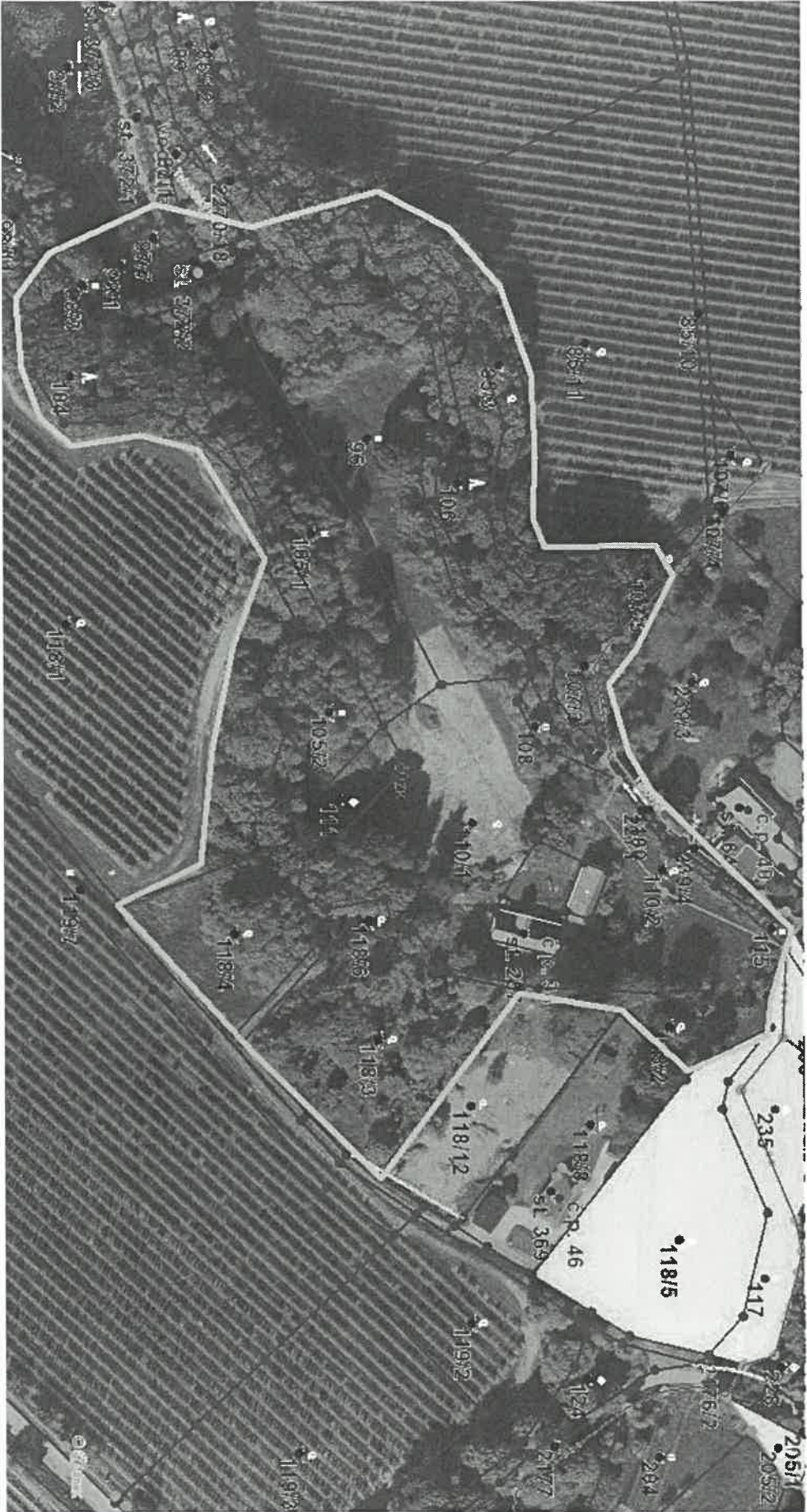


Foto 18 - stav 12.5.2023 DP 1 – vzácnější druh rozrazil horský na jižním konci pastviny

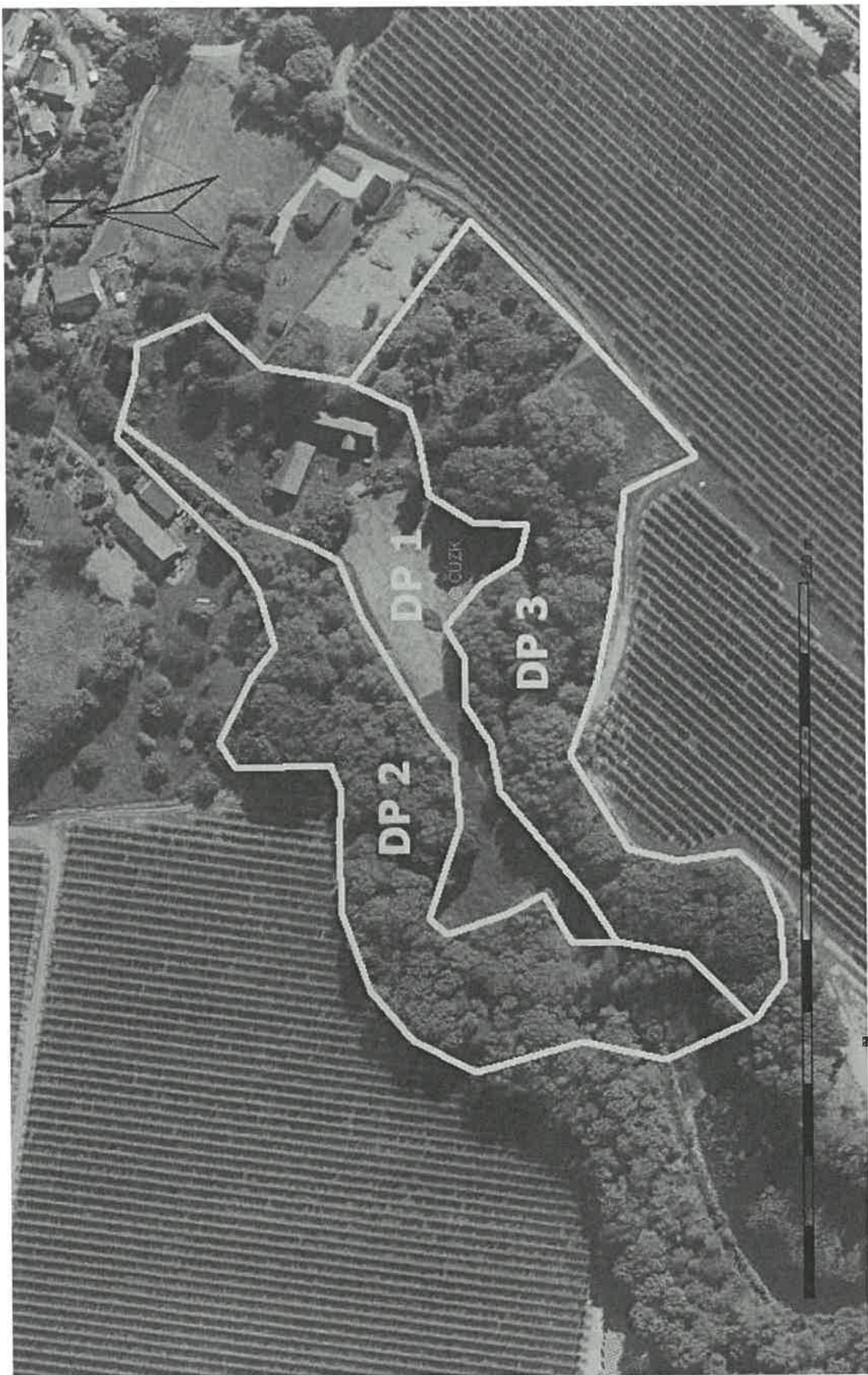


Mapa 1: Katastrální mapa a fotomapa dotčeného území (hranice zkoumaného území zakreslena žlutým polygonem, podklad ČÚZK)

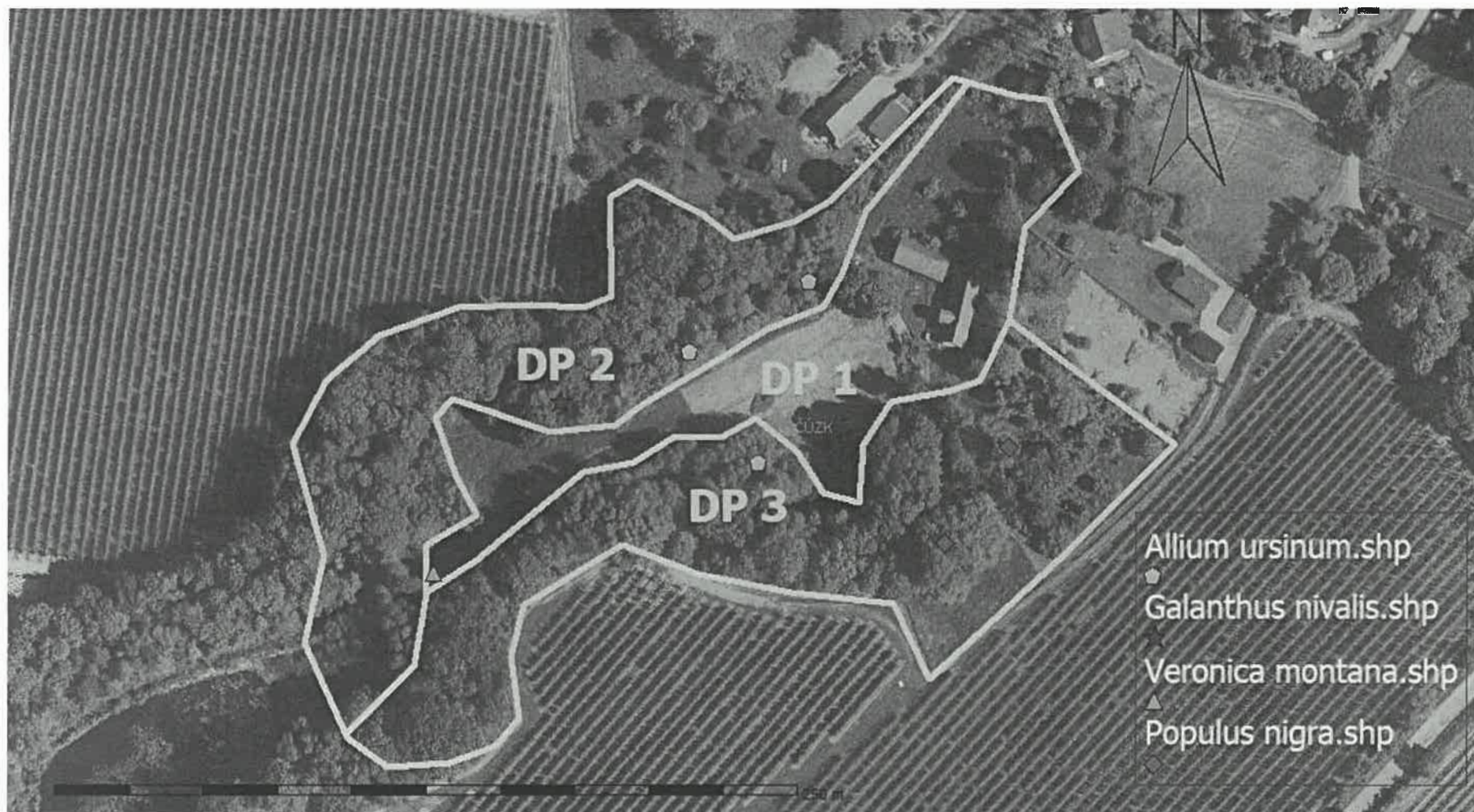




Mapa 2. Mapa dílčích ploch (podklad ČÚZK)



Mapa 3. Mapa ochranný významných druhů rostlin (podklad ČÚZK)



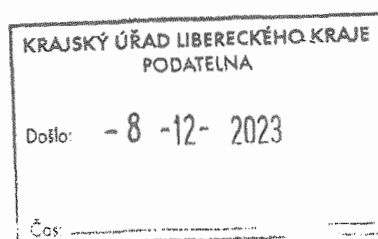


Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru LBK 724
Posouzení z hlediska zoologického**

10.11.2023 byla na úřední desce KU Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Spolek Tiskovka z.s. tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě podává vyjádření zahrnující následující Posouzení z hlediska zoologického.

8.12.2023
Spolek Tisovka z.s.
Žlábek 32, Tatobity



ZNALECKÝ POSUDEK

Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického

ZNALECKÝ POSUDEK

Posouzení pozemků v oblasti Žernov/Tatobity, okres Semily z hlediska zoologického

Úvod

Na základě objednávky sdružení Tisovka, z.s.Tatobity - Žlábek 32, PSČ 512 63, IČO 17191327 (statutární zástupce Filip Kyrál) jsem zpracoval tento znalecký posudek.

Zadání

Objednáváme u vás zoologický průzkum a posouzení předmětných pozemků oblast Žernov/Tatobity okres Semily formou znaleckého posudku. Zpracování se bude týkat obratlovců: obojživelníci, plazi, ptáci, savci, a zvláště chráněných druhů hmyzu za cenu stanovení dohodou

Obr 1 Polygon nemovitost Žernov 34 a okolní pozemky,



Odborné otázky zadavatele :

1) Je významné území v k.u. Žernov (Polygon nemovitost Žernov 34 a okolní pozemky, asi dva hektary, louky, pastviny, potok, rybník) jehož zákres je přílohou, z hlediska ochrany přírody? Pokud ano, které druhy obratlovců jsou svým výskytem na území vázány?

2) Které zvláště chráněné druhy hmyzu se v předmětném území nacházejí?

3) Jaké ohrožení fauny z hlediska ochrany přírody související se záměrem stavby I/35 Turnov - Úlibice může dopadnout na tato území a pro které zvláště chráněné druhy živočichů představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje?

Z hlediska své odbornosti jsem posuzoval výhradně živočichy. Především jsem se zabýval obratlovcí (vyjma ryb a kruhoústých) a dále jen některými druhy hmyzu, především druhy, které spadají mezi zvláště chráněné dle české legislativy

Metodika

Savci: Průzkum drobných zemních savců byl prováděn metodou odchyty pomocí sklapovacích pastí. Pasti byly rozmístěny po deseti v rozestupu 2 až 4 m od sebe a exponovány jednu noc, pasti byly líčeny univerzální návnadou. Na daném území bylo rozmístěno celkem 20 pastí. Odchyt probíhal v období duben až červenec 2023. Pro průzkum netopýrů a vrápenců byla provedena analýza echolotem (ultrazvukovým detektorem Peterson D 230 a detektorem Echo Meter 2). Byla použita metoda Anděra a Horáček, 2007. Výskyt ostatních savců byl zaznamenáván metodou přímého pozorování a sledováním jejich pobytových stop (zbytky srsti, trus, uhynulí jedinci -kadavery, otisky stop v měkkém podkladu, okusy).

Ptáci: Byla použita metoda liniové pochůzky (Bejček a Šťastný 2001). U zastižených druhů ptáků byla vyhodnocena pravděpodobnost hnízdění dle metodiky mapování hnízdního rozšíření ptáků pro Atlas hnízdního rozšíření ptáků (http://birds.cz/avif/atlas_sq_alloc.php).

Obojživelníci: Výzkum obojživelníků byl prováděn na základě přímého odchyty a na základě fotografií pořízených zahrádkáři na lokalitě v roce 2020 a nebo dříve (od roku 2010). U obojživelníků byly dodrženy metody používané v rámci jejich standardního monitoringu organizovaného AOPK ČR (Jeřábková 2011, Jeřábková a Fischer 2015), dostupné na www.biomonitoring.cz a Vojar 2007.

Plazi: Byli sledováni podle metodik Bejček a Šťastný (2001), Vlašín a Mikátová (2007). Proběhlo vizuální sledování se zaměřením na vhodné mikrobiotopy (zejména místa ke slunění, okraje porostů apod.), doplněné o cílené prohledávání úkrytů a detekci jedinců. Kruhoústí a ryby: Ichtyofauna předmětného území nebyla zkoumána

Hmyz : Průzkum hmyzu byl dle zadání zaměřen výhradně na zvláště chráněné druhy, které byly zjišťovány dle metodiky Hejda (2019a, b) s výjimkou využití metod hromadného sběru. Byly použity entomologické metody individuálního vyhledávání a metody hromadného sběru nebyly použity, aby nedošlo k možnému poškození či usmrcení jedinců. Velká pozornost byla věnována arborikolním druhům. Součástí průzkumu bylo i zjišťování nočních ZCHDŽ, včetně lákaní na světelný zdroj. Vzhledem k zadání nebyl průzkum celosezónní. V rámci průzkumu tedy nemohly být zjištěny druhy, které se vyskytují v jarním období (např. rod *Meloe*).

Konzultant

Podle § 23 Zákona č. 254/2019 Sb. je znalec oprávněn přibrat se souhlasem zadavatele konzultanta k posuzování zvláštních dílčích otázek. Z důvodů posouzení výskytu ZCHDŽ z třídy hmyzu jsem přibral konzultanta a to RNDr. Blanku Mikátovou, která se zabývala touto skupinou.

Výčet podkladů

Pro posouzení významu předmětného území z hlediska zájmů ochrany přírody (se zaměřením na zoologii) byly použity zejména výsledky vlastního průzkumu znalce a přibraného konzultanta a také výsledky uložené v databázi NDOP. Dále zde uvádím výčet základní použité literatury a dalších zdrojů.

Anděra M., Horáček I., 2005 : Poznáváme naše savce. Sobotales Praha, 327 s.

Bauer P., 2017: Mígrační studie (stupeň TST), Silnice I/35 Turnov – Úlibice

Beebee T.C. 2013: Effects of Road Mortality and Mitigation Measures on Amphibian Populations. *Conservation Biology* 27 (4): 657–668.

Culek M. a kol. (1995 ed.): Biogeografické členění České republiky. Praha, Enigma. Příroda, AOPK ČR, Praha, 35: 1-178.

Hejda R., Farkač J. & Chobot K. [eds.] (2017): Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Bezobratlí. List of threatened species in the Czech republic. Invertebrates. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha

Hejda R. (2019a): Metodika inventarizačního průzkumu: Saproxylický hmyz a epigeičtí predátoři. www.biomonitoring.cz

Hejda R. (2019b): Metodika inventarizačního průzkumu: Fytofágní hmyz a epigeičtí predátoři. www.biomonitoring.cz

Jeřábková, L., Krása, A., Zavadil, V., Mikátová, B., & Rozínek, R. (2017). Červený seznam obojživelníků a plazů České republiky Red list of amphibians and reptiles of the Czech Republic. *Příroda*, 34, 83-106

Jeřábková L. et Zavadil V., 2020: Atlas rozšíření obojživelníků ČR. Agentura ochrany přírody ČR, 107 s.

Kociolek A., V., Clevenger A.P., St.Clair C.C. & Proppe D.S. 2011: Effects of Road Networks on Bird Population. *Conservation Biology* 25 (2): 241-249.

Lesiński G., 2007: Bat road casualties and factors determining their number. - *Mammalia* 71, (3): 138 - 142

Limpens H.J.G.A., Twisk P. & Veenbaas G., 2005: Bats and road construction. Published by the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Public Works and Water Management, Road and Hydraulic Engineering

Institute, Delft, the Netherlands and the Association for the Study and Conservation of Mammals, Arnhem, the Netherlands, 24 s.

Mikátová, B., Vlašín, M., Kodejš, K., & Knotek, Z. (2021). Ochrana plazů. ZO ČSOP Hradec Králové, 275 pp.

Mikátová B., Vlašín M., Zavadil V., (eds.) 2001: Atlas rozšíření plazů v České republice. Atlas of the distribution of reptiles in the Czech Republic. AOPK ČR, Brno, Praha, 258 s.

Moravec, J. (ed.), 1994: Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Atlas of Czech Amphibians. Národní muzeum, Praha, 136 s.

Moravec, J. (ed.), 2015: Plazi – Reptilia. Fauna ČR. Academia, Praha.

Richarz K., 2000: Road impacts on bat, Bayerischer Akademischer Naturschutz Landschaftspflege (Academic Nature Conservation / Landscape Conservation Bavaria), Contributions to the Laufen Seminar 2/00: 71 - 84.

Šťastný K., Bejček V., Hudec K (2006 eds.): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České republice 2001 –2003. Nakl. Aventinum, Praha.

Vlašín M., Mikátová B., 2007: Metodika sledování výskytu plazů v České republice. ČSOP Veronica, Brno, 39 s.

Wray S., Reason P., Wells D., C, Reswell W. & Walker H., 2006: Design, installation, and monitoring of safe crossing points for bats on a new highway scheme in Wales, Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University: 10pp

Přírodovědný průzkum, Biologické podklady pro TS, podklad pro EIA
Ekola Gropup, srpen 2017

Dokumentace záměru Dokumentace záměru Silnice I/35 Turnov – Úlibice v rozsahu přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí Ekoteam Hradec Králové, červen 2020

Valbek s.r.o, listopad 2016: 135/ Turnov- Úlibice

AOPK ČR, 2021: NDOP on line, portal nature.cz,(cit 1.3.2021)

Nález

Tab 1 Seznam všech nalezených druhů obratlovců

Vysvětlivky:

České jméno /Vědecké jméno

Je použito názvosloví, které je uvedeno v NDOP

Vyhláška

Pokud jde o zvláště chráněné druhy dle vyhl. č. 395/1992 Sb., jsou uvedeny tyto kategorie:

KO druh v kategorii kriticky ohrožený

SO druh v kategorii silně ohrožený

O druh v kategorii ohrožený

EVD I Evropsky významný druh (Směrnice o ptácích) Příloha I

EVD IV Evropsky významný druh (Směrnice o stnovištích) Příloha IV

NV - druh se vyskytuje na předmětné lokalitě, ale nemá na lokalitu přímou vazbu

NEP - nepůvodní druh

Poznámka

Zde je mj. uvedeno pokud nález pochází z veřejných databází

NDOP -Nálezová databáze ochrany přírody, za zkratkou je uveden rok pozorování

K – druh je zaznamenán v katastru Žernov/Tatobyty, ale nikoliv v předmětném uzemí

VI.- Vlašín, všechny nálezy rok 2023

Mi- Mikátová, všechny nálezy rok 2023

pokud není uvedeno jinak byl druh pozorován vizuálně

Časové a plošné vymezení

Pro posouzení byly brány v úvahu údaje, které nejsou starší než 10 let (starší údaje nejsou pro posouzení relevantní). Jedná se však o území, kde soustavný průzkum doposud nebyl udělán a starší údaje vesměs chybí. V NDOP se nachází pouze několik jednotlivých nálezů.

České jméno	Vědecké jméno	Vyhláška	Poznámka
brhlík lesní	<i>Sitta europaea</i>		VI.
budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>		VI., (hlas)
červenka obecná	<i>Erithacus rubecula</i>		VI.
čolek horský	<i>Triturus/ Ichthyosaura alpestris</i>	SO	NDOP 2022
čolek obecný	<i>Triturus/Lissotriton vulgaris</i>	SO	Mi
datel černý	<i>Dryocopus martius</i>	EVD I	VI
dlask tlustozobý	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>		VI
drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>		VI.
holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>		VI. (hlas)
ještěrka obecná	<i>Lacerta agilis</i>	SO	VI.
ježek západní	<i>Erinaceus concolor</i>		VI
jiříčka obecná	<i>Delichon urbicum</i>	NV	VI.
kachna divoká	<i>Anas platythynchos</i>		VI.
káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	NV	VI.
konipas bílý	<i>Motacilla alba</i>		VI.
konipas horský	<i>Motacilla cinerea</i>		VI.
kos černý	<i>Turdus merula</i>		VI,
kukačka obecná	<i>Cuculus canorus</i>	NV	VI.
kulíšek nejmenší	<i>Glaucidium passerinum</i>	SO	NDOP 2015 -K
kuna skal/les	<i>Martes sp.</i>		VI. (stopy)
lasice hranostaj	<i>Mustela erminea</i>		VI.
ledňáček říční	<i>Alcedo atthis</i>	SO	VI
lejsek šedý	<i>Muscicapa striata</i>	O	VI
myšice křovinná	<i>Apodemus sylvaticus</i>		VI (past)
myšice lesní	<i>Apodemus flavicollis</i>		VI (past)
netopýr vodní	<i>Myotis daubentonii</i>	SO	VI. echolot)
netopýr večerní	<i>Eptesicus serotinus</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr hvízdavý	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr Brandtův	<i>Myotis brandtii</i>	SO	VI. (echolot)
netopýr černý	<i>Barbastella barbastellus</i>	KO	VI. (echolot)
norník rudý	<i>Clethrionomys glareolus</i>		VI (past)
pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>		VI
pěnice černohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>		VI.
prase divoké	<i>Sus scrofa</i>	NV	VI. (stopy)
rehek domácí	<i>Phoenicurus ochruros</i>		VI.
rehek zahradní	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>		VI.
ropucha obecná	<i>Bufo bufo</i>	O	VI.
rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O, NV	VI.
rosnička zelená	<i>Hyla arborea</i>	SO	VI.
slepýš křehký	<i>Anguis fragilis</i>	SO	VI., NDOP
skokan hnědý	<i>Rana temporaria</i>		VI.
skokan štíhlý	<i>Rana dalmatina</i>	SO,EVD IV	NDOP 2022 K, Mi
srnec obecný	<i>Capreolus capreolus</i>		VI. (stopy)
sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>		VI.
stehlík obecný	<i>Carduelis carduelis</i>		VI.
strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>		VI.

straka obecná	<i>Pica pica</i>		VI.
strakapoud velký	<i>Dendrocopos major</i>		VI.
střízlík obecný	<i>Troglodytes troglodytes</i>		VI.
sýkora koňadra	<i>Parus major</i>		VI.
sýkora lužní	<i>Poecile montanus</i>		VI. (hlas)
sýkora modřinka	<i>Cyanistes caeruleus</i>		VI.
špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>		VI.
užovka obojková	<i>Natrix natrix</i>	O	VI.
veverka obecná	<i>Sciurus vulgaris</i>	O	VI.
vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	O, NV	VI.
vrabec polní	<i>Passer montanus</i>		VI.
vrápenec malý	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	KO	VI.(echolot)
vrána šedivka	<i>Corvus cornix</i>	NV	VI.
zajíc polní	<i>Lepus europaeus</i>		VI.

Tab 2 Seznam nalezených zvláště chráněných druhů hmyzu

Vysvětlivky: jako u Tab 1

České jméno	Vědecké jméno	Vyhláška	Poznámka
čmelák zemní	<i>Bombus terrestris</i>	O	Mi
čmelák hájový	<i>Bombus lucorum</i>	O	Mi
čmelák skalní	<i>Bombus lapidarius</i>	O	Mi
mravenec luční	<i>Formica pratensis</i>	O	Mi
prskavec menší	<i>Brachinus expodens</i>	O	Mi
střevlík Scheidlerův	<i>Carabus scheidleri</i>	O	Mi
střevlík Ulrichův	<i>Carabus ulrichii</i>	O	Mi
zlatohlávek skvostný	<i>Protaetia speciosissima</i>	O	Mi (mrtvý jedinec)
zlatohlávek tmavý	<i>Oxythyrea funesta</i>	O	Mi

Tabulka obratlovců (Tab 1) obsahuje všechny druhy zjištěné na předmětné lokalitě a v blízkém okolí. K posouzení byly vzaty pouze druhy, které se vyskytují přímo na předmětné lokalitě a z nich jen takové, které mají na lokalitu přímou vazbu. Zejména u druhů jako je např. vlaštovka obecná (které sice nad předmětnou lokalitou přeletují, ale pouze zde loví) není záměr relevantní a úpravy pozemků se jich nijak nedotknou. Vyskytují se zde čtyři druhy uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. jako ohrožené a osm druhů uvedených tamtéž jako silně ohrožené. Z kategorie kriticky ohrožené se zde vyskytují dva druhy.

Tabulka hmyzu (Tab 2), obsahuje dle zadání pouze zvláště chráněné druhy (ZCHD). Jiné nalezené druhy jsou běžně se vyskytující generalisté, které se vyskytují na širokém spektru stanovišť, a ty zde uváděny nejsou.

Posudek

Předmětná lokalita je významným stanovištěm a biotopem zvláště chráněných druhů obratlovců a hmyzu. Z hlediska svého využití (jako pastvina a částečně produkční zahrada) není výjimečná v rámci zdejší krajiny, avšak v kontextu toho, že je ze tří stran obklopena intenzivními jabloňovými sady, jeví se být významným refugiem pro poměrně široké spektrum druhů živočichů. Ochrana stanovišť živočichů je základním principem zvláštní druhové ochrany. Zákon o ochraně přírody a krajiny uvádí, že je zakázáno škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje a do jejich přirozených i umělých sídel.

Na první otázku, zda je významné území, jehož zákres je přílohou, z hlediska ochrany přírody, odpovídám, že významné je. Na podotázku, které druhy obratlovců jsou svým výskytem na území vázány, odpovídám odkazem na Tab 1, která shrnuje všechny dosavadní nálezy. V tabulce jsou specifikovány druhy, které se v území sice vyskytují, ale nejsou na území vázány.

Druhá otázka: Které zvláště chráněné druhy hmyzu se v předmětném území nacházejí? Na otázku odpovídám odkazem na Tab 2, která shrnuje všechny dosavadní nálezy.

Třetí otázka zadavatele zněla: Jaké ohrožení fauny z hlediska ochrany přírody související se záměrem stavby I/35 Turnov - Úlibice může dopadnout na tato území a pro které zvláště chráněné druhy živočichů představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje?

Odpověď : záměr stavby bude mít na území negativní dopad a může představovat ohrožení lokálních populací některých druhů fauny. Záměr může mít dopad jak ve fázi stavby, tak ve fázi provozu silnice. Pokud jde o druhy, pro které představuje záměr investora škodlivý zásah do jejich biotopu, do jejich sídel a do jejich přirozeného vývoje tak odkazují na Tab 1 (vyjma druhů označené NV) a Tab 2 . Níže uvádím jen některé příklady s podrobnějším komentářem.

Obratlovci :

čolek horský a čolek obecný

Oba druhy patří k silně ohroženým. Celým životním cyklem jsou vázány na biotopy předmětného území. Přilehlý eutrofizovaný rybník a intenzivní ovocné sady v okolí nemohou poskytnout pro přežití těchto druhů podmínky. Realizace záměru může mít na populace obou druhů devastující účinek.

ještěrka obecná a slepýš křehký

Tyto dříve hojné druhy jsou nyní vedeny v kategorii SO právě proto, že mizí vhodné biotopy k jejich přežití. Zejména u ještěrky obecné dochází v posledních desetiletích k významnému poklesu početnosti nebo i k zániku či izolaci dříve komunikujících populací v důsledku zarůstání lokalit či rozšiřování výstavby (Jeřábková et al. 2017). Významnými faktory vedoucím k úbytku stanovišť je u obou druhů homogenizace krajiny a sukcese (Mikátová et al. 2021). Záměr pravděpodobně nebude mít na jejich populace zničující vliv, ale jejich početnost se nepochybně sníží. Slepýši se často vyhřívají nebo loví na teplém povrchu silnice a jsou usmrceni projíždějícími vozidly a právě tento typ mortality ohrožuje jeho populace.

netopýři

Čtyři zjištěné druhy netopýřů jsou vedeny v kategorii SO, jeden v kategorii KO. Přesto, že nebyly zjištěny letní kolonie, je vysoce pravděpodobné, že záměr zasáhne negativně do jejich biotopů. Pro zjištěné druhy představují louky a pastviny předmětné lokality a plocha rybníka zcela zásadní loviště. V případě realizace záměru lze očekávat, že budou velké ztráty u těchto druhů způsobené provozem.

vrápenec malý

Pro tento kriticky ohrožený (KO) druh představuje záměr investora škodlivý zásah do jeho biotopu. Je to jediné místo v okolních katastrech, kde se tento druh vyskytuje a v rámci stavby není možné provést adekvátní kompenzace pro tento druh. Je velmi citlivý na přítomnost umělého osvětlení a zvýšení světelného smogu v souvislosti se silnicí by jej připravilo o loviště.

Hmyz:

čmeláci

Celý rod *Bombus* náleží mezi zvláště chráněné druhy. U všech tří zjištěných druhů byla zjištěna hnízda, výskyt tedy nedokládá pouze pozorování na květech, ale i přítomnost kolonií (hnízd), které mohou mít desítky až stovky jedinců.

střevlík Scheidlerův

Epigeický predátor, žijící na lesních i nelesních stanovištích (louky, pastviny). Je ohrožen zejména přímým ničením biotopů.

střevlík Ullrichův

Epigeický predátor, vyskytuje se lokálně především na teplejších vlhkých lokalitách lužního charakteru na slínovitém podloží. Hlavním principem ochrany druhu je ochrana stanoviště.

prskavec menší

Tento druh žije na nezastíněných, suchých až polovlhkých stanovištích. Pro jeho existenci je nutné zachovat stávající zbytky lokalit. Potřebuje i plochy bez zapojené vegetace

zlatohlávek skvostný

Lokální a dosti vzácný druh zachovalých listnatých lesů. Larvy se vyvíjejí v trouchu v sušších dutinách kmenů a silnějších větví. Tento druh preferuje osluněné stromy na okrajích porostů nebo solitéry. Nejčastějšími živnými dřevinami jsou duby, vývoj může probíhat např. i v topolech, vrbách nebo ovocných stromech. Na lokalitě byly nalezeny trosky imaga (dospělce). Dá se předpokládat, že se druh vyvíjí v dutinách v blízkosti nálezu. Hlavní obecnou zásadou ochrany tohoto druhu je ponechávání starých dutých stromů. Pokud by došlo při stavbě silnice k rozsáhlejšímu kácení, je pravděpodobné, že bude zničeno místo, kde se zlatohlávek skvostný vyvíjí.

Odůvodnění

Sledovaná lokalita má vysokou hodnotu a je významným přírodním fenoménem. Místní zoocenóza je specificky podmíněná abiotickými faktory, jejichž narušení může způsobit změny ve společenstvech obratlovců, ale i celého ekosystému. Jde o lokalitu regionálního významu, a to nejen z pohledu obojživelníků a plazů, ale zejména ptáků a savců. Podařilo se zde prokázat výskyt čtrnácti obratlovců patřících mezi ZCHDŽ (viz Tab 1), což svědčí o významnosti tohoto území z hlediska ochrany přírody, a to mám za prokázané minimálně u skupin obratlovců a hmyz. Průzkum byl prováděn pouze jednu necelou sezonu a lze předpokládat, že skutečný počet ZCHDŽ bude ještě vyšší. To lze doložit výskytem dalších ZCHDŽ, které se vyskytují v okolí a které osidlují obdobné biotopy, jako jsou v předmětné lokalitě, ale nebyly zde prokázány (např. kulíšek menší). Naopak, některé ZCHDŽ (např. netopýr černý, vrápenec malý, čolek horský) mají známý výskyt v katastrech Tatobity a Žernov pouze v předmětné lokalitě a na jiných lokalitách se dle dostupných databází nevyskytují.

S ohledem na to, že záměr přetne tuto lokalitu vprostřed (viz Obr 1) a vyvolá masivní kácení a zemní práce, je důvodné předpokládat, že záměr bude škodlivým zásahem do biotopu uvedených zvláště chráněných druhů. Tato skutečnost mne opravňuje k tvrzení, že záměr stavby bude mít na území negativní dopad a může představovat ohrožení lokálních populací některých druhů fauny.

Obojživelníci, plazi a silnice

Realizací záměru (vybudováním nové komunikace) dojde nejen ke zničení části stanoviště a tedy ke ztrátě prostoru pro místní populaci. Bylo zjištěno, že na některých lokalitách v blízkosti dopravních komunikací dochází k prudkému poklesu početnosti populací obojživelníků (až o 99%). Počet jednotlivých druhů je také mnohem nižší v blízkosti komunikací než ve vzdálenějších oblastech. Tento negativní efekt je znát až do vzdálenosti dvou kilometrů od silnice (Beebee 2013). Úmrtnost obojživelníků na silnici není způsobena jenom jarními migracemi. Významný likvidační efekt má i lov potravy na silnici. Teplý povrch silnice (nebo světla u silnice) láká hmyz, který následně loví obojživelníci a plazi. Některé druhy plazů, zejména slepýš a hadi, se také často vyhřívají na teplém povrchu silnice a tak často dochází ke kolizím s dopravou. Zejména slepýš je často na silnicích usmrcen a právě tento typ mortality ohrožuje jeho populace.

Letouni a silnice

Území má velký význam např. pro letouny (Chiroptera), kterých zde bylo zjištěno 6 druhů. Významným fenoménem, který může vážně ohrozit jejich populace, je samotný provoz na silnici a tímto provozem generované osvětlení silnice. V současnosti netopýři využívají prostor k lovu potravy. V přítomných dřevinách (solitérních i v porostu) s dutinami různého typu však pravděpodobně mají i vhodné úkrytové možnosti. V současné době mohou lovit v daném prostoru bezpečně. Vybudování silnice by mohlo jejich místní populaci ohrozit. Dle údajů z literatury jsou silnice zdrojem výrazně zvýšené mortality v populacích netopýřů. I když okolí komunikací nabízí vhodné biotopy pro netopýry, kteří zde nalézají potravu, dochází zároveň ke ztrátě původních habitatů a loveckých areálů (Wray et al. 2006). Kolize netopýřů s jedoucími vozidly jsou způsobeny tím, že jsou přitahováni větším množstvím hmyzu nad vyhřátou silnicí. Silnice s množstvím hmyzu se stává přitažlivým avšak nebezpečným loveckým areálem. Pokud netopýři loví pod úrovní výšky jedoucích kamionů, stávají se často oběťmi kolizí. Některé druhy netopýřů se specializují na lov v blízkosti pouličního osvětlení, např. tzv. pouliční lovci - netopýr hvízdavý a netopýr večerní. Pokud silnice protíná lovecký areál, dochází ke kolizím při lovu nebo při přeletu z jedné části areálu do druhé (Richarz 2000). Někteří autoři (např. Leisinski 2007) upozorňují na skutečnost, že nejvíce usmrcených netopýřů je nalézáno na silnicích, které procházejí přírodně pestrým prostředím. Naopak v blízkosti polí bylo nalezeno minimum kadaverů. Vzhledem k okolnosti, že průzkumem dané lokality bylo sice zjištěno druhové spektrum netopýřů, nebylo však možné stanovit početnost, není možné odhadnout předpokládanou mortalitu.

Ptáci a silnice

Mortalita způsobená silniční dopravou je problémem u většiny zjištěných druhů. Pravděpodobnost srážky je vyšší u ptáků sbírajících potravu a hnízdících v blízkosti silnic. Frekvence kolizí může vzrůstat v blízkosti vodních toků, častější jsou srážky v otevřených biotopech než v lesích. Mnoho ptačích druhů se silnicím zjevně záměrně vyhýbá. Jako významný faktor je považován vliv silnic coby fyzické bariéry. Některé druhy odmítají přeletět silnice, které jsou 10 – 30 m široké. Významným negativním faktorem je pro ptáky

i dopravní hluk. Způsobuje snížení populačních hustot v blízkosti silnic. Mohou se projevovat kumulativní vlivy hluku, úbytku biotopu a fragmentace . Antropogenní hluk znesnadňuje komunikaci mezi jedinci téhož druhu, např. mezi párem nebo s mláďaty, či obhajobu teritoria. Vliv hluku na ptáky zřejmě závisí na druhově specifických frekvencích a amplitudách hlasových signálů. Některé druhy nemusí být schopné se chronickému hluku přizpůsobit (Kociolek et al. 2011) Osvětlení přitahuje migrující ptáky, což může zvýšit pravděpodobnost jejich kolize s vozidly. Světla mohou také ovlivnit dobu zpěvu, načasování hnízdění, pelichání a migraci. Z výzkumu faktorů (jež mají účinky dopravy na populace ptáků) vyplývá, že nejvyšší vliv na snížení početnosti a druhové pestrosti ptáků má dopravní hluk.

Závěry

V tomto znaleckém posudku jsou shrnuty výsledky vlastního terénního průzkumu (a průzkumu konzultanta) a jejich porovnání s údaji v databázích, především databázi NDOP, včetně dalších náležitostí definovaných v objednávce. Hlavní důraz byl kladen na živočichy chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Z údajů, které se mi podařilo shromáždit a vyhodnotit je zřejmé, že území je významné z hlediska ochrany přírody a záměr stavby bude škodlivým zásahem do biotopu většiny zde zjištěných zvláště chráněných druhů.

Záměr spojený se zábořem půdy, stavbou a provozováním komunikace bude mít negativní vliv na populace celé řady druhů živočichů. Lze očekávat: přímé zničení části stanoviště a zmenšení stávajícího prostoru, stanovištní změny nejen na místě samotné silnice, ale i v okolí jako důsledek výstavby, zvýšenou mortalitu všech skupin živočichů v důsledku automobilové dopravy, negativní vliv světelného znečištění silnice, jako jeden z faktorů zvyšující mortalitu živočichů na silnici (lákání hmyzožravých obratlovců ke zdroji potravy a následné kolize s automobily). Kromě toho se ke světlu bude stahovat hmyz z okolí a následkem může být likvidace celých populací druhů, pro něž je světelný zdroj atraktivní.

Znalecká doložka

Prohlašuji, že jsem si vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku a to ve smyslu § 110a zákona č.141/1961 Sb., o trestním řízení soudním v platném znění, a § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, v platném znění.

Tento posudek jsem podal jako soudní znalec zapsaný dle zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech v elektronické seznamu na stránkách Ministerstva spravedlnosti ČR pro obor: Životní prostředí včetně přírody a krajiny, odvětví: Zoologie. Znalecký úkon je zapsán pod číslem 064389/2023 v evidenci posudků. Posudek byl vydán v jednom exempláři (jeden nečíslovaný pro archiv znalce). Posudek má 17 číslovaných stran.

RNDr. Mojmír Vlašín
soudní znalec v oboru ochrana přírody, specializace zoologie

V Brně, dne 20.10.2023

Použité zkratky

ZCHDŽ zvláště chráněné druhy živočichů (dle vyhlášky 395/92 Sb.)

O ohrožený druh

SO silně ohrožený druh

KO kriticky ohrožený druh

EIA posuzování vlivů na životní prostředí

NDOP nálezová databáze ochrany přírody

AOPK ČR Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky

ZOPK Zákon o ochraně přírody a krajiny 114/92 Sb.

ZP znalecký posudek

EVD I Evropsky významný druh (Směrnice o ptácích) Příloha I

EVD IV Evropsky významný druh (Směrnice o stanovištích) Příloha IV

NV - druh se vyskytuje na předmětné lokalitě, ale nemá na lokalitu přímou vazbu

**Krajský úřad Libereckého kraje,
Odbor životního prostředí a zemědělství,
U Jezu 642/2a,
461 80 Liberec**

Datovou schránkou

Podatel: Za Rovensko v Českém ráji z.s.
IČO: 14442108,
se sídlem Komenského 162, 512 63 Rovensko pod Troskami

Věc: **Vyjádření k dokumentaci EIA**

I. Úvod

Dne 10. 11. 2023 byla na úřední desce kraje zveřejněna dokumentace záměru s názvem „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ („**Záměr**“). Podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů („**zákon o posuzování vlivů**“) se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky *vyjádřit k dokumentaci u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.*

Podatel je spolkem na ochranu přírody a krajiny, jehož předmětem činnosti je ochrana přírody a krajiny, úsilí o zlepšení stavu životního prostředí a zdravé životní podmínky Rovenska a jeho okolí. Členové podatele jsou osoby trvale žijící v dotčené lokalitě, občané města Rovensko pod Troskami, vlastníci rodinných domů či rekreačních zařízení. Spolek není hlasem několika jednotlivců, nýbrž vyjadřuje názor početných občanů této oblasti. Spolek ztělesňuje letité obavy řady vlastníků rodinných domů a jejich rodin z vážného zhoršení životního prostředí v místě jejich bydliště, z nárůstu hluku, exhalací, poškození přírodních památek a zdrojů. Členové spolku se obávají další ztráty pohody bydlení už teď ovlivněné provozem na existujících komunikacích.

Podatel je připravovaným Záměrem zásadně dotčen, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy Záměru, který by byl v kontextu dané lokality zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší a způsobil by nevratné zničení krajinného rázu. **Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí v dotčené oblasti a života zde žijících občanů.**

S ohledem na zpracování předložené dokumentace záměru, která trpí celou řadou zásadních nedostatků, je v rozporu s právními předpisy České republiky, legislativou Evropské Unie a obsahuje nedostatečná a rozporuplná posouzení a stanoviska, a dále vzhledem k ignorování předchozích požadavků podatele tímto podatel předkládá své vyjádření k dokumentaci Záměru.

II. Nedostatky dokumentace Záměru

Dokumentace záměru vykazuje celou řadu nedostatků a pochybení, které Podatel shrnuje dále v textu tohoto vyjádření.

1) Použití salámové metody

Podatel v první řadě upozorňuje na skutečnost, že Záměr úzce souvisí se záměrem „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“ („**silnice I/35**“). Záměr je pro fungování silnice I/35 zcela nezbytný. O tom svědčí také podmínka uvedená v závazném stanovisku EIA silnice I/35 č. j. MZP/2021/710/2922 ze dne 4. 8. 2021, podle které je nutné „*projektové přípravy podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně.*“

Navzdory výše uvedenému byla silnice I/35 povolována v rámci samostatného řízení EIA. Záměr a jeho stěžejní součást, tedy silnice I/35, jsou tedy povolovány samostatně. Takový postup podatel vnímá jako tzv. **salámovou metodu**, tedy umělé rozdělení záměru na dílčí části, které se povolují postupně. Zpravidla se to týká posouzení vlivů projednávaných záměrů na životní prostředí (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009 č. j. 9 As 88/2008-301 a ze dne 1. 8. 2012 č. j. 1 As 47/2012-38).

V prvně citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, že by měl být určitý návrh podroben posouzení vlivů na životní prostředí **jako jeden záměr**. Realizace určité stavby má totiž dopad na životní prostředí **jako celek**, vliv dílčích staveb je z tohoto hlediska irelevantní.

Taktéž z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 8. 2012 č. j. 1 As 47/2012-38 vyplývá, že „*komplexní ochranu životního prostředí tedy musí zajišťovat především územní rozhodnutí. Pokud má stěžovatel za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námítky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Právě ze shora uvedených důvodů je u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. ‚salámová‘ metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně.*“

V souvislosti s povolováním Záměru a silnice I/35 přitom zvolil investor postup zcela opačný.

Podatel přitom nepochybně, že realizaci rozsáhlejších záměrů je vhodné rozdělit na určité fáze či části. Proces posouzení vlivů na životní prostředí by však **měl proběhnout společně**, což se v případě Záměru a silnice I/35 nepochopitelně nestalo. Důraz právě na společný proces EIA je přitom obsažen i ve výše citovaných rozsudcích Nejvyššího správního soudu.

Zvolený postup povolování jednotlivých částí tak fakticky vede k tomu, že pro Záměr a silnici I/35 se uplatňují dopravně inženýrské podklady a data ze sčítání dopravy, která byla pořízena v různých letech. Rovněž měření hluku a emisí škodlivých látek jsou prováděna v různých časových obdobích. To je podle podatele právě jedním z očividných projevů salámové metody,

kdy se měření a data pro jednotlivé části stavby přizpůsobují tomu, aby bylo tyto části možné povolit.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 12. 2018 č. j. 6 As 139/2017-73 považuje soudní praxe za nepřijatelné využití tzv. salámové metody, a to zejména v souvislosti **s liniovými stavbami**. Nejvyšší správní soud přitom míří zejména na situace, kdy se v průběhu procesů posuzování vlivů nevede posouzení **záměrů liniové stavby jako celku, ale posuzují se jednotlivé úseky**. Přesně k tomuto postupu došlo také v případě Záměru a silnice I/35.

Podatel dále uvádí, že uvedený postup je rovněž v rozporu s judikaturou Soudního dvora EU, podle které nelze ani záměr uměle dělit nebo přehlížet kumulativní účinek různých záměrů, nebo brát v úvahu pouze přímé účinky staveb (srov. rozsudek Soudního dvora EU ze dne 21. 9. 1999, ve věci C-392/96, Komise proti Irsku, bod č. 76, či rozsudek ze dne 28. 2. 2008, ve věci C-2/07, Abraham a další, bod č. 43). Jak uvádí také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 12. 2021 č. j. 1 As 236/2018-86 (č. 4292/2022 Sb. NSS), unijní úprava „*vychází z požadavku, aby byly záměry při posuzování jejich dopadů na životní prostředí vnímány jako **logické funkční celky**, a čelí zejména tomu, aby byl jejich účelovým členěním obcházen požadavek jejich posuzování. To samo o sobě nebrání, aby v **navazujících řízeních** byly tyto záměry povolovány po etapách nebo částech, pokud tím nebudou narušeny požadavky na posouzení záměrů. Způsob, jakým investor k rozdělení záměru přistoupí, může být ovlivněn požadavky různých právních předpisů (např. v návaznosti na povahu využívaných zařízení; k tomu viz např. rozsudek SDEU ze dne 4. 12. 2008, Lahti Energia, C-317/07), v zásadě je však ponechán na jeho vlastním uvážení. **Podstatné je, aby došlo ke včasnému a úplnému posouzení záměru jako celku, tj. bez ohledu na to, v jakém členění nebo pořadí budou jednotlivé části povolovány.**“*

Účelové dělení záměrů je podle ustálených závěrů judikatury správních soudů nejen nežádoucí, ale také **nezákonné** (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS).

Podatel proto shrnuje, že postup investora v souvislosti se zpracováním dokumentace EIA Záměru v samostatném řízení o posuzování vlivů je nezákonný a naplňuje znaky využití nežádoucí salámové metody.

2) Nesplnění podmínek zjišťovacího řízení

Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vydal dne 25. 5. 2022 závěr zjišťovacího řízení č. j. KULK 20626/2022 („**ZZŘ**“). V rámci ZZŘ stanovil dotčený orgán celou řadu podmínek, které měla dokumentace EIA splňovat.

Podatel namítá, že dokumentace EIA většinu podmínek nicméně nesplňuje.

Podle podmínky č. 6 ZZŘ platí, že „*varianty, které z důvodu závažných technických překážek nebudou zahrnuty do detailního zpracování v rámci celé dokumentace, budou v dokumentaci alespoň náležitě popsány a zakresleny v mapě. Případné odmítnutí takových variant bude odpovídajícím způsobem zdůvodněno.*“

Při nahlédnutí do části B.I.5 dokumentace EIA je ovšem patrné, že dokumentace EIA pracuje pouze se 2 variantami. Dokumentace EIA tak **vůbec neřeší** variantu přivaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezervu D18R). Je přitom

zcela irelevantní, že závazné stanovisko EIA k silnici I/35 počítá pouze s východním obchvatem Rovenska pod Troskami, na kterou je funkčně napojen Záměr. Předmětem řízení o posuzování vlivů je totiž výběr varianty, která má **nejmenší vliv** na životní prostředí a lidské zdraví, nikoliv varianty, kterou má investor v úmyslu realizovat.

I pokud by varianta v trase územní rezervy D18R nebyla zahrnuta do detailního posouzení, měla by tato varianta být v dokumentaci náležitě popsána, zakreslena v mapě a její odmítnutí by mělo být odůvodněno, jak vyžaduje podmínka č. 6 ZZŘ.

Podle podmínky č. 12 ZZŘ má být v rámci dokumentace EIA uveden „*popis opatření souvisejících s realizací záměru odpovídající stupni projektové přípravy – zejména přeložky a úpravy navazujících komunikací, nezbytná opatření v obcích, kterými navazující komunikace procházejí atp.*“

Takový popis opatření v dokumentaci EIA ovšem zcela absentuje a dokumentace EIA se těmito skutečnostmi vůbec nezabývá.

3) Neodůvodnění výsledné varianty Záměru

Dokumentace EIA pracuje se dvěma variantami Záměru, v obou případech se však fakticky jedná o jedinou variantu počítající s využitím MÚK Žernov. Naproti tomu již výše zmíněná varianta přivaděče II/283 z plánované silnice I/35 od MÚK Volavec do Zeleného Háje (územní rezerva D18R) je dokumentací zcela opomenuta.

Podatel v této souvislosti odkazuje na rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-461/17 Holohan, podle kterého je nutné posuzovat také případná hlavní alternativní řešení. Soudní dvůr EU zde dochází k závěru, že „*čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.*“

Informace o vlivech výše popsané alternativy Záměru však dokumentace EIA **neobsahuje**. Dokumentace EIA tedy **nesplňuje požadavky** vyplývající z čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí („**směrnice EIA**“) ani judikatury Soudního dvora EU.

Dokumentace EIA tedy měla tento nástin variant Záměru obsahovat, stejně jako stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí. **Tyto skutečnosti ovšem v dokumentaci EIA chybí.**

4) Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Podatel nesouhlasí se závěry uvedenými v rámci dokumentace EIA ohledně vlivu Záměru na lidské zdraví. Podle dokumentace EIA „*novostavba obchvatu řeší současnou nevyhovující situaci při průjezdu obcemi, kde vymístěním tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast dojde k výraznému snížení vlivu hluku a emisí na obyvatele, a vlivu vibrací na okolní objekty. Podstatně se zvýší bezpečnost chodců a cyklistů v obcích, které nebudou rozděleny tranzitní dopravou*

jako v současnosti. Zlepší se i psychologické aspekty, které stresují zejména obyvatele se sníženou pohyblivostí, starší občany, matky s kočárky, ale i ostatní rodiče dětí, které jsou současnou dopravou v obcích ohroženy. Odstraněním průjezdu dotčenými obcemi dojde rovněž ke zvýšení plynulosti silničního provozu a díky zlepšení parametrů trasy (především směrových) dojde rovněž ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Navržená přeložka je vedena mimo zastavěná a zalidněná území.“

Podle podatele ovšem dokumentace EIA již neuvádí, že obě posuzované varianty Záměru fakticky znamenají následné vedení obchvatu skrze jediné rozvojové území města Rovensko pod Troskami, které navazuje na stávající zástavbu a odděluje od města sídelní a rekreační část Liščí Kotce. S ohledem na to, že právě do tohoto území je směřován rozvoj města, nemůže vlivem Záměru dojít k vymístění tranzitní a jiné dopravy mimo zastavěnou oblast, jak uvádí dokumentace EIA. Záměr naopak tuto podstatnou zátěž pouze přivede do jiné části intravilánu města. S tím souvisí rovněž znehodnocení stávající zástavby Liščích Kotců a rekreační oblasti Palda, ke kterému by v případě realizace Záměru a na něj navazující silnice I/35 došlo.

Důsledkem realizace Záměru může být dále ohrožení nově vybudovaného zdroje pitné vody v okolí Václaví.

Realizace Záměru dále přinese **negativní vliv na ovzduší**, který souvisí nejen s přivedením silnice I/35 blíže městu, ale také s polohou města a krajinou konfigurací. Rovensko pod Troskami je ze západu, jihu a severu sevřeno třemi kopci v údolí Lužicko-Boskovického zlomu (Rovenský zlom). Posuzované varianty Záměru město uzavřou také ze čtvrté východní strany. V důsledku toho vznikne obtížně větratelná oblast, ve které se zároveň budou hromadit zvýšené emise z dopravy vyvolané silnicí I/35.

Negativní vliv na lidské zdraví bude mít také **nová hluková zátěž** vyvolaná vedením silnice I/35 přes mostní estakády v důsledku realizace Záměru. S ohledem na konfiguraci terénu a sevření Rovenska pod Troskami v údolí je přítom hluková situace neřešitelná. Záměr tedy ve svém důsledku přivede do města hluk a smog, který negativně ovlivní 1.200 obyvatel města.

5) Vliv na krajinný ráz

Posuzované varianty Záměru předurčují realizace silnice I/35 v trase po mostní konstrukci, což by mělo devastující vliv na životní prostředí a na **krajinný ráz Českého ráje** a jeho bezprostředního okolí. Vzniklá betonová konstrukce by v dané lokalitě byla naprosto nevhodná a pohledově by nenávratně zničila malebnost dotčeného území.

Dokumentace EIA v souvislosti s krajinným rázem cituje studii s názvem „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) - Posouzení vlivů na krajinný ráz“ zpracovanou RNDr. Vladimírem Ludvíkem v červenci 2023. Ta uvádí, že „na základě výše uvedené analýzy je možno konstatovat, že navrhovaný záměr představuje v omezené míře rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je hodnocen jako žádný až střední. V blízkých pohledech (ze zemědělských kultur) sice míra zásahu stoupá, ale v celkových panoramatech (od nejbližší zástavby) je malá.“

Podle nicméně znovu připomíná, že Záměr byl hodnocen izolovaně, tedy v rozporu se zákonem posuzování vlivů a judikaturou správních soudů. Jelikož dokumentace EIA nehodnotí

celý funkční celek, tedy Záměr a silnici I/35 dohromady, není možné ani učinit relevantní vyhodnocení vlivu na krajinný ráz.

Dokumentace EIA kromě toho vůbec nezohlednila variantu územní rezervy D18R. Ta by přitom vedla k tunelové variantě vedení silnice I/35, což by představovalo řešení šetrnější pro životní prostředí i obyvatele dotčeného území.

Podatel dále odkazuje na dokument s názvem „*Vlivy na krajinu*“ zpracovaný RNDr. Jiřím Veselým v červnu 2020. Ten mimo jiné konstatuje, že „*ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5-16,0). Jde o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0-15,0). Trasa zde odděluje Rovensko od Boreckých skal a obsahuje jednu MÚK a jeden velký most. Oba tyto objekty jsou velmi dobře viditelné z krajinné dominanty hradu Trosky. O tom, nakolik se potenciální rizika negativního vlivu na krajinu stanou skutečností, výrazně rozhoduje architektonické a technické řešení mostních objektů a začlenění vlastní trasy do krajiny pomocí vegetačních úprav. Pro zhodnocení v rámci dokumentace EIA je třeba mít k dispozici konkrétní architektonické návrhy ve variantním provedení.*“

S těmito konkrétními návrhy přitom zpracovatel dokumentace EIA dle informací podatele vůbec nedisponuje. Posouzení vlivu Záměru na krajinný ráz tak bylo provedeno nedostatečně a účelově.

Posouzení vlivu na krajinný ráz kromě toho **neodpovídá metodickým východiskům**. Posouzení sice uvádí, že vychází z metodiky Vorel I., a kol. *Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*, z roku 2004. Tato metodika nicméně požaduje například provedení analýzy krajiny na základě přesného modelu terénu za pomoci exaktních dat. Posouzení vlivu na krajinný ráz ovšem na takových datech postaveno není. Dále posouzení neobsahuje tabulku identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu. Jednotlivé identifikované znaky krajinného rázu jsou sice pojmenovány (např. dílčí průhledy na vzdálené horizonty Tatobitský vrch a Varta, ve větší vzdálenosti Trosky), vliv Záměru na tyto jednotlivé znaky již ovšem **vyhodnocen není**.

Podatel tedy považuje posouzení vlivu na krajinný ráz předložené v rámci dokumentace EIA za **zcela nedostatečné**. Toto posouzení bylo provedeno bez jasného vysvětlení, jakým způsobem došlo k prezentovaným závěrům. Nebyla provedena řádná analýza viditelnosti na digitálním modelu terénu, z níž by bylo jasně vyhodnoceno, které skutečné části reálného krajinného prostoru budou záměrem zasaženy. Bez této analýzy je vymezení krajinného prostoru jen teoretické a neodpovídá skutečnému dotčenému prostoru daného Záměru, který bude patrně mnohem rozsáhlejší, než je uvedeno na použitých mapkách. Hodnocení tak **postrádá objektivizaci** a je pouze subjektivním vyhodnocením vlivu.

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („**ZOPK**“), je krajinným rázem zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je **chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu**. Z judikatury správních soudů pak vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, **pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou** (ať

z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby.

Souhlas k zásahu do krajinného rázu **nelze** zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umísťuje množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí vytvářenou charakteristiku místa (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, 2108/2010 Sb. NSS).

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 č. j. 7 As 52/2009-227 vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dokumentace záměru ani předložené posouzení ovšem neuvádí žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se Záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Druhou možností dle citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu je situace, kdy záměr krajinný ráz znehodnotí, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je únosná a povaze věci odpovídající. Ani tuto skutečnost či považování jednotlivých zájmů však dokumentace EIA **neřeší**. Podle názoru podatele je tedy nutné dojít k závěru, že zásah Záměru do krajinného rázu je s ohledem na výše uvedené **nepřípustný**.

Podatel dále nerozumí závěru posouzení vyjádřenému na str. 25, podle kterého „*navrhovaný záměr I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) je navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.*“ Podatel připomíná, že vyhodnocení zásahu do krajinného je ovšem **otázkou právní**. To vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2008, č. j. 1 As 59/2008-77, podle kterého „*znalecký posudek je určen toliko ke zkoumání otázek skutkových. Znalec proto nemůže hodnotit, zda by určité stavební úpravy mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, neboť tato otázka je otázkou právní.*“

Jak potvrzuje rovněž komentář k zákonu o ochraně přírody a krajiny, „*znalecké posudky měly toliko zhodnotit krajinný ráz a jeho složky jako významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty v krajině a harmonické měřítko a vztahy v krajině*“ (VOMÁČKA, V., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 135, marg. č. 16). **Naopak k otázce únosnosti zásahu do krajinného rázu se znalec vyjadřovat nemá.**

Dokumentace EIA tak v tomto ohledu činí závěry, které ji nepřísluší. Takový postup je dle názoru podatele jednak vadou dokumentace EIA, zároveň ovšem svědčí o jisté podjatosti zpracovatelů dokumentace EIA.

III. Závěr

Jak již bylo uvedeno výše, dokumentace EIA a některé podkladové dokumenty a studie jsou zpracovány v rozporu s právními předpisy a je nutné je případně **doplnit a přepracovat ve smyslu vyjádření podatele**. Podatel požaduje, aby jednotlivé podkladové dokumenty byly zpracovány v souladu s relevantními metodickými pokyny. Dokumentace EIA je založena na

nedostatečných a nepřesných vstupních datech a východiscích, což má zcela logický důsledek v tom, že odborná posouzení vycházející z těchto dat trpí stejnou vadou.

Dokumentace EIA je v rozporu se zákonem o posuzování vlivů, jelikož neuvádí popis zvažovaných variant Záměru s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí Záměru a zvažovaných variant. Dokumentace EIA je také v rozporu s některými podmínkami závěru zjišťovacího řízení č. j. KULK 20626/2022 ze dne 25. 5. 2022. Dokumentace EIA kromě toho nereflektuje požadavky právních předpisů Evropské unie a je v rozporu se směrnicí EIA.

Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, je nutné podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření podatele. Pokud krajský úřad nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje podatel vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

V Rovensku pod Troskami dne 8. 12. 2023

**Za Rovensko v Českém ráji z.s.
Ing. Martina Pavelková**

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642
Liberec
460 01

k záměru LBK724

v Žernově
dne 15.01.2024

Mgr. Filip Kyrál
Žernov 34
Žernov
512 63

**Věc: Podání připomínky k dokumentaci záměru zákona č.100/2001 Sb. -
doplnění k již podaným připomínkám**

I.

Záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ (dále jen „záměr“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) jako změna záměru uvedeného v bodu 49 kategorie II. přílohy č.1 zákona EIA, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA). Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 23.3.2022 (dále jen „oznámení“).

Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA shora nadepsaný podatel podal k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě své **připomínky**.

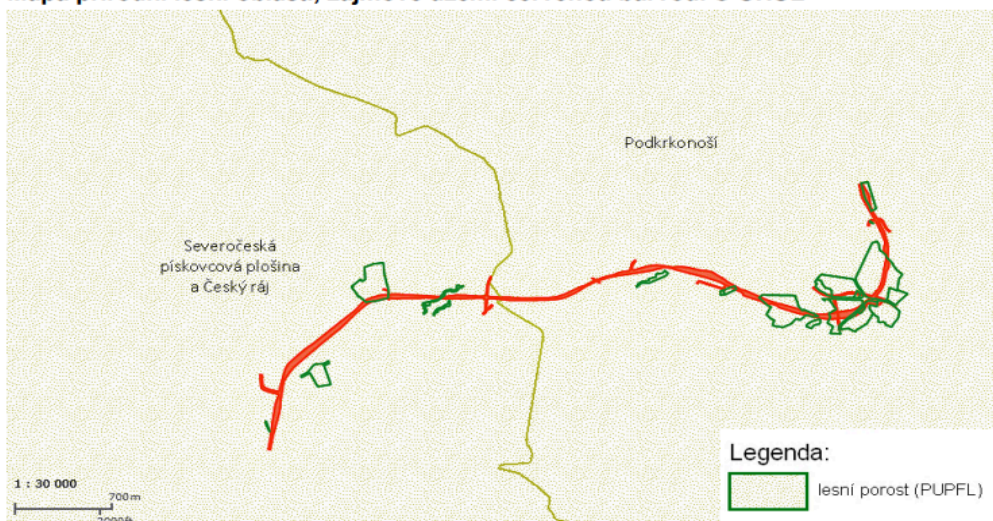
Dne 10.11.2023 byla na úřední desce KÚ Libereckého kraje zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Shora nadepsaný podatel tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě (prodloužené do 16.1.2024) zasílají toto své

vyjádření.

II

Obsah připomínek

Mapa přírodní lesní oblasti, zájmové území červenou barvou. © ÚHÚL



Lesní porosty, které kříží plánovanou trasu obchvatu II/283 se dle Zlatníka rozkládají v lesním vegetačním stupni 3. dubobukovém a 4. bukovém. Rekonstrukčně dle mapy potenciální přirozené vegetace jsou stále charakterizovány zejména asociací *Dentario enneaphylli-Fagetum* a *24 Luzulo-Fagetum*.

V zájmovém území dojde k ovlivnění PUPF cca v km 0,100; v km 1,600; v km 2,000; v km 3,750; v km 4,200; v km 4,500-4,900 a v km 6,100-6,300.

V rámci záměru dojde u varianty V1 k trvalému záboru PUPFL, u varianty V2 k záboru 3,43 ha PUPFL. Lesní porosty se bohužel v místě křížení s plánovaným záměrem, vlivem lesního hospodaření, projevují značně negativně, také vymezené přírodě blízké porosty mají v důsledku špatného hospodaření narušenou přirozenou věkovou strukturu. Dnešní dřevinná skladba je výsledkem dlouhodobého hospodaření v lesích se snahou o pěstování ekonomicky výhodných dřevin, zejména smrku. Většina porostů přirozené druhové skladby se nachází v lesním komplexu Zelený Háj a podél vodních toků.

1. Variantní řešení úsek 0-3 km

“4. Bukový vegetační stupeň

...

Široké údolní nivy s předpokládanou převahou dubu letního v tomto stupni a v této variantě asi už chyběly. V potočních nivách jsou dominantními dřevinami olše lepkavá (*Alnus glutinosa*) a vrba křehká (*Salix fragilis*); přimíšeny jsou jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*) a jilm horský (*Ulmus glabra*). V keřovém patře nivních lesů končí směrem od nižších vegetačních stupňů výskyt brslenu evropského (*Euonymus europaea*), bezu černého (*Sambucus nigra*), kaliny obecné (*Viburnum opulus*) a zpravidla i střemchy obecné (*Prunus padus*), začíná se hojně vyskytovat bez červený (*Sambucus racemosa*). K typickým druhům bylinného podrostu náležejí ostržice řídkoklasá (*Carex remota*), rozrazil horský (*Veronica montana*), prvosenka vyšší (*Primula elatior*), krabilice chlupatá (*Chaerophyllum hirsutum*) a netýkavka nedůtklivá (*Impatiens noli-tangere*). Zvláště v Čechách se hojněji vyskytuje bledule jarní (*Leucojum vernum*), která má při horní hranici tohoto stupně své optimum.”

(https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/prif/ps13/biogeogr_2/web/pages/index_com_4VS.html)

V údolí Tisovky přibližně 1.9-2.3 km záměru se jedná o přirozenou druhovou skladbu porostu údolní nivy včetně výskytu zvláště chráněných druhů (rozrazil horský a bledule jarní), a to přímo v lokaci předkládaného záměru (viz příloha připomínek I.). Varianty V1a V2, přestože jsou stále poukazovány jako odlišné, jsou v této oblasti téměř shodné (rozdíl v jednotkách metrů - a to bez přesného geografického zaměření!)

Bohužel, z výše uvedeného obrázku (Dok str. 40), je vidno, že porostů přirozené druhové skladby je v oblasti záměru žalostně málo. Navíc v tomto případě se jedná o průchod záměru přes několik zákonem chráněných VKP a v těsné blízkosti dalších. **I přesto zadavatel prosazuje “všechny” varianty stejnou trasou a nenabízí k posouzení v řádném procesu EIA možná řešení. V rozporu s požadavky zjišťovacího řízení neguje posouzení již zpracovaných variant (viz studie Valbek 2015-trasy jižně od Žernovského rybníka - v závěru zjišťovacího řízení jsou explicitně vypsána parcelní čísla), tak i zpracování nových alternativních řešení - například okolo vrchu Hrobka, kde by nebyly dotčeny žádné VKP, je tam větší vzdálenost od osídlení a celkově by se trasa přeložky podstatně zkrátila- což by mělo kladný vliv na snížení záboru**

PUPFL navíc v nižší třídě, a ušetřené náklady by mohly vyrovnat případné technologické obtíže při vyrovnání daného převýšení.



Dok str 41, výstřižek s ilustrativním doplněním alternativní trasy jižně od rybníku s minimalizací zásahu do VKP, v nižší třídě PUPFL, větší vzdálenosti od obytných budov a napřímení trasy

Případná námitka, že alternativní trasa o několik metrů vybočuje z koridoru pro přeložku není pro řízení EIA relevantní, a navíc je možné přihlédnout k vyjádření úřadu místního rozvoje v Turnově:

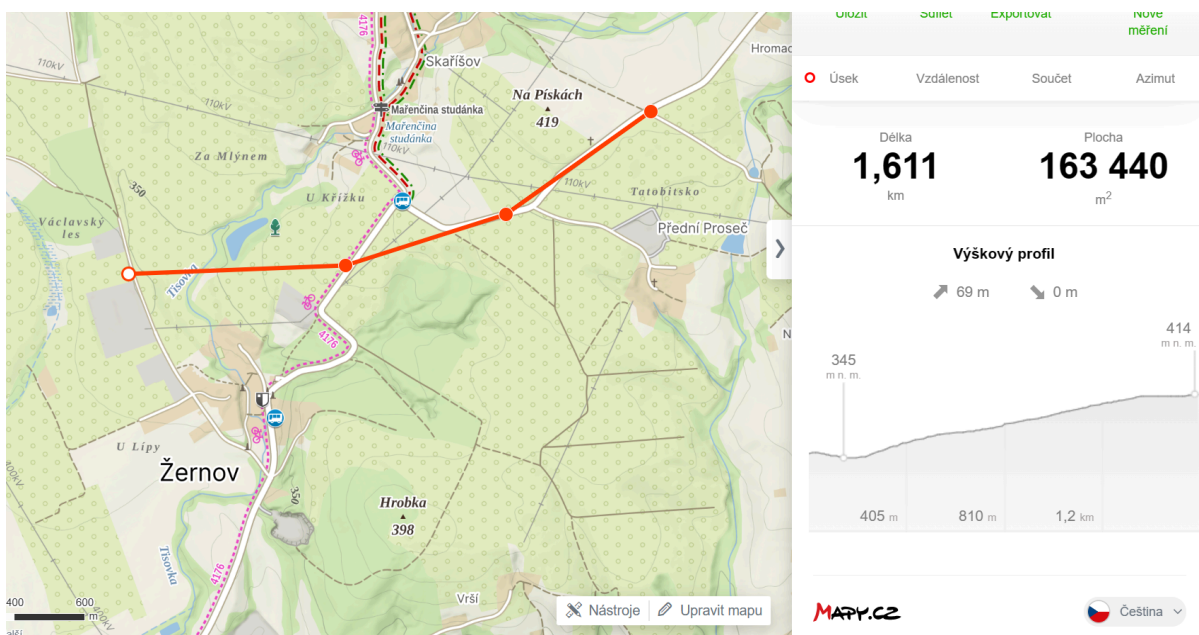
Stavební záměr „I/35 Turnov – Úlibice“ variantou E1 je z velké části v kontaktu s vymezenými koridory. Úseky, které nejsou v souladu s územním plánem, lze realizovat na základě § 18 odst. 5 stavebního zákona, kdy v nezastavěném území v souladu s jeho charakterem lze umísťovat také stavby pro veřejnou dopravní infrastrukturu, pokud je územně plánovací dokumentace výslovně nevylučuje.

Obr. 5: výřez z výkresu dopravní a technické infrastruktury se zobrazením rezervy koridoru pro rychlostní komunikaci S5 – severní variantu

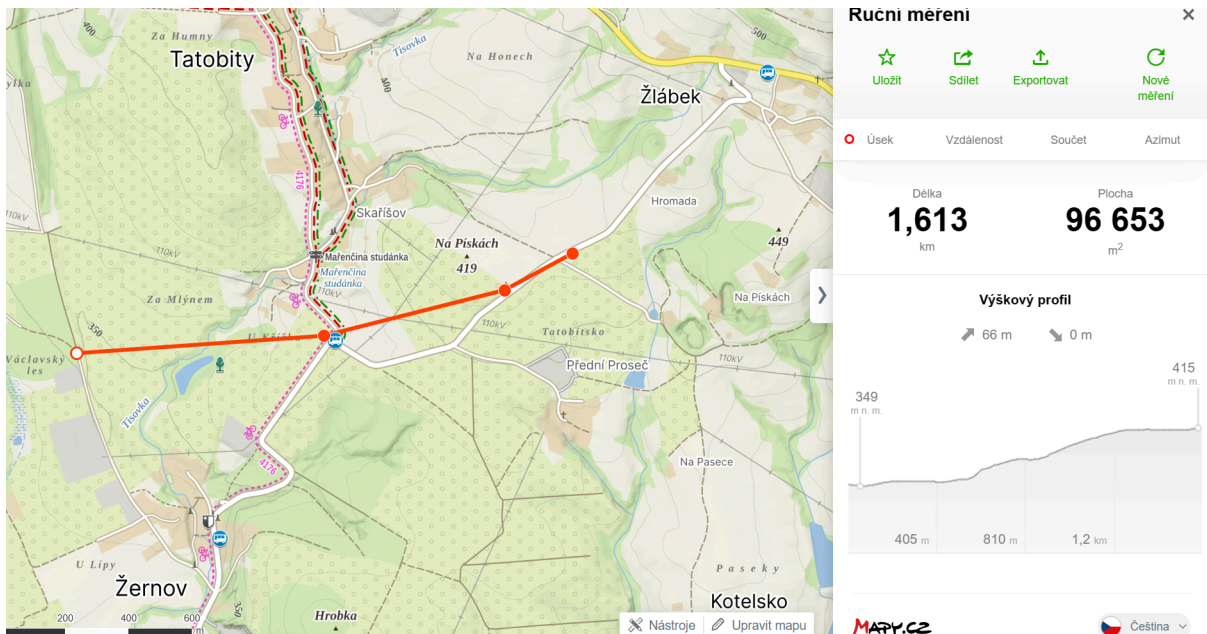
<https://www.turnov.cz/filemanager/files/1983090.pdf> , příloha Dok



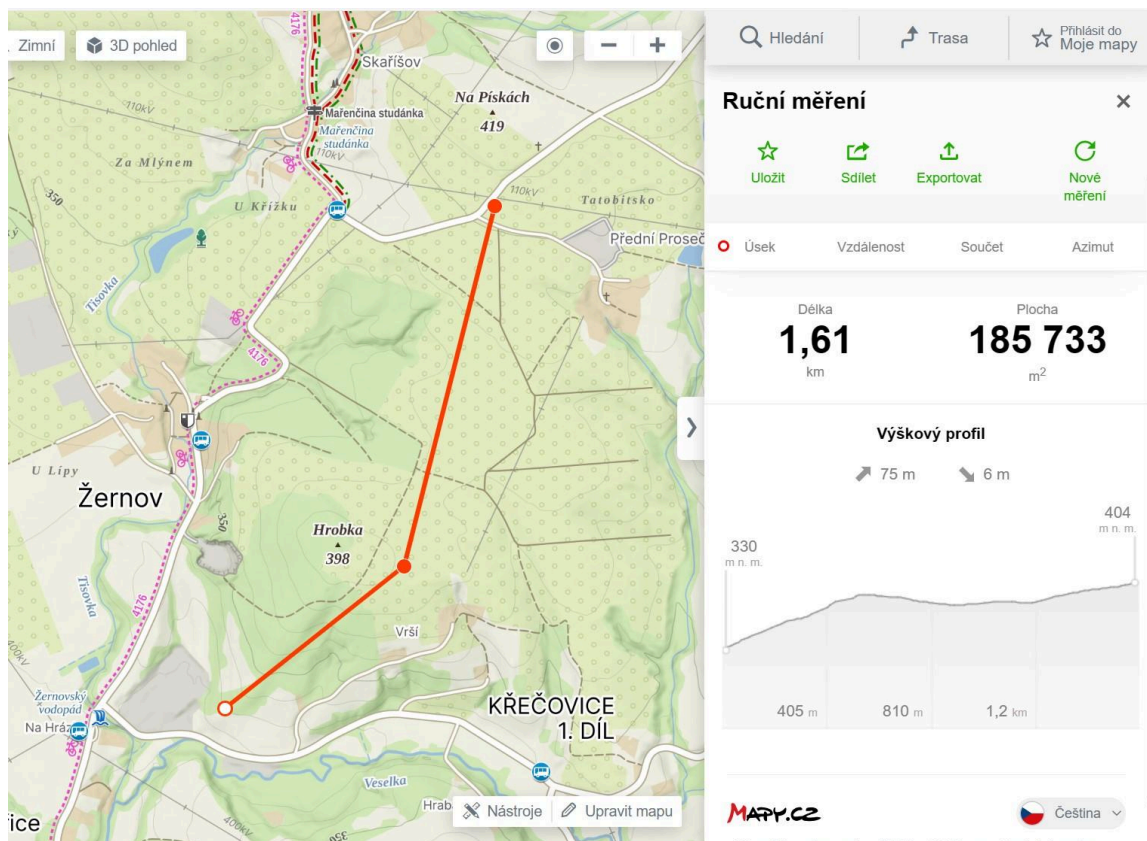
P8 str 37 “: Konsolidovaná vrstva ekosystémů v zájmovém území (© AOPK ČR)” legenda v příloze Dok P08



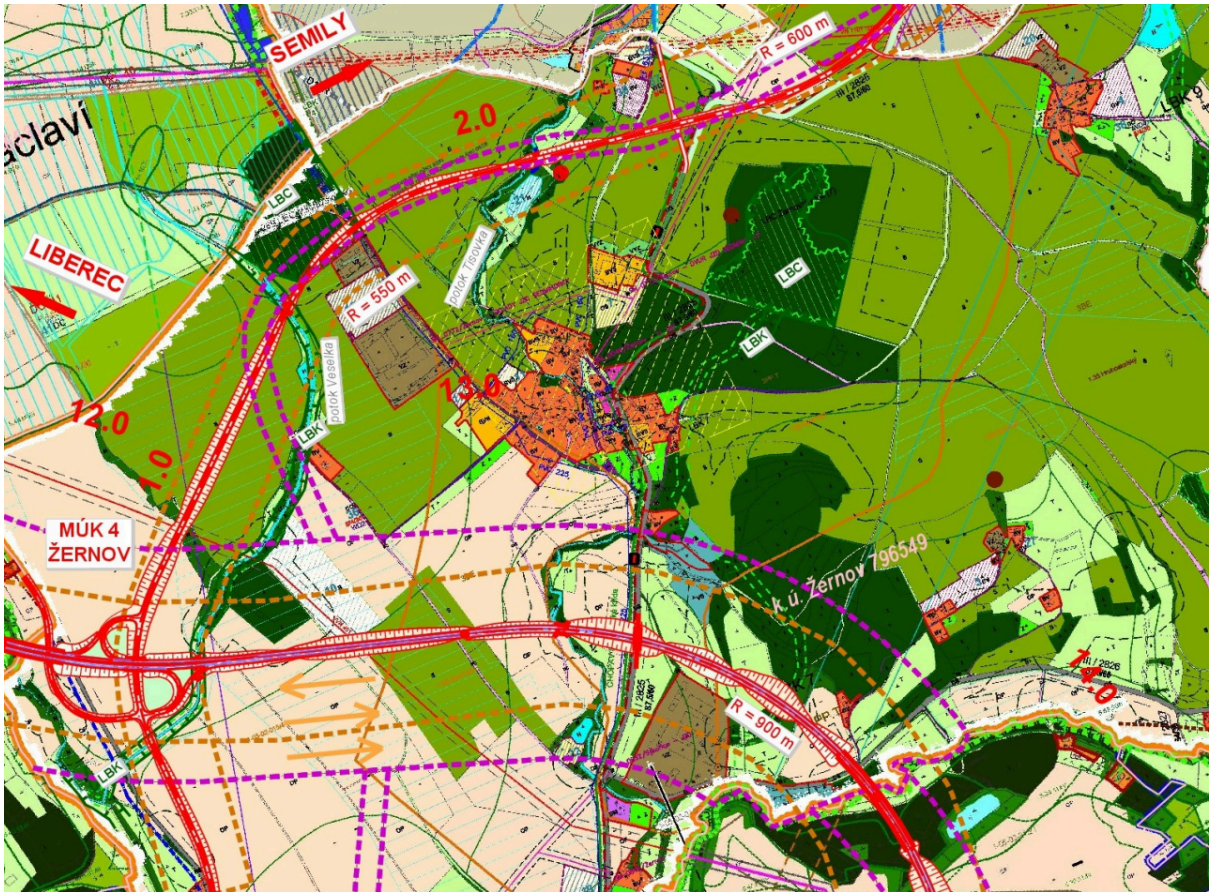
Varianta jižně pod rybníkem - alternativní



Varianta severně od rybníka - předložená v Dokumentaci



Možné alternativní řešení kolem vrchu Hrobka, s dvojnásobnou vzdáleností od obytných budov než Varianta v Dok, srovnatelným převýšením a nižší zátěží VKP a záborů se zkrácením celkové trasy (ve zmíněném převýšení je na rozdíl od předchozích variací započítán celý výškový rozdíl výseče)



c.1.1_situace_uzemni_plany_studie.pdf (Valbek 2023 TS Turnov-Úlibice)
[Silnice I/35 Turnov - Úlibice - Město Turnov](#)

Zde je vidět se kterou variací umístění investor počítá, na detailu přiblížení k jediné oblasti určené pro bytovou zástavbu v rozvoji obce Žernov (fialové a žluté šrafování), zároveň **je zde vidět napojení záměru křižovatkou a novostavbou silnice na obec Tatobity o které se Dokumentace nezmiňuje a její vliv na obyvatele není nikde započítán** (hlavně Žernov 46, Žernov 34 a stavební parcely určené k bytové zástavbě 3x!)

Za povšimnutí stojí i zpracování koridoru v ZUR, které je v rozporu se zásadami PUR a AZUR viz připomínky k ZUR.

Vyhodnocení důsledků stavby na ZPF

Plánovaným záměrem dojde k zásadnímu navýšení trvalého záboru zemědělské půdy v dotčených katastrech. Výměry současných půdních bloků budou stavbou zmenšeny, případně budou půdní bloky rozděleny. Nicméně záměr nezasahuje z drtivé většiny do nejcennějších půd I. a II. třídy ochrany, protože se jedná o převážně málo produkční nebo velmi málo produkční půdy. Střet záměru, s cílem minimalizace záborů ZPF, nelze tedy vnímat jako nepřijatelný negativní vliv. Veřejným zájmem je vytvářet předpoklady pro výstavbu, rozvoj obcí apod., což navrhované změny v přijatelném rozsahu umožňují. Silnice přispěje k časoprostorové kompresi při cestování a převezme část zatížení stávajících silnic v obcích.

Návrh vhodných kompenzačních opatření

- Stavba nové komunikace musí být technicky navržena tak, aby byly zábory zemědělského půdního fondu minimalizovány. Dočasný zábor bude po skončení stavby rekultivován a vrácen do ZPF pro jeho další zemědělské využívání.
- Technické řešení komunikace, výkup pozemků pro výstavbu a odnětí pozemků ze ZPF musí po realizaci stavby zajistit přístup na všechny pozemky ZPF, včetně přístupu pro zemědělskou techniku. V krajině nesmí zůstat pozemky o velikosti a tvaru nevhodné pro zemědělské obhospodařování (např. malé a úzké pozemky, ostré rohy apod.)

Dok 169

Pro uvažovaný záměr nebylo provedeno zaměření terénu, technické podklady byly zpracovány na základě mapových podkladů v měřítku 1 : 5 000 a 1 : 10 000, pro potřeby dokumentace byl zpracován zákres z různých podkladů do základní mapy ČR v měřítku 1 : 10 000 a do leteckého snímku.

Dok 229

Bohužel již v předchozích fázích řízení jsme poukazovali na terénní nepřesnosti v mapových podkladech a z nich vyplývající zkreslení navrhovaných řešení.

Vzhledem k tomu, že v oblasti 1,9-2,3 km záměru **obytná zástavba na jedné straně a rybník na druhé straně vymezují prostor** pro umístění obou předkládaných variant V1 i V2, nehledě na další zákonem chráněné prvky, **je bez přesného zaměření terénu a hypotetického umístění stavby nemožné upřesnit a hodnotit vliv záměru s přesností “na metry” vzhledem k nejistotě reálného umístění. V tomto úseku nemá investor prostor pro hledání “optimálního a férového řešení” - buď musí obětovat VKP památné stromy, mokřady nebo přiblížit záměr ještě více k obytné zástavbě, která je již tak v blízkosti 70- 100 m a zničit VKP údolní nivu.**

Sic:

“Směrové vedení je dáno trasou silnice I/35, polohou MÚK Žernov, zástavbou Žernova, Tatobit a Žlábku, konfigurací terénu a vymezenými prvky ochrany přírody a krajiny. “ (Dok str 19)

Na jedné straně jsou VKP na druhé straně obytná zástavba s vymezením vzdálenosti, naddimenzované parametry silnice neumožňují příliš manévrování bez újmy některého ze zmíněných bodů.

Při bližším pohledu na osu křížení obou “variant” vidíme manévrovací prostor pro hypotetické “reálné” umístění stavby. **Nejde tedy o skutečné varianty, ale o krajní polohy možného umístění záměru, dle vymezujících bodů viz výše.**

Ptáme se kolik prostoru má investor v navazujícím řízení a umístění stavby na manévrování od umístění v předložené dokumentaci?




Úsek 0-3 km je z prostorového uspořádání (několik VKP, biotop, fragmentace a průchodnost krajiny, migrační koridory, blízká obytná zástavba, sady) vysoce konfliktní. Investor v předkládaných variacích nemá prostor pro hledání optimálního nebo kompromisního řešení vedení trasy, tedy zástavba versus několik VKP. Přitom varianty varianty trasy vedení trasy jižně od rybníka tuto konfliktní situaci alespoň

částečně řeší. Vedení alternativním trasováním kolem vrchu Hrobka ještě lépe.

Jak by byla řešena kolizní zjištění po zaměření terénu a umístění stavby s předkládanými stanovisky (vzdálenosti od VKP, zástavby, etc) a zjištěném možném vlivu (který nyní údajně nepředpokládá)?

Pozbyde souhlasné stanovisko EIA platnost při zjištění nových skutečností a změně podmínek od předložené Dokumentace ?

2. VKP, památné stromy a hodnocení

<input type="checkbox"/>	KÓD ▾	NÁZEV ▾	TYP OBJEKTU ▾	POČ. VYHL. ▾	POČ. SOUČ. ▾	ORGÁNY OCHRANY PŘÍRODY			
<input type="checkbox"/>	101331	Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově	Skupina stromů	2	2	MÚ Turnov			

Výška (m):	nezadaná
Obvod (cm):	nezadaný
Poznámka:	Severně od obce v lesním porostu nad rybníčkem v blízkosti Tatobit
Ochranné pásmo:	vyhlášené - kruh o poloměru desetinásobku průměru kmene v 1,3 m, tj. v době vyhlášení 12 m a 13 m
Datum prvního vyhlášení:	17.12.1996
Ostatní informace:	

[Odborná databáze památných stromů \(nature.cz\)](http://nature.cz)

Dále jsou zde mimo les, nivu a tok Tisovky i dva duby letní v blízkosti rybníku. Již ve veřejném projednávání EIA na I35 jsme na tyto památné stromy a tedy i VKP, upozorňovali. Památné stromy s určenou lokalizací jedinců, jsou letmo zmíněny a odbyty 28 let starými údaji z roku 1996 (!?). A přestože není učiněno geometrické zaměření stavby, je v textu dokumentace uvedeno a “vypořádáno” slovy:

PAMÁTNÉ STROMY A JEJICH OCHRANNÁ PÁSMA, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ ROSTLINY A ŽIVOČICHOVÉ, ZVLÁŠTNÍ OCHRANA NEROSTŮ

Podle § 46, odst. 1 zákona lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy.

V posuzovaném území zásahu nejsou vyhlášeny památné stromy podle § 46 odst. 1 zákona. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou zásahem dotčena.

Nejblíže se trasa přibližuje dubům u rybníka v Žernově. Oba stromy nebudou stavbou dotčeny.

P10 Hodnocení str 72

PAMÁTNÉ STROMY

V posuzovaném zájmovém území není vyhlášený památný strom podle § 46, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen ZOPK).

Nejblíží vyhlášené památné stromy se nachází jižně cca v km 2,012 od plánovaného záměru – **Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově** (kód dle ÚSOP 101331). Jedná se o skupinu 2 ks *Quercus robur* s obvodem kmene 433 cm a 404 cm, severně od obce v lesním porostu nad rybníčkem v blízkosti Tatobit, pozemek p. č. 104, k. ú. Žernov. Ochranné pásmo je vyhlášené – kruh o poloměru desetinásobku průměru kmene v 1,3 m, tj. v době vyhlášení 12 m a 13 m, obrázek 11.

P9 Dendrologie str 17

Památné stromy

V blízkosti navrhované trasy záměru se nacházejí památné stromy: Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově (Dok str 54.)

Letmá a nepřesná specifikace zásadně neodpovídající stupni legislativní ochrany:

Cca 66 m jižně od plochy záměru se nacházejí 2 památné stromy – duby letní *Quercus robur* v lesním porostu nad rybníčkem

v Žernově s ochranným pásmem ve tvaru kruhu o poloměru 10x průměr kmene v 1,3 m v době vyhlášení 12 a 13 m, **pozemek p. č. 104.** (Dokumentace 78.)

K tomu máme námitky, **prve zmíněné rozměry jsou vzhledem k aktuálním údajům s chybou v desetinném řádu** (tj cca + X0 cm za 28let), **ale hlavně(!) umístění 66m od záměru???** **Vždyť v ortofoto zákresu se koruna jednoho z chráněných stromů kryje přímo se záměrem, a to v té mapě není zakresleno!** **Ptáme se proč?**

Kmen většího ze stromů je v rozmezí pozemků p.č. 104-105/2 (chyba v iKatastru +/- 3m), ale koruna je rozhodně i nad parcelou 105/2. **Jak je možné, že tato skutečnost je u zákonem chráněného VKP řešena takto nedostatečně?**

To je “Hodnocení vlivu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.”

V příloze P11 Dokumentace hodnotící krajinný ráz jsou výmluvné i použité podklady:

Použité podklady:

www.mapy.cz

www.google.com/maps/

Co dodat?

Zásadně nesouhlasíme s umístěním a zpracováním záměru v takto diletantském provedení. Ať již je toto a další opomenutí záměrné či vlivem ledabylosti, neodpovídá kvalitě zpracování dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, je však investor povinen pro záměr zpracovat hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. jestliže výstavba představuje „závažný zásah do zájmů chráněných druhou, třetí a pátou částí tohoto zákona“. Zejména jde o zásahy do významných krajinných prvků, prvků ÚSES, mimolesní zeleně, obecné ochrany ptáků, obecné ochrany rostlin a živočichů, zvláštní druhové ochrany a krajinného rázu.

Výše uvedené vlivy záměru tedy není možné „vyhodnotit“ pouze tímto obecným konstatováním:

Památné stromy

V blízkosti navrhované trasy záměru se nacházejí památné stromy: Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově (Dok str 54, podruhé str 107,)

Cca 66 m jižně od plochy záměru se nacházejí 2 památné stromy – duby letní Quercus robur v lesním porostu nad rybníčkem v Žernově s ochranným pásmem ve tvaru kruhu o poloměru 10x průměr kmene v 1,3 m v době vyhlášení 12 a 13 m, pozemek p. č. 104. (Dokumentace str 78.)

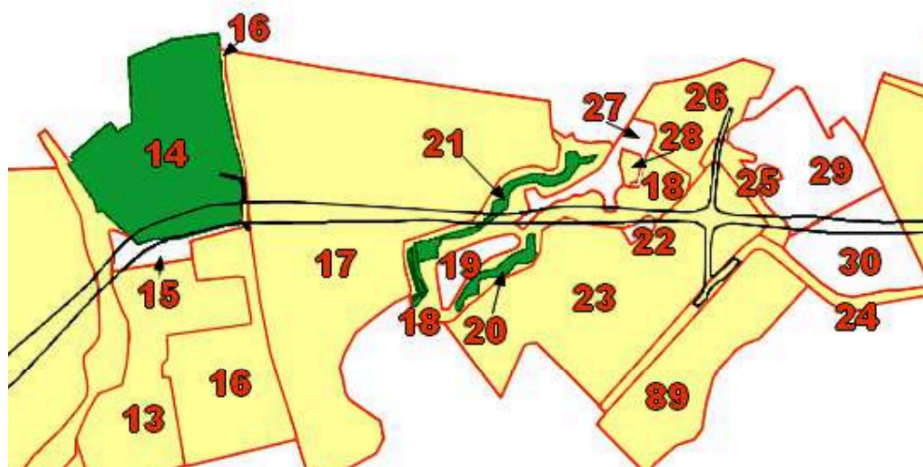
V posuzovaném území zásahu nejsou vyhlášeny památné stromy podle § 46 odst. 1 zákona. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou zásahem dotčena. Nejblíže se trasa přibližuje dubům u rybníka v Žernově. Oba stromy nebudou stavbou dotčeny. (P10 Hodnocení str 72)

Předpokládané vlivy na faunu lze rozdělit do dvou částí: na vlivy způsobené výstavbou záměru a vlivy působící v období provozu záměru. Za možné významné lze označit vlivy způsobené provozem záměru, neboť budou působit dlouhodobě. (Dok, str. 187)

Tyto vlivy je třeba přesně popsat, identifikovat a provést taková variantní a další opatření, aby byly eliminovány, minimalizovány, anebo vhodně kompenzovány. A to je možné pouze podrobným zpracováním hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu dle § 67 zákona 114/1992 Sb. v rozsahu dle vyhlášky č. 142/2018 Sb.

Domníváme, že jde o vážné legislativní opomenutí, které je v rozporu s výše uvedenou vyhláškou, a požadujeme zpracování hodnocení vlivu záměru na přírodu a krajinu v rozsahu stanoveném touto vyhláškou, včetně vyhodnocení vlivu různých variant záměru, a to i varianty nulové.

Dále pro ilustraci: Obrázek z P9 Dendrologie (V1?)



Plot	Vegetace (%)	Popis	OHP	Vegetace chráněná
13	X13 (100 %)	Oplocený intenzivní ovocný sad. Vysoká hustota ovocných dřevin v nízkých pěstitelských tvarech s opěrnou konstrukcí, pravidelně hnojené, okopávané, postřiky, pesticidy. V meziřadí druhově chudý pravidelně sečený travinobylinný porost. E _{3,2} : <i>Malus domestica</i> agg.	OHP 4	
14	X9A (70 %) L7.2 (30 %)	Václavský les, v J části dominuje <i>Picea abies</i> , v S části <i>Quercus robur</i> -charakter vlhké acidofilní doubravy. E _{3,2} : <i>Quercus robur</i> , <i>Picea abies</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>Sorbus aucuparia</i> , <i>Larix decidua</i> , <i>Prunus avium</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Populus tremula</i> , <i>Carpinus betulus</i> .	–	lesní porost (PUPFL)
15	X7B (100 %)	Travinobylinné lado.	–	dřevinná vegetace chybí
16	X1 (70 %) X7B (30 %)	Zemědělský areál, vegetace do 20 %, zpevněná cesta, při krajnici sporadická druhově chudá vegetace tř. <i>Polygono arenastri-Poëtea annuae</i> . Po obou stranách navazuje travinobylinná linie, pravidelně sečená.	OHP 3-4	
17	X13 (100 %)	Oplocený intenzivní ovocný sad. Vysoká hustota ovocných dřevin v nízkých pěstitelských tvarech s opěrnou konstrukcí, pravidelně hnojené, okopávané, postřiky, pesticidy. V meziřadí druhově chudý pravidelně sečený travinobylinný porost. E _{3,2} : <i>Malus domestica</i> agg.	OHP 4	
18	L2.2 (60 %) X9A (30 %) X12A (10 %)	Vodní tok Tisovka (IDVT 10 185 612) ČHP 1-05-02-0150. Pásmo ohrožení imisemi D (60+). Dřevinný břehový porost vyvinutý, v části dřevinný porost podél malého rybníčku v nivě toku. E _{3,2} : <i>Quercus robur</i> , <i>Q. rubra</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>A. incana</i> , <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>S. x rubens</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Viburnum opulus</i> , <i>Corylus avellana</i> , <i>Euonymus europaea</i> , <i>Populus tremula</i>	OHP 2	na části lesní porost (PUPFL)
19	X14 (100 %)	Vodní plocha rybníka	–	dřevinná vegetace chybí
20	L3.1 (40 %) X12A (60 %)	Dřevinný porost ve svahu se SZ expozicí nad rybníčkem. Pásmo ohrožení imisemi D (60+). Několik významných exemplářů <i>Quercus robur</i> . E _{3,2} : dom. <i>Populus tremula</i> a <i>Fraxinus excelsior</i> ; <i>Carpinus betulus</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Picea abies</i> , <i>Populus tremula</i>	–	lesní porost (PUPFL)
21	L2.2 (100 %)	Dřevinný břehový porost Tisovky (IDVT 10 185 612) ČHP 1-05-02-0150. Pásmo ohrožení imisemi D (60+). E _{3,2} : dom. <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Viburnum opulus</i> , <i>Euonymus europaea</i> , <i>Populus tremula</i>	–	lesní porost (PUPFL)
22	X7B (100 %)	Travinobylinné lado, občasně pokoseno, dom <i>Calamagrostis epigejos</i>	–	dřevinná vegetace chybí

18	L2.2 (60 %) X9A (30 %) X12A (10 %)	Vodní tok Tisovka (IDVT 10 185 612) ČHP 1-05-02-0150. Dřevinný břehový porost vyvinutý, v části dřevinný porost podél malého rybníčku v nivě toku, na části PUPFL. E _{3,2} : <i>Quercus robur</i> , <i>Q. rubra</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>A. incana</i> , <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>S. x rubens</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Viburnum opulus</i> , <i>Corylus avellana</i> , <i>Euonymus europaea</i> , <i>Populus tremula</i> ; E ₁ : <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Lythrum salicaria</i> , <i>Urtica dioica</i> , <i>Phragmites australis</i> , <i>Alliaria petiolata</i> , <i>Pulmonaria obscura</i> , <i>Festuca gigantea</i> , <i>Filipendula ulmaria</i> , <i>Anemone nemorosa</i> , <i>Brachypodium sylvaticum</i> , <i>Galeobdolon luteum</i> , <i>Ficaria verna</i> subsp. <i>verna</i>
19	X14 (100 %)	Rybníček, z vodních makrofyt <i>Lemna minor</i> a <i>Spirodela polyrhiza</i> . Na břehu s porosty <i>Phragmites australis</i> , <i>Phalaris arundinacea</i> , <i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Anthriscus sylvestris</i> , <i>Cirsium oleraceum</i> , <i>Convolvulus arvensis</i> , <i>Dactylis glomerata</i> , <i>Symphytum officinale</i> , <i>P. palustris</i> , <i>Deschampsia cespitosa</i> , <i>Lythrum salicaria</i> , <i>Urtica dioica</i>
20	L3.1 (40 %) X12A (60 %)	PUPFL, dřevinný porost ve svahu se SZ expozicí nad rybníčkem. Několik významných exemplářů <i>Quercus robur</i> . E _{3,2} : dom. <i>Populus tremula</i> a <i>Fraxinus excelsior</i> ; <i>Carpinus betulus</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Picea abies</i> , <i>Populus tremula</i> ; E ₁ : <i>Brachypodium sylvaticum</i> , <i>Hieracium murorum</i> , <i>Alliaria petiolata</i> , <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Veronica chamaedrys</i> agg., <i>Galeobdolon luteum</i> , <i>Stellaria holostea</i> , <i>Rubus</i> spp, <i>Melica nutans</i> , <i>Poa nemoralis</i> , <i>Polygonatum verticillatum</i> , <i>Viola reichenbachiana</i> , <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Geum urbanum</i> , <i>Urtica dioica</i> , <i>Anemone nemorosa</i> .
21	L2.2 (100 %)	PUPFL, dřevinný břehový porost Tisovky (IDVT 10 185 612) ČHP 1-05-02-0150. E _{3,2} : dom. <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Prunus padus</i> , <i>Salix euxina</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Viburnum opulus</i> , <i>Euonymus europaea</i> , <i>Populus tremula</i> ; E ₁ : <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Lythrum salicaria</i> , <i>Urtica dioica</i> , <i>Alliaria petiolata</i> , <i>Anemone nemorosa</i> , <i>Brachypodium sylvaticum</i> , <i>Galeobdolon luteum</i> , <i>Ficaria verna</i> subsp. <i>verna</i> , <i>Leucojum vernum</i>
22	X7B (100 %)	Travinobylinné lado, občasně pokoseno, dom <i>Calamagrostis epigejos</i>

Příloha 10 k Dok str 28 (Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb).

Výřez tabulek uvedených v P9 i P10 ukazuje část pozemků v místě VKP 1.9-2,3 km záměru. 20. řádek udává výše zmíněné duby jako “několik významných exemplářů QR”. Upozorňujeme že na obrázku je znázorněna trasa “V1”, “V2” je o několik metrů blíže památným stromům.

...



Dok str 49.



Silueta zmiňovaného stromu aktuálně - (koření níže ve svahu), v okolí vzrostlé habry a olše



Obr z r. 1996

https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/odps/pstromy/index.php?ODPS_TR EE=8131&SO_MOST=101331

3. K příloze P10 Hodnocení máme i další námitky, např:

ÚSES a VKP je popsáno takto:

V zájmovém území se nacházejí VKP ze zákona – les a vodní toky: levobřežní přítok Václavského potoka HMZ 10181561 (IDVT 10 181 561), ČHP 1-05-02-0150 Tisovka (IDVT 10 185 612), ČHP 1-05-02-0150 bezejmenný pravostranný přítok Veselky (IDVT 10 181 545), ČHP 1-05-02-0150 Kotelský potok, pravostranný přítok Veselky (IDVT 10 181 536), ČHP 1-05-02-0150 bezejmenný pravostranný přítok Hořenského potoka (IDVT 10 180 598), ČHP 1-05-01-0520 Hořenský potok (IDVT 10 185 602), ČHP 1-05-01-0520 bezejmenný pravostranný přítok Hořenského potoka (IDVT 10 180 604), ČHP 1-05-01-0520..

P10 Hodnocení str 62

Ano, to jsou vodní toky, ale chybí ostatní VKP v celém rozsahu zájmového území, a zároveň ovlivnění záměrem a vyhodnocení tohoto vlivu.

Přítomnost významných krajinných prvků (VKP):

Zásahem budou dotčeny následující **VKP ze zákona:**

Lesy

Údolní nivy

Vodní toky

Přítomnost památného stromu vč. ochranného pásma

Ve vymezeném území se nachází tyto památné stromy:

Tatobitská lípa "Americká" (kód 101380) - Lípa stojí u silnice směrem na Žernov, naproti domu s číslem popisným 86

Dva duby letní nad rybníčkem v Žernově (kód 101331) – Nachází se severně od obce v lesním porostu nad rybníčkem v blízkosti Tatobit

P10 Hodnocení str 95

Bez dalších identifikací a zhodnocení vlivů následuje konstatování:

Shrnutí

Tabulka vlivů navrhované stavby na zákonná kritéria krajinného rázu:

Tabulka vlivu na zákonná kritéria krajinného rázu (viz §12 zákona)	Vliv V1	Vliv V2
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	<i>slabý</i>	<i>slabý</i>
Vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky	<i>slabý</i>	<i>slabý</i>
Vliv na VKP	střední	<i>slabý</i>
Vliv na EVL	žádný	žádný
Vliv na ZCHÚ	žádný	žádný
Vliv na kulturní dominanty	<i>žádný</i>	<i>žádný</i>
Vliv na estetické hodnoty	střední	střední
Vliv na harmonické měřítko krajiny	střední	<i>slabý</i>
Vliv na harmonické vztahy v krajině	střední	střední

Na základě výše uvedené analýzy je možno konstatovat, že navrhovaný záměr představuje v omezené míře rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je hodnocen jako žádný až střední. V blízkých pohledech (ze zemědělských kultur) sice míra zásahu stoupá, ale v celkových panoramatech (od nejbližší zástavby) je malá.

Navrhovaný záměr I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283) je navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Menší vlivy vykazuje varianta V2, která vyžaduje menší zábor lesa (VKP) a nevyžaduje realizaci ekoduktu a hluboké zářezy (harmonické měřítko krajiny).

P10 Hodnocení str 102

Není zmíněno jaké VKP (Lesy, vodní toky a jejich nivy, památné stromy, rybník, biokoridor, etc), kolik ani kde, nejsou uvedeny vlivy ani jejich zhodnocení, ani zdroje ze kterých hodnocení vychází, **jen ve shrnutí je u V2 uveden SLABÝ VLIV na VKP -přitom záměr jimi přímo prochází či je v těsné blízkosti a přímo i nepřímo na ně má či může mít vliv jak v období výstavby tak zamýšleného provozu.**

Závěr celého Hodnocení:

7. Závěr hodnocení z hlediska závažnosti vlivu zásahu včetně konstatování, zda a v jaké míře zásahem dojde k ovlivnění chráněných zájmů

Zamýšlený záměr „I/35 Turnov – Úlibice – přivaděč Zelený Háj (II/283)“ předložený ve dvou variantách označených jako V1 a V2, je zásahem s možným negativním vlivem na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů zjištěné v území záměru. Realizací navržených opatření dojde k omezení vlivů záměru na populace zjištěných druhů rostlin a živočichů. Dále je předpoklad, že těmito zmírňujícími opatřeními dojde k udržení stávající kvality populací zjištěných chráněných druhů v období i po realizaci záměru. **Z důvodu velkého množství zjištěných ZCHD** je potřebné, aby byla stanovena osoba biologického dohledu stavby. Tato osoba bude dohlížet na realizaci požadavků ochrany druhů, stanovišť a dalších zvláště chráněných částí přírody a byly dodrženy v souladu jejich ochrannými podmínkami a nároky. Zamýšleným zásahem mohou být dotčeny tyto chráněné zájmy:

ÚSES

Hodnocený zásah se dostane do střetu se stavebními prvky ÚSES na regionální a lokální úrovni.

VKP

V dotčeném území posuzovaného zásahu se nacházejí VKP ze zákona.

P10 Hodnocení str 111

Chybí relevantní popis vlivů a jejich hodnocení.

Vzhledem k velkému množství zvláště chráněných druhů (ZCHD) je otázkou, zda je zvolena vhodná trasa záměru, neboť takto je v kolizi s veřejným zájmem ochrany přírody a životního prostředí. Proč nejsou zařazeny plnohodnotné varianty zohledňující Závěr zjišťovacího řízení?

Zvláště s přihlédnutím k ostatním pochybením v Dokumentaci (absence relevantní podkladové studie k intenzitě dopravy a výhledovým hodnotám intenzity dopravy, ze kterých následně čerpají data rozptylová i hluková studie, ospravedlňující jak parametry navrhované komunikace, tak samotný veřejný zájem tohoto záměru, vyvstává otázka:

Jedná se o omyl z ledabylosti či záměrnou manipulaci s podklady a dokumentací k procesu EIA?

4. A další

I.

Převážná část území mezi jednotlivými lokalitami osídlení je volná (pole, louky, pastviny, lesy). Trasa je navržena tak, aby se v co největší míře vyhýbala zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám. V případě neprovedení záměru by pravděpodobně bylo toto území i nadále využíváno převážně jako pole, louky a pastviny a lesy. (Dok 118)

Ano! louky, lesy (VKP) a pastviny jsou třeba, zvláště na tomto území, kde je velice málo přirozených biotopů. Argumentovat tím, že jsou volná jako důvod k zastavění a zničení místo zvýšení péče a ochrany je absurdní. Z legislativy a směrnic ČR i EU vyplývá přednostní upotřebení “brownfields” před stavěním na zelené louce - doslova.

To není argument, ale způsob uvažování.

II. Toto je hodnocení vlivů na obyvatelstvo:

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo:

Kritérium	Hodnocení
Rozsah vlivu	V bezprostředním okolí záměru
Povaha vlivu vzhledem k přesahování st. hranic	Přesahování st. hranic nepřichází v úvahu
Velikost a složitost vlivu	Vliv poměrně složitý vzhledem k širokému spektru emitovaných škodlivin, malý až nevýznamný, hluboce podlimitní

Hodnocení “*Vliv malý až nevýznamný, hluboce podlimitní*” se zdá zkreslující fakta. Jak potom rozumět “vysoce obtěžujícímu hluku”, limitním hodnotám některých imisí (s možnou nepřesností až 25%), nezpracované studii na světelný smog a enormní zátěži na komunikacích navazujících na záměr (Žernov, Slaná, Lomnice n P, a další)?

Dále chybí kvalitní a hodnověrné zpracování prostupnosti krajiny pro pěší, jaký bude tento vliv? Jsou zmíněny cyklostezka a turistická trasa, ale nikde není kvalitativně popsán současný stav prostupnosti krajinou v okolí záměru, vliv záměru na průchodnost jak pro pěší spojení mezi obcemi, tak pro rekreaci typu běh, procházky a další venkovní sporty. Jak je hodnocen vliv na zdraví omezením prostupnosti novým záměrem a zvýšením dopravního vytížení v udávaných hodnotách? A co bezpečnost pro pěší, běžce, cyklisty a maminky s kočárky?

III. “Dvojitý metr” v hodnocení V1 a V2, resp. v různých částech záměru

Realizací dálnic a rychlostních silnic, úpravou železničních koridorů, výstavbou dalších komunikací, novou zástavbou podél komunikací či vodních toků, rozšiřování zástavby do volné krajiny mimo intravilány obcí (tzv. urban sprawl) dochází v lesních komplexech (celkově v krajině) k její fragmentaci, tj. k nežádoucímu členění lesních komplexů na dílčí části, které postupně ztrácejí potenciál k vykonávání původních funkcí nebo mohou vést k zániku biotopů řady druhů. Fragmentace lesních porostů mnoha vlivy prostupnost prostředí pro velké množství druhů znemožňuje nebo snižuje.

Z praktického hlediska lze přijmout určitá zjednodušení a aplikovat metodické postupy alespoň na ty skupiny organismů, které

jsou fragmentací krajiny nejvíce postižené. Takovouto obecně uznávanou modelovou skupinou jsou velcí savci.

...

Vliv dálnic, rychlostních silnic a některých moderních silnic první třídy se neomezuje pouze na zábor PUPFL a likvidaci ekosystémů na vlastní trase, ale tyto stavby ovlivňují široké pásy krajiny hlukovou zátěží, imisemi a rovněž i vizuálním rušením. Tyto vlivy působí podle intenzity dopravy do vzdálenosti stovek metrů a snižují kvalitativní úroveň krajiny nejen pro živočichy ale i pro člověka.

...

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.

Dok 177

V údolí Tisovky přibližně 2-2.3 km záměru se jedná o přirozenou druhovou skladbu porostu údolní nivy včetně výskytu zvláště chráněných druhů, a to přímo v lokaci **předkládaného záměru je větší počet zvláště chráněných živočichů v jednom uceleném biotopu a konkrétní oblasti. Kromě velkých savců je zde díky přirozené skladbě porostu a biotopu jsou zde vhodné podmínky pro život plazů, obojživelníků a hmyzu (VKP Tisovka, rybník, niva, památné stromy, mokřad a trvalý travní porost).**

Necitlivé protnutí výše zmíněných přírodních prvků napříč zcela evidentně způsobí právě citovanou fragmentaci na dílčí části, které mohou postupně ztrácet původní funkce a mohou vést k zániku biotopu a řady zvláště chráněných druhů - viz seznamy v biologickém průzkumu Dokumentace a přílohy v připomínkách I.

Skutečné variační řešení mimo tuto lokalitu by významně snížilo dopad na životní prostředí a zachování biotopu.

Podobně:

Fragmentace biotopu a zásah do vodního hospodářství s ovlivněním mikroklimatu.

V místech s vysokou hladinou podzemní vody (nebo dokonce se stagnující vodou) dochází ztrátou transpirace až k permanentnímu 179 zamokření; v místech s rychlým odtokem vody dochází ke střídavému extrémnímu zamokřování a vysychání. Obsah vody v půdním profilu je tak mnohem rozkolísanější než pod lesním porostem. Dok 178

Zadržení vody v povodích ovlivňuje do značné míry geomorfologie a geologická stavba území. Geologické poměry jsou (relativně) neměnné, zato geomorfologii území a hydromorfologii vodních toků však často významně ovlivňuje lesnictví (a také intenzivní zemědělství). Vodní toky se pod vlivem degradačních procesů mění. Každé vážné narušení lesního ekosystému je následované iniciací erozních procesů a destabilizací odtokových poměrů. Dochází ke snížení schopnosti lesního povodí zadržovat vodu i živiny. Ačkoliv les se regeneruje poměrně rychle, lesní půdy se obnovují pomaleji a velmi pomalu trvá regenerace lesních vodních toků a mokřadů. Koloběh vody má však ještě další podstatnou fázi – atmosférickou, jež určuje, jak se bude redistribuovat srážková voda. Po odlesnění vzniklé asfaltové a betonové povrchy nedokáží zachytit přívalové deště a množství tzv. neproduktivně odtékající vody, tj. té, která nebyla využita vegetací či pro doplnění zásob podzemní vody, rychle odteče po povrchu, což ovlivní vodní režim okolní krajiny. Dojde ke snížení vodozadržné kapacity lesních půd v okolí nově vzniklé komunikace, zvýší se riziko povodní, a naopak v suchých obdobích poklesem hladiny podzemní vody. Drobné vodní toky, sběrné příkopy, hlavníky v lesních porostech, které jsou vlivem intenzivního využívání současných lesních porostů velmi pozměněné (směrově a spádově upravené), způsobující zrychlený odtok vody z přívalových srážek budou v blízkosti obchvatu ještě více degradovány.

...

Řetězec zdánlivě nesouvisejících procesů a změn tak během několika staletí radikálně sníží schopnost lesních porostů v km 4,500-6,300 zadržovat vodu.

Dok 179

Výše zmíněná citace ukazuje, že autoři vnímají zásah záměru do krajiny a jeho vliv. Bohužel v úseku 1,9-2,3 není de facto hodnocen. Jen letmo poukazují na existenci biotopů bez další specifikace a náležité podrobnosti. Např. (tučně biotopy v údolí Tisovky 1,9-2,3 km záměru):

Z biotopů přírodního charakteru byly podél vodních toků zaznamenány **jasanovo olšové porosty (biotop L2.2)**, v lesních porostech biotopy L3.1, L5.4 a L5.1. V pravidelně sečených lučních porostech byly vymapovány enklávy přírodě blízkých biotopů T1.1, T1.5 a nesečené porosty byly zařazeny k biotopu T1.6

Dok 186

„Obhlídkou lokality bylo zjištěno, že nedojde k výraznější změně odtokových poměrů v krajině. Kvarterní sedimenty představují slabě propustné až nepropustné prostředí s transmisivitou na úrovni $T = n \cdot 10^{-6} - n \cdot 10^{-9} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. 11 Západní část zájmové oblasti okrajově spadá (dle §28 zák. č. 254/2001 Sb.) do rozsáhlé chráněné oblasti přirozené akumulace vod „CHOPAV – 215 – Severočeská křída“. Její hranice prochází obcemi Tatobity a Žernov. V tomto úseku návrh nivelety kopíruje stávající terén s hloubkou zářezů do 4,0 m. CHOPAV nebude tedy plánovanou výstavbou přeložky nijak ovlivněna. Pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna lze doporučit vsakování srážkových vod do písčitéjších vrstev, případně zpomalení jejich odtoku retenčními nádržemi s následným přepadem do vodních toků s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jakost podzemních vod...” (str. 96)

Vzhledem k zákonu a definici CHOPAV (např. :[Geoportál: Chráněné oblasti přirozené akumulace vod \(cenia.cz\)](#)), považujeme tvrzení: **“CHOPAV nebude tedy plánovanou výstavbou přeložky nijak ovlivněna.”** za velice nejisté ba sporné -vzhledem k plánovanému kácení, nezbytné - byť nikde v Dokumentaci nezmiňované sanaci a odvodňování zemědělských a lesních pozemků (stávající stav) etc.

A dále:

Fragmentace krajiny

Při sledování kvality polygonů UAT podle velikosti efektivní plochy, prochází komunikace nefragmentovaným polygonem. Navrhovaná komunikace není dálničního typu, přesto dojde k porušení nefragmentovaného polygonu. Vzhledem k významu komunikace (není dálničního typu), není poškození polygonu UAT významné.

Dok 193

Požadavky pro živočichy kat „D“ nejsou přesně specifikovány, ale vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně malé živočichy s akčním rádiem cca 200 – 300m, bylo by vhodné propustky (migrační profily) řešit v uvedených vzdálenostech – tedy s maximální vzdáleností do

600m. Zde platí totéž co pro předchozí skupinu savců. Je také nutné konstatovat, že při vedení trasy cennějšími stanovišti je frekvence vhodných prostupu vyšší. Z tohoto pohledu, lze konstatovat, že stavba svými parametry vyhovuje možnosti migrace živočichů uvedené kategorie.

Dok 193

Prosíme o upřesnění návrhových parametrů záměru vzhledem k významu komunikace?

Proč je z pohledu požadavků na silnici II. třídy silně naddimenzovaná?

Proč se jako argument pro snížení vlivu záměru užívá pasportizace nižší třídy, když návrhové parametry jsou naddimenzované?

Proč není řešena celá trasa záměru stejně kvalitně?

IV. Kapitola D.I.8 Dokumentace

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

Dok 195

Celá tato kapitola pomíjí ekologické funkce krajiny, zabývá se pouze krajinným rázem, jak je patrné i ze závěrečného hodnocení. Buď zcela pomíjí zpracovat téma uvedené v nadpisu či sám nadpis je chybný.

III.

Z výše uvedených důvodů navrhuji, aby bylo k současné dokumentaci vydáno nesouhlasné stanovisko

IV.

Závěr

Ze všech shora uvedených důvodů považují shora uvedení podatelé zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle přesvědčení podatelů neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadují proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování.

Mgr. Filip Kyrál