

## **Podrobné vypořádání vyjádření doručených k posudku formulované zpracovatelem posudku, RNDr. Vladimírem Ludvíkem:**

<u>Název subjektu + podstata vyjádření</u>	<u>Vypořádání zpracovatele posudku</u>
<b>Obec Bohuňovice ze dne 6. 2. 2012</b>	
<p>Trváme na možnosti umístění základní varianty R35 mimo ochranné pásmo vodního zdroje Bohuňovice. Nedůvěru v nás budí argumentace zpracovatele posudku, že předběžný a podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum bude proveden až po stabilizaci trasy v rámci přípravy dokumentace pro územní řízení. Naopak jsme přesvědčeni, že tyto průzkumy by měly mít pro stabilizaci trasy zásadní význam. Pokud bude proces EIA uzavřen bez provedení tohoto podrobného průzkumu, přikláníme se k názoru, aby MÚK Řídký jako nadbytečná nebyla v základní variantě realizována, neboť ani není známa a posuzována trasa přivaděče, který by mohl ještě víc ohrozit vodní zdroj Bohuňovice.</p> <p>Zpracovatelem posudku navrhované investiční opatření např. možnost náhrady nebo doplnění vodního zdroje Bohuňovice je problematické především z pohledu ekonomického dopadu na konečné spotřebitele vody.</p> <p>Zpracovatel posudku se s požadavkem náhrady remízku Bouzovka nevypořádal korektně. Navrhuje zpracovat projekt z hlediska celospolečenské hodnoty stromů navržených ke kácení, ale nereaguje na význam remízku jako útočiště divoké zvěře. Realizace navrhovaných náhradních výsadeb je v dotčeném území problematická z hlediska vlastnictví pozemků. Řešením by bylo upřednostnění subvarianty Sedliště - jih, v případě základní varianty nerealizovat MÚK Řídký, případně ji umístit jižně od remízku Bouzovka tak, aby zůstal zachován.</p> <p>S požadavkem na doplnění dokumentace o způsobu odvodnění mostu přes lesní porost Švábenice a louky podél Končinského potoka se zpracovatel vypořádal pouze v obecné rovině.</p> <p>Nesouhlasíme s konstatováním, že hydrogeologická rešeršní studie je dostatečný podklad pro proces EIA a provedení podrobného hydrogeologického průzkumu přesahuje možnosti EIA, protože výsledek</p>	<p>Podrobný hydrogeologický průzkum bude podkladem pro uložení prověření možnosti umístění MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice.</p> <p>Případná náhrada nebo doplnění vodního zdroje je obecnou povinností každého, kdo realizuje nějaký záměr</p> <p>Problematika remízku Bouzovka jako útočiště divoké zvěře bude řešena v rámci detailní migrační studie, kde je mj. uložen návrh nových stanovišť.</p> <p>Detailní způsob odvodnění mostu přes lesní porost Švábenice a louky podél Končinského potoka bude předmětem DÚR.</p> <p>V této fázi nelze vyloučit, že MÚK Řídký bude vyloučena, případně bude realizována v jiné podobě např. v návaznosti na výsledky podrobného hydrogeologického průzkumu. Prioritní ochrana vodních zdrojů musí být zajištěna bez ohledu na to, kolik obcí zasobují.</p> <p>Rozdělení honitby MS Švábenice bude řešeno např. v detailní migrační studii, kde je mj. uložen návrh nových stanovišť.</p> <p>Hřbitov v Bohuňovicích je mimo dosah uvažovaných významných vlivů záměru. Záměr v prostoru poblíž hřbitova v Cerekvici nad Loučnou není navržen variantně.</p> <p>Poutní místo Končiny - akustická studie zde modeluje očekávané hladiny hluku ve výpočtovém bodě č. 29 v úrovni 38,1 dB pro den a 33,1 pro noc. V porovnání s příslušnými hlukovými limity 60 dB pro den a 50 dB pro noc se jedná o prakticky nevýznamné hodnoty.</p> <p>Písařské chyby z dokumentace EIA byly uváženy a nevedly ke změně závěru posouzení.</p> <p>V obcích Bohuňovice, Sedliště, Němčice a městské části Kornice nejsou signalizovány významné vlivy hluku a imisí.</p>

průzkumu už nebude součástí porovnání variant v rámci procesu EIA, jak vyžaduje zákon č. 100/2001 Sb. v platném znění. Pokud bude proces EIA uzavřen bez provedení tohoto podrobného průzkumu, přikláníme se k názoru, aby MÚK Řídký jako nadbytečná nebyla v základní variantě realizována, neboť ani není známa a posuzována trasa přivaděče, který by mohl ještě víc ohrozit vodní zdroj Bohuňovice. Dál upřesňujeme, že vodní zdroj Bohuňovice zásobuje 4 obce, zatímco posudek uvádí nepřesně, že je zdrojem pouze pro 1 obec. Ochrana vodních zdrojů a důkladné posouzení všech vnějších vlivů na ně by při jejich současném a budoucím zcela jistě rostoucím významu měla být preferována především.

V posudku není zmíněn vliv na provozování společenských aktivit. Realizací R35 v základní variantě dojde k rozdělení honitby MS Švábenice, a tím k omezení výkonu práva myslivosti s dopadem do společenského života v obcích Bohuňovice, Sedliště, Kornice, Horky, Cerekvice nad Loučnou a Pekla.

Zpracovatel se podle našeho názoru nedostatečně vypořádal s našimi požadavky a návrhy, svůj závěr opírá o zaměněné údaje /viz str. 214-216 „*Porovnání vlivů základní trasy a subvarianty Sedliště - jih*“, významně jednostranně souhlasí s argumenty ve prospěch základní varianty /např. neprovozovaný židovský hřbitov Litomyšl, účelově změněné ÚP Litomyšl, Řídký/, zatímco zcela zřejmé argumenty ve prospěch varianty Sedliště - jih zamlčuje /funkční a provozovaný hřbitov v Bohuňovicích a Cerekvici nad Loučnou, poutní místo Končiny, atp./.

V posudku jsou převzaty nepřesné údaje z dokumentace EIA, které už byly v průběhu namítány, a kromě jednoho údaje nejsou opraveny /např. vyšší objem dešťové vody u kratší varianty R35, atd./.

Vedení transitní dopravy mimo Litomyšl bude pro město vždy přínosem, při volbě základní varianty to však bude výrazně na úkor obyvatel obcí Bohuňovice, Sedliště, Němčice a městské části Kornice, a to za cenu vzniku nového významného zdroje hluku a imisí v doposud nedotčeném území.

Oznamujeme, že základní varianta R35 není obsažena v územně plánovací dokumentaci obce Bohuňovice, nebyla projednána s orgány obce a obec nemá zájem zpracovat koridor základní trasy do územního plánu. Zpracovatel posudku argumentuje ve prospěch základní varianty R35 účelově schválenými územními plány Litomyšle, Nedošína a Řídkého, střet s územím pro rozvoj obce Bohuňovice zanesenými v platném územním plánu však není v posudku zmíněn. Stejně tak není součástí posudku hodnocení hluku a imisí na obec Bohuňovice. Nesouhlasíme s tím, že by po realizaci základní varianty R35 zůstalo životní prostředí v obci nezměněné a požadujeme provedení posudku s ohledem na předpokládanou dopravní zátěž.

Záměr posuzovaný v procesu EIA nemusí být v souladu s ÚP, tato podmínka nastává ve fázi územního rozhodnutí.

Celý proces EIA byl proveden s ohledem na předpokládanou dopravní zátěž, varianty byly posouzeny dostatečně.

<p>Žádáme, aby posudek dle zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov - MÚK Staré Město" byl vrácen k doplnění a přepracování, a všechny varianty následně znovu objektivně porovnány.</p> <p>V případě, že nebude naší žádosti vyhověno, požadujeme změnu celkového hodnocení tak, že vlivy na ovzduší, hluk, hmotný majetek, kulturní památky a na rozvoj sídel jsou u obou variant stejné, vlivy na povrchové vody, podzemní vody, půdu, floru, ekosystémy, faunu a migraci živočichů, na krajinu a krajinný ráz jsou u základní varianty - méně příznivé.</p>	
<p><b>Obec Cerekvice nad Loučnou ze dne 31. 1. 2012</b></p>	
<p>Za nejvyšší pozornost zejména při výstavbě obec považuje obec šetrné zacházení s vodním zdrojem Pekla viz. citace z původního stanoviska obce „Souhlasíme s tvrzením, že bude nezbytné provedení důkladného hydrogeologického průzkumu, který by měl vést ke kvalitnímu projekčnímu návrhu na minimalizaci ovlivnění stávajících hydrogeologických poměrů v blízkosti vodního zdroje Pekla nejen během výstavby, ale i během vlastního provozu nové komunikace."</p> <p>Teprve v druhé řadě kladla obec Cerekvice důraz na dodržení nočních a denních limitů. Posudek, resp. původní akustická studie, obsahuje tabulku „Vliv provozu na R35 v blízkosti stávajícího vedení silnice I/35P, ve které je pro výpočtový bod č. 22 publikována po výstavbě 50,8 dB ve dne a 45,5 dB. Obec si u pracovníka MŽP vyžádala zaslání situací, aby se seznámila s polohou výpočtového bodu uváděného v tabulce. Bod č. 22 se nachází u severně položených objektů v katastru Cerekvice nad Loučnou " v blízkosti stávající I/35. Nejen tento údaj, ale kompletní situační zákres isofon předpokládaných úrovní hladin akustického tlaku pro noční dobu (45 dB) po provedení navržených opatření jsou pro obec Cerekvice nad Loučnou naprosto přijatelné a nad očekávání příznivé.</p> <p>V poslední řadě u příležitosti tohoto stanoviska pokládáme za vhodné znovu připomenout potřebu zajištění splnění posledního výše uvedeného bodu sledovanosti. Z informací publikovaných médií, které tlumočí představu výstavby komunikace ve směru od obou konců je totiž zastupitelstvo obce přesvědčeno o jeho přehlížení. Obecní zastupitelstvo má obavy z momentu, kdy většina úseků R/35 bude zprovozněna, dopravci začnou tuto komunikační tepnu více využívat, ale úsek Vysoké Mýto - Litomyšl zůstane na další dobu dále ve výstavbě. To by znamenalo zejména v případě objezdů napříč obcí Cerekvice nad Loučnou naprosto nepředstavitelný problém se zajištěním bezpečnosti provozu a s kompletní zátěží životního prostředí v intravilánu obce: paradoxně v odborném posudku sledované břímě hlukem a smogem. Posudek se pochopitelně</p>	<p>Podmínkami stanoviska EIA je zajištěna eliminace vlivů na vodní zdroje. Vodnímu zdroji Pekla je v procesu EIA věnována zvláštní a nadstandardní pozornost.</p> <p>Z hlediska vlivů hluku je podmínkou stanoviska EIA zpracovat detailní akustickou studii, která se bude zabývat ochranou jednotlivých objektů a přesně stanoví rozsah a charakter protihlukových opatření. Zároveň bude zachován požadavek na protihlukovou ochranu o 5 dB bezpečnější, než stanoví legislativní hlukové limity.</p> <p>K poslednímu poznatku lze sdělit, že etapovitá výstavba rychlostní silnice je nezbytná realizační skutečnost. Ovšem k obavám vyjádřeným ve vyjádření lze sdělit, že za prvé se přednostně budují úseky, které představují obchvaty obcí, za druhé i na úsecích stávajících silnic, které jsou za zprovozněným úsekem rychlostní silnice, musí být dodrženy příslušné hlukové, imisní a všechny další limity životního prostředí.</p>

<p>touto alternativou resp. výše popsaným extrémem časového plánu uvedení komunikace R/35 do provozu hlouběji nezabývá, nicméně orgán životního prostředí tímto upozorňujeme na požadavek obce zahrnout do jeho rozhodnutí nárok na takový postup výstavby a uvádění dílčích částí komunikace do provozu, aby k výše popisovaným negativním jevům při výstavbě nedošlo.</p> <p>Předložený posudek tak doplňujeme výše uvedenými poznatky s tím, že obec Cerekvice nad Loučnou s vydáním kladného stanoviska orgánů životního prostředí k stavbě rychlostní komunikace R/35 souhlasí.</p>	
<p><b>Obec Janov ze dne 24. 1. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek</p>
<p><b>Město Litomyšl ze dne 1. 3. 2012</b></p>	
<p>ZaM schválilo toto usnesení: Město Litomyšl se ztotožňuje se závěry posudku RNDr. Vladimíra Ludvíka z prosince 2011 ve věci posouzení záměru "Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov - MÚK Staré Město" dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Město Litomyšl vítá, že tyto závěry respektují republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, mimo jiné i požadavek na umístění tras rychlostních silnic v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.</p>	<p>Bez nutnosti vypořádání.</p>
<p><b>Obec Opatov ze dne 21. 2. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek.</p>
<p><b>Obec Řídký ze dne 25. 1. 2012 (1)</b></p>	
<p>- obec Řídký nesouhlasí se subvariantou Sedliště-jih, kde dochází k výraznému přiblížení ke stávající i plánované obytné zástavbě.</p> <p>- souhlasíme s umístěním MÚK Řídký v km 51,590 základní varianty, která je v dostatečné vzdálenosti od obce.</p> <p>- není řešena protihluková ochrana lokality Řídký-samota (obytné domy čp.16 a čp. 23) a okraje obce na požadovaných 55 dB ve dne a 45 dB v noci.</p> <p>- nesouhlasíme s řešením ochrany navrhovaného VKP Švábenice posunutím trasy jižním směrem na úkor obytné zástavby lokality Řídký-samota (čp.16 a čp. 23)</p>	<p>Detailní řešení protihlukové ochrany bude řešeno v rámci podrobné akustické studie.</p> <p>Posun trasy bude prověřen včetně vyhodnocení vlivů na lokalitu Řídký - samota.</p>
<p><b>Obec Řídký ze dne 9. 2. 2012 (2)</b></p>	
<p>navazujeme na včerejší veřejné projednávání posudku na životní prostředí (tzv. EIA) na zámku v Litomyšli.</p> <p>Ve volné diskusi bylo upozorněno, že byla také ukazována mapa, která nebyla nikdy dříve předložena a nebyla ani v předané dokumentaci pro připomínkové řízení.</p> <p>Vzhledem k tomu, že na této mapě bylo zakresleno MÚK Řídký přibližně na km 50,810, nemůžeme s touto změnou v žádném případě souhlasit, protože by bylo provedeno posunutí MÚK Řídký o cca 800 m přímo až do obce z původního umístění na km 51,590 a tím by došlo k zásadnímu zhoršení životních</p>	<p>Citovaný zakres MÚK Řídký pochází z Hydrogeologické studie, která je součástí příloh dokumentace. Pro proces EIA je platný zakres v příloze Výkres 2 Přehledná situace.</p>

<p>podmínek v naší obci (hluk, emise a zvýšený provoz aut přes obec).</p> <p>Údajně bylo posunutí MÚK Řídký provedeno z důvodu částečného zásahu MÚK do ochranného pásma vodního zdroje Bohuňovice, i když ovlivnění tohoto vodního zdroje je jen velmi málo pravděpodobné. Jak potom budete řešit vedení trasy nové komunikace např. v ochranném pásmu pro vodní zdroj Cerekvice nad Loučnou - Pekla?</p> <p>Znovu upozorňujeme, že tato změna nebyla nikde uvedena v předané dokumentaci pro připomínkování, proto jsme se k tomu nemohli ani vyjádřit.</p> <p>Jak je možné během připomínkového řízení měnit dokumentaci?</p> <p>Žádáme proto o zařazení naší připomínky ohledně MÚK Řídký k vypořádání i když již vypršela doba určená pro připomínkové řízení. Pokud by to nebylo možné, budeme rozporovat regulérní průběh připomínkového řízení všemi prostředky.</p>	
<p><b>Obec Sedliště ze dne 8. 2. 2012</b></p>	
<p>B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru</p> <p>Tabulka na str. 13 uvádí, že varianta Sedliště JIH je o 530m kratší než varianta uváděná jako základní (tzv. Varianta Sedliště SEVER).</p> <p>V odstavci Mostní objekty na str. 16 se uvádí, že varianta Sedliště JIH obsahuje o 2 mosty méně, což reprezentuje zkrácení celkové délky mostů o 20m.</p> <p>B.II.1 Půda</p> <p>Tabulka na str. 18-19 uvádí, že varianta Sedliště JIH zabere 182 764 m<sup>2</sup> půdy 1. třídy méně než varianta Sedliště SEVER. Celkově zabere méně 61 434 m<sup>2</sup> půdy.</p> <p>B.II.4.2. Zásahy do dopravní infrastruktury</p> <p>Výpis přeložek u varianty Sedliště JIH na str. 25 není délkově definován, nelze proto posoudit vztah k variantě Sedliště SEVER</p> <p>D.I.2. Vliv na kvalitu ovzduší</p> <p>Na str. 31 autor posudku uvádí, že „... bude provozem zasažena zástavba na okraji Vysokého Mýta, Cerekvice n.L., Strakova a Dětfíchova“.</p> <p>V násl. odstavci na str. 31 autor posudku uvádí, že „za mírně vhodnější lze označit variantu Sedliště SEVER, kdy se rychl. komunikace více oddálí od zástavby Litomyšle a tudíž je možné očekávat pozitivní vliv na větší počet obyvatel“.</p> <p>Podle našeho názoru autor vůbec nezohledňuje vliv na obec Sedliště, ani nebere v úvahu stanovisko obce Sedliště z 27.8.2010, odstavec 3, str. 171 posudku.</p> <p>D.I.4 Vlivy na obyvatelstvo</p> <p>Z porovnání variant vychází jako více hlukem zatěžující obyvatelstvo varianta Sedliště JIH, nicméně je konstatováno, že hluk bude omezen protihlukovými stěnami.</p>	<p>Porovnání variant bylo provedeno v celé jejich délce a z hlediska všech vlivů na životní prostředí. Nemohlo být provedeno podle jednoho vlivu na jednu obec.</p> <p>Vizuální vlivy byly posouzeny nejen z hlediska směrového vedení trasy, ale zohlednily i vedení v zářezu.</p> <p>Na území obce Sedliště nejsou signalizovány žádné významné vlivy na životní prostředí v souvislosti se základní trasou.</p>

<p>D.I.5. Vliv na sídla</p> <p>Zpracovatel zcela pomíjí výchozí stav, ve kterém se nachází obec Sedliště. Tato je v současné době omezena z jihu hlukem a zplodinami díky stávající železniční trati a silnici č. 1/35. Trasování ve variantě Sedliště SEVER způsobí totéž i ze severní strany. Blíže viz stanovisko obce Sedliště z 27. 8. 2010, odstavec 3, str. 171 posudku. Nesouhlasíme se závěrem, že obě varianty z hlediska rozvoje obce mají na obec Sedliště stejný dopad.</p> <p>Zpracovatel konstatuje, že varianta Sedliště SEVER bude ze severního okraje obce Sedliště viditelná v místě přechodu polní cesty km 55.8. Podle našeho názoru bude trasa Sedliště SEVER viditelná z výše situované jižní části obce ve značném rozsahu v úhlu min.90st. Také nesouhlasíme se závěrem, že z obce Kornice nebude viditelná žádná z variant, varianta Sedliště SEVER bude viditelná ve značném rozsahu. Naopak souhlasíme se závěrem, že varianta Sedliště JIH vykazuje menší vliv na krajinu, protože je vedena logicky v trase stávajících struktur a v menší míře ovlivňuje krajinu nedotčenou.</p> <p>3. Pořadí variant z hlediska vlivu na ŽP, závěr</p> <p>Nesouhlasíme se závěrem (který je při srovnatelných datech s dokumentací EIA z 03/2010 kupodivu opačný), že varianta Sedliště JIH vykazuje celkově větší vlivy na životní prostředí a tím je méně vhodná k realizaci. Z pohledu obce Sedliště je také vzhledem k tomu, že vytváří z teritoria obce Sedliště do budoucna neobyvatelný ostrov, neakceptovatelná. Logicky by měla být trasa R35 umístěna u stávajících komunikačních struktur.</p>	
<p><b>Obec Strakov ze dne 24. 1. 2012</b></p>	
<p>Po prostudování materiálu a konzultaci s odborníky, máme tyto připomínky:</p> <p>1/ Na straně 31 je konstatováno zasažení zástavby obce Strakov. Naše zastupitelstvo i občané dlouhodobě trvají na trasování silnice na katastrální hranice obce směrem k lesíku Černá hora, několikrát nám to bylo ústně přislíbeno (ŘSD, Ing. Toman, Pardubický kraj). Z tohoto důvodu proběhla na území obce i petice občanů (ing. Hýbl). Nechápeme trasování prostředkem polí a přibližování komunikace směrem k obci, které podle našeho názoru postrádá smysl. V tomto duchu jsme jednali i se zástupci města Litomyšl a sousední obce Janov. Se zástupci obce Janov máme velmi podobné názory.</p> <p>2/ Nikde v posudku jsme nezaznamenali předpokládané zvýšení hluku v obci, což nás jako občany velice zajímá a je to pro nás velmi důležité.</p> <p>3/ Stále jsme ukliďováni argumentací, že vše podstatné se bude řešit při konkrétním projektování komunikace, ale zatím nám nikdo nevysvětlil další související záležitosti - protihluková a protizplodinová opatření, objízdné trasy a přivaděče a další.</p> <p>Celá záležitost se neúnosně táhne, myslím, že poprvé</p>	<p>1) Trasa je navržena v prostorech mezi sídly a dle technických norem a předpisů.</p> <p>2) Akustická studie podrobně řeší hladiny hluku v obci Strakov a to v bodě 36 - samota před obcí. Byly zde zjištěny očekávané hladiny hluku 46,4 dB ve dne a 41,4 dB v noci. Tyto hodnoty jsou hluboko pod navrženými limity (55 a 45 dB) a pod platnými legislativními limity (60 a 50 dB).</p> <p>Vzhledem k tomu, že hladiny hluku se snižují se vzdáleností od zdroje, budou hladiny hluku na území souvislého intravilánu obce ještě podstatně nižší.</p> <p>Vzhledem k tomu, že hodnoty jsou pod navrženými limity, nebyla zde řešena další protihluková opatření, stejně jako všude jinde.</p> <p>Stejně bylo postupováno u vlivu imisí.</p> <p>Lze předpokládat, že případné objízdné trasy povedou po stávající silnici 1/35, přivaděče budou řešeny samostatnými procesy EIA.</p>

<p>jsme se vyjadřovali již v roce 2006. Pořádné konkrétní a jasné jednání nepamatujeme, stále se jen z našeho pohledu mlží.</p> <p>Chápeme význam komunikace, ale máme pocit, že celá věc se děje na úkor malých obcí a územně správních celků.</p>	
<p><b>Obec Stradouň ze dne 6. 2. 2012</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- protihlukovou stěnu pod severní částí obce požadujeme výšky 3m</li> <li>- od 32,5 km po 34km provést výsadbu vzrostlého vegetačního pásu</li> <li>- požadujeme maximální ochranu hlavního vodního zdroje obce Stradouň a malých vodních zdrojů (studně) v k u. Stradouň</li> <li>- výsledky hydrologických průzkumů předkládat o u. Stradouň</li> <li>- požadujeme vyřešení migrace zvěře s uživateli honitby v k u. Stradouň</li> <li>- požadujeme adekvátní náhradu za odstranění porostů, které budou odstraněny při plánované výstavbě silnice R 35</li> </ul>	<p>Detailní velikost a charakter protihlukových stěn bude řešena v podrobné akustické studii.</p> <p>K vegetačnímu pásu je stanovena následující podmínka stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.)</li> </ul> <p>Problematika migrace zvěře je řešena následující podmínkou stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vypracovat podrobnou studii průchodnosti území pro migraci živočichů a na jejím podkladě navrhnout optimální technická opatření (migrační podchody, nadchody, migrační zábrany, oplocení, vytvoření naváděcích pásů, nových stanovišť apod.) tak, aby byl minimalizován dělicí efekt silnice; samostatně pro fázi výstavby a pro fázi provozu; ve spolupráci s uživateli dotčených honiteb, případně s místně příslušnými orgány státní správy myslivosti (odbory životního prostředí obcí s rozšířenou působností); předběžně počítat s obousměrným oplocením</li> </ul> <p>Kompenzace za kácenou zeleň je uložena přednostně v rámci vegetačních úprav.</p>
<p><b>Obec Vraclav ze dne 8. 2. 2012</b></p> <p>1) Která trasa R 35 platí, zda ta nejnovější na DVD nosiči, který obec obdržela nebo původní s tunelem délky 475 m. Na DVD je přijatelnější varianta, protože u vrchu „Homole“ odpadne přeložka VTL plynovodu, možná i vedení VN a budování nové nádrže CRS, která stojí v cestě. Tunel bude podstatně kratší o cca 250 m, vzdálí se od problémového inverzního údolí ve Svatém Mikuláši, okraje zástavby a plánovaného biocentra „V Dolích“ a zmírní se riziko narušení podzemního zdroje pitné vody s významným pramenním vývěrem pod kostelem v památkovém barokním areálu Svatý Mikuláš.</p> <p>Na druhou stranu nelze akceptovat stanovisko AOPK, že v případě realizace kratšího tunelu severněji od posuzované trasy dojde k zásahu do významných luk v okolí řeky Loučné. Nejedná se o louky, ale intenzivně obhospodařované zemědělské pozemky, a proto se ptám, čím jsou pro AOPK tak cenné.</p> <p>2) Na str. 52 posudku v tabulce zdrojů vody bez vyhlášeného ochranného pásma chybí „Prameniště Svatý Mikuláš“, na které již existuje řada posudků a hodnocení, která jsou k dispozici i na obecním úřadě Vraclav. Ve sloupci stavu využití zdroje by</p>	<p>1) Platí trasa, která je znázorněna na situaci s názvem: Výkres 2, Přehledná situace s tunelem Vraclav 475 m.</p> <p>2) Problematika „Prameniště Svatý Mikuláš“ bude řešena podrobným hydrogeologickým průzkumem, jak je uloženo podmínkou stanoviska.</p> <p>3) V úseku Ostrov – Vysoké Mýto byla trasa nejprve projektována tunelem pod vrchem Homole, v severní části lesního porostu. Biologický průzkum však ukázal, že právě v této lokalitě se nacházejí cenné druhy rostlin, navíc trasa tak zasáhla i do hodnotných luk podél Loučné. Proto byla trasa opětovně přehodnocena a posunuta jižně. Proto musela být nově posouzena procesem EIA a zařazena do dalšího úseku.</p> <p>V úseku po sjezdu z R35 na stávající silnici budou muset být dodržovány platné ekologické limity.</p> <p>Doba mezi zprovozněním uvedených dvou úseků není v rámci procesu EIA známa.</p>

<p>mělo být uvedeno „využíván pro ZD a 7 domácností“.</p> <p>Posudek připouští snížení hladiny podzemních vod. Jak si lze představit náhradu zdroje vody, který vyvěrá pod památkovými objekty, které byly postaveny pouze z důvodu jeho využití? Když na tomto zdroji vody stojí historie obce, dá se nahradit???</p> <p>3) Proč předchozí etapa výstavba R 35 končí v Ostrově a ne např. před Zámrskem na stávající silnici 1/35 a která dokumentace řeší, co se bude dít se zvýšeným provozem i dopravou staženou přes R 35 ze severu Čech a možná z Polska až do Ostrova na silnici 1/17. Co se bude dít na silnicích 3. tříd, které budou řidiči využívat pro zkrácení nájezdu na silnici 1/35 až do doby, než se úsek Ostrov - Staré Město otevře? Na Vraclavi nebo na Sedleci chodci ani nepřejdou přes silnici. Ptám se proto, že k projednávání dokumentací ostatních úseků R 35 jsme nebyli zváni ani oprávněni se vyjadřovat, protože se netýkaly katastrů naší obce. Jak dlouhá doba se předpokládá mezi otevřením úseku do Ostrova a z Ostrova.</p>	
<p><b>Město Vysoké Mýto ze dne 25. 1. 2012</b></p>	
<p>Město nesouhlasí s vypořádáním svých připomínek a nadále požaduje, aby investor zajistil výsadbu 15m širokého pásu izolační zeleně v úseku 40,5 - 43,0km, tedy na 2,5 km dlouhém úseku trasy R35, který je nejbližší obytné zástavbě, kde žije 1450 obyvatel.</p>	<p>Ve stanovisku EIA uložena podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav s následujícími parametry:</li> <li>- izolační zeleň v místech kontaktu s obytnou zástavbou</li> <li>- na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.)</li> </ul>
<p><b>Obec Zámrsk ze dne 2. 2. 2012</b></p>	
<p>Dle provedených studií budou po výstavbě a zprovoznění R35 v obytné části obce Zámrsk - Nová Ves v součinnosti se zbytkovým provozem na stávající komunikaci 1/35 stále překračovány limity hluku v nočním i denním provozu. V další fázi DÚR požadujeme provedení a vyhodnocení podrobné studie hlukové zátěže v km 36.0-37.0 s návrhem konkrétních opatření pro zmírnění důsledků, které budou aplikovány do dalších stupňů projektové dokumentace a následnou realizací opatření bude zajištěno bezpečné dodržení hlukových limitů (protihluková stěna).</p> <p>Po výstavbě a zprovoznění R35 se v obytné části obce Zámrsk - Nová Ves v součinnosti se zbytkovým provozem na stávající komunikaci 1/35 zvýší prašnost. Požadujeme v úseku km 36.0 - 37.0 ve fázi DÚR zpracovat do objektu vegetačních úprav dostatečný pás izolační zeleně s protiprašnou funkcí.</p> <p>V km 35,5 - 36,0 je navržen tunel Homole, který bude znamenat oproti běžným úsekům zvýšenou</p>	<p>Ve stanovisku jsou mj. uloženy následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude podrobná hluková studie z dopravy včetně návrhu případných protihlukových opatření</li> <li>- na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů (ve fázi DÚR) prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, např. 15m široký pás izolační zeleně v úseku 40,5 - 43,0km</li> <li>- součástí DÚR bude hluková studie pro období výstavby</li> <li>- součástí DÚR bude podrobná rozptylová studie, zvýšená pozornost bude věnována imisím z portálů tunelů a případnému odvětrání tunelů</li> <li>- součástí DÚR bude rozptylová studie pro období výstavby</li> </ul> <p>Uvedený požadavek na prodloužení tunelu je podmínkou stanoviska a musí být zohledněn v DÚR.</p>



koncentraci všech nepříznivých vlivů během výstavby i později po uvedení R35 do provozu. Požadujeme kromě požadavků uvedených v posudku podrobně vyhodnotit předpokládanou imisní a hlukovou zátěž v době výstavby. Dále požadujeme již ve fázi DÚR podrobně vyřešit konkrétní zařízení staveniště, provizorní dopravní opatření, přístupové komunikace a činnosti související. Dále požadujeme pro další stupeň DÚR podrobné posouzení předpokládané zvýšené krátkodobé koncentrace oxidu dusičitého v širším okolí portálů tunelu Homole, jehož umístění je orientováno ve směru převládajících větrů ze západu. To by mohlo mít měřitelný negativní vliv na zhoršení kvality ovzduší v obci Zámorsk. Zvýšené koncentrace škodlivých plynů kolem portálů tunelu budou negativně ovlivňovat floru i faunu v okolí portálů. Pro minimalizaci těchto negativních vlivů podporujeme možnost mírného prodloužení tunelu v obou směrech, jak je navrženo v čl. IV. Posudku, odst. 1) na str. 114 posudku ve spojení s dostatečným osázením zelení, navazující na okolí. Předpokládáme realizaci dalšího způsobu možného odvětrání tunelu, ne pouze portály.

Na stavební parcele p.č. 275 v KÚVraclav se v oblasti Vraclavského hřbetu, zvané Háj (v úrovni km 35.5 - 36.0, tunel Homole) nachází zemní vodojem, který zásobuje obec Zámorsk pitnou vodou. Vodojem je zásobován přivaděčem ve směru od Vysokého Mýta, částečně gravitací směrem od vrchu Háj. Vodovodní potrubí (přivaděč k obci) se ve východním směru k obci Zámorsk kříží s navrženou trasou R35. V úvahu přicházejí možné pochybnosti o poškození vodovodního řádu a zařízení vodojemu z důvodu předpokládaných vibračních vlivem těžké dopravy. Požadujeme dostatečně vyřešit a zabezpečit detail křížení trasy s vodovodním řádem. Při realizaci tunelu pak postupovat tak, aby nemohlo dojít k jakémukoliv poškození zařízení vodojemu ani k ohrožení dodávky pitné vody v odpovídající kvalitě do obce.

Z hlediska ochrany spodních vod jsou v posuzované trase pro obec Zámorsk významné dvě lokality: oblast Vraclavského hřbetu a Homole z důvodu výstavby tunelu a dále oblast Pekla, kde jsou umístěny vrty, zásobující vodojem pro obec Zámorsk. Podporujeme opatření k ochraně spodních vod, navržená v čl. IV Posudku (str. 117). V další fázi DÚR požadujeme podrobně vyřešit systém odvedení dešťových vod a splachu z komunikace v km 36.0 - 37.0 s důrazem na zachycení případných důsledků ropné havárie na R35 (realizace vsakovacích, retenčních a usazovacích nádrží v dostatečné kapacitě), dále vyřešit přívalovou vodu s ohledem na ochranu půdy před odnosem.

V Posudku je řešen příliš všeobecně a bez souvislostí dlouhodobý negativní dopad tzv. přechodného stavu, kdy výstavba nové R35 bude realizována v ucelené etapě do Ostrova a napojena na stávající I/35. Je reálný předpoklad, že tento tzv. „přechodný stav“ bude dlouhodobý. Jakým způsobem bude řešen nárůst

Křížení vodovodního řádu s trasou bude předmětem řešení všech stupňů PD.

Problematika ochrany vod je řešena řadou podmínek stanoviska a obecně platnými právními předpisy.

Problematika přechodného stavu bude řešena na základě obecně platných hygienických předpisů.

V případě krátkodobé neprůjezdnosti silnice R35 způsobené např. nehodou nebo živelní pohromou není žádný důvod k odklání dopravy po přilehlých obecních silnicích. Stávající silnice I. třídy zůstanou zachovány a umožní řešení uvedených situací.

Detailní křížení silnice III/305 17 s R35 není detailně řešeno, lze předpokládat mimoúrovňové křížení bez napojení. Bude detailně řešeno vč. projednání s dotčenými obcemi v rámci DÚR.

<p>dopravy na I/17 a I/35? Požadujeme provedení takových opatření, která by zminimalizovala negativní dopady zvýšeného provozu způsobeného tímto přechodným stavem na obyvatelstvo, okolí obce a životní prostředí.</p> <p>V další fázi projektové dokumentace (DÚR, DSP) požadujeme podrobněji zpracovat a v období výstavby důsledně dodržovat doporučení Opatření plánu organizace výstavby, uvedené v čl. IV (str. 119), vedoucí k minimalizaci vlivu hluku a prašnosti na okolí a obyvatele obce.</p> <p>Opatření provozní:</p> <p>V případě krátkodobé neprůjezdnosti silnice R35 způsobené např. nehodou nebo živelní pohromou jsou naprosto nepřijatelná případná opatření, spojená s odkláněním dopravy po přilehlých obecních silnicích! Žádáme o prosazení příslušných technických a legislativních opatření, aby bylo zcela vyloučeno využívání obecních komunikací pro objížděné trasy.</p> <p>Mimo posouzení vlivů silnice R35 na životní prostředí přikládáme ještě jednu připomínku: Ze zákresu trasy R35 je patrné, že dojde k přerušení silnice III/305 17, vedoucí od Malejova k obci Vraclav, která kříží silnici I/17 v km 35.0 - 35.5. Po přerušení této silnice se nabízejí tyto možné varianty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- komunikace III/305 17 zůstane zcela zaslepena a její veškerá, byť nepřilíš frekventovaná doprava bude muset být v tomto úseku řešena přes delší objížděné trasy (podotýkáme, že tato varianta není v zájmu naší obce)</li> <li>- vedení komunikace bude plnohodnotně propojeno nadjezdem přes západní portál tunelu Homole (toto řešení by se nabízelo jako vhodné zvláště v případě prodloužení západní části tunelu, uvedeném výše)</li> <li>- vedení komunikace bude propojeno nadjezdem přes západní portál tunelu Homole formou komunikace IV. třídy (uvedená komunikace je v hojně míře využívána jako cyklotrasa)</li> </ul> <p>Dá se předpokládat, že v případě varianty 1. s úplným zaslepením komunikace dojde v budoucnu k situaci, kdy minimálně cyklisté, popřípadě i řidiči jednostopých vozidel budou zaniklý přejezd přes silnici I/17 obcházet např. vyšlapanou pěšinkou přes portál tunelu.</p> <p>Všechny výše uvedené varianty spojené s přerušením silnice III/305 17 budou mít nezanedbatelný vliv na životní prostředí v okolí západního portálu tunelu. Žádáme tímto o vyřešení detailů a návazností budoucího přerušení komunikace III/305 17 již v dalším stupni PD DÚR.</p>	
<p><b>Krajský úřad Pardubického kraje – odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 1. 2. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek.</p>

<b>Městský úřad Chrudim – odbor životního prostředí ze dne 27. 1. 2012</b>	Bez připomínek.
<b>Městský úřad Vysoké Mýto – odbor životního prostředí ze dne 7. 2. 2012</b>	
V prostoru násypů v km 42,2 – 42,4 vyřešit převedení srážkových vod tak, aby nedocházelo k erozi půdy.	Stanovena podmínka: v km 42,2 – 42,4 řešit převedení srážkových vod takovým způsobem, aby nedocházelo ke zvýšené erozi půdy.
Zásahy na lesních porostech požadujeme v minimálním rozsahu.	Ve stanovisku je uloženo prověřit možnosti oddálení trasy na řadě míst tak, aby se maximálně snížily vlivy na lesní porosty.
Orgán ochrany přírody nadále požaduje, aby investor zajistil realizaci (pozemky a výsadbu) pásů zeleně v min. šířce 15 m v úsecích 40,5 - 42,5 km; 42,8 - 43,5 km; 44,5 - 46,5 km. Dle legislativy se při přípravě a provádění staveb komunikací vychází z požadavků ochrany přírody a životního prostředí. Začlenění trasy komunikace do krajiny a výsadba zeleně se řeší ohleduplně podle místních poměrů.	Ve stanovisku je uloženo: - zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav s následujícími parametry: - izolační zeleň v místech kontaktu s obytnou zástavbou - na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.) - návrh nových výsadeb minimálně v rozsahu vypočtené celospolečenské hodnoty stromů
Předložený text nabízí v teoretické rovině možné dílčí způsoby zvýšení ochrany zdroje pitné vody Pekla při provádění rychlostní silnice R35. Nicméně každé přiblížení trasy silnice k uvedenému zdroji, oproti stávajícímu stavu, dle vodoprávního úřadu, zvyšuje riziko ovlivnění kvality vody tohoto nenahraditelného zdroje. Nesdílíme názor, že nová silnice sníží riziko znečištění podzemních vod (str. 199, pátý odstavec). Na stávající silnici I/35 řešil vodoprávní úřad řadu dopravních nehod, kdy se vozidlo ocitlo zcela mimo prostor komunikace a vzhledem k úniku ropných i jiných nebezpečných látek se jednalo o závažné ekologické havárie. Na základě výše uvedeného zůstává v platnosti naše vyjádření č.j. 30590/2010/OŽP ze dne 13.10.2010.	Stanovisko EIA obsahuje podmínky, za jejichž splnění bude minimalizována možnost opuštění vozovky vozidlem a dále i v případě, že se vozidlo dostane mimo vozovku, bude zabráněno ovlivnění podzemních vod: - komunikaci vybavit svodidly, která znemožní vozidlům opustit vozovku, ve zranitelných úsecích nepropustnými příkopy se záchytnými nádržemi, které budou schopny pojmout objem největšího možného množství tekutých látek, které lze převážet po silnici
<b>Městský úřad Litomyšl – odbor životního prostředí ze dne 24. 1. 2012</b>	Bez připomínek.
<b>Městský úřad Svitavy – odbor životního prostředí ze dne 27. 1. 2012</b>	Bez připomínek.
<b>Městský úřad Moravská Třebová – odbor životního prostředí ze dne 3. 2. 2012</b>	Bez připomínek.
<b>Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích ze dne 31. 1. 2012</b>	Bez připomínek, preferuje u obchvatu Litomyšle základní trasu před subvariantou Sedliště-jih.
<b>ČIŽP – Oblastní inspektorát Hradec Králové ze dne 30. 1. 2012</b>	
Oddělení integrace upřednostňuje variantu Sedliště-jih. Oddělení ochrany ovzduší upozorňuje, že výstavba nových obaloven živičných směsí není předmětem	K Oddělení ochrany přírody: 1. V povodí Kornického potoka je v dokumentaci EIA navržena technologie zasakování, proto nedochází ke zvýšení průtoku.

<p>posuzovaného záměru a v případě, že bude počítáno s jejich výstavbou, je třeba zajistit souhlasy příslušných správních orgánů.</p> <p>Oddělení ochrany vod: bez připomínek.</p> <p>Oddělení odpadového hospodářství: bez připomínek.</p> <p>Oddělení ochrany přírody spatřuje rozpory posudku v údajích v tabulce na str. 104-105 (vliv na povrchové vody), ze kterých vyplývá, že:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. realizací základní trasy dojde k navýšení průtoku pouze v Končinském potoku, ačkoliv významná část základní trasy prochází také povodím Kornického potoku;</li> <li>2. objem dešťové vody z komunikace R35 naroste při realizaci subvarianty Sedliště-jih o 6 359 m<sup>3</sup>/rok, ačkoliv tato varianta je o cca 0,5 km kratší v porovnání se základní trasou.</li> <li>3. v důsledku realizace základní varianty dojde k navýšení průtoku v Končinském potoku o 1,4 l/s, resp. v důsledku realizace subvarianty Sedliště-jih dojde k navýšení průtoku v Končinském a Kornickém potoku celkově o 4,6 l/s. Toto tvrzení však není v souladu s údaji uvedenými v tabulce na str. 60-62, ze kterých lze dovodit nárůst v prvním případě o 1,1 l/s, resp. v druhém případě o 2,1 l/s.</li> </ol> <p>Oddělení ochrany přírody současně uvádí, že subvarianta Janov vytváří další migrační bariéru v krajině a z hlediska ochrany přírody je neodůvodnitelná. Upřednostňuje subvariantu Sedliště-jih a subvariantu Janov-základní trasa.</p> <p>Oddělení ochrany lesa: bez připomínek.</p> <p>Závěr:</p> <p>ČIŽP OI Hradec Králové i nadále upřednostňuje subvariantu Sedliště-jih a subvariantu Janov-základní trasa.</p>	<p>2. V dokumentaci EIA v2 je v posledním řádku tabulky vztahující se k variantě Sedliště jih písáská chyba, která se promítla do následných hodnot (str. 31 dokumentace EIA v2).</p> <p>V posledním řádku v prvním sloupci má být místo "57,870 - 59,430" uvedeno "57,870 - 58,880 (= 59,430 staničení základní varianty)". Správná hodnota ročního odtoku dešťové vody ze silnice činí 939 092 m<sup>3</sup> za rok.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v tomto posledním úseku je dešťová voda odtékající z komunikace navržena k zasakování, neznamená tato malá změna ve vyčíslení množství dešťových vod změnu ve vyhodnocení vlivů na povrchové vody u varianty Sedliště-jih.</p> <p>3. Kontrolou detailních výpočtů běžně neuváděných v dokumentaci EIA a po konzultaci se zpracovatelem dokumentace bylo zjištěno, že správné hodnoty jsou uvedeny v tabulkách na str. 60 - 62 v posudku EIA a str. 146 dokumentace EIA v2. V tabulce na str. 207 dokumentace EIA v2 a v posudku EIA na str. 104 jsou uvedeny chybné hodnoty, které jsou způsobeny písáskými chybami. Správně zde má být:</p> <p>Základní trasa</p> <p>Končinský potok - navýšení průtoku 1,1 l.s<sup>-1</sup></p> <p>Kornický potok - bez vlivu</p> <p>Subvarianta Sedliště - jih</p> <p>Končinský potok - navýšení průtoku o 1,1 l.s<sup>-1</sup></p> <p>Kornický potok - navýšení průtoku o 1,0 l.s<sup>-1</sup></p> <p>Jedná se o překlepy, které nemají vliv na celkové posouzení.</p> <p>K subvariantě Janov lze uvést, že byla navržena z důvodů ochrany obyvatel, nikoli ochrany přírody.</p>
<p><b>Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického ze 16. 1. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek.</p>
<p><b>Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického ze 31. 1. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek, omluva z VP.</p>
<p><b>Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky ze dne 6. 2. 2012</b></p>	
<p>Upozorňujeme, že plánovaný záměr v km 63,6 není v kolizi s topolovou alejí, jak je v dokumentaci i posudku několikrát uvedeno. Dle našich údajů se jedná o větrolam s charakterem hercynské dubohabřiny se zastoupením dubu zimního (<i>Quercus petraea</i>), jilmu habrolistého (<i>Ulmus minor</i>) a lípy srdčité (<i>Tilia cordata</i>).</p> <p>V posudku není zmíněno křížení plánované trasy R35 s regionálním biokoridorem č. 853 (Netřebské rybníky - RK 846).</p> <p>Doporučujeme doplnit do návrhu stanoviska - podmínek pro fázi provozu - podmínek k ochraně ekosystémů — „pravidelně (alespoň jednou ročně)</p>	<p>Uvedené drobné chyby budou opraveny a detailně upřesněny na základě následujících podmínek stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- po upřesnění konečné trasy zpracovat aktualizaci konfliktů s prvky ÚSES, které budou v kontaktu s uvažovaným záměrem včetně případných doporučení pro technickou dokumentaci záměru</li> <li>- zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav s následujícími parametry: <ul style="list-style-type: none"> <li>- návaznost výsadeb na prvky zeleně v bezprostředním okolí</li> <li>- dosadby alejí u překládaných komunikací, které</li> </ul> </li> </ul>

<p>provádět kontrolu oplocení a bezodkladně provádět případné opravy".</p> <p>Po opravení těchto drobných chyb a doplnění doporučení nemá AOPK ČR k posudku žádné další připomínky a s jeho zněním souhlasíme.</p>	<p>R35 křížuje</p> <p>Podmínka pro fázi provozu byla doplněna do stanoviska EIA.</p>
<p><b>Archeologický ústav, AV ČR, Praha, v . v . i. ze dne 6. 2. 2012</b></p>	
<p>1) Z hlediska archeologické památkové péče nemáme proti realizaci uvedené stavby námitky při dodržení níže uvedených podmínek.</p> <p>2) Území, dotčené tímto záměrem, je v dikci zákona 20/87 Sb. o státní památkové péči územím s archeologickými nálezy, a proto musí být činnosti, které zasahují pod současnou úroveň, doprovázeny záchranným archeologickým výzkumem. Povinnost provedení záchranného archeologického výzkumu se vztahuje nejen na vlastní trasu rychlostní komunikace, ale také na všechny tím vyvolané stavební záměry (např. přeložky sítí a komunikací, skládky zeminy, dočasné záборы apod.).</p> <p>3) Záchranný archeologický výzkum bude prováděn převážně formou plošného odkryvu. Konkrétní metoda jeho provedení, stanovení jeho časové, technické a finanční náročnosti bude možné až po seznámení se s definitivní verzí projektové dokumentace. Je však nezbytné s prováděním záchranných archeologických výzkumů počítat při přípravě harmonogramu stavby. Lze předpokládat nezbytnou koordinaci postupu s prováděcí firmou. Doporučit lze včasné projednání veškerých náležitostí spojených se zajištěním záchranného archeologického výzkumu již v rámci přípravy záměru.</p> <p>4) Na provedení záchranného archeologického výzkumu bude uzavřena dohoda, která vymezí především časové náležitosti, technické zajištění a náklady ze strany provádějící archeologické instituce.</p>	<p>Požadavky tohoto vyjádření byly zapracovány do poměrně podrobných podmínek stanoviska EIA.</p>
<p><b>MŽP – odbor ochrany vod ze dne 25. 1. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek.</p>
<p><b>MŽP – odbor ochrany ovzduší ze dne 13. 2. 2012</b></p>	<p>Bez připomínek.</p>
<p><b>ŘSD ČR ze dne 27. 1. 2012</b></p>	
<p>Podmínky pro fázi přípravy:</p> <p>Str. 220 - Požadujeme vypustit část podmínky, která požaduje volit výpočtové body akustické studie „na hranicích nejbližších plánovaných chráněných venkovních prostorů dle schválených územních plánů jednotlivých obcí“. Investor nemůže ze státních prostředků financovat protihlukovou ochranu zástavby, která by vznikala v lokalitách pro ni nevhodných. K těmto návrhům ÚpD se MD a ŘSD ČR dlouhodobě vyjadřuje a vždy uvádí podmínku, že tato zástavba v budoucnu nebude nikdy chráněna z veřejných zdrojů. Podobný text by naopak signalizoval obcím a developerům, že mohou v takto exponovaných lokalitách bez obav stavět a stát se postará o splnění platných limitů. Rovněž by byl</p>	<p>1. Z dikce podmínky nelze vyvozovat, že investor by měl ze státních prostředků financovat protihlukovou ochranu zástavby, která by vznikala v lokalitách pro ni nevhodných. Jedná se zde pouze o stanovení výpočtových bodů, které by mohly být vodítkem a podkladem pro případné změny ÚP a tvorbu nových ÚP.</p> <p>2. Podrobnější rozbor této problematiky obsahuje tyto aspekty:</p> <p>a) ÚP nestanovuje chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb, ke kterým musí být plněny legislativní hlukové limity.</p> <p>b) ÚP stanovuje pouze funkční plochy (zóny apod.), které mohou, ale také nemusí být naplněny příslušnou funkcí. Pokud příslušná funkce nebude naplněna, pak</p>

<p>v rozporu se směrnicí EC/42/2002 a schválenému akčnímu plánu Pardubického kraje, který podmínky této směrnice naplňuje.</p>	<p>by dopředu realizovaná protihluková ochrana neměla smysl.</p> <p>c) Dále je třeba zdůraznit, že funkční plochy, které obsahují chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb mohou být naplní např. funkční plochy "Plochy bydlení". Ale tato plocha může mj. obsahovat např. stavby a zařízení pro občanské vybavení, veřejnou a soukromou zeleň, místní a účelové komunikace, garáže, odstavné a parkovací plochy, stavby a zařízení technické infrastruktury, stavby a zařízení pro civilní ochranu, vodní plochy a vodní toky, stavby, zařízení a jiná opatření pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, stavby pro obchod, stavby pro skladování apod.</p> <p>Je zřejmé, že uvedené záměry, které mohou být naplní této "Plochy bydlení" negenerují chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb dle legislativní definice (zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o ochraně veřejného zdraví).</p> <p>d) Na základě právního názoru Ministerstva zdravotnictví ČR vyjádřeného ve "Stanovisku Ministerstva zdravotnictví k závaznému stanovisku KHS Pardubického kraje čj. 3490/09/HOK-Pce/210 a čj. 3228//09/HOK-Pce/210" čj. 10692/2011-4/OVZ-32.2-1.2.2011 ze dne 21.4.2011 lze chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb stanovit pouze na základě údajů z katastru nemovitostí. A katastr nemovitostí eviduje aktuální stav nemovitostí, nijak nezohledňuje možné budoucí využití ploch dle územního plánu.</p> <p>Z těchto důvodů byla uvedena sporná podmínka požadovaná KHS Pardubického kraje ze stanoviska EIA vypuštěna.</p>
<p>Str. 220 - Doporučujeme podmínku, týkající se stavu mostních prahů a dilatačních spár přesunout do části Podmínek pro fázi provozu.</p>	<p>Respektováno.</p>
<p>Str. 220 - Nejnižší koeficient F3 dle platné metodiky má hodnotu 1,0 a byl ve výpočtu použit. V budoucnu je možné na vybraných úsecích použít místy speciální druhy tišších asfaltů, pro které koeficienty F3 ještě nebyly metodicky stanoveny.</p>	<p>Podmínka změněna následovně: - v dalších stupních přípravy záměru upřednostnit (dle technických možností) v úsecích poblíž obytné zástavby nejtišší dostupné typy povrchů pro další snížení hladin hluku a vibrací</p>
<p>Str. 221 - Při stanovování podmínek zadání rozptylové studie bychom doporučovali změnit formulaci „zvláštní pozornost věnovat prostoru tunelu" na „zvláštní pozornost věnovat okolí tunelu" s ohledem na optimální umístění ventilačních šachet.</p>	<p>Podmínka změněna následovně: - ve stupni DÚR aktualizovat rozptylovou studii pro vybranou variantu včetně vyhodnocení plnění platných imisních limitů, zvláštní pozornost věnovat okolí tunelů</p>
<p>Str. 221 Pojem izolační zeleň lze chápat skutečně jen s ohledem na možnosti mírného snížení koncentrace pevných částic. Zde by bylo ale pro zabránění nerealistických očekávání vhodné doplnit, že se jedná spíše o vegetační úpravy svahů násypů a zářezů viz podrobnější vysvětlení zákonných omezení pro investora na str. 225.</p>	<p>Uložena podmínka: - na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.)</p>

<p>Str. 225 Považovali bychom za vhodné sloučit podmínky pro budoucí umístění ventilačních šachet pro odvětrání tunelu Děřřichov s cílem celkové výsledné optimalizace řešení. Nejsme si jisti, že splnění podmínky pro striktní neumístění žádné ventilační šachty do prostoru EVL Hřebečovský hřbet je technicky možné.</p>	<p>Podmínky byly navrženy v dokumentaci EIA předložené oznamovatelem ŘSD ČR. Podmínky upraveny a sloučeny následovně:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- přednostně navrhnout řešení odvětrání tunelu Děřřichov tak, aby větrací šachta, veškeré provozy a přístupové komunikace nezasáhly do prostoru evropsky významné lokality Hřebečovský hřbet, přírodní památky ani jejich ochranného pásma; v maximální míře realizovat tyto objekty v blízkosti stávajících cest, omezit na minimum kácení porostu; v případě prokázání nezbytnosti zásahu do prostoru EVL Hřebečovský hřbet postupovat dle §4 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění a §45i zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění za účasti autorizovaných osob EIA a Natura; v rámci přípravy řešení odvětrání tunelu Děřřichov zpracovat variantní rozptylovou studii a navrhnout takové řešení, které omezí imisní dopady na vegetaci Hřebečovského hřbetu při zachování podmínek ochrany obyvatel okolních sídel</li> </ul>
<p><b>O.s. Lipovec ze dne 7. 1. 2012 +</b>  <b>O.s. Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích ze dne 7. 1. 2012</b>  <b>(totožná vyjádření)</b></p>	
<p>Body č. 1. - 5. (totožné body) ZoPV (zde myšlen zák. č. 100/2001 Sb.) je založen na principu, že záměr musí být celý popsán v Oznámení. Argumentace posuzovatele tím, že doplnění dalších cca 10 km komunikace v úseku MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je variantou záměru ohlášeného v Oznámení je čirý nesmysl a je to nepochybně i důvod k tomu, aby bylo zvaženo odebrání autorizace posuzovateli. Úsek rychlostní komunikace MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je tak rozsáhlý, že splňuje sám o sobě podmínky ZoPV na posouzení EIA.</p>	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje, aby záměr předložený v dokumentaci EIA byl zcela totožný se záměrem předloženým v oznámení EIA. Naopak vzhledem k zákonné možnosti návrhu dalších variant, lze předpokládat, že změny jsou možné. Úprava směrového vedení v úseku MÚK Ostrov - Vysoké Mýto byla navržena na základě doporučení předchozího procesu EIA (R35 Opatovice - Vysoké Mýto) s tím, že prvních 5,5 km je beze změny a to z důvodu vhodnosti napojení posuzovaného úseku v MÚK. Oněch prvních 5,5 km bylo tedy reálně posouzeno dvěma procesy EIA.</p> <p>Kromě toho zákon umožňuje fázi oznámení zcela vypustit, což je na vůli oznamovatele (§6 odst. 5 zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Lze souhlasit s konstatováním, že úsek rychlostní komunikace MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je tak rozsáhlý, že splňuje sám o sobě podmínky ZoPV na posouzení EIA, a proto byl také v rámci tohoto procesu EIA řádně posouzen. Navíc úsek Ostrov - Vraclav byl posouzen i v předchozí EIA, tedy 2x.</p>
<p>6. - 8. (totožné body) Vyjádření Pardubického kraje ze dne 19.1.2009 je neaktuální, neboť koridor R35 byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu v ÚP VÚC Pardubického kraje v prostoru Litomyšle zrušen bez náhrady a v nově pojatých Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje v témže úseku koridor R35 neexistuje. Vyjádření obce s rozšířenou působností Litomyšl datované 22.1.2009 je v rozporu se stavem, který nastal rozsudkem Nejvyššího správního soudu čj. 7 Ao 1/2009-58 ze dne 26. srpna 2009. Nestačí, aby v Dokumentaci EIA byl nějaký</p>	<p>Posuzování "pravdivosti" a "aktuálnosti" vyjádření příslušných stavebních úřadů není předmětem procesu posuzování dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R35 Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice. ZÚR Pardubického kraje tento koridor zpřesňuje; úsek Sedlice (D11) – Opatovice n. L. byl již dokončen. V důsledku vydaného rozsudku Nejvyššího správního soudu není součástí ZÚR Pardubického kraje úsek koridoru R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle,</p>

<p>„papír“ s neaktuálním obsahem. Musí zde být pravdivé a aktuální vyjádření příslušných úřadů.</p>	<p>Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Zahrad'. Vymezení koridoru pro umístění stavby rychlostní silnice R35 v úseku u Litomyšle bude řešeno při aktualizaci ZÚR Pardubického kraje, která bude zahájena bezprostředně po vydání ZÚR. V současné době (červen 2012) probíhá projednání aktualizace č. 1.</p>
<p>9. V ZoPV není nikde povoleno (a posuzovatel také neuvedl citaci paragrafu zákona), aby Dokumentace EIA obsahovala pouze odkazy na nějaké dokumenty, které jsou veřejně nedostupné. Posouzení EIA je integrálním posouzením a musí obsahovat všechna zde uvedená tvrzení plně doložena.</p>	<p>Uvedení podkladů, které byly použity nebo souvisejí s aktuálně posuzovaným záměrem je povinností zpracovatele dokumentace bez ohledu na jejich veřejnou dostupnost.</p>
<p>10. V původní dokumentaci EIA na str. 38 je uvedeno, že v hodnocené oblasti se nachází lokality soustavy Natura 2000, specificky navržená evropsky významné lokalita Hřebečovský hřbet v oblasti Mladějovského vrchu. Zda je zde použito tunelové řešení není podstatné z hlediska povinnosti provést posouzení zásahu do této lokality NATURA</p>	<p>"Jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle odstavce 1 významný vliv podle § 45h odst. 1 nevyloučí, musí být daná koncepce nebo záměr předmětem posouzení podle tohoto ustanovení a zvláštních právních předpisů." (§45i odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb.) Orgán ochrany přírody významný vliv vyloučil, proto záměr nebyl posuzován dle §45i.</p>
<p>11. V předložené dokumentaci schází je sice přiloženo posouzení na veřejné zdraví, ale toto posouzení nerespektuje povinně posuzované varianty záměru. Dokumentace EIA je takto jako neúplná zatížena těžkou právní vadou.</p>	<p>Posouzení vlivů na veřejné zdraví je zpracováno dle příslušných metodik a v souladu s §19 zák. 6. 100/2001 Sb. a požadavky orgánu veřejného zdraví.</p>
<p>12. Na str. 8 je uvedeno, že není zahrnuto hodnocení MÚK Ostrov. To je zásadní pochybení, neb každé jednotlivé posuzování EIA musí zahrnout i kumulativní vlivy. Je tedy nepochybné, že vlivy MÚK Ostrov musí zde být zahrnuty.</p>	<p>Na str. 8 dokumentace EIA je uvedeno: "Do hodnocení jsou zahrnuty i mimoúrovňové křižovatky na trase R35 s výjimkou MÚK Ostrov, která byla hodnocena samostatně v rámci předchozího úseku." Úsek MÚK Ostrov - tunel Vraclav (cca 5,5 km) je v obou procesech EIA (R35 Opatovice - Vysoké Mýto a R35 Ostrov - Staré Město) totožný a nejen, že byl posouzen, ale ve skutečnosti byl posouzen 2x.</p>
<p>13. Na str. 8 je uvedeno, že po dohodě s MŽP nejsou hodnoceny vyvolané silniční přeložky. Takovou „dohodu“ nesmělo MŽP učinit, neb vyvolané silniční přeložky jsou nejen nedílnou součástí záměru, ale musí být i povinně posuzovány z hlediska vyvolaných a kumulativních vlivů. Komunikace R35 nemůže být umístěna do území bez předmětných silničních přeložek a napojení těchto přeložek tvoří s tělesem R35 jeden záměr. Napojení předmětných přeložek navíc není pouze novou stavbou, ale ve stejném kontextu je nutno řešit i dopad na komunikace, které tyto přeložky budou nahrazovat. V obou aspektech problému se jedná jak o dopad na přírodu, tak dopad na veřejné zdraví. Navíc bez základních znalostí o poloze a kapacitě těchto přeložek nelze ani kvalifikovaně posuzovat vlivy z hlediska znečištění ovzduší či zátěže obyvatelstva hlučností.</p>	<p>Pro vyvolané silniční přeložky budou vydávána samostatná územní rozhodnutí (ÚR), a proto je logické, že budou podrobeny samostatným procesům EIA (stanovisko EIA je nezbytným podkladem pro ÚR) se zohledněním všech významných kumulativních vlivů.</p>
<p>14. Na str. 9 je odkaz na neurčitý počet přeložek. Takto nelze postupovat. Vyvolané přeložky musejí být řádně specifikovány a v procesu EIA plnohodnotně posouzeny. Situace, že probíhá hodnocení EIA na záměr, kde jím vyvolané dopady nejsou známy, je nepřijatelná. Komunikace R35 nemůže být umístěna do území bez předmětných</p>	<p>Pro vyvolané silniční přeložky budou vydávána samostatná územní rozhodnutí (ÚR), a proto je logické, že budou podrobeny samostatným procesům EIA (stanovisko EIA je nezbytným podkladem pro ÚR) se zohledněním všech významných kumulativních vlivů.</p>



<p>silničních přeložek a napojení těchto přeložek tvoří s tělesem R35 jeden záměr. Napojení předmětných přeložek navíc není pouze novou stavbou, ale ve stejném kontextu je nutno řešit i dopad na komunikace, které tyto přeložky budou nahrazovat. V obou aspektech problému se jedná jak o dopad na přírodu, tak dopad na veřejné zdraví. Navíc bez základních znalostí o poloze a kapacitě těchto přeložek nelze ani kvalifikovaně posuzovat vlivy z hlediska znečištění ovzduší či zátěže obyvatelstva hlučností.</p>	
<p>15. Na str. 9 je odkaz na do procesu EIA nezahrnuté návazné stavby. Schází ale klíčové stavby požadované legislativou, a to odpočívky. Tyto odpočívky zcela typicky jsou nad 100 vozidel a jako takové musí být posuzovány v EIA. Není možné problém „salámovat, takže často mnohahektarové odpočívky se budou řešit samostatně, přestože jsou nedílnou částí projektu každé komunikace stejně jako napojení na místní a nadmístní komunikace. Komunikace R35 nemůže být umístěna do území bez předmětných odpočívek nyní závazně požadovaných při návrhu nových rychlostních komunikací Ministerstvem dopravy a tyto odpočívky tvoří s tělesem R35 jeden záměr. Jedná se jak o dopad na přírodu, tak dopad na veřejné zdraví. Navíc bez základních znalostí o poloze a kapacitě těchto odpočívek nelze ani kvalifikovaně posuzovat vlivy z hlediska znečištění ovzduší či zátěže obyvatelstva hlučností.</p>	<p>Odpočívky nejsou v současné době přesně specifikovány. V případě jejich realizace budou prověřeny samostatnými procesy EIA včetně kumulativních vlivů, jak je vcelku běžná praxe.</p>
<p>16. Na str. 10 je uvedeno, že R35 převezme část dopravy z D1. Schází ale uvedení, kolik tisíc vozidel denně této dopravy bude. Toto musí být explicitně uvedeno pro modelování intenzit dopravy, které jsou klíčovým podkladem pro hlukové a rozptylové studie. Nutno doplnit. Žádné modelování se zahrnutím D1 nebylo provedeno.</p>	<p>Údaje o intenzitách dopravní zátěže vycházejí z aktualizované prognózy dopravní zátěže (CityPlan 2009). Tato prognóza zahrnuje i převzetí části intenzit z D1.</p>
<p>17. Žádné modelování se zahrnutím celé R43 nebylo provedeno a trasa R43 není stanovena, takže ani není známo, kde a jaký vliv R43 může mít. Do rozhodnutí o trase R43 v ZÚR Pardubického kraje na základě závazné Politiky územního rozvoje schválené vládou ČR v červenci 2009 nelze dopravní modelování na R35 plnohodnotně zpracovat. Lze podotknout, že z plnění doposud nesplněného úkolu v Politice územního rozvoje o trasování severní části koridoru R43 (směr na Staré Město, směr na Svitavy) vyplynula ještě další dopravně vhodnější varianta napojení R43 ve směru Černá Hora - Litomyšl - viz varianty v ZÚR JM kraje. Tato varianta očekává stále své strategické posouzení v SEA ZÚR Jihomoravského a v SEA ZÚR Pardubického kraje. Do doby provedení této SEA v obou krajích je pořizování EIA na R35 s napojeními na R43 zmatečným postupem a plýtváním veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu.</p>	<p>Údaje o intenzitách dopravní zátěže vycházejí z aktualizované prognózy dopravní zátěže (CityPlan 2009). Tato prognóza zahrnuje i vlivy R43.</p>
<p>18. Modelování pro dopravu ze severu nebylo provedeno, protože doposud nejsou určeny přeložky</p>	<p>Údaje o intenzitách dopravní zátěže vycházejí z aktualizované prognózy dopravní zátěže (CityPlan</p>

<p>komunikací k napojení na R35 ze severu, V daném případě se jedná o zásadní problém, který navazuje na mnohaletou diskuzi, zda R35 má být vedena severní nebo jižní trasou. Po favorizaci jižní trasy politickou dohodou <sup>1</sup>(což nikdy nebylo právoplatně potvrzeno v procesech územního plánování a v procesu SEA, a tedy celý proces pro jižní trasu R35 je stále bez opory v zákoně a jako takový zatížen v současnosti vážnou právní vadou) nebyly, dořešeny nápojně komunikace od severního koridoru.</p>	<p>2009). Tato prognóza zahrnuje i vlivy dopravy od severu.</p>
<p>19. Není pravdou, že nadřazená územně plánovací dokumentace se nepodílí na posuzování vlivů na životní prostředí. Zde posuzovatel doložil svoji zásadní neznalost, za kterou by mělo být zvaženo odebrání jeho autorizace.</p> <p>Součástí systému posuzování vlivů na životní prostředí jsou dva hierarchicky odlišné procesy, a to strategické posuzování pro koridory komunikací v rámci SEA pro nadřazenou územně plánovací dokumentaci a posuzování vlivu stavby komunikace v rámci procesu EIA. Pokud mezi dvěma procesy existuje hierarchická logická vazba, pak nelze tuto vazbu ignorovat. Pokud se to tak děje pak je to blízké postupu v známé bajce o Kocourkově, kde se kocourkovští napřed postavili střechu a pak ji kocourkovští zvedali rukama, aby pod ní postavili zdi bez oken a bez dveří a nakonec zjistili, že musí okna a dveře dodatečně vybourat. Pokud posuzovatel a MŽP toto nechápu, pak je zde vážný problém, který zřejmě povede k masivnímu objemu proplývaných zdrojů, stejně jak se tomu stalo v populární kocourkovské bajce.</p> <p>Nelze než trvat na tom, že EIA na stavbu R35 musí odkazovat na SEA pro koridory hlavních komunikací v rámci pořizování ZÚR Pardubického kraje. Protože ZÚR Pardubického kraje neobsahuje koridor R35 prostoru Litomyšle (a obsahují jen kocourkovsky navržený koridor R35 končící bez pokračování někde v lesích a polích západně od Litomyšle) a vzhledem k tomu, že varianty koridoru R35 nebyly řádně posouzeny v ZÚR Pardubického kraje, je nutné napřed provést řádnou SEA v rámci pořizování ZÚR Pardubického kraje.</p>	<p>V posudku EIA se konstatuje, že: "Odkaz na ÚP VÚC Pardubického kraje se nijak nepodílí na posuzování vlivů na životní prostředí." V posudku se nikde netvrdí, že neexistuje žádná obecná vazba mezi ÚPD a EIA. Pouze, že žádný záměr projednávaný v procesu EIA nemusí být striktně v souladu s ÚPD. (zák. č. 100/2001 Sb.)</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě. Dále si je nutno uvědomit, že ÚPD (SEA na ÚPD) řeší funkční využití ploch (kraje, obce apod.), zatímco EIA vlivy konkrétního záměru.</p> <p>Např. ZÚR Pk v bodu 1.2.3. PLOCHY A KORIDORY DOPRAVY uvádí:</p> <p>"PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R43 Brno – Svitavy/Moravská Třebová (R35). ZÚR Pardubického kraje koridor R43 Brno – Moravská Třebová přebírá ze schváleného ÚP VÚC Pardubického kraje. PÚR ČR 2008 ukládá úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost záměru. V případě, že po prověření proveditelnosti záměru dojde ke změně, budou na základě aktualizace PÚR aktualizovány i ZÚR Pardubického kraje." Jedním z aktů proveditelnosti záměru může být i projektová EIA R43.</p> <p>Obdobně lze očekávat, že stanovisko EIA k R35 bude podkladem pro aktualizaci č. 1 ZÚR Pk.</p> <p>Výsledky obou procesů se setkávají ve fázi ÚR, jehož nezbytným podkladem je jak stanovisko EIA, tak doklad o souladu s ÚPD. Prakticky to znamená, že pokud záměr není ve fázi EIA v souladu s ÚPD, musí být v další fázi přípravy (ÚR) do tohoto souladu uveden (např. změnou ÚPD).</p> <p>EIA se zpracovává na základě legislativy a odborných a vědeckých metod a poznatků. ÚPD je primárně vyjádřením potřeb funkčních ploch v území dle požadavků samosprávy (samozřejmě při respektování legislativy).</p>
<p>20. Naprosto nesprávné je neposouzení varianty R43 s napojením u Svitav. Zdůvodnění použité na str. 10 je doslova nesmyslné. To, že v již neplatném ÚP VÚC Pardubického kraje byla R43 přes Staré město, je k dnešnímu dni zcela irrelevantní.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Dokumentace zde dokládá, že hodnotí méně příznivý stav (s vyšší dopravní zátěží), což je povinností</p>	<p>V aktuálních ZÚR je R43 napojena také u Starého Města. Aktuální proces EIA posuzuje R35, nikoli R43.</p> <p>Dokumentace zde hodnotí méně příznivý stav (s vyšší dopravní zátěží) z hlediska vlivů na životní prostředí, což je povinností zpracovatele dokumentace.</p>

<p>zpracovatele dokumentace.</p> <p>Není seznatelné, co posuzovatel míní tím, že „méně příznivý stav“. Pokud je něco „méně příznivé“, pak musí být doloženo, co je použito jako referenční „více příznivý stav“.</p> <p>Vypořádání námítky posuzovatelem nijak viditelně nereaguje na obsah námítky odkazující na neposouzení varianty R43 s napojením u Svitav.</p> <p>Odkaz na neplatný ÚP VÚC Pardubického kraje je chybný, neb k dnešnímu dni existuje ZÚR Pardubického kraje, ale s tím podstatným rozdílem, že ZÚR neobsahují koridor R35 v klíčové oblasti okolo Litomyšle.</p> <p>Součástí systému posuzování vlivů na životní prostředí jsou dva hierarchicky odlišné procesy, a to strategické posuzování pro koridory komunikací v rámci SEA pro nadřazenou územně plánovací dokumentaci a posuzování vlivu stavby komunikace v rámci procesu EIA. Pokud mezi dvěma procesy existuje hierarchická logická vazba, pak nelze tuto vazbu ignorovat. Pokud se to tak děje, pak je to blízké postupu v známé bajce o Kocourkově, kde se kocourkovští napřed postavili střechu a pak ji kocourkovští zvedali rukama, aby pod ní postavili zdi bez oken a bez dveří a nakonec zjistili, že musí okna a dveře dodatečně vybourat. Pokud posuzovatel a MŽP toto nechápu, pak je zde vážný problém, který zřejmě povede k masivnímu objemu proplývaných zdrojů, stejně jak se tomu stalo v populární kocourkovské bajce.</p> <p>Nelze než trvat na tom, že EIA na stavbu R35 musí odkazovat na SEA pro koridory hlavních komunikací v rámci pořizování ZÚR Pardubického kraje. Protože ZÚR Pardubického kraje neobsahují koridor R35 prostoru Litomyšle (a obsahují jen kocourkovsky navržený koridor R35 končící bez pokračování někde v lesích a polích západně od Litomyšle) a vzhledem k tomu, že varianty koridoru R35 nebyly řádně posouzeny v ZÚR Pardubického kraje, je nutné napřed provést řádnou SEA v rámci pořizování ZÚR Pardubického kraje.</p>	
<p>21. Není seznatelné, co posuzovatel míní tím, že „méně příznivý stav“. Pokud je něco „méně příznivé“, pak musí být doloženo, co je použito jako referenční „více příznivý stav“.</p> <p>Vypořádání námítky posuzovatelem nijak viditelně nereaguje na obsah námítky odkazující na neposouzení varianty R43 s napojením u Svitav.</p>	<p>Méně příznivý stav je předpoklad takového napojení R43, které bude generovat nejvyšší dopravní zátěž z hlediska vlivů na životní prostředí na R35.</p>
<p>22. Žádné modelování se zahrnutím D1 nebylo provedeno.</p> <p>Žádné modelování se zahrnutím celé R43 nebylo provedeno a trasa R43 není stanovena, takže ani není známo, kde a jaký vliv R43 může mít. Do rozhodnutí o trase R43 v ZÚR Pardubického kraje na základě závazné Politiky územního rozvoje schválené vládou ČR v červenci 2009 nelze dopravní modelování na R35 plnohodnotně zpracovat. Lze podotknout, že z</p>	<p>Údaje o intenzitách dopravní zátěže vycházejí z aktualizované prognózy dopravní zátěže (CityPlan 2009). Tato prognóza zahrnuje i vlivy dopravy na D1 a R43.</p>

<p>plnění doposud nesplněného úkolu v Politice územního rozvoje o trasování severní části koridoru R43 (směr na Staré Město, směr na Svitavy) vyplynula ještě další dopravně vhodnější varianta napojení R43 ve směru Černá Hora - Litomyšl - viz varianty v ZÚR JM kraje. Tato varianta očekává stále své strategické posouzení v SEA ZÚR Jihomoravského a v SEA ZÚR Pardubického kraje. Do doby provedení této SEA v obou krajích je pořizování EIA na R35 s napojeními na R43 zmatečným postupem a plýtváním veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu.</p>	
<p>23. V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Ao 1/2008 - 34 ze dne 18. září 2008, podle kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.</p> <p>Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálné varianty).</p> <p>Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.</p> <p>Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.</p> <p>Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního, zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.</p>	<p>Tento proces EIA neposuzuje ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>V rozporu k tomu je v tomto bodu vyjádření uvedeno, že "proces EIA může zjistit, že některá nová varianta (opomenutá v ÚPD) je výhodnější a toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace", což je správně. Tento stav také odpovídá aktuálnímu stavu ZÚR Pardubického kraje (červen 2012).</p> <p>Dále si je nutno uvědomit, že ÚPD (SEA na ÚPD) řeší funkční využití ploch (kraje, obce apod.), zatímco EIA vlivy konkrétního záměru.</p> <p>Lze souhlasit s názorem, že ve fázi ÚR může být za účelem souladu záměru s ÚPD provedena změna ÚPD.</p> <p>Správně je ve vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD.</p>

<p>Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací, není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90, stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne“, přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.</p> <p>Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>24. - 25. (totožné body) Dokumentace odkazuje na str. 226 na seznam 9 výkresů. Tyto nebyly zveřejněny, čím je znemožněno plnohodnotně dokumentaci připomínkovat. Zveřejnění je tedy zmařeno. Nelze ani odkazovat na velikost těchto příloh, neboť běžně MŽP zveřejňuje dokumentaci s přílohami v rozsahu i přes 100 Mb.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Zákon č. 100/2001 Sb. v § 8 stanoví, že příslušný úřad zveřejní na internetu vždy alespoň textovou část dokumentace.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Toto je nesprávné vypořádání námítky a nesprávná citace zákona. Zákon je zde nutné citovat v jeho celistvosti v souvislostech. V ustanovení § 8 ZoPV v platném znění je nutné klást důraz na slovo „alespoň“. Toto slovo nedává správnému orgánu možnost nezveřejnit celou dokumentaci bez jasného důvodu, ale musí být jasný důvod, proč ji celou nezveřejnit. Tento důvod musí být odůvodněn v oznámení o projednávání Dokumentace a musí být uvedeno, co a proč zveřejněno nebylo. Zahrnutí slova „aspoň“ je nutné hledat v procesu schvalování ZoPV v Parlamentu ČR. Ve verzi předložené do Poslanecké sněmovny byla předmětná problematika původně řešena v navrhovaném ustanovení § 10 odst. 2, kde výraz „aspoň“ nebyl a text zněl „Příslušný úřad dokumentaci záměru do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byla doručena, zveřejní na internetu“. S tímto jednoznačným příkazem zveřejnit na internetu, tedy bez jakéhokoliv „aspoň textovou část*“ nabyl tento zákon účinnosti jako zákon č. 100/2001 Sb.. Byl zde jistý technický rozpor, neboť současně v odst. 1 cit. ustanovení bylo stanoveno „V odůvodněných případech, zejména z technických a ekonomických</p>	<p>Uvedený historický rozbor je jistě podnětný. Lze k tomu pouze konstatovat, že v době zveřejnění dokumentace EIA byl právní názor MŽP k této problematice následující: Zákon č. 100/2001 Sb. v § 8 stanoví, že příslušný úřad zveřejní na internetu vždy alespoň textovou část dokumentace (bez příloh).</p> <p>Ke konstatování z vyjádření: "V tomto směru je naprosto bez opory v zákoně, aby nebyly zveřejněny např. textové části rozptylové studie, apod." je nutno upozornit, právě textová část rozptylová studie s názvem "Modelové hodnocení kvality ovzduší" byla a je na internetu zveřejněna, stejně jako ostatní nejvýznamnější přílohy v rozsahu plně dostačujícím pro aktivní účast veřejnosti.</p> <p>Zpracovatel vyjádření zde protestuje proti formě zveřejnění, aniž by si tuto formu zjistil a zmateně požaduje zveřejnění dokumentu, který zveřejněn byl.</p>

<p>důvodů, může příslušný úřad upustit od elektronické podoby mapových, obrazových, popřípadě i grafických příloh dokumentace" (zvýraznění doplněno). V takovém případě bylo jistě obtížné něco zveřejňovat na internetu. Formulace s textem „aspoň textovou část se objevila až v novele č. 93/2004 Sb. jako součást pozměňovacích návrhů v parlamentním tisku 354/4, přičemž v ust. odst. 1 i v současně platném znění je formulace „V odůvodněných případech, zejména z technických a ekonomických důvodů, může příslušný úřad upustit od elektronické podoby mapových, obrazových, popřípadě i grafických příloh dokumentace". Je tedy nutno ust. odst. 2 a odst. 1 téhož paragrafu zákona posuzovat ve vzájemných souvislostech a zde jasně lze učinit závěr, že pouze v odůvodněných případech (z důvodů uvedených v odst. 1) je možné upustit od zveřejnění grafických částí dokumentace EIA. V každém případě se musí jednat o odůvodněný případ, což v daném případě nenastalo. Také je nutno brát v úvahu, že textová část dokumentace EIA zahrnuje všechny stránky s texty, tj. nejen hlavní text, ale i jeho textová částí příloh. V tomto směru je naprosto bez opory v zákoně, aby nebyly zveřejněny např. textové části rozptylově studie, apod. V každém případě musí příslušný úřad posuzovat celou věc z hlediska naplnění smyslu posuzování vlivů, jehož základním právním pilířem je aktivní účast veřejnosti. Tedy kladení jakýkoliv překážek občanům, aby mohli v relativně krátké době prostudovat stovky stran dokumentace a doslova „balíky" grafických příloh, je porušením principu zapojení veřejnosti a porušením Aarhuské smlouvy, kterou ratifikovala jak Evropská Unie jako celek, tak i Česká republika.</p>	
<p>26. Dokumentace odkazuje na str. 226 na řadu stanovisek. Stanovisko o souladu s ÚP VÚC Pardubického kraje je irelevantní, neboť tento dokument není v právní síle. Ostatně ani toto stanovisko schází.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Dokumentace obsahuje v příloze H stanovisko Pardubického kraje, krajského úřadu, odboru strategického rozvoje kraje a evropských fondů, oddělení územního plánování.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku: Námitka nebyla vypořádána. Trváme na tom, že citované vyjádření Pardubického kraje ze dne 19. 1. 2009 je věcně irelevantní a nepoužitelné pro předmětný účel, protože je neaktuální, neboť koridor R35 byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu v ÚP VÚC Pardubického kraje v prostoru Litomyšle zrušen bez náhrady a v nově přijatých Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje v témž koridor R35 neexistuje. Vyjádření obce s rozšířenou působností Litomyšl datované 22. 1. 2009 je v rozporu se stavem, který nastal rozsudkem Nejvyššího správního soudu čj. 7 Ao 1/2009-56 ze dne 26. srpna 2009. Nestačí, aby v Dokumentaci EIA byl nějaký „papír" s neaktuálním obsahem. Musí zde být pravdivé a</p>	<p>Dokumentace obsahuje v příloze H stanovisko Pardubického kraje, krajského úřadu, odboru strategického rozvoje kraje a evropských fondů, oddělení územního plánování.</p> <p>Není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí posuzovat pravdivost detailní aktuálnost a velikost právní síly tohoto stanoviska.</p> <p>Územní plánování je kontinuální proces, který probíhá trvale v čase. Změna národní koncepce (PÚR) vyvolává nutnost změny krajské koncepce (ZÚR) a dále změny územních plánů obcí. Jedná se o poměrně dlouhý proces, který navíc nemá jednoznačně stanovené termíny. Podstatné je to, že v ÚPD by měla být respektována historická kontinuita.</p> <p>Aktuálně je následující stav (červen 2012): PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R35 Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice. ZÚR Pardubického kraje tento koridor zpřesňuje; úsek Sedlice (D11) – Opatovice n. L. byl již dokončen. V důsledku vydaného rozsudku Nejvyššího správního soudu není součástí ZÚR Pardubického kraje úsek koridoru R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Zahrad'. Vymezení koridoru pro umístění stavby rychlostní silnice R35 v úseku u Litomyšle</p>

<p>aktuální vyjádření příslušných úřadů. Projednávání doplněné Dokumentace EIA bylo oznámeno z MŽP 27. 8. 2010, tj. rok po rozsudku NSS. Náprava měla tedy být provedena.</p>	<p>bude řešeno při aktualizaci ZÚR Pardubického kraje, která bude zahájena bezprostředně po vydání ZÚR. V současné době (červen 2012) probíhá projednání aktualizace č. 1.</p>
<p>Dokumentace odkazuje na str. 226 na řadu stanovisek. Tyto nebyly všechny zveřejněny, čímž je znemožněno plnohodnotně dokumentaci připomínkovat. Zveřejnění je tedy zmařeno. Nelze se ani odkazovat na velikost těchto příloh, neboť běžně MŽP zveřejňuje dokumentaci s přílohami v rozsahu i přes 100 Mb.</p> <p>Posudek uvádí: Stanovisko a vyjádření jsou součástí dokumentace a v jejím rámci byly zveřejněny.</p> <p>Vyjádření vypořádání k posudku: Na námitce trváme. Z dokumentů uvedených (bez jasného číslování) na str. 226 nebyly zveřejněny</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zákres do ÚP VÚC kraje</li> <li>2. Příroda a krajina</li> <li>3. Půda a lesy (Pozn.: V doplňku je příloha o vlivu na lesy, ale ne na půdu)</li> <li>4. Geologie a voda</li> <li>5. Archeologie a památky</li> <li>6. Intenzity automobilové dopravy</li> <li>7. Zákresy do fotografií</li> <li>8. Zákresy střetů s prvky životního prostředí</li> <li>9. Fotografická dokumentace</li> <li>10: Hydrogeologická rešeršní studie</li> </ol>	<p>Stanovisko a vyjádření jsou součástí dokumentace a v jejím rámci byly zveřejněny.</p> <p>Z dalších uváděných příloh, které údajně nebyly zveřejněny je nutno upozornit, že např. uvedená Hydrogeologická rešeršní studie zveřejněna byla. Ostatní uváděné přílohy jsou buď grafické přílohy, nebo jsou prakticky celé obsaženy v textu dokumentace EIA.</p> <p>Opět je zde nepravdivě vytýkáno nezveřejnění přílohy, která zveřejněna byla.</p> <p>V době zveřejnění dokumentace EIA byl právní názor MŽP k této problematice následující: Zákon č.100/2001 Sb. v § 8 stanoví, že příslušný úřad zveřejní na internetu vždy alespoň textovou část dokumentace (bez příloh).</p>
<p>28. Je nutné brát v úvahu i základní principy posuzování situací, kdy jsou potenciálně překračovány zákonné hlukové limity, kdy se musí k tíži žadatele brát i nejistota měření či modelování. Toto dokládá např. dopis hlavního hygienika ombudsmanovi ČR (dopis čj. 30.0-21.6.2007/23679 ze dne 23.7.2007). Toto není respektováno.</p> <p>Posudek uvádí: Jak hluková, tak rozptylová studie jsou zpracovány podle závazných metodik a respektují příslušné nejistoty měření a modelování.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku: Námitka nebyla vypořádána. Na konkrétní námitku musí být poskytnuto konkrétní vypořádání. Už vůbec nepřichází v úvahu odkazovat zcela nespecificky na „závazné metodiky“ a „příslušné nejistoty měření a modelování“. Tento způsob vypořádání konkrétní námitky lze pokládat za arogantní jednání posuzovatele, které je neslučitelné s jeho statutem autorizované osoby, která v přenesené působnosti se podílí na výkonu státní správy.</p>	<p>Překračování zákonných hlukových limitů může být prokázáno jedině na základě reálného měření nikoli modelování. Při modelování lze usuzovat na to, jakých hodnot může být dosaženo a zda existují reálné metody, které případnému překročení limitů zabrání.</p> <p>Závazné metodiky jsou stanovené legislativou a metodickými předpisy, každá metodika udává svoje nejistoty. Jsou popsány v příslušných studiích, které jsou mj. zveřejněny i na internetu.</p> <p>Např. modelování hladin hluku bylo provedeno pomocí programu Hlukplus Profí. Použití uvedeného výpočtového programu pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.</p> <p>Pro výpočet koncentrací látek v ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro modelování kvality ovzduší..</p> <p>Uvedený postup je mj. i plně v souladu s požadavky nařízení vlády č. 272/2010 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kde se v §20 stanovuje postup při hodnocení hluku a aplikace nejistot měření. Vzhledem k tomu, že toto nařízení vlády vešlo v platnost až po dokončení dokumentace EIA, je na nutnost jeho použití upozorněno</p>

<p>29. V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 1/2008 - 34 ze dne 18. září 2008, podle kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.</p> <p>Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálné varianty).</p> <p>Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.</p> <p>Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.</p> <p>Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.</p> <p>Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 ... stavební</p>	<p>podmínkou tohoto stanoviska.</p> <p>Tento proces EIA neposuzuje ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>V rozporu k tomu je v tomto bodu vyjádření uvedeno, že "proces EIA může zjistit, že některá nová varianta (opomenutá v ÚPD) je výhodnější a toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace", což je správně. Tento stav obecně také odpovídá aktuálnímu stavu ZÚR Pardubického kraje (červen 2012).</p> <p>Dále si je nutno uvědomit, že ÚPD (SEA na ÚPD) řeší funkční využití ploch (kraje, obce apod.), zatímco EIA vlivy konkrétního záměru.</p> <p>Lze souhlasit s názorem, že ve fázi ÚR může být za účelem souladu záměru s ÚPD provedena změna ÚPD.</p> <p>Správně je ve vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD.</p>
---	--



<p>úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne", přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.</p> <p>Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>30. V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 1/2008 - 34 ze dne 18. září 2008, podle kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.</p> <p>Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístění stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálné varianty).</p> <p>Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.</p> <p>Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.</p> <p>Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.</p>	<p>Tento proces EIA neposuzuje ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>V rozporu k tomu je v tomto bodu vyjádření uvedeno, že "proces EIA může zjistit, že některá nová varianta (opomenutá v ÚPD) je výhodnější a toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace", což je správně. Tento stav také obecně odpovídá aktuálnímu stavu ZÚR Pardubického kraje (červen 2012).</p> <p>Dále si je nutno uvědomit, že ÚPD (SEA na ÚPD) řeší funkční využití ploch (kraje, obce apod.), zatímco EIA vlivy konkrétního záměru.</p> <p>Lze souhlasit s názorem, že ve fázi ÚR může být za účelem souladu záměru s ÚPD provedena změna ÚPD.</p> <p>Správně je ve vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD (nikoli ve fázi EIA).</p>

<p>Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 ... stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne“, přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.</p> <p>Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>31. Součástí posuzovaného úseku je také napojení na R43 u Starého Města. Musí též být posuzovány kumulativní a vyvolané vlivy, tedy vlivy z hlediska transevropské sítě TEN-T a napojení R35 a R43.</p>	<p>Dokumentace EIA na záměr: "Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka - Staré Město" byla MŽP oznamovateli vrácena k dopracování 6. 10. 2008. Vzhledem k tomu, dokumentace má být dopracována mj. o nové směrové řešení, lze předpokládat významnou změnu záměru. Dosud nebyla zveřejněna dopracovaná dokumentace EIA. V současné době tedy není známa charakteristika tohoto záměru, proto nemohou být posouzeny detailní kumulativní vlivy a tento požadavek musí být splněn v rámci EIA na R43.</p>
<p>32. Celá EIA je zatížena těžkou právní vadou. Podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění se totiž provádí posouzení záměru na KAPACITU záměru a ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován. Podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. musí být v části 8/I/2 popsána „Kapacita (rozsah) záměru“. Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná (nějak predikovaná) intenzita dopravy v nějakém, na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném časovém horizontu (např. 10, 20, 30 let). Provoz komunikace totiž není povolován na dobu určitou a není ani povolován (ani stanoviskem EIA ani jinak) na nějaké (mezí) hodnoty intenzit dopravy, které někdo předikuje. Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit. Oznamovatel záměru musí věrohodně doložit jak vysoce kapacitní silnici navrhuje budovat. Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je nutné vycházet např. z všeobecně uznávaných norem ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110. Zde je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem „Úroveň kvality dopravy (ÚKD). Zjednodušeně řečeno kapacita komunikace</p>	<p>Posuzování vlivů na životní prostředí musí být prováděno podle příslušné legislativy, doporučení a předpisů pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Jedná se např. o Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší č. 597/2006 Sb. Zde jsou v příl. 6.2. stanoveny Referenční metody pro modelování kvality ovzduší.</p> <p>Dále se jedná např. o Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanoví způsob měření a hodnocení hluku a vibrací.</p> <p>Použití výpočtového programu Hlukplus Profi pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.</p> <p>Tyto metody vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit (kapacit) dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Metody pro detailní stanovení vstupních dat pro posuzování vlivů na životní prostředí pak stanovují Technické podmínky 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích, MD - OI čj. 1087/07-910-</p>

<p>R43 je dána počtem průběžných jízdnic pruhů a kapacita každého ze 4 předpokládaných pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R35 a R43 je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně.</p> <p>Zpracovatel dokumentace EIA zásadním způsobem a vědomě chybí, neb kapitulu B/1/2 požadovanou přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. s názvem „Kapacita (rozsah) záměru“ si svévolně přejmenoval na „Rozsah záměru“ a kapacitu záměru neuvedl. Je tedy nutné dokumentaci EIA bez dalšího odmítnout, neboť nespĺňuje požadavky zákona. Stejně tak je nutné odmítnout posudek, který se nevypořádal s tímto dokumentovaným pochybením.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>EIA musí být zpracována dle závazných metodik rezortu životního prostředí a ochrany veřejného zdraví. Tyto metodiky (např. Symos 97, Hlukplus) vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Metodiky nemohou nikdy mít právní sílu zákona. Primárně musí být naplněna díkce zákona a ta naprosto jasná. Jak je v námitce doloženo, záměr je posuzován tak, že musí být definována jeho kapacita.</p> <p>Názor posuzovatele, že EIA musí být zpracována ne na základě kapacity, ale na základě „stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů“ je zcela právně chybný a takto aplikovaný postup zatížil posuzování EIA závažnou právní vadou, která může být napravena pouze novým zpracováním dokumentace EIA, které bude striktně souladné s ZoPV, který vychází z kapacity záměru.</p>	<p>IPK/1, 2007 a Technické podmínky 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD - OSI čj. 991/09-910-IPK-IPK/1, 2009.</p> <p>Uváděné normy ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací jsou (jak jejich názvy napovídají) určeny pro projektování komunikací, nikoli pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p>
<p>33. Kapacita záměru, tedy údaj o cca 80 tis. vozidel denně, musí být podle zákona základem i všech imisních a hlukových studií a musí být brán jako základní vstupní parametr pro posuzování z hlediska NATURA2000. Předložené posouzení je ve všech těchto částech naprosto chybné, neboť nevychází z parametru požadovaného zákonem.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>EIA musí být zpracována dle závazných metodik rezortu životního prostředí a ochrany veřejného zdraví. Tyto metodiky (např. Symos 97, Hlukplus) vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Metodiky nemohou nikdy mít právní sílu zákona. Primárně musí být naplněna díkce zákona a ta naprosto jasná. Jak je v námitce doloženo, záměr je posuzován tak, že musí být definována jeho kapacita.</p> <p>Názor posuzovatele, že EIA musí být zpracována ne</p>	<p>Posuzování vlivů na životní prostředí musí být prováděno podle příslušné legislativy, doporučení a předpisů pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Jedná se např. o Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší č. 597/2006 Sb. Zde jsou v příl. 6.2. stanoveny Referenční metody pro modelování kvality ovzduší.</p> <p>Dále se jedná např. o Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanoví způsob měření a hodnocení hluku a vibrací.</p> <p>Použití výpočtového programu Hlukplus Profi pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.</p> <p>Tyto metody vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit (kapacit) dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Metody pro detailní stanovení vstupních dat pro posuzování vlivů na životní prostředí pak stanovují</p>

<p>na základě kapacity, ale na základě „stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů" je zcela právně chybný a takto aplikovaný postup zatížil posuzování EIA závažnou právní vadou, která může být napravena pouze novým zpracováním dokumentace EIA, které bude striktně souladné s ZoPV, který vychází z kapacity záměru.</p>	<p>Technické podmínky 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích, MD - OI čj. 1087/07-910-IPK/1, 2007 a Technické podmínky 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD - OSI čj. 991/09-910-IPK-IPK/1, 2009.</p>
<p>34. Podle závazných závěrů zjišťovacího řízení měly být v Dokumentaci EIA jednotlivě a věcně vypořádány všechny připomínky (tj. všech subjektů) podané ve zjišťovacím řízení. Toto se nestalo, což je zásadním pochybením zpracovatele Dokumentace EIA. Dokumentaci EIA je tedy nutné vrátit ŘSD k přepracování a doplnění. Trváme na úplném naplnění zákonného procesu EIA včetně splnění všech podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení, tj. i plného vypořádání všech připomínek (tj. všech subjektů) podaných ve zjišťovacím řízení, a to v doplněné Dokumentaci EIA.</p> <p>Posudek uvádí: Uvedené připomínky byly v dokumentaci i doplněné dokumentaci vypořádány dostatečným způsobem (dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku: Námitka nebyla řádně vypořádána a náprava nenastala. ZoPV nijak nestanovuje „dostatečnost" vypořádání. Toto je dáno např. základními zásadami dle ust. §§ 2 - 8 správního řádu, které se uplatní i pro procesy dle ZoPV. Lze odkázat např. na ustanovení § 3 cit. zákona, které zní „Nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2". Vypořádání připomínek a námitek podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu musí být takové, že každá jednotlivá připomínka/námitka musí být vypořádána samostatně a její vypořádání musí být úplné, srozumitelné, na základě spolehlivě zjištěného stavu věci a při postupu orgánu konajícího v rámci výkonu státní správy (v přenesené působnosti) musí být konáno pouze v rámci a ne vně zákonů. Posuzovatel je součástí výkonu státní správy a proto na něj dopadají všechny uvedené požadavky zákona.</p>	<p>Proces EIA neprobíhá v režimu správního řádu.</p> <p>Uvedené připomínky byly v dokumentaci i doplněné dokumentaci vypořádány dostatečným způsobem (dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb.).</p>
<p>35. Připomínky podané musí být citovány plně a ne zkracovány a přeformulovávány. Stalo se tak pro prakticky všechny níže uvedené a dříve uplatněné připomínky. Zpracovatel dokumentace vážně pochybil a vážně pochybilo i MŽP, které tento problém ponechalo bez povšimnutí a doplněnou dokumentaci zveřejnilo. Na všech níže uvedených připomínkách trváme a požadujeme jejich korektní vypořádání.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Uvedené připomínky byly v dokumentaci i doplněné dokumentaci vypořádány dostatečným způsobem (dle</p>	<p>Proces EIA neprobíhá v režimu správního řádu.</p> <p>Uvedené připomínky byly v dokumentaci i doplněné dokumentaci vypořádány dostatečným způsobem (dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb.).</p>

<p>požadavků zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Toto je dáno např. základními zásadami dle ust. §§ 2 - 8 správního řádu, které se uplatní i pro procesy dle ZoPV. Lze odkázat např. na ustanovení § 3 cit. zákona, které zní „Nevyplyvá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad, jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2“. Vypořádání připomínek a námitek podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu musí být takové, že každá jednotlivá připomínka/námítka musí být vypořádána samostatně a její vypořádání musí být úplné, srozumitelné, na základě spolehlivě zjištěného stavu věci a při postupu orgánu konajícího v rámci výkonu státní správy (v přenesené působnosti) musí být konáno pouze v rámci a ne vně zákonů. Posuzovatel je součástí výkonu státní správy a proto na něj dopadají všechna uvedená požadavky zákona.</p>	
<p>36. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána: „Proces EIA byl zahájen oznámením pro úsek R35 „Vysoké Mýto - Staré Město“. V grafické reprezentaci v oznámení záměru záměr nesahal západně od obce Zámorsk. Není přípustné, aby po provedeném oznámení a zjišťovacím řízení byla zpracována dokumentace pro jiný prostorově podstatně odlišný záměr a dokonce, aby byl měněn název procesu EIA. Úsek „MÚK Ostrov - MÚK Staré Město“ má západní ukončení o řadu kilometrů více k západu a zasahuje tak i do prostoru obcí, které nebyly zasaženy záměrem projednávaným ve zjišťovacím řízení. Záměr, pro který je nyní předložena dokumentace EIA, je tedy podstatně prostorově odlišný od rozsahu původního záměru v úseku „Vysoké Mýto - Staré Město“. To je zcela nepřipustné a toto samotné diktuje nutnost zahájit proces EIA od samého počátku.“</p> <p>Odvolávání se na ust. § 7 odst. 5 cit. zákona je v dané situaci zcela nepřipadné, neboť to nebylo MŽP, kdo rozhodl o předložení dokumentace na záměr o téměř 10 km delší a nejedná se ani o novou variantu, ale prostě o 10 km dalšího záměru, což je záměr, který sám o sobě podléhá posuzování EIA. Je vhodné, aby si MŽP uvědomilo, že pokud volí taktiku, že vědomě či z nedbalosti připouští nepřipustné kroky v procesu EIA, dává tím argumenty odpůrcům posuzovaného záměru, což tito mohou uplatnit u soudu při územním řízení, a budou pak úspěšní a dojde k zpoždění možnosti realizovat předmětný záměr, což mohou být i miliardové škody a bude nutné zjišťovat, kdo to zavínil.</p> <p>Posudek uvádí: Zák. č. 100/2001 Sb. nikde nepožaduje, aby záměr předložený v oznámení EIA byl zcela totožný se záměrem předloženým v dokumentaci EIA. Naopak vzhledem k zákonné možnosti návrhu dalších variant, lze předpokládat, že</p>	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje, aby záměr předložený v dokumentaci EIA byl zcela totožný se záměrem předloženým v oznámení EIA. Naopak vzhledem k zákonné možnosti návrhu dalších variant, lze předpokládat, že změny jsou možné. Úprava směrového vedení v úseku MÚK Ostrov - Vysoké Mýto byla navržena na základě doporučení předchozího procesu EIA (R35 Opatovice - Vysoké Mýto) s tím, že prvních 5,5 km (Ostrov - Vraclav) je beze změny a to z důvodu vhodnosti napojení posuzovaného úseku v MÚK. Oněch prvních 5,5 km bylo tedy reálně posouzeno dvěma procesy EIA.</p> <p>Kromě toho zákon umožňuje fázi oznámení zcela vypustit, což je na vůli oznamovatele (§6 odst. 5 zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Lze souhlasit s konstatováním, že úsek rychlostní komunikace MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je tak rozsáhlý, že splňuje sám o sobě podmínky ZoPV na posouzení EIA, a proto byl také v rámci tohoto procesu EIA řádně posouzen. Navíc úsek Ostrov - Vraclav byl posouzen i v předchozí EIA, tedy 2x.</p>

<p>změny jsou možné.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku: ZoPV je založen na principu, že záměr musí, být celý popsán v Oznámení. Argumentace posuzovatele tím, že doplnění dalších cca 10 km komunikace v úseku MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je variantou záměru ohlášeného v Oznámení je čirý nesmysl a je to nepochybně i důvod k tomu, aby bylo zváženo odebrání autorizace posuzovateli. Úsek rychlostní komunikace MÚK Ostrov - Vysoké Mýto je tak rozsáhlý, že splňuje sám o sobě podmínky ZoPV na posouzení EIA.</p>	
<p>37. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Proces EIA pro R35 musí být v souladu s navazujícími komunikacemi. Tomu v daném případě tak není, protože není správně řešena návaznost na R43. Koridor pro R43 je nyní stanoven v závazné Politice územního rozvoje jako koridor s možným zakončením jak u Moravské Třebové, tak u Svitav. Proces EIA není tedy v souladu se schválenou Politikou územního rozvoje a musí být brány v úvahu obě varianty koridoru R43 dle Politiky územního Rozvoje.“</p> <p>Seznatelné porovnání variant nelze nahrazovat tvrzením, že byl do posuzování brán nějaký „horší stav“. To, že se potenciálně jedná o „horší stav“ musí být seznatelně doloženo, a to je právě účelem hodnocení EIA. Resignování na seznatelné posouzení variant je vážnou chybou zpracovatele dokumentace, která podle našeho názoru zakládá důvod k odebrání jeho autorizace. Proto tímto navrhujeme zahájit řízení o odebrání autorizace a požadujeme písemnou odpověď do 30 dnů.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Uvažování nejhoršího možného stavu je povinností zpracovatele dokumentace. Dle zák. č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Souhlasíme, že „Uvažování nejhoršího možného stavu je povinností zpracovatele dokumentace“. Toto obecné vyjádření však není vypořádáním konkrétní námitky.</p> <p>Pokud se ale posuzovatel domnívá, že varianta R43 napojená u Moravské Třebové je nejhorší variantou, pak měla být také posouzena varianta vhodnější s napojením R43 u Svitav, resp. podle posledního stavu znalosti po pořízování ZÚR JM kraje i varianta R43 s napojením od Černé Hory k Litomyšli..</p> <p>V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao I/2008 - 34 ze dne 18. září 2008, podle</p>	<p>Uvažování nejhoršího možného stavu, které je povinností zpracovatele dokumentace v tomto případě představuje uvažování takového napojení R43, které přinese největší intenzity vozidel (a největší vlivy na ŽP).</p> <p>Projektová EIA R35 nemůže řešit varianty R43. To je větší proces EIA R43.</p> <p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.</p>

kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.

Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálně varianty).

Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.

Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.

Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.

Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací. Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel

<p>kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>38. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>"Ministerstvo životního prostředí odůvodněným způsobem vrátilo oznamovateli, ŘSD k přepracování dokumentaci EIA pro R43 v úseku od Svitávky po R35 a požaduje aby byl hodnocen i koridor R43 ve směru na Svitavy. Z důvodu integrity rozhodování centrálního orgánu, MŽP, je nyní nutné důsledně brát v úvahu toto rozhodnutí a posuzování dokumentace EIA pro jakýkoliv úsek R35 musí také brát v úvahu možný koridor R43 ve směru na Svitavy. Toto posuzovaná dokumentace nenaplnuje a proto není v jejím posuzování možné pokračovat."</p> <p>Seznatelné porovnání variant nelze nahrazovat tvrzením, že byl do posuzování brán nějaký „horší stav“. To, že se potenciálně jedná o „horší stav“ musí být seznatelně doloženo, a to je právě účelem hodnocení EIA. Resignování na seznatelné posouzení variant je vážnou chybou zpracovatele dokumentace, která podle našeho názoru zakládá důvod k odebrání jeho autorizace. Proto tímto navrhuje zahájit řízení o odebrání autorizace a požadujeme písemnou odpověď do 30 dnů.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Koridor pro R43 ani R43 není předmětem tohoto procesu EIA.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku: Toto je nesprávné vypořádání námítky. Součástí posuzovaného úseku je také napojení na R43 u Starého Města.</p> <p>Musí též být posuzovány kumulativní a vyvolané vlivy, tedy vlivy z hlediska transevropské sítě TEN-T a napojení R35 a R43.</p>	<p>Součástí záměru je MÚK Staré Město - východ, km 91,741 - zajistí napojení budoucí R43 směřující od jihu v ose Brno - Blansko - Velké Opatovice - Moravská Třebová, také zajistí napojení obcí podél silnice II/368 v ose Letovice - Moravská Třebová - Štítý.</p> <p>Varianty R43 (vč. napojení a kumulativních vlivů) musí být řešeny v rámci procesu EIA na R43, který dosud není ukončen a je ve stádiu přepracování dokumentace EIA (dokumentace vrácena k přepracování 13. 10. 2008)</p>
<p>39. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Trasa R43 vymezená v ÚP VÚC Pardubického kraje byla nejprve zpochybněna samotným Zastupitelstvem Pardubického kraje, které ve stejný den, 14. 12. 2006, kdy byl schválen ÚP VÚC Pardubického kraje, schválilo zadání pro změnu ÚP VÚC Pardubického kraje, kdy měla být posuzována jiná trasa R35 než, která byla téhož dne schválena. V této věci sice došlo v meziobdobí k posunu, ale věc dořešena není, neboť ÚP VÚC Pardubického kraje je typem rozhodnutí, které je podle rozhodnutí Ústavního soudu napadnutelné u Nejvyššího správního soudu. Jedním ze základních pochybení při pořizování ÚP VÚC Pardubického kraje bylo nedodržení postupu závazného pro MMR a celou státní správu,</p>	<p>Tento proces EIA posuzuje rychlostní silnici R35, nikoli ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>Správně je vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD (nikoli ve fázi EIA).</p> <p>Co se týče formulace: " Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací..." je nutno upozornit, že zák. č. 100/2001 Sb. (ani tento proces EIA) nikoho nepovolává, ale v §§ 6, 8 a 9 stanoví, že "každý může zaslat své písemné vyjádření..."</p>



tj. respektování usnesení vlády č. 741/1999, které požadovalo koridor R43 Brno -Svitavy vymezit v procesu nového územního plánu pro brněnskou aglomeraci (viz Příloha č. 1 bod e) tohoto UV). Tento fakt nebyl zatím napaden u Nejvyššího správního soudu, nicméně ÚP VÚC Pardubického kraje u NSS již napaden byl, a to pro protiprávní postup při vymezování koridoru R35. NSS vydal rozsudek č. 7 Ao 1/2009-56 ze dne 26. srpna 2009, kterým zrušil „územní plán velkého územního celku Pardubického kraje schválený zastupitelstvem Pardubického kraje dne 14. 12. 2006 se v části vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb DI - stavba rychlostní silnice R35 se všemi jejími objekty a souvisejícími stavbami včetně mimoúrovňových křižovatek s napojením na stávající silniční síť v k. ú. Řídký Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Záhrad...“ Tímto neexistuje žádná schválená trasa pro R35 a nelze tedy smysluplně pokračovat v procesu EIA pro posuzovaný úsek R35.

Je nesprávné odvolávat se na zákon č. 100/2001 Sb. a zamítat výše uvedenou námitku. Pro případ, že neexistuje žádná schválená trasa komunikace v územně plánovací dokumentaci, totiž vůbec není možné vést proces EIA. Proces EIA je návazný na územně plánovací postupy, neb je přímo provázán s procesem návazným na územní plánování. Je provázán s procesem územního řízení. Stavební zákon č. 183/2006 Sb. totiž naprosto jednoznačně v ust. § 43 odst. 5 uvádí že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem.“ MŽP proto bylo povinno zamezit neoprávněnému čerpání veřejných finančních prostředků pro předmětný proces EIA, kde ani jedna trasa není v souladu s územně plánovací dokumentací ZÚR Pardubického kraje a tedy ani s územními plány obcí na trase. Protože se jedná o závažné pochybení MŽP i ŘSD, požadujeme, aby ministr MŽP věc nechal prošetřit a nechal zjednat nápravu, aby nepokračovalo zneužívání veřejných finančních prostředků, které by mohlo i nést aspekty trestného činu. Pokud šetření ministra potvrdí, že mohlo dojít trestnému činu, je ministr povinen věc ohlásit orgánům činným v trestním řízení. Požadujeme písemnou odpověď do 30 dnů s uvedením výsledků šetření konkrétních kroků k nápravě.

Posudek uvádí: |

Dle zák. č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.

Vyjádření k vypořádání v posudku:

Toto je naprosto nesprávně vypořádaná námitka.

V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 1/2009 - 34 ze dne 18. září 2008, podle

Možnost vyjádřit se k územnímu plánu je daná stavebním zákonem.

kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.

Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálně varianty).

Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.

Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.

Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§ 2 - 8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.

Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90, stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne, přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.

Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na

<p>řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>40. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Vzhledem k právnímu vakuu ve věci trasy R35 a vzhledem k probíhajícímu procesu pořizování Zásad územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje není možné pokračovat v procesu EIA pro předmětný úsek R35 do doby právoplatného schválení ZÚR Pardubického kraje. „</p> <p>Je nesprávné odvolávat se na zákon č. 100/2001 Sb. a zamítat výše uvedenou námitku. Pro případ, že neexistuje žádná schválená trasa komunikace v územně plánovací dokumentaci, totiž vůbec není možné vést proces EIA. Proces EIA je návazný na územně plánovací postupy, neb je přímo provázán s procesem návazným na územní plánování. Je provázán s procesem územního řízení. Stavební zákon č. 183/2006 Sb. totiž naprosto jednoznačně v ust. § 43 odst. 5 uvádí, že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem“. MŽP proto bylo povinno zamezit neoprávněnému čerpání veřejných finančních prostředků pro předmětný proces EIA, kde ani jedna trasa není v souladu s územně plánovací dokumentací ZÚR Pardubického kraje a tedy ani s územními plány obcí na trase. Protože se jedná o závažné pochybení MŽP i ŘSD, požadujeme, aby ministr MŽP věc nechal prošetřit a nechal zjednat nápravu, aby nepokračovalo zneužívání veřejných finančních prostředků, které by mohlo i nést aspekty trestného činu. Pokud šetření ministra potvrdí, že mohlo dojít trestnému činu, je ministr povinen věc ohlásit orgánům činným v trestním řízení. Požadujeme písemnou odpověď do 30 dnů s uvedením výsledků šetření konkrétních kroků k nápravě.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Toto je naprosto nesprávně vypořádaná námitka.</p> <p>V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 1/2009 - 34 ze dne 18. září 2008, podle kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.</p> <p>Je nutné přistupovat k variantám kondorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA</p>	<p>Tento proces EIA posuzuje rychlostní silnici R35, nikoli ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>V rozporu k tomu je v tomto bodu vyjádření uvedeno, že "proces EIA může zjistit, že některá nová varianta (opomenutá v ÚPD) je výhodnější a toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace", což je správně. Tento stav také obecně odpovídá aktuálnímu stavu ZÚR Pardubického kraje (červen 2012).</p> <p>Správně je ve vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD (nikoli ve fázi EIA).</p> <p>Co se týče formulace: " Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací..." je nutno upozornit, že zák. č. 100/2001 Sb. (ani tento proces EIA) nikoho nepovolává, ale v §§ 6, 8 a 9 stanoví, že "každý může zaslat své písemné vyjádření...".</p> <p>Možnost vyjádřit se k územnímu plánu je daná stavebním zákonem.</p>

k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálné varianty).

Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání.

Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.

Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§ 2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.

Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný. To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 ... stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne, přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.

Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní

<p>Správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>41. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Podle rozsudku NSS č. 1 As 111/2008-363 ze dne 20. května 2009 je judikováno, že „Jinými slovy - byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonné" a "je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA". Po zrušení části koridoru R35 rozsudkem NSS 6. 7 Ao 1/2009-56 ze dne 26. srpna 2009 je nezákonná i SEA k ÚP VÚC Pardubického kraje, a tedy pokud nemá být nezákonný tento předmětný proces EIA, pak musí být pozastaven do doby provedení nové SEA, tj. SEA k ZÚR Pardubického kraje. „</p> <p>Připomínka nebyla vůbec vypořádána.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Toto je naprosto nesprávně vypořádaná námitka. V územně plánovací dokumentaci musí být posuzovány všechny známé varianty záměru, v daném případě všechny známé varianty koridoru R35. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 1/2008 - 34 ze dne 18. září 2008, podle kterého musí být všechny varianty plnohodnotně posuzovány.</p> <p>Je nutné přistupovat k variantám koridorů v logické posloupnosti, kdy napřed je na základě SEA k územně plánovací dokumentaci vybrán koridor a následně je prováděna EIA na stavbu záměru. V této posloupnosti se zajistí, že koridor a stavba jsou souladné a souladné jsou i procesy územního plánování včetně SEA a proces umístování stavby v území včetně EIA. Lze si představit situaci, kdy proces EIA může zjistit, že existují i další opomenuté varianty v územním plánování a pak mohou tyto varianty být v procesu EIA posouzeny na základě ustanovení § 7 odst. 5 ZoPV. Pokud je zjištěno, že některá z „nových“ variant je výhodnější, toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace (a to podnětem prostřednictvím soudu, kde bude posuzováno, zda územní plánování naplnilo svoje úkoly a cíle a správně vyhodnotilo a posoudilo všechny reálné varianty).</p> <p>Provádění EIA v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací (kde se provádí SEA) je tedy postup chybný. V daném případě neexistuje R35 v nadřazené územně plánovací dokumentaci, ZÚR Pardubického kraje, a bude teprve posuzován v SEA pro aktualizaci ZÚR Pardubického kraje. Tato Aktualizace ZÚR však doposud nebyla ani předložena veřejnosti k projednávání:</p>	<p>Tento proces EIA posuzuje rychlostní silnici R35, nikoli ÚPD.</p> <p>Požadavek na respektování hierarchického uspořádání - tedy nejprve SEA na ZÚR, pak teprve projektová EIA záměru v souladu se ZÚR nemá oporu v národní legislativě.</p> <p>V rozporu k tomu je v tomto bodu vyjádření uvedeno, že "proces EIA může zjistit, že některá nová varianta (opomenutá v ÚPD) je výhodnější a toto může být podnětem pro změnu územně plánovací dokumentace", což je správně. Tento stav také obecně odpovídá aktuálnímu stavu ZÚR Pardubického kraje (červen 2012).</p> <p>Správně je ve vyjádření zdůrazněno, že ve fázi ÚR je nutný soulad s ÚPD (nikoli ve fázi EIA).</p> <p>Co se týče formulace: " Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací..." je nutno upozornit, že zák. č. 100/2001 Sb. (ani tento proces EIA) nikoho nepovolává, ale v §§ 6, 8 a 9 stanoví, že "každý může zaslat své písemné vyjádření...".</p> <p>Možnost vyjádřit se k územnímu plánu je daná stavebním zákonem.</p>

<p>Vazba mezi územně plánovací dokumentací a EIA je tedy naprosto klíčová, neboť bez souladu posuzovaného záměru s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a jedná se tedy nejen o plýtvání veřejnými finančními prostředky ve velkém rozsahu, ale také o nelogický (kocourkovský) postup, který nikam moc nevede.</p> <p>Postup, který je nesouladný s procesy dle stavebního zákona a předjímá neexistující soulad s územně plánovací dokumentací je v rozporu se základními zásadami správního řádu (§§2-8 zákona č. 500/2004 Sb., v platném znění), kdy tyto zásady se uplatní i pro ZoPV.</p> <p>Proces, který je nesouladný a nevychází z najisto postaveného stavu je právně vadný To, že ZoPV sám explicitně nepožaduje soulad s celou územně plánovací dokumentací není podstatné. Podstatné je, že proces posuzování vlivů je prováděn jako proces, z kterého má vyjít stanovisko pro územní rozhodnutí a pro záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací nelze vést územní řízení a stavební úřad je povinen postupovat podle ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona platí, že „Není-li, záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90, stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne“, přičemž ustanovení § 90 bod a) jako nepřekročitelnou podmínku požaduje „soulad s vydanou územně plánovací dokumentací“.</p> <p>Pokud by se příslušný úřad nebo posuzovatel domníval, že může pro státního investora (ŘSD) konat tak, že bude povolávat k vyjadřování a účasti na řízení desetitisíce obyvatel kraje dotčených záměrem, který není nijak souladný s územně plánovací dokumentací, pak tento postup je zásadně mylný a je v rozporu s ústavní povinností, že orgány státní správy smí konat jen v rámci zákonů a ne mimo ně.</p>	
<p>42. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť zcela zamlčela dopravní význam a funkční zařazení R35 jako součásti evropské šitě TEN-T“</p> <p>Doplnění je nedostatečné, neb nelze jen doplnit konstatování, že se jedná o síť TEN-T, ale je nutné posoudit také dopady takto vzniklé, a to včetně nárůstu dopravy v trans-evropském měřítku, vlivů složení dopravního proudu (tj. vyšší než průměrný podíl těžké kamionové dopravy a její rozložení do celé noční doby), atd. Je nutné také vzít v úvahu specifické formulace v Politice územního rozvoje, článek (23).</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>Intenzity dopravy byly stanoveny na základě dopravně-inženýrských výpočtů na základě závazných metodik, včetně zohlednění dopravy evropské sítě TEN-T.</p>	<p>Posuzování vlivů na životní prostředí musí být prováděno podle příslušné legislativy, doporučení a předpisů pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Jedná se např. o Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší č. 597/2006 Sb. Zde jsou v příl. 6.2. stanoveny Referenční metody pro modelování kvality ovzduší.</p> <p>Dále se jedná např. o Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanoví způsob měření a hodnocení hluku a vibrací.</p> <p>Použití výpočtového programu Hlukplus Profi pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.</p> <p>Tyto metody vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit (kapacit) dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Metody pro detailní stanovení vstupních dat pro posuzování vlivů na životní prostředí pak stanovují</p>

<p>Vyjádření k vypořádání v posudku: Námítka není řádně vypořádána.</p> <p>Nelze konkrétní námítku vypořádávat obecným nekonkrétním odkazem na nějaké blíže neurčené metodiky.</p> <p>Pokud je nějaká metodika nazývána „závaznou“, pak je nutně jasně uvést na základě čeho je konkrétní metodika závazná. Nejsou nám známy žádné závazné metodiky pro stanovení intenzit dopravy a jejich modelování, naopak v ČR je používána řada metodik a počítačových programů různými zpracovateli.</p> <p>Posouzení na TEN-T nebylo provedeno. Nikde to v Dokumentaci EIA v části týkající se modelování intenzit dopravy není ani zmíněno. Jediný odkaz na TEN-T v celé Dokumentaci EIA je na str. 10, kde je uvedeno, že R35 je součástí TEN-T a je zde odkazována na „doplňk evropské sítě TINA“. Toto dokládá, že zpracovatel dokumentace vůbec neví, co to byla TINA a že neexistuje nic jako „doplňk evropské sítě TINA“. Ze zmatečných východisek vznikají zmatečné závěry (známý systém „garbage in, garbage out“).</p>	<p>Technické podmínky 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích, MD - OI čj. 1087/07-910-IPK/1, 2007 a Technické podmínky 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD - OSI čj. 991/09-910-IPK-IPK/1, 2009.</p>
<p>43. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť je zmatečná i z hlediska návaznosti na R43. Na str. 8 se uvádí, že R43 naváže u Starého Města, na str. 26 je R43 definována jako Brno - Svitavy. „</p> <p>Oprava nebyla provedena. Definice R43 musí být v souladu s PÚR.</p> <p>Posudek uvádí:</p> <p>V rámci procesu EIA byly řešeny maximální intenzity bez ohledu na detailní napojení R43.</p> <p>Vyjádření k vypořádání v posudku:</p> <p>Toto je naprosto nesprávné vypořádání námítky.</p> <p>Posuzovatel zde pouze přiznává, že posuzování nezahrnuje konkrétní napojení na R43, protože nepochybně zátěž na R35 v úseku od Svitav po Staré Město bude zcela jiná v situaci, kdy napojení R43 bude, u Svitav nebo když napojení R43 bude u Starého Města. Dopad by nepochybně byl i na úseku R35 od Svitav k západu.</p> <p>Tato reakce posuzovatele dokládá, že v jiných námitkách týkajících se intenzit dopravy, posuzovatel nevypořádal námítky korektně, ale uvedl informaci, která je rozporná s vypořádáním této námítky. Posuzovatel tedy porušil základní princip práce autorizovaných osob, tj. že musí konsistentně a pravdivě konat.</p>	<p>Povinností procesu EIA je posuzovat nejhorší možný stav.</p>
<p>44. Pro předmětnou původní dokumentaci EIA, která byla následně MŽP Oznamovateli vrácena, byla uplatněna následná připomínka, která nebyla řádně vypořádána:</p> <p>„Je naprosto nedostatečně zpracováno modelování</p>	<p>Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, Ing. Jan Kozák, CSc., Planeta 2/2005 ukládá v bodě:</p>

dopravních intenzit. Není ani zpracováno na standardně používaný výhled 30 let, tj. do roku 2039, ale není zejména nijak vyhodnocen budoucí stav dopravy po napojení na síť TEN-T a zejména na R43. Nejsou naprosto zhodnoceny klíčové otázky převedení dopravy z dnešní D1. „

Výhled na 30 let je standardně používanou dobou pro predikce. Navíc upozorňujeme, že nestačí provádět posuzování na nějaké predikce. Nic takového zákon č. 100/2001 Sb. v platném znění neumožňuje a státní správa smí činit jen to, co zákon nařizuje a nic jiného. Posuzování EIA tedy musí být v souladu s díkci cit zákona, který nařizuje posuzovat záměry z hlediska jejich kapacity a rozsahu. Kapacitou je v daném případě 80 tisíc vozidel/denně - detaily jsou rozebrány výše.

Posudek uvádí:

Výhled 30 let není standardně používaný ani nijak legislativně parametrizovaný. Pouze dle hygienických předpisů by měl být zpracován výhled na cca 10 let. V dokumentaci použitý výhled k roku 2025 je zcela dostatečný. Navíc pro vzdálenější výhled nejsou k dispozici přesné emisní parametry motorových vozidel.

EIA musí být zpracována dle závazných metodik rezortu životního prostředí a ochrany veřejného zdraví. Tyto metodiky (např. Symos 97, Hlukplus) vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.

Vyjádření k vypořádání v posudku:

Pokud posuzovatel uvádí, že „Pouze dle hygienických předpisů by měl být zpracován výhled na cca 10 let, pak byl povinen uvést, o které konkrétní hygienické předpisy se jedná a jaká je jejich závaznost vzhledem k zákonům a podzákonným normám. Posuzovatel toto neuvedl a my se domníváme, že žádné takové hygienické předpisy neexistují a ani existovat nemohou. Záměr výstavby komunikace není omezen dobou povolení záměru na 10 let ani dobou životnosti záměru na 10 let. Musí být tedy brány v úvahu maximální hodnoty zátěže, které mají přímou oporu v ZoPV vyžadovaném parametru „kapacita“ záměru.

Metodiky nemohou nikdy mít právní sílu zákona. Primárně musí být naplněna díkce zákona a ta naprosto jasná. Jak je v námitce doloženo, záměr je posuzován tak, že musí být definována jeho kapacita.

Názor posuzovatele, že EIA musí být zpracována ne na základě kapacity, ale na základě „stanovení výhledových intenzit dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů“ je zcela právně chybný a takto aplikovaný postup zatížil posuzování EIA závažnou právní vadou, která může být napravena pouze novým zpracováním dokumentace EIA, které bude striktně souladné s ZoPV, který vychází z kapacity záměru.

#### 4.4.4. Výpočtová období

Období, pro které má být výpočet proveden:

- rok dokončení akce + 10 let

Posuzování vlivů na životní prostředí musí být prováděno podle příslušné legislativy, doporučení a předpisů pro posuzování vlivů na životní prostředí.

Jedná se např. o Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší č. 597/2006 Sb. Zde jsou v příl. 6.2. stanoveny Referenční metody pro modelování kvality ovzduší.

Dále se jedná např. o Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanoví způsob měření a hodnocení hluku a vibrací.

Použití výpočtového programu Hlukplus Profi pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.

Tyto metody vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit (kapacit) dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.

Metody pro detailní stanovení vstupních dat pro posuzování vlivů na životní prostředí pak stanovují Technické podmínky 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích, MD - OI čj. 1087/07-910-IPK/1, 2007 a Technické podmínky 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD - OSI čj. 991/09-910-IPK-IPK/1, 2009.

Uváděné normy ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací jsou určeny (jak jejich názvy napovídají) jsou určeny pro projektování komunikací, nikoli pro posuzování vlivů na životní prostředí.



<p>45. Na str. 5 posudku je kapitola „Kapacita (rozsah) záměru. O kapacitě záměru zde není žádná informace, přestože kapacita záměru je klíčovým parametrem každého posuzovaného záměru dle ZoPV.</p>	<p>Posuzování vlivů na životní prostředí musí být prováděno podle příslušné legislativy, doporučení a předpisů pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Jedná se např. o Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší č. 597/2006 Sb. Zde jsou v příl. 6.2. stanoveny Referenční metody pro modelování kvality ovzduší.</p> <p>Dále se jedná např. o Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanoví způsob měření a hodnocení hluku a vibrací.</p> <p>Použití výpočtového programu Hlukplus Profi pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.</p> <p>Tyto metody vyžadují striktně stanovení výhledových intenzit (kapacit) dopravně-inženýrskými výpočty vycházejícími ze sčítání dopravy, výhledových koeficientů a koncepčních dokumentů.</p> <p>Metody pro detailní stanovení vstupních dat pro posuzování vlivů na životní prostředí pak stanovují Technické podmínky 189 Stanovení intenzit na pozemních komunikacích, MD - OI čj. 1087/07-910-IPK/1, 2007 a Technické podmínky 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD - OSI čj. 991/09-910-IPK-IPK/1, 2009.</p> <p>Uváděné normy ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací jsou určeny (jak jejich názvy napovídají) jsou určeny pro projektování komunikací, nikoli pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p>
<p>46. Na str. 5 posudku je uvedeno, že „Naopak po dohodě s MŽP nejsou hodnoceny jiné vyvolané silniční přeložky, neboť jejich trasy nejsou ještě v převážné většině dopracovány“. Toto je přiznání základního problému, kdy je posuzován záměr, který sám o sobě nemůže existovat, protože bez napojení R35 do území není možné R35 realizovat a provozovat. Žádnou takovou dohodu nikdy nemohlo MŽP právoplatně uzavřít, a pokud k nějaké takové dohodě došlo je to zásadní pochybení, které by zakládalo protiprávnost celého řízení.</p>	<p>Na str. 5 posudku EIA je dále uvedeno: "Trasy přivaděčů (přeložek) tak budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.", což je v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>47. Na str. 5 posudku je uvedeno, že „Do hodnocení jsou zahrnuty i mimoúrovňové křižovatky na trase R35 s výjimkou MÚK Ostrov, která byla hodnocena samostatně v rámci předchozího úseku". Toto je chybné ze dvou důvodů. Kumulativní a vyvolané vlivy MÚK Ostrov musí být zahrnuty i do tohoto posuzování EIA. To se nestalo. Současně je nutné do posuzování zahrnout zakončení úseku na MÚK s R43. Takto MÚK není v Dokumentaci EIA posuzována, i přesto, že ji předmětný záměr zahrnuje a uvádí ji nejen v názvu záměru, ale v grafických zobrazeních.</p>	<p>Úsek MÚK Ostrov - tunel Vraclav (cca 5,5 km) je v obou procesech EIA (R35 Opatovice - Vysoké Mýto a R35 Ostrov - Staré Město) totožný a nejen, že byl posouzen, ale ve skutečnosti byl posouzen 2x.</p> <p>MÚK Staré Město - východ, km 91,741 - zajistí napojení budoucí R43 a napojení obcí podél silnice II/368 - byla posouzena jako součást posuzovaného záměru.</p>

<p>48. Na str. 7 posudku je uvedeno, že „Z hlediska úplnosti dokumentace lze konstatovat, že odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.". Ve výše uvedených připomínkách je doloženo, že nebyly dodrženy postupy a požadavky ZoPV, a tedy paušální tento závěr je chybný.</p>	<p>Ve výše uvedených připomínkách nebyla zjištěna žádná opodstatněná připomínka.</p>
<p>49. Na str. 7 posudku je uvedeno, že „Vlastní náplň jednotlivých bodů dokumentace je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností". Není jasné, jak posuzovatel kvantifikuje vypovídající schopnost, ale pro toto jeho tvrzení není opory v Dokumentaci EIA. Ve výše uvedených připomínkách je doloženo, že v řadě aspektů došlo k závažným pochybením, a tedy paušální tento závěr je chybný.</p>	<p>Ve vypořádání výše uvedených připomínek je dokladováno, že k žádným pochybením nedošlo.</p>
<p>50. Celý posudek je koncipován chybně. Posuzovatel „opakuje" informace z Dokumentace EIA místo, aby ji posuzoval. Nejedná se tedy o řádný posudek dle ZoPV. Posuzovatel je povinen každou kapitolu samostatně a také v souvislostech posoudit na „Úplnost dokumentace" a na „Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení. Toto nelze odbýt nějakým paušálním tvrzením, ale toto musí být posuzovatelem zřetelně a jasně posouzeno.</p>	<p>Charakteristika vlivů je uvedena pro informaci. Posouzení úplnosti dokumentace a správnosti údajů vč. metod hodnocení bylo v posudku provedeno.</p>
<p>51. Na str. 10 posuzovatel uvádí nepravdivou informaci, že „Koridor silnice R35 je obsažen v územně plánovací dokumentaci". Přitom právě v této oblasti byl koridor R35 zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu v ÚP VÚC Pardubického kraje a v ZÚR Pardubického kraje nebyl tento úsek zahrnut. Uvádění nepravdivých informací je absolutně nepřípustné a je to důvod k zahájení řízení o odebrání autorizace posuzovateli.</p>	<p>Aktuální ZÚR Pardubického kraje (červen 2012) zde konstatuje následující: "PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R35 Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice. ZÚR Pardubického kraje tento koridor zpřesňuje; úsek Sedlice (D11) – Opatovice n. L. byl již dokončen. V důsledku vydaného rozsudku Nejvyššího správního soudu není součástí ZÚR Pardubického kraje úsek koridoru R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Zahrad'. Vymezení koridoru pro umístění stavby rychlostní silnice R35 v úseku u Litomyšle bude řešeno při aktualizaci ZÚR Pardubického kraje, která bude zahájena bezprostředně po vydání ZÚR."</p>
<p>52. Texty v posudku jako v kapitole „B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru" a v dalších kapitolách, kde na mnoha stranách posuzovatel „opisuje" z Oznámení a Dokumentace EIA texty jako „Směrové vedení", „Výškové uspořádání", „Nápojení na okolní silniční síť", „Mostní objekty". Není zde ani jeden náznak toho, že by posuzovatel něco posuzoval. Nejedná se tedy o posudek ve smyslu ZoPV.</p>	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. v § 2 stanoví:  "Posuzují se 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."  Neposuzují se tedy technické a technologické aspekty záměru, ale pouze jeho vlivy na životní prostředí.</p>
<p>53. Žádný náznak posuzování není ani v následujících kapitolách B.I.7, B.I.8.</p>	<p>Viz vypořádání předchozího bodu, jedná se o uvažované termíny realizace. Přehled dotčených územně správných celků je v dokumentaci uveden správně.</p>
<p>54. V kapitole B.I.9 je úsek textu označený jako Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu, kde je uvedeno: „Náplň kapitoly B.I. vyhovuje požadované charakteristice a je provedena do hloubky</p>	<p>Uvedené stanovisko k tomuto bodu říká, že je v dokumentaci zpracována správně. V důsledku novelizace zákona č. 114/1992 Sb. během procesu EIA došlo ke změně dotčeného orgánu ochrany</p>

<p>dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. V dokumentaci je uveden Správa CHKO jako příslušný orgán ochrany přírody pro výjimky z ochrany silně a kriticky ohrožených druhů rostlin a živočichů. Aktuálně je to Krajský úřad Pardubického kraje". Co posuzovatel mínil tvrzením, že něco vyhovuje „požadované charakteristice" není jasné. Zbytek jeho tvrzení „V dokumentaci je uveden Správa CHKO jako příslušný orgán ochrany přírody pro výjimky z ochrany silně a kriticky ohrožených druhů rostlin a živočichů. Aktuálně je to Krajský úřad Pardubického kraje" nemá s posuzováním nic společného.</p>	<p>přírody tak, jak je zde uvedeno.</p>
<p>55. V kapitole B.II je stejná situace jako v části 8.1 posudku. Na mnoha stránkách jsou zde „opisovány" informace z Oznámení a Dokumentace, ale není zde posouzení požadované zákonem. Posuzovatel si zjevně spletl svoji roli se zpracovatelem Dokumentace EIA. Po mnoha stránkách opsaných informací následuje nekonkrétní paušální dvouřádkový text (viz str. 26), kde je uvedeno, že „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část B II: Údaje o vstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí"</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika Údajů o vstupech a jejich posouzení.</p>
<p>56. V kapitole B.III je stejná situace jako v části B.I a B.II posudku. Na mnoha stránkách jsou zde „opisovány" informace z Oznámení a Dokumentace, ale není zde posouzení požadované zákonem. Posuzovatel si zjevně spletl svoji roli se zpracovatelem Dokumentace EIA. Pikantní je např. „zjištění" posuzovatele v kap. B.III.2, kde posuzovatel vyplodil velmi podnětné posouzení, které zní „V kapitole je konstatováno, že při výstavbě a provozu záměru budou vznikat odpadní vody splaškové a srážkové". To je skutečně objev hodný Nobelovy ceny. Těžko je toto ale možné chápat jako naplnění role posuzovatele podle ZoPV. Pak + následuje nekonkrétní paušální třířádkový text (viz str. 27), kde je uvedeno, že „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část B III: Údaje o výstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Využívá nejnovější poznatky o emisích motorových vozidel".</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika Údajů o výstupech a jejich posouzení.</p>
<p>57. K části C posuzovatel neuvedl nic konkrétního, jen dva paušální řádky obsahující text „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část C: Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Při tomto postupu mohl být celý posudek nahrazen nadpisy kapitol a těmito paušálními texty, které lze nakopírovat do dokumentu označeného jako posudek za několik maximálně minut. Posudek nenaplnuje požadavky ZoPV a není žádným konkrétním posouzením Dokumentace EIA.</p>	<p>V posudku je uvedeno posouzení části C.</p>
<p>58. Pro Část D posuzovatel opět zvolil metodu jak</p>	<p>Zde je upozorněno na nesprávné pořadí podkapitol,</p>

<p>zaplňt několik stránek textu posudku „opisováním“ informací z Oznámení a Dokumentace EIA, nicméně malým tiskem se na str. 28 objevila „doslova zásadní“ poznámka posuzovatele, která sice nekonkrétně, ale tvrdí, že „Pořadí podkapitol této části dokumentace neodpovídá pořadí dle osnovy přílohy č. 4 zákona č. 100/2000 Sb.“. Nic z toho není vyvozeno a posuzovatel se zřejmě domníval, že touto poznámkou vyčerpá penzum požadované práce, za kterou má být slušně zaplacen z veřejných finančních prostředků a proto místo výše uvedených dvou a třířádkových paušálních závěrů, tentokrát uvedl pro DI.1 na str. 28 jen půl řádku, a to „Stanovisko zpracovatele posudku: Kapitola je zpracována dostatečně“.</p>	<p>kteřé nemá vliv na posouzení vlivů na životní prostředí.</p>
<p>59. Od str. 28 po str. 32 následuje opět „opisování“ informací z Dokumentace EIA, ale absenteje jakékoliv posouzení ve smyslu ZoPV. Není vyloučeno, že posuzovateli EIA zcela uniklo, že ZoPV v ust. § 9 odst. 5 kde je striktně požadováno, že „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat. Předložený text posudku není posouzením, ale jakýmsi přeformulováním Dokumentace EIA, což odporuje i cit. ustanovení ZoPV. Na str. 32 následuje opět standardní paušální text „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část D.I.2. je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.“, který je překvapivě doplněn textem: „Zde lze jen doplnit, že použití limitu pro ekosystémy v okolí rychlostní silnice je dle aktuálně platné legislativy sporné“ (zvýraznění doplněno). Posuzovatel zde měl potřebu doplňovat dokumentaci EIA, tedy něco, co je v rozporu se zákonem. Pokud se nejednalo o doplnění, ale nešťastně formulované „posouzení“, pak z tvrzení o spornosti Dokumentace měl být vyvozen závěr, což se nestalo.</p>	<p>Zde zpracovatel posudku vyjádřil odlišný právní názor na použití limitu pro ekosystémy, který dle aktuální legislativy nelze aplikovat na oblasti poblíž komunikací.</p> <p>Na posouzení vlivů na životní prostředí to nemá žádný vliv.</p>
<p>60. Od str. 32 po str. 35 následuje opět „opisování“ informací z Dokumentace EIA, pouze na str. 36 je uvedena formulace „Správná podoba tabulky, odpovídající legendě, je následující a následující upravená tabulka, kde je doloženo překročení zákonných hygienických limitů i v době po výstavbě (pro noční hluk). Nejen z toho není vyvozen závěr o problému s vlastním záměrem, ale na str. 38 je možné nalézt nesprávné tvrzení posuzovatele, který zde uvádí, že „Avizované navýšení akustické zátěže však nikde nepřekročí hygienický limit“. Posuzovatel tedy opět zásadně pochybil.</p>	<p>V posudku se upozorňuje na to, že tabulka uvedená v dokumentaci neodpovídá její legendě (zřejmě v důsledku finálního formátování). To, že číslo není podtrženo, není problémem záměru, ale problémem formátování dokumentu.</p> <p>Jedná se o vliv provozu na stávající silnici I/35, tedy s aplikací limitu pro starou zátěž (70/60 dB) a lze tedy plně potvrdit formulaci z posudku, že „Avizované navýšení akustické zátěže však nikde nepřekročí hygienický limit“.</p>
<p>61. Od str. 38 pokračuje opět „opisování“ informací z Dokumentace EIA a je zde uvedeno „pozoruhodné tvrzení“: „Pokud nebude technicky možné splnit limit 55/45 dB, budou objekty ochráněny na limit 60/50 dB a bude zajištěno splnění limitů v chráněném vnitřním prostoru staveb“. Jak se takové tvrzení slučuje s posuzováním vlivů není zřejmé.</p>	<p>Limit 55/45 dB byl interně stanoven zpracovatelem dokumentace jako hodnoty, v případě jejichž dosažení budou navržena standardní protihluková opatření.</p> <p>Tam, kde to nebude technicky možné, bude provedena ochrana na legislativní limit 60/50 dB pro nové silnice. Tento model je smyslem a cílem procesu EIA.</p>
<p>62. Na str. 40 je opět paušalizované tvrzení „Část D.I.3. je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů</p>	<p>Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a Metodický</p>

<p>na životní prostředí. Zahnuje dostatečné korekce na nejistoty výpočtu a vstupních dat." Doplněné o pozoruhodnou větu: „Při zpracování podrobné hlukové studie budou zohledněny nové legislativní předpisy, zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a Metodický návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1.11.2010".</p> <p>Posuzovatel snad neví, že nařízení vlády č. 272/2011 Sb. zvýšilo povolenou hlukovou zátěž o 7 dB (rozhodováním na horní hranici nejistoty místo na dolní o 4 dB a odečítáním 3 dB na odraženou vlnu od fasády obytné budovy).</p>	<p>návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1.11.2010 vešly v platnost po dokončení Akustické studie uvedené v dokumentaci EIA. Proto je zcela na místě upozornit na nutnost respektování nových předpisů při zpracování nové akustické studie.</p>
<p>63. Od str. 41 opět pokračuje až po str. 51 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 51 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: část D.I.4. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>64. Od str. 51 opět pokračuje až po str. 59 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 59 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část D.I.5. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.", tentokrát doplněná větou „Vzhledem k tomu, že se jedná o nejvýznamnější vlivy uvažovaného záměru, byla k nim stanovena řada podmínek návrhu stanoviska EIA. V případě jímacího území Cerekvice nad Loučnou - Pekla je doporučeno prověřit možnost přesunu trasy záměru co nejvíce na jih".</p> <p>Není jasné, zda je doporučováno předložit žádost o územní rozhodnutí na jinou, na jih přesunutou trasu. Pokud by tomu tak bylo, pak by řízení EIA nemohlo splnit svůj účel, aby bylo podkladem k územnímu rozhodnutí, neb při žádosti o územní rozhodnutí je nutné doložit úplné posouzení právě a pouze pro záměr požadovaný v žádosti o územní rozhodnutí a ne jiný. Při nesouladu EIA a žádosti o územní řízení se musí EIA opakovat.</p>	<p>Prakticky u každého záměru posuzovaného podle zák. č. 100/2001 Sb. dochází k upřesnění oproti charakteristice záměru navrženého oznamovatelem a to v důsledku povinného návrhu opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí (Příl. č. 4 a 5 k zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Problematika souladu či nesouladu EIA a žádosti o územní rozhodnutí musí být řešena na základě §4 zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>65. Od str. 59 opět pokračuje až po str. 65 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 65 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Část D.I.6. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí."</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>

<p>66. Od str. 65 opět pokračuje až po str. 68 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 68 je zásadní závěr o chybě v Dokumentaci EIA, a to „V této kapitole byla nalezena chyba dokumentace, kdy výše uvedené údaje nesouhlasí s kapitolou B.II.1. Zábor půdy. Evidentně jsou zde zaměněny údaje pro základní trasu a subvariantu Sedliště - jih. Navíc ani přesně neodpovídají celkové součty. I když se procentuelně jedná o malé rozdíly, tak byly v rámci dalších částí posudku opraveny, protože by mohly zkreslovat porovnání variant.“ Tato chyba je klíčová z hlediska řešení námitek podaných ing. Vaňousem. Posuzovatel EIA tuto zásadní chybu identifikoval, ale pochybil, neb z ní nevyvodil žádné závěry. Vzhledem k tomu, že posuzovatel EIA je vázán ust. § 9 odst. 5 ZoPV, kde je striktně požadováno, že „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, neměl jinou možnost než navrhnout Dokumentaci EIA k vrácení a přepracování. MŽP se mělo seznámit s textem posudku a mělo chybnou Dokumentaci EIA vrátit k přepracování.</p>	<p>Zpracovatel posudku zde identifikoval písarskou chybu dokumentace, kterou plně uvedl na pravou míru a vyvodil příslušné závěry.</p>
<p>67. Od str. 68 opět pokračuje až po str. 76 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 76 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu: Kapitola zpracována v dostatečné podrobnosti pro hodnocení vlivů na životní prostředí: Řešení těchto vlivů je zohledněno v podmínkách návrhu stanoviska EIA.“</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>68. Od str. 76 opět pokračuje až po str. 79 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 79 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: Část D.1.11. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí..“</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>69. Od str. 80 opět pokračuje až po str. 81 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 81 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: část D.1.12. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí..“</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>70. Od str. 82 opět pokračuje až po str. 83 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 83 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: Část D.1.13. je</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>

<p>zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí." která je doplněna nikoliv nějakým výsledkem posouzení, ale pouze konstatováním „opsaným" z Dokumentace EIA, a to nekonkrétním tvrzením, že „Lze jen doplnit, že tento vliv je řešen několika podmínkami návrhu stanoviska EIA".</p>	
<p>71. Od str. 83 opět pokračuje až po str. 86 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 86 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: část D.1.14. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.."</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>72. Od str. 86 opět pokračuje až po str. 87 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 87 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: Část D.1.15. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.."</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>73. Od str. 87 opět pokračuje až po str. 89 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 89 je opět paušalizovaná dvouřádková formulace „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: Část D.1.16. je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí."</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>
<p>74. Od str. 89 opět pokračuje až po str. 96 „opisování" Dokumentace EIA bez jakéhokoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 96 je formulace „Část D.1.17. je zpracována dle doporučené metodiky na základě samostatné studie. Místy je kapitola příliš akademická s menší srozumitelností pro laickou veřejnost. Při porovnání subvariant mohl být větší důraz kladen na vizuální působení vedení záměru na náspu a v zářezu.". Tato negativní formulace není následována žádným nápravným opatřením. Úkolem posuzovatele je navrhnout opravy a doplnění Dokumentace EIA v místech, kde jsou nesrovnalosti a ne „opisovat" texty a pokud už posuzovatel na něco narazí, pak to sice zmínit, ale nezajistit nápravu. Taková práce posuzovatele je vlastně škodlivá, protože identifikované nesrovnalosti maskuje.</p>	<p>Zde je vyjádřena možnost, že existuje jiné zpracování kapitoly. Nicméně je zpracována podle doporučené metodiky a z hlediska zák. č. 100/2001 Sb. správně.</p>
<p>75. Na str. 97 je uveden opět paušalizovaný závěr pro kapitolu D.II, který zní „Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu: Část D.II. je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí".</p>	<p>V posudku je uvedena stručná charakteristika vlivů a jejich posouzení.</p>

<p>Kromě několika vět „opisování“ zde není žádný text a také žádné konkrétní posouzení, z kterého by bylo seznatelné na základě čeho posuzovatel svůj závěr přijal.</p>	
<p>76. Od str. 97 opět pokračuje až po str. 99 „opisování“ Dokumentace EIA bez jakékoliv smysluplného hodnocení Dokumentace EIA požadovaného ZoPV. Na str. 99 je formulace „Uvedenou předběžnou charakteristiku havarijních rizik lze považovat za dostatečnou.“. To je překvapivá formulace, neboť účelem Dokumentace EIA a jejího posuzování posuzovatelem není stanovit nějakou „charakteristiku“.</p>	<p>Kapitola D.III. se jmenuje "Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech" dle zákonem stanovené osnovy dokumentace EIA (Příloha č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.)</p>
<p>77. Schází posouzení části D.IV Dokumentace EIA.</p>	<p>Část D.IV. Dokumentace má název: "Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí". Dle zákonem stanovené osnovy posudku EIA musí být posouzena v samostatné kapitole č. IV. posudku EIA s názvem: "Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí" (Příloha č. 5 zák. č. 100/2001 Sb.). Tak to také v posudku EIA bylo provedeno.</p>
<p>78. Od str. 99 po str. 101 je uvedena kapitola nazvaná „Posouzení použitých metod hodnocení D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů“. Popis, který je zde uveden není žádným posouzením či porovnáním s jinými metodami.</p>	<p>V posudku je uveden přehled použitých metod a jejich posouzení. Vzhledem k tomu, že se jedná o závazné metody (jejich použití je povinností zpracovatele dokumentace stanovenou legislativou nebo příslušným orgánem státní správy). Není jasné, proč by mělo být provedeno porovnání s jinými metodami, které nejsou stanoveny legislativou a nejsou respektovány příslušnými orgány státní správy.</p>
<p>79. Úsek posudku od str. 102 až po str. 108 není zakončen žádným hodnocením, ani obecnou paušalizovanou formulací. Jedním z potenciálních důvodů může být zanedbání či banalizace zásadního problému Dokumentace zmíněného na str. 105, kde je pouze formou poznámky uvedeno „Pozn.: Opravena chyba dokumentace spočívající v záměně velikosti záboru ZPF mezi subvariantou základní trasa a Sedliště - jih" Toto je zásadní problém Dokumentace EIA. Tato chyba je klíčová z hlediska řešení námitek podaných ing. Vaňousem. Posuzovatel EIA tuto zásadní chybu identifikoval, ale pochybil, neb z ní nevyvodil žádné závěry. Vzhledem k tomu, že posuzovatel EIA je vázán ust. § 9 odst. 5 ZoPV, kde je striktně požadováno, že „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, neměl jinou možnost než navrhnout Dokumentaci EIA k vrácení a přepracování. MŽP mělo se seznámit s textem posudku a mělo chybnou Dokumentaci EIA vrátit k přepracování.</p>	<p>Jedná se o kapitolu II.3. posudku EIA s názvem Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí. Uváděná písařská chyba dokumentace EIA zde byla plně zohledněna a vyvozeny příslušné závěry a v této kapitole posudku to je také zdůrazněno.</p>
<p>80. Na str. 107 je text „Závěrem k tomuto bodu je možno konstatovat, že celkově menší vlivy na životní prostředí v prostoru Litomyšle vykazuje základní trasa a tím je také vhodnější k realizaci. Subvarianta Sedliště - jih vykazuje celkově větší vlivy na životní</p>	<p>Zpracovatel posudku posoudil pořadí variant přesně dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb. To, že ve fázi posudku došlo k upřesnění pořadí variant nepředstavuje žádné přepracování nebo doplňování dokumentace EIA. Dokumentace EIA zůstává stále</p>



<p>prostředí a tím je také méně vhodná k realizaci. Posuzovatel zásadně pochybil, když tento typ textu uvedl v posudku. Překročil tímto svůj mandát daný ZoPV. Vzhledem k tomu, že posuzovatel EIA je vázán ust. § 9 odst. 5 ZoPV, kde je striktně požadováno, že „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat je nutné, aby MŽP nařídilo zpracování nového posudku osobou, která nebude překračovat mandát daný ZoPV. Zpracovatel posudku sám neurčuje pořadí variant, ale podle přílohy č. 5 k ZoPV má pouze posoudit „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“, tj. má posoudit to, co zpracoval zpracovatel Dokumentace EIA a ne sám něco navrhopvat. Posouzení v relaci k Dokumentaci EIA schází.</p>	<p>stejná.</p> <p>K teorii pisatele vyjádření, že zpracovatel posudku nesmí nic navrhovat, jinak musí být vyměněn je nutno upozornit na zákonem stanovenou finální kapitolu posudku EIA č. VII s názvem: Návrh stanoviska (Příloha č. 5 zák. č. 100/2001 Sb.). Zpracování tohoto návrhu je naopak zákonnou povinností zpracovatele posudku EIA.</p>
<p>81. Stejného pochybení se posuzovatel dopustil na str. 108, kde sám uvádí svoje závěry. Posuzovatel je pouze oprávněn posuzovat, zda Dokumentace EIA je řádně zpracovaná. ZoPV požaduje, aby posudek posoudil pouze „Úplnost dokumentace“ a „Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení. Zpracovatel posudku sám neurčuje pořadí variant, ale podle přílohy č. 5 k ZoPV má pouze posoudit „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí, tj. má posoudit to, co zpracoval zpracovatel Dokumentace EIA a ne sám něco navrhopvat. Posouzení v relaci k Dokumentaci EIA schází. Jakákoliv jiná aktivita posuzovatele je mimo mandát daný zákonem. Pokud je posudek EIA vypracován a byl zde překročen zákon, je posudek jako celek protizákonný.</p>	<p>Zpracovatel posudku posoudil pořadí variant přesně dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb. To, že ve fázi posudku došlo k upřesnění pořadí variant nepředstavuje žádné přepracování nebo doplňování dokumentace EIA. Dokumentace EIA zůstává stále stejná.</p> <p>K teorii pisatele vyjádření, že zpracovatel posudku nesmí nic navrhovat, jinak je posudek protizákonný, je nutno upozornit na zákonem stanovenou finální kapitolu posudku EIA č. VII s názvem: Návrh stanoviska (Příloha č. 5 zák. č. 100/2001 Sb.). Zpracování tohoto návrhu je naopak zákonnou povinností zpracovatele posudku EIA.</p>
<p>82. Od str. 110 po str. 113 je opět několik stran „opisování“ z dokumentace EIA (dokonce duplicitního opisování - viz kapitola kapitole B.I.6 posudku) a není zde ani náznak posuzování očekávaného od posudku. Nicméně posuzovatel bez posouzení po několika stranách „opisování“ uzavře ničím nepodloženým závěrem „Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie“. Zákonem požadované posouzení „Úplnosti dokumentace“ a „Správnosti údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení“ absentuje.</p>	<p>Zde se jedná o zákonem stanovenou kapitolu posudku "III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí" (Příloha č. 5 zák. č. 100/2001 Sb.). Její náplní dle uvedeného zákona není posouzení „Úplnosti dokumentace“ a „Správnosti údajů uvedených v dokumentaci“, to je náplní zákonem stanovené kapitoly II.</p>
<p>83. Od str. 114 po str. 125 je opět „opisování“ z Dokumentace EIA, kde je uvedeno, že „S těmito opatřeními lze rámcově souhlasit. Rámcový souhlas není tím, co je od posuzovatele Dokumentace EIA požadováno. Zákonem požadované posouzení „Úplnosti dokumentace“ a „Správnosti údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení“ absentuje.</p>	<p>Zde se jedná o kapitolu č. IV. posudku EIA s názvem: "Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí" (Příloha č. 5 zák. č. 100/2001 Sb.). Její náplní dle uvedeného zákona není posouzení „Úplnosti dokumentace“ a „Správnosti údajů uvedených v dokumentaci“, to je náplní zákonem stanovené kapitoly II.</p>
<p>84. V kapitole VI Posudku EIA na str. 199 je opět uvedena nepravdivá věta, že „Základní trasa je shodná s trasou vymezenou v územně plánovací dokumentaci. Přitom právě v této oblasti byl koridor</p>	<p>Aktuální ZÚR Pardubického kraje (červen 2012) konstatuje následující: "PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R35 Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice. ZÚR Pardubického kraje tento</p>

<p>R35 zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu v ÚP VÚC Pardubického kraje a v ZÚR Pardubického kraje nebyl tento úsek zahrnut. Uvádění nepravdivých informací je absolutně nepřipustné a je to důvod k zahájení řízení o odebrání autorizace posuzovateli.</p>	<p>koridor zpřesňuje; úsek Sedlice (D11) – Opatovice n. L. byl již dokončen. V důsledku vydaného rozsudku Nejvyššího správního soudu není součástí ZÚR Pardubického kraje úsek koridoru R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Zahrad'. Vymezení koridoru pro umístění stavby rychlostní silnice R35 v úseku u Litomyšle bude řešeno při aktualizaci ZÚR Pardubického kraje, která bude zahájena bezprostředně po vydání ZÚR."</p>
<p>85. Na str. 199 je uvedena neakceptovatelná formulace, že „Zábor půdy je tak nutným (a přijatelným) dopadem poměrně citlivého trasování komunikace ". Trasa navržená v autorizovaném projektu ing. Kalčíka dokládá, že zábory nejkvalitnějších půd lze výrazně snížit. Na to poukazuje ing. Vaňous dlouhá léta. Zábory půdy nejvyšších bonit a na jižních svazích (včetně závažných dopadů na dělení lánů, atd.) tedy nejsou naprosto ničím odůvodněné. Navíc Dokumentace EIA obsahuje zde zásadní chyby, z nichž některé identifikoval i posudek EIA, ale ignoroval jejich závažnost. Kromě výše uvedených vad je nutné poukázat i na to, že i nezahrnutí přívaděčů zcela zkrsluje pořadí variant, neboť pro jednotlivé varianty je podstatně odlišný zábor pozemků nejvyšších bonit po započtení záborů přívaděči. Nelze přijmout „fatalistický" přístup posuzovatele, který odkazuje na nutný a přijatelný rozsah záborů půdy. Podle nezkrslených údajů vybraná varianta má výrazně vyšší než nutný zábor půdy, a tedy takový zábor není možné z MŽP schválit. Je nutné situaci napravit, Dokumentaci EIA vrátit k přepracování a řádně vše posoudit jak v SEA, tak následně v EIA.</p>	<p>Aktuální ZÚR Pardubického kraje (červen 2012) zde konstatuje následující: "PÚR ČR 2008 vymezuje koridor R35 Sedlice – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice. ZÚR Pardubického kraje tento koridor zpřesňuje; úsek Sedlice (D11) – Opatovice n. L. byl již dokončen. V důsledku vydaného rozsudku Nejvyššího správního soudu není součástí ZÚR Pardubického kraje úsek koridoru R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Zahrad'. Vymezení koridoru pro umístění stavby rychlostní silnice R5 v úseku u Litomyšle bude řešeno při aktualizaci ZÚR Pardubického kraje, která bude zahájena bezprostředně po vydání ZÚR."</p> <p>Trasy přívaděčů budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., což je v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Záměr je navržen tak, aby zábor půdy byl minimální.</p>
<p>86. Je nutné zásadním způsobem odmítnout alibistické a nepřesné formulace zpracovatele posudku na str. 200, kde uvádí „Na druhé straně ale základní trasa s sebou nese množství dopadů, typických pro umístění silnice do dosud relativně nedotčeného prostoru: vytváří nový zdroj hluku v území, rozděluje krajinu a narušuje její ráz, uzavírá část území mezi stávající silnicí 1/35 a novou R35, vytváří novou migrační bariéru atd. Tyto vlivy lze obtížně kvantifikovat, neboť se jedná spíše o dopady psychologické a estetické, avšak jejich význam je nepochybný" Nejedná se o nějaké pouze nekvantifikovatelné vlivy, ale o vlivy, které měly být seznatelně kvantifikovány v kvalitně zpracované dokumentaci EIA. Pokud se tak nestalo, je dokumentace EIA chybná. Pokud takovéto tvrzení uvádí posuzovatel, je to jasným důkazem, že posouzení EIA není provedeno správně a musí být odmítnuto.</p>	<p>Zde se v posudku upozorňuje na to že existují vlivy dobře kvantifikovatelné (např. vyjádřené číselně - koncentrace škodlivin, hladiny hluku apod.) a vlivy obtížně kvantifikovatelné - např. vlivy na krajinu, které žádným číslem vyjádřit nelze.</p> <p>Všechny vlivy byly kvantifikovány v míře potřebné pro jejich posouzení.</p>
<p>87. Je naprosto zřejmé, že vedení R35 podél stávajícího koridoru 1/35 západně od Litomyšle vede k dramaticky nižšímu záboru kvalitních půd a k dramatickému snížení fragmentace krajiny a k dramaticky méně významné bariéře v terénu, a to</p>	<p>Zpracovatelem posudku byla identifikována písařská chyba a v rámci posudku byla zohledněna v rámci jeho závěrů.</p>

<p>jak pro obyvatelstvo, tak pro faunu. Toto nebylo řádně v Dokumentaci EIA kvantifikováno a posouzeno. Naopak zde byly i posuzovatelem identifikovány zásadní chyby.</p>	
<p>88. Podle ZoPV má být provedeno posouzení vlivů na majetek. Toto nebylo provedeno. Je naprosto zřejmé, že vedení rychlostní silnice středem rozsáhlých a spojitých lánů nejvyšší bonity a na úrodných jižních svazích je výrazně závažnějším zásahem do ústavního práva na majetek, než vedení R35 v trase těsně souběžné s existující komunikací 1/35.</p>	<p>Posouzení vlivů na majetek ve formě zemědělské půdy bylo provedeno v rámci posouzení vlivů na půdu.</p>
<p>89. Na str. 200 posudku je uvedena formulace, že „subvarianta Sedliště-jih je také ve střetu s plánovanými plochami rozvoje bydlení v obci Řídký, Nedošín a Litomyšl. Toto je chybná formulace, což lze lehce prokázat, pokud by byla provedena řádná kvantifikace vlivů. Scházející kvantifikace vlivů je jasně vidět z kontextu přímo návazné formulace „Na druhé straně ale základní trasa s sebou nese množství dopadů, typických pro umístění silnice do dosud relativně nedotčeného prostoru: vytváří nový zdroj hluku v území, rozděluje krajinu a narušuje její ráz, uzavírá část území mezi stávající silnicí 1/35 a novou R35, vytváří novou migrační bariéru atd. Tyto vlivy lze obtížně kvantifikovat, neboť se jedná spíše dopady psychologické a estetické, avšak jejich význam je nepochybný“. Je tedy nutné trvat na řádném posouzení vlivů a jejich plnohodnotné kvantifikaci.</p>	<p>Všechny vlivy byly kvantifikovány v míře potřebné pro jejich posouzení.</p>
<p><b>O.s. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu ze dne 8. 2. 2012</b></p>	
<p>I. Děti Země ve svém vyjádření ze dne 11. 10. 2010 k dokumentaci EIA č.2 na 4 stranách (a v příloze s variantami trasy R35 kolem Litomyšle od Ing. J. Kalčíka) požadovaly, aby MŽP dle § 8 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. vrátilo dokumentaci EIA č.2 k přepracování a k doplnění, resp. aby proces EIA přerušilo a vyčkalo na schválení ZÚR PaK s trasou R35 kolem Litomyšle a v dokumentaci EIA č.3 nechalo vyhodnotit subvariantu R35 Sedliště-jih optimalizovanou dle námětu Ing. Kalčíka s ostatními dvěma subvariantami. Toto hodnocení v žádném případě nelze nechat na pozdější dobu, neboť právě zákon č. 100/2001 Sb. je od toho, aby varianty vyhodnotil a vybral ty nejlepší. Předložený posudek EIA č. 1 dokládá, že MŽP uvedený požadavek Děti Země nerespektovalo.</p>	<p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. není podmínkou ukončení procesu EIA schválení příslušných ZÚR . Uváděná subvarianta nebyla do procesu EIA oznamovatelem předložena, a proto nemohla být ani posouzena.</p>
<p>II.1. Dokumentace EIA č.2 nebyla zákonným způsobem zveřejněna, takže je nutné proces opakovat. Následné vypořádání posudku EIA je tak nutné považovat za irelevantní.</p>	<p>Dokumentace EIA byla mj. zveřejněna na internetu ve formě původní dokumentace EIA (v jejím textu jsou uvedeny 3 přílohy) a 6 nejvýznamnějších samostatných příloh. Dále byl zveřejněn doplněk dokumentace EIA a 4 nejvýznamnějších samostatných příloh doplněk EIA v souladu se závěrečným stanoviskem veřejného ochránce práv ze dne 10.12.2010.</p>
<p>II.2.1. - 2.3. Zákon nikde neuvádí, že by oznamovatel záměru nemohl posoudit varianty navrhované</p>	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. nikde neuvádí, že by oznamovatel musel předložit varianty navržené</p>

<p>veřejností, resp. je naopak logické, že v procesu EIA bude varianty mj. navrhovat veřejnost a nikoliv politici či státní úředníci nebo obce či města jako samosprávy. Tím by docházelo k nepřijatelné diskriminaci.</p> <p>Proces EIA. je zatížen zásadní procesní a věcnou vadou, kdy nejenom, že chybí procesem SEA vyhodnocení koridoru trasy silnice R35 kolem Litomyšle (např. v základní variantě a ve variantě Sedliště-jih) v rámci schvalování ZÚR Pardubického kraje, ale MŽP ignoruje i zákonný a logický požadavek Děti Země procesem EIA posoudit optimalizaci varianty Sedliště-jih.</p> <p>Autor posudku opakovaně tvrdí, že dle „zákona č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD“. Nicméně rozporně s tímto tvrzením souhlasí s námitkami obcí a stvrzením autora dokumentace EIA, že jednou z nevýhod varianty Sedliště-jih je právě rozpor se schválenou ÚPD, ačkoliv na úrovni kraje žádná ÚPD schválena není, takže ÚP obcí jsou v tomto směru irelevantní pro záměr nadmístního významu.</p>	<p>jinými subjekty.</p> <p>Navržený záměr vč. subvariant je v souladu se ZÚR Pardubického kraje (vč. posouzení SEA).</p> <p>Dle zákona č. 100/2001 Sb. nemusí být žádný záměr v aktuálním souladu s žádným stupněm ÚPD.</p> <p>Rozpor s ÚPD lze zařadit mezi "vlivy na hmotný majetek" dle zákona č. 100/2001 Sb. Má být mj. posouzen i vliv na území (pozemky = hmotný majetek) vč. jeho přípustného budoucího využití, které je stanoveno územním plánem.</p>
<p>II.2.4. Podle Děti Země je nesprávné, pokud se v procesu EIA. nehodnotila optimalizovaná subvarianta Sedliště-jih (2010 dle Ing. J. Kalčíka), která řadu střetů se složkami ŽP a přírody snížila (např. na Kornický potok apod.). Vyhodnocení je tak pouze formální a účelové. Současně je metodologicky nevhodné a nesprávné, pokud při tak komplikovaném rozhodování s řadou různě důležitých kritérií nedošlo k objektivnějšímu vyhodnocení obchvatu Litomyšle, např. multikriteriální analýzou...</p>	<p>Optimalizovaná subvarianta Sedliště-jih (2010 dle Ing. J. Kalčíka) nemohla být v tomto procesu EIA posouzena, protože nebyla oznamovatelem předložena.</p> <p>Střety se složkami ŽP a přírody jsou maximálně sníženy prostřednictvím podmínek stanoviska EIA.</p> <p>V rámci posudku byla větší váha přidělena vlivům na zdraví.</p>
<p><b>O.s. Švábenice ze dne 4. 2. 2012</b></p>	
<p>k bodu 1 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Zpracovatel posudku neopravil skutečnost, že vodní zdroj Bohuňovice je využíván skupinou obcí a do podmínek souhlasného stanoviska nezahrnul požadavek, aby v případě zjištění zhoršení výchozího stavu byla nápravná opatření provedena na náklady investora. Ve vyhodnocení vlivů „základní trasy“ a „subvarianty Sedliště - jih“ dle jednotlivých složek ŽP /str. 216 posudku/ se s vlivy na podzemní vody vypořádal nekorektně, když na jedné straně připouští větší riziko na vodní zdroj Bohuňovice ve variantě Sediště - jih, ale v úvodní větě hodnotí vlivy na podzemní vody jako srovnatelné. Nutno připomenout, že vliv na vodní zdroj Cerekvice - Pekla je shodný u obou variant, přiblížení k OP tohoto vodního zdroje na vzdálenost 100-200 m není u základní trasy v tab. na str. 215 uvedeno.</p> <p>Žádáme o přehodnocení vlivu na podzemní vody tak, že ve variantě Sedliště - jih je méně významný, v případě srovnatelného vlivu navrhuje nerealizovat u základní varianty MÚK Řídký.</p>	<p>V tomto stanovisku EIA jsou uloženy následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nelze vyloučit, že na základě výsledků hydrogeologického průzkumu nebo monitoringu stavu podzemních vod bude nutné přistoupit k realizaci investičních opatření, jak je uvedeno i v posudku OHGS, tedy například možnost náhrady nebo doplnění stávajícího mělkého zdroje S-1 zdrojem významně méně ohrožitelným; tato opatření budou realizována na náklady investora stavby stejně jako v případě ovlivnění jiných vodárenských zdrojů</li> <li>- prověřit možnost umístění MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice</li> </ul> <p>Posouzení vlivu na podzemní vody bylo provedeno dostatečně pro proces EIA.</p>
<p>k bodu 2 vyjádření našeho vyjádření k doplňku</p>	<p>Vyšší zábor ZPF v subvariantě byl zohledněn</p>

<p>dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Zpracovatel posudku sice opravil namítanou záměnu záboru zemědělské půdy u základní varianty a subvarianty Sedliště - jih, ale v závěrečném vyhodnocení vlivů /str. 216 posudku/ nepřikládá vyššímu záboru zemědělské půdy u základní varianty žádný význam.</p>	<p>dostatečně.</p>
<p>k bodu 3 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Zpracovatel posudku nezohlednil naši námitku, menší vliv základní varianty na rozvoj sídel opírá o účelově upravené územními plány /Litomyšl, Nedošín, Řídký/, aniž by zmínil účelově nezměněným územním plánem plánovanou plochu rozvoje bydlení obce Bohuňovice, které se R35 v základní variantě přiblíží víc než varianta Sedliště - jih Litomyšlí /kromě části ulice Na Lánech/. V případě Nedošina nadále platí, že rozvoj obce severním směrem je omezen skladištní oblastí, železniční tratí, terénním zlomem, silnicí I/35 a teprve poté by ho omezovala plánovaná trasa R35 Sedliště-jih. Zemědělské pozemky sousedící s městskou částí Nedošín severním směrem jsou navíc v záplavové oblasti řeky Loučné a pro výstavbu nevhodné /bývalé rybníky/. Obdobně problematický je rozvoj bydlení jižním a jihozápadním směrem u městské části Litomyšl-Kornice, kterým argumentuje Občanské sdružení R35 Litomyšl. Jak si město takový rozvoj představuje ve skutečnosti je zřejmé z toho, že v nedávné minulosti zde jeho stavební úřad povolil výstavbu dvou velkokapacitních průmyslových hal.</p> <p>Po ověření uvedených skutečností žádáme o doplnění hlediska vlivů na rozvoj bydlení.</p>	<p>Proces EIA nemůže posuzovat "účelovost" nebo "neúčelovost" územních plánů obcí. Zde je nutno upozornit, že územní plán je akt samosprávy.</p>
<p>k bodu 4 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Prověření výskytu vodních Coleopter v pramenné oblasti Hrušová je zahrnuto v podmínkách souhlasného stanoviska.</p>	<p>Bez nutnosti vypořádání.</p>
<p>k bodu 5 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Minimalizace a eliminace vlivu záměru na vodní zdroj Cerekvice - Pekla je zahrnuta v podmínkách souhlasného stanoviska. Požadavek provedení podrobného hydrogeologického průzkum lokality v rámci procesu EIA nebyl akceptován.</p>	<p>Bez nutnosti vypořádání.</p>
<p>k bodu 6 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Zpracovatel posudku neakceptoval náš požadavek, aby pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí se v souladu s ust. § 5 odst. 2 zák.č. 100/2001 Sb. v platném znění vycházelo ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru. Z toho důvodu může konstatovat jen přínos pro obyvatele okolních obcí v porovnání s I/35 z hlediska poklesu imisní a hlukové zátěže jak u základní varianty, tak i subvarianty Sedliště - jih. Nárůst imisní a hlukové</p>	<p>Posouzení vycházelo ze stavu životního prostředí v době oznámení záměru - viz kap C. dokumentace EIA. Dle metodiky procesu EIA se provádí porovnání s ekologickými limity, které také bylo provedeno.</p> <p>Akustická studie, která je součástí dokumentace EIA řeší v dostatečné podrobnosti hlukovou situaci v uvedených obcích - výpočtové body č. 26 - 32.</p> <p>Obdobně Model hodnocení kvality ovzduší, který je součástí dokumentace EIA řeší uvažované koncentrace pro uvedené obce v ukazatelích:</p> <p>NO2 - průměrné roční koncentrace</p>

<p>zátěže pro obyvatele obcí Bohuňovice, Sedliště, Kornice a Němčice pro základní variantu ze současného nulového stavu v dosud nezatíženém území není vůbec kvantifikován ani hodnocen. Zpracovatel posudku se v porovnání variant spokojil s konstatováním, že základní varianta R35 „představuje zcela nový zdroj hluku v území“.</p> <p>Žádáme doplnění posudku o hlukovou studii pro obce Bohuňovice, Sedliště, Litomyšl-Kornice, Sloupnice - Končiny a Němčice pro základní variantu, a doplnění porovnání vlivu na kvalitu ovzduší doplnění o vyhodnocení průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> pro obce Bohuňovice, Sloupnice - Končiny a Němčice již v rámci procesu EIA. Nelze akceptovat zpracování hlukové studie pro základní variantu pro dotčené obce až v rámci projektové dokumentace pro územní řízení /viz podmínky souhlasného stanoviska/, a upřednostnění některé z variant R35 mezi Cerekvicí n.L. a Litomyšlí bez srovnatelných zjištění.</p>	<p>NO<sub>2</sub> - max. hodinové koncentrace  Benzen - průměrné roční koncentrace  PM<sub>10</sub> - průměrné roční koncentrace  PM<sub>2,5</sub> - průměrné roční koncentrace  CO - max. hodinové koncentrace  Benzo(a)pyren - průměrné roční koncentrace</p> <p>Další akustické a rozptylové studie, které budou zpracovány v rámci DÚR budou odpovídat tomuto stupni přípravy.</p>
<p>k bodu 7 vyjádření našeho vyjádření k doplňku dokumentace vlivů záměru:</p> <p>Jednoznačná záměna číselného vyjádření u záboru zemědělské půdy byla v rámci posudku opravena, s naším návrhem na prověření nesprávnosti ostatních údajů /vliv na povrchové vody - u subvarianty Sedliště-jih, která je o cca 0,5 km kratší než základní trasa je uveden objem dešťové vody z komunikace za rok o víc než 6000 m<sup>3</sup> vyšší než u základní trasy, u základní varianty není uvedeno jako vliv na hydrogeologické poměry a zdroje vody přiblížení trasy k OP Cerekvice-Pekla, a u vlivu na flóru a ekosystémy není u základní varianty uveden střet s lokalitou malého významu Bousovka, a za rozdílný u obou variant lze považovat také vliv na louky podél Končinského potoka a lesní porost švábenice/ se zpracovatel, posudku vypořádal tak, že „ostatní uváděné nejasnosti se na porovnání subvariant nijak nepodílejí“.</p> <p>S takovým postupem nemůžeme souhlasit, neboť podle našeho názoru je v rozporu s ust. § 1, odst. 3, zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění, který mimo jiné stanoví, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat odborný podklad pro vydání rozhodnutí. Domníváme se, že odborný podklad by neměl být založen na nesprávných údajích a zpracovatel posudku by je neměl tolerovat.</p> <p>K výše uvedenému posudku navrhuje vyhodnotit vliv povrchových vod a imisních zátěží u základní varianty na biokoridor nadregionálního a regionálního významu Končiny a žádáme konkrétní opatření k eliminaci negativního vlivu jmenovitě zahrnout do podmínek stanoviska. Posudek se v podmínkách stanoviska zabývá jmenovitě přemostěním Kornického potoka v subvariantě Sedliště - jih, kde střet s biocentrem řeší přemostění v délce do 100 m, střet s uvedeným biokoridorem není jmenovitě řešen. Tento postup se nám jeví velmi nevyvážený především z pohledu dalšího možného negativního</p>	<p>Všechny uváděné údaje byly v rámci zpracování posudku zohledněny a příslušně vyhodnoceny. Každá písařská chyba, nebo nezdůraznění téměř nulového vlivu automaticky neznamená změnu v pořadí variant.</p> <p>Ve stanovisku EIA je uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- po upřesnění konečné trasy zpracovat aktualizaci konfliktů s prvky ÚSES, které budou v kontaktu s uvažovaným záměrem včetně případných doporučení pro technickou dokumentaci záměru</li> </ul>

vlivu na údolí Končinského potoka a VKP Švábenice.	
<b>O.s. Domašice ze dne 24. 1. 2012 (1)</b>	Vypořádání:
1) Občanské sdružení Domašice nesouhlasí se závěrem, že varianta Sedliště-jih představuje větší zátěž pro životní prostředí. Může působit překvapivě, že posudek nepřináší žádné nové poznatky, a přesto mění závěr dokumentace.	Posudek klade větší důraz na nejvýznamnější vlivy na zdraví, pro které také existují exaktní porovnávací metody.
2) O s Domašice nesouhlasí s vypořádáním svých připomínek v posudku:	
3) Došlo k zásadnímu nepochopení připomínky - zdůrazňovány byly obtížně kvantifikovatelné jevy jako např. fragmentace krajiny nebo zasažení doposud nedotčeného území, nikoliv snadno kvantifikovatelné jevy"jako je hluk nebo znečištění ovzduší, na které je v odpovědi odkazováno.	Posudek klade větší důraz na nejvýznamnější vlivy na zdraví, pro které také existují exaktní porovnávací metody. Uváděné jevy jsou dle metodologie procesu EIA podstatně méně významné a nemají žádné závazné porovnávací metody, a proto nemohou být dominantní.
4) Tato připomínka byla v posudku jen odbyta. Posuzování kvality půdy by mělo být co nejaktuálnější, není možné vše rozhodnout jen z kanceláře bez seznámení se se skutečným stavem věci.	Dle metodologie procesu EIA je nutné vlivy na půdy posoudit dle záboru v jednotlivých třídách ochrany.
5) Připomínka nebyla vůbec vypořádána (nutnost nových cest na pole a kompletních pozemkových úprav).	Problematika povinného zabezpečení přístupnosti ploch a komplexních pozemkových úprav a jejich přesná specifikace bude známa až v procesu územního řízení. V procesu EIA nemohla být tedy ani detailně prověřena.
6) Plochy rozvoje v územních plánech jsou zatím stanoveny podle dříve schválené trasy dálnice, kdy byly z nařízení nadřízeného orgánu (Pardubického kraje) upraveny, aby vyhovovaly tzv. základní variantě, proto je třeba je brát s rezervou. Bude-li nyní schválena subvarianta Sedliště-jih, není problém územní plány upravit, jako k tomu došlo v roce 2006 ve prospěch základní varianty. Posuzovatel by měl zvažovat veškeré okolnosti a neulehčovat si práci vycházením z podkladů, o kterých neví, jakým způsobem vznikly. K trase R35 se výstižně při veřejném projednávání územního plánu města Litomyšle 9. prosince 2010 vyjádřil jeho autor arch. Petr Hruša, když přiznal, že zóny rozvoje města Litomyšle směrem na sever k R35 vznikly na „politickou objednávku“. Z těchto důvodů nelze souhlasit s tvrzením na str. 87: „Trasa R35 je v základní variantě obsažena v územně plánovací dokumentaci, byla projednána s orgány dotčených obcí a obce ji převážně respektují ve své územně-plánovací dokumentaci, případně tak učiní v rámci aktualizací územních plánů. Naproti tomu varianta Sedliště-jih do značné míry zasahuje do ploch předpokládaného rozvoje dotčených obcí.“ Základní trasa byla do územních plánů zapracována na příkaz z kraje a plochy pro rozvoj v Litomyšli jsou dělané podle politických cílů, nejde o nejlepší možný rozvoj města.	Územní plány obecně zahrnují požadavky samosprávy. V detailu bude muset být v rámci územního řízení zajištěn soulad záměru s ÚP všech stupňů.
8) Navrhovaná opatření týkající se vsakování vod jsou řešením spíše pro běžné srážky, připomínka se však týkala přívalových dešťů, které způsobují	V procesu EIA se navrhuje obecná metoda pro bezpečné řešení srážkových vod. Detailní technické řešení zajišťující bezpečnou ochranu před

<p>problémy již nyní i bez velkých vyasfaltovaných ploch (např. lokální povodně v západní části Kornic na jaře 2006).</p>	<p>přivalovými vodami je předmětem dalších stupňů PD.</p>
<p>9) Na str. 88 posudku je uvedeno, že u lokalit varianty Sedliště-jih postačí dlouhodobé povrchové sběry, protože se nejedná o tolik významné lokality. Tzn. nejde o náročnou ani nákladnou záležitost, která by měla při posuzování variant hrát zásadní význam, podobně významné lokality mohou být nalezeny i u základní varianty. Navíc byla značná část ornice již odnesena přivalovými dešti (viz naše původní připomínka č. 4), takže práce by byla značně ulehčena, a konstatování na str. 89 posudku jen potvrzuje nulový význam archeologie pro celý rozhodovací proces v úseku u Litomyšle: „Současně je třeba upozornit, že i v případě, že bude trasa vedena severně od Sedliště, je nutno předpokládat postupné zastavění uvedených lokalit [v trase Sedliště-jih], neboť je v této oblasti plánován územní rozvoj okolních obcí.“</p>	<p>Metody pro provedení archeologických průzkumů pocházejí z odborné studie.</p>
<p>11) Tato připomínka nepřesahuje možnosti procesu EIA, když je uvažováno o přednostní výstavbě obchvatů (str. 25): „Některé části posuzovaného úseku silnice R35 (zejména obchvaty Vysokého Mýta a Litomyšle) mohou být vystavěny v předstihu bez nároku na existenci ostatních částí silnice R35 s tím, že budou provizorně napojeny na stávající silnici 1/35. Tím je možné dosáhnout významného časového přiblížení pozitivních efektů provozu silnice R35 alespoň v těchto městech.“ Přednostní výstavba obchvatů je potřebná věc, protože nulová varianta je bezkonkurenčně tou nejhorší, proto by měly být připraveny takové podmínky, aby bylo možné obchvaty realizovat co nejdříve - bude-li však obchvat měřit 10 km (základní varianta) namísto 7 km (subvarianta Sedliště-jih), pravděpodobnost jeho brzké realizace se výrazně snižuje.</p>	<p>Posouzení vlivů obchvatů na ŽP přesahuje možnosti tohoto procesu EIA, protože nejsou specifikovány a navrženy k realizaci. Pokud s nimi bude uvažováno, budou muset být prověřeny dle zák. č. 100/2001 Sb. Ekonomické aspekty nejsou předmětem posuzování v procesu EIA.</p>
<p>12) Varianta Sedliště-jih vykazuje nepatrně větší vlivy na životní prostředí v kvantifikovatelných jevů, nikoliv celkově (viz nesouhlas s vypořádáním připomínky č. 1).</p>	<p>Jak je vysvětleno u předchozích bodů kvantifikovatelné vlivy jsou považovány za nejvýznamnější.</p>
<p>13) Je nedostatečné při porovnávání variant u Litomyšle spoléhat se na výpočty k roku 2025 – v tuto dobu bude dálnice nová (bude-li vůbec stát) a měla by sloužit dlouhá desetiletí, během nichž se bude hluk a znečištění snižovat, protože bude docházet k obměně vozidlového parku (s čímž EIA počítá právě jen do roku 2025), proto nemůže např. znečištění ovzduší, které je u subvariant víceméně srovnatelné (viz např. tabulky na str. 42 a 43) mít větší význam než ztráty trvalé - narušený krajinný ráz, zničená nejkvalitnější půda vytvářená po staletí. Rozdíly v počtech postižených lidí jsou tak zanedbatelné, že stačí mírné posunutí trasy R35 od středu koridoru k jeho okrajům a čísla budou vycházet zcela jinak, jak dokázala studie Optimy.</p>	<p>Horizont k roku 2025 je jedním ze standardních horizontů pro charakteristiku výhledového stavu v procesu EIA. Uváděná studie Optimy není součástí dokumentů procesu EIA, a proto nelze na její závěry reagovat.</p>
<p>14) Závažným nedostatkem EIA je neposouzení</p>	<p>Proces EIA nemůže provádět dopravní optimalizaci</p>



<p>možností jiného umístění mimoúrovňových křižovatek. U varianty Sedliště-jih - místo Litomyšl-západ a Litomyšl-východ lze realizovat i příhodnější MÚK Řídký a Janov - viz studie Optimy.</p>	<p>MÚK. Uváděná studie Optimy není součástí dokumentů procesu EIA, a proto nelze na její závěry reagovat. Případně jiné umístění MÚK bude muset být prověřeno dle ustanovení §4 zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>15) O. s. Domašice nesouhlasí s budováním jakékoliv křižovatky sloužící k připojení přívaděče od České Třebové (MÚK Litomyšl-sever u „základní varianty“ a MÚK Litomyšl-východ u varianty „Sedliště-jih“) ani s přívaděčem samotným. Toto nelze rozhodnout později (jak je tvrzeno na str. 25 posudku), ale je nutné rozhodnout dříve než bude schválena tato EIA, protože tyto křižovatky nemají žádný význam pro napojení Litomyšle ani okolních obcí a byly by zcela zbytečné. Studie Optimy doporučuje řešit napojení regionu Česká Třebová - Ústí nad Orlicí v prostoru Vysokého Mýta a Opatovce a přívaděč nebudovat vůbec. S tím nelze než souhlasit, o. s. Domašice je zásadně proti budování nových komunikací v dosud nedotčeném území. MUK Litomyšl-sever je navíc nadpočetná, protože nejsou dodrženy doporučené vzdálenosti mezi křižovatkami.</p>	<p>Připomínka se týká změny dopravního řešení záměru, která není předmětem procesu EIA. Jakákoli významná změna záměru musí být prověřena dle §4 zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>16) O. s. Domašice zásadně nesouhlasí s posuzováním dopadů na krajinný ráz v okolí Litomyšle. Původní dokumentace správně kladla důraz na to, že celá stavba R35 je z hlediska krajinného rázu akceptovatelná, protože kopíruje stávající dopravní koridory (str., 89) a z tohoto pohledu v podstatě správně hodnotila situaci u Litomyšle (str. 96), i když s nedostatečným důrazem na ochranu nezasažené krajiny: „Z hlediska krajinného rázu je tak možné prohlásit obě varianty za téměř rovnocenné, jako varianta s poněkud menšími vlivy na krajinu se jeví varianta Sedliště-jih, neboť je vedena v souběhu se stávajícími strukturami a v menší míře ovlivňuje krajinu dosud nedotčenou.“</p> <p>Zásah do rázu krajiny u varianty Sedliště-jih je minimální, protože ráz krajiny je tu narušen již nyní. Za zcela scestnou je nutno považovat použitou metodiku posuzovatele: „Při porovnání subvariant mohl být větší důraz kladen na vizuální působení vedení záměru na násypu a v zářezu.“ Navíc je posuzována jen viditelnost z lidských sídel, jako by násypy a těleso R35 nerušilo krajinný ráz i při pohledu z volné přírody. I kdybychom přistoupili na tuto chybnou metodiku, pak je zcela evidentní, že se posuzovatel neseznámil dostatečně s realitami. Např. na str. 96 tvrdí. „Z obce Kornice nebude přímo viditelná trasa žádné z variant, konfigurace terénu přímý pohled znemožňuje.“ To je naprosto mylné tvrzení. Z Kornic budou viditelné mosty, přičemž most u Němčic na 56. kilometru bude velmi dlouhý a na obou stranách budou dlouhé násypy, takže celková délka bude dosahovat jednoho kilometru, dále bude vidět např. násep začínající na 54. kilometru.</p> <p>Dále není možné souhlasit s důrazem na tvrzení na str. 105, že subvarianta Sedliště-jih „odděluje část území a vytváří menší ‚ostrov‘ mezi 1/35 a R35“. Je</p>	<p>Zářez silnice je dle všech metodik pro hodnocení vlivů na krajinu považován za menší vliv než násyp.</p> <p>Na str. 105 posudku EIA je uvedeno, že subvarianta základní trasa vytváří větší „ostrov“ mezi I/35 a R35 a subvarianta Sedliště - jih vytváří menší „ostrov“ mezi I/35 a R35.</p> <p>Návrh protihlukových opatření od hladin hluku 55/45 dB vychází z metodických doporučení ŘSD. Nijak nesovisí se změnami legislativních hlukových limitů (60/50 dB) a naopak zajišťuje jejich bezpečné plnění (což je povinnost v procesu EIA).</p>

<p>potřeba důsledně zvážit velikost vytvářených ostrovů bez života u obou variant a průchodnost přes tyto ostrovy (viz připomínka č. 16). Je zvláštní, že je u subvarianty Sedliště-jih tento „ostrov“ vůbec zmiňován, když posuzovatel na str. 106 to samé území při zdůrazňování složitosti obhospodařování vzniklých pozemků (k tomu více v připomínce č. 13) tento „ostrov“ náhle nazývá jen „úzkým pásem“. Dimenzování R35 na úroveň hlukové zátěže 45 dB noc a 55 dB den je chvályhodné, ale jde v podstatě o sci-fi. Staré limity 50/60 dB se rozhodně snižovat nebudou, spíše je pravděpodobné jejich zvýšení. Argumentace zásahem protihlukových stěn u varianty Sedliště-jih do rázu krajiny je tedy velmi pochybná. U starých, nezvýšených limitů 50/60 dB, by již potřeba nebyly (viz str. 38). Pokud se ve vzdálenější budoucnosti limity sníží, což by bylo výborné, bude již stávající vozový park do velké míry obnoven a žádné bariéry potřeba nebudou.</p>	
<p>17) O. s. Domašice nesouhlasí s vypořádáním připomínky Města Litomyšl č. 2 a o. s. R35 Litomyšl č. 2. Zde dochází k úmyslné mystifikaci, která je patrná již z používání označení „městská část Kornice“ namísto obvyklého „integrováná obec Kornice“, což bohužel přejímá i posudek. Město Litomyšl ignorovalo zásadní nesouhlasné připomínky osadního výboru Kornice k územnímu plánu, aby mohlo vytvořit co nejvíce ploch rozvoje, které by byly v konfliktu s variantou Sedliště-jih. Tyto plochy rozvoje mají navíc z velké části podobu ploch průmyslových, s čímž osadní výbor také nesouhlasil, rodinné domy zmiňované Městem Litomyšl a o. s. R35 Litomyšl by se v takovém prostředí stejně nestavěly. Zcela scestné je potom porovnávání rozdělení města průtahem a postavení R35 mezi Litomyšl a fyzicky oddělenou obec Kornice. Stejně dopadnou i integrované obce Suchá a Pazucha. Posuzovatel EIA by měl připomínku Města Litomyšl resp. o. s. R35 Litomyšl zamítnout jako úplně nesmyslnou a ne s ní souhlasit. Navíc je nelogické, že připomínku o. s. Domašice č. 10 k stejnému tématu přechází posuzovatel jako „bez nutnosti vypořádání“, když je v rozporu se souhlasem s připomínkou Města Litomyšl a o. s. R35 Litomyšl. Nabízí se otázka, jak důkladně byly tyto připomínky zvažovány.</p>	<p>V dokumentech procesu EIA jsou (a musí být) použity oficiální názvy. Návrh rozvojových ploch v územním plánu je věcí příslušné samosprávy.</p>
<p>18) O. s. Domašice nesouhlasí s vypořádáním připomínky Města Litomyšl č. 3 a o. s. R35 Litomyšl č. 3. Zde jsou zamlčeny důležité skutečnosti - rozvoj Litomyšle nezávisí na zónách na severu města, ale má jich dostatek v jiných směrech vč. tolik zdůrazňovaných ploch firmy Školky Litomyšl s r. o., kde již nyní dochází k zástavbě. Zóny na severu jsou v územním plánu Litomyšle účelově předimenzované, aby bylo dosaženo oddálení R35 od města. Posuzovatel EIA by měl připomínku Města Litomyšl a o. s. R35 Litomyšl zamítnout jako nesmyslnou a ne s ní souhlasit.</p>	<p>Návrh rozvojových ploch v územním plánu je věcí příslušné samosprávy.</p>
<p>19) Za příklad svévolné manipulace považujeme</p>	<p>Návrh rozvojových ploch v územním plánu je věcí</p>

<p>vypořádání připomínky obce Sedliště č. 4: „Subvarianta Sedliště - jih vykazuje konflikty s plánovanými plochami rozvoje bydlení. V procesu EIA (po celkovém posouzení) byla jako subvarianta s menšími vlivy na životní prostředí vyhodnocena základní trasa.“ Představitelé Sedliště sami seznámili posuzovatele, jakým způsobem ke schválení jejich územního plánu došlo (příkaz kraje), je v jejich pravomoci územní plán změnit, pokud bude změněna trasa R35. Posuzovatel by proto měl brát ohled na skutečné potřeby Sedliště, které jejich představitelé jasně deklarovali. O. s. Domašice proto požaduje, aby na stávající územní plány obcí nebyl brán tak velký zřetel jako doposud.</p> <p>Z těchto důvodů o. s. Domašice nesouhlasí ani s vypořádáním připomínky o. s. Švábenice č. 3. Posuzovatel EIA evidentně nezná realie, protože možnosti rozvoje Řídkého, Tržku a Nedošina směrem na sever jsou minimální, jsou-li vůbec nějaké.</p>	<p>příslušné samosprávy.</p> <p>Územním plánům je dána v procesu EIA taková váha, jaká je nezbytná.</p>
<p>20) V EIA zcela chybí posouzení vlivu na vodní zdroj v Kornicích, který je využíván obcí (pro polovinu domácností). Zdroj leží v blízkosti „základní“ varianty.</p>	<p>Posouzení vlivů a zajištění eliminace a minimalizace vlivů na vodní zdroje podél trasy záměru je zajištěno řadou podmínek tohoto stanoviska.</p>
<p>21) Posouzení vlivů obou variant na podzemní vody na str. 106 je zmatečné. „Vlivy na podzemní vody obou variant jsou srovnatelné. Potenciálně větší riziko je v případě vlivu na vodní zdroj Bohuňovice ve var. Sedliště-jih, na druhé straně zdroj Cerekvice - Pekla je významnější. V obou variantách se však předpokládá splnění takových podmínek, které možnost ovlivnění vodárenských zdrojů prakticky vyloučí.“ Zdroj Bohuňovice ohrožuje základní varianta, která prochází přímo ochranným pásmem. Přiblížení varianty Sedliště-jih ke zdroji Cerekvice-Pekla je možné zmenšit mírnou úpravou trasy mezi 51. a 52. kilometrem v rámci stávajícího koridoru. Riziko znečištění tohoto zdroje je mnohem nižší než v současné době, protože stávající 1/35 je zdroji ještě blíže a riziko dopravní nehody je dnes vyšší.</p>	<p>Zajištění eliminace a minimalizace vlivů na vodní zdroje podél trasy záměru je zajištěno řadou podmínek tohoto stanoviska.</p>
<p>22) O. s. Domašice nesouhlasí s vypořádáním připomínky o. s. Švábenice č. 7. Údaje o záborech půdy při porovnávání obou variant (viz str. 104) byly opraveny, ale podezřelé údaje u objemu dešťové vody z komunikace zůstávají. V posudku není vysvětleno, jak je možné, že na kratší variantu (Sedliště-jih) může spadnout více srážek než na trasu delší.</p>	<p>V dokumentaci EIA je v posledním řádku tabulky vztahující se k variantě Sedliště jih písařská chyba, která se promítla do následných hodnot (str. 31 dokumentace EIA).</p> <p>V posledním řádku v prvním sloupci má být místo "57,870 - 59,430" uvedeno "57,870 - 58,880 (= 59,430 staničení základní varianty)". Správná hodnota ročního odtoku dešťové vody ze silnice činí 939 092 m<sup>3</sup> za rok.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v tomto posledním úseku je dešťová voda odtékající z komunikace navržena k zasakování, neznamená tato malá změna ve vyčíslení množství dešťových vod změnu ve vyhodnocení vlivů na povrchové vody u varianty Sedliště-jih.</p>
<p>23) O. s. Domašice zásadně nesouhlasí s tvrzením na str. 106: „U subvarianty Sedliště-jih vzniká poměrně velká plocha obtížně obhospodařovatelných</p>	<p>Úzký pás zemědělských pozemků v subvariantě Sedliště - jih je reálný fakt.</p>

<p>zemědělských půd v úzkém pásu mezi uvažovaným záměrem a stávající 1/35." Sdružení nesouhlasí ani s vypořádáním připomínky Města Litomyšl č. 5 a o. s. R35 Litomyšl 5. 5, která se týká stejné věci. Jde o podružný problém, který již dostatečně vyřešila studie Optimy - pozemky budou snadno přístupné ze stávajících cest, jejich menší velikost není zásadním problémem ve srovnání s obtížemi, které by způsobila základní varianta - bylo by nutné zabrat velké plochy té nejkvalitnější půdy na nové přístupové cesty a muselo by dojít ke komplexní pozemkové úpravě.</p> <p>Posuzovatel EIA by měl připomínku Města Litomyšl a o. s. R35 Litomyšl zcela zamítnout jako nesmyslnou a ne s ní souhlasit.</p>	
<p>24) Je zcela zbytečné zabývat se v souvislosti s trasováním R35 s židovským hřbitovem v Litomyšli (str. 105; připomínka Města Litomyšl č. 13 a o. s. R35 Litomyšl č. 13). Podle židovského náboženství je nepřipustné manipulovat s těly pohřbených, rušení jejich spánku problém nepředstavuje. Pokud bude zahrnován židovský hřbitov do EIA, měl by být posouzen vliv např. i na (křesťanský) hřbitov u Hrušové, který bude R35 míjet opravdu těsně.</p> <p>Posuzovatel EIA by měl připomínku Města Litomyšl o. s. R35 Litomyšl zcela zamítnout jako nesmyslnou a ne s ní souhlasit.</p>	<p>Rozdíl spočívá v tom, že k přiblížení k židovskému hřbitovu dochází pouze u jedné ze subvariant, zatímco k přiblížení ke hřbitovu u Hrušové dochází v rámci invariantního řešení.</p>
<p>25) Základní varianta se dostává do vážného střetu s nejvýznamnějším poutním místem Litomyšlska - Končinami. Při porovnávání obou variant na to musí být brán patřičný zřetel.</p>	<p>Končiny - bývalé poutní místo s novogotickou kaplí zasvěcenou Panně Marii, ukrytou pod starými stromy. Dnes je čas od času centrem náboženských bohoslužeb a musí zde být splněny příslušné limity životního prostředí (zejména hlukové dle požadavku orgánu veřejného zdraví). Akustická studie zde modeluje očekávané hladiny hluku ve výpočtovém bodě č. 29 v úrovni 38,1 dB pro den a 33,1 pro noc. V porovnání s příslušnými hlukovými limity 60 dB pro den a 50 dB pro noc se jedná o prakticky nevýznamné hodnoty.</p>
<p>26) O. s. Domašice považuje za chybné posouzení dopadů na přírodu. Studie Optimy jasně prokázala, že dopad na přírodu je výrazně nižší u subvarianty Sedliště-jih.</p> <p>Špatně je řešena problematika lokálního biokoridoru, který má podél Kornického potoka spojit údolí Loučné a Končinského potoka. EIA si odporuje v navrhovaném řešení, jak u subvarianty Sedliště-jih přejít Kornický potok - na str. 77 je navrhován 50m dlouhý a 6,5m vysoký most, který by přemostil celé údolí a umožnil migraci zvěře v lokálním biokoridoru. Na jiných místech (např. str. 70) se ale pracuje s pouhým přemostěním potoka a ne přilehlých luk, což je poté v závěrečném porovnání obou variant hodnoceno jako střet s lokalitou velkého významu (str. 106). Velký most v tomto místě by jednoduše vyřešil problém tohoto biokoridoru. Řešení biokoridoru u základní varianty je zcela nedostatečné (viz str. 78) -nejbližší mosty jsou příliš malé, aby je zvěř mohla používat, jeden bude navíc sloužit</p>	<p>"Studie Optimy" není součástí dokumentů procesu EIA, a proto nemohla být posouzena.</p> <p>Detailní technické řešení přechodu prvků ÚSES a zajištění migrace bude předmětem dalších podrobných průzkumů v rámci podkladů pro DÚR - viz podmínky stanoviska EIA.</p>

<p>poměrně frekventované komunikaci, průchod pod mostem nad cestou na Podrybník (do Němčic) je vhodný jen na první pohled, protože je daleko a je u něho navržen přívaděč a mimoúrovňová křižovatka, což by zvěť rušilo. Dlouhý most u varianty Sedliště-jih by také rozřešil dilema, zda je pro migraci zvěře lepší jedna velká bariéra v krajině (R35 a 1/35 vedle sebe) nebo dvě menší (R35 a 1/35 s ostrovem mezi sebou), protože by se průchodnost pro zvěř dokonce zlepšila oproti stávajícímu stavu - prošla by pod mostem a před ní by byla už jen na silnici 1/35 s mnohem nižším provozem, než je tu dnes.</p> <p>Z těchto důvodů o. s. Domašice nesouhlasí ani s vypořádáním připomínky Města Litomyšl č. 7 a o. s. R35 Litomyšl č. 7. Posuzovatel EIA by měl připomínku zcela zamítnout jako nesmyslnou a ne s ní částečně souhlasit.</p>	
<p>27) O. s. Domašice nesouhlasí s vyhodnocením vlivu variant R35 na obyvatelstvo. Opět se projevuje nedostatečná práce s různým umístěním tělesa rychlostní silnice a křižovatek v rámci koridorů. Rozdíly mezi oběma variantami jsou v tomto ohledu minimální (např. na str. 49 je konstatováno, že u varianty Sedliště-jih je počet osob obtěžovaných ruchem vyšší o 3-4 %). Již malé změny přinášejí zcela jiné výsledky. Studie Optimy jasně prokázala, že je možné v rámci koridoru Sedliště-jih dosáhnout stejných nebo dokonce mírně lepších výsledků, co se týče zátěže obyvatelstva, v porovnání se základní variantou. S trasou R35 v základní variantě je bohužel nemožné nakládat stejně flexibilně a efektivně, protože není možné manipulovat s polohou křižovatek ani trasy samotné - ta prochází správně přesně uprostřed mezi Sedlištěm a Bohuňovicemi, zde proto není změna možná, a u Kornic je posunutí dál od zástavby víc než nereálné, protože už nyní R35 běží ve stejných místech jako vedení vysokého napětí, takže je skoro jisté, že bude posunuta blíž Kornicím, což by mělo být ve výpočtech také zohledněno. Návrhy na posunutí R35 dál od Kornic byly podávány již při schvalování první EIA v roce 2006 a byly rezolutně zamítnuty.</p>	<p>V procesu EIA byl posouzen záměr tak, jak byl předložen. Vzhledem k tomu, že se jedná o proces projektové EIA, nemohlo být provedeno modelování trasy záměru.</p>
<p>28) O. s. Domašice požaduje zveřejnění přesných čísel, jak postihne zvýšená hluková zátěž a vyšší znečištění ovzduší obce severně od 1/35 (Sedliště, Bohuňovice, Kornice, Sloupnice-Končiny, Němčice). Např.: na str. 31 je konstatováno: „U okrajové části zástavby Němčic však dojde v základní variantě k vyššímu nárůstu koncentrací oproti jižní subvariantě" To samé bude s určitostí platit např. o Bohuňovicích, ale ty EIA vůbec nezmiňuje.</p>	<p>Očekávaná hluková zátěž je specifikována v Akustické studii, která je součástí procesu EIA. V prostoru subvarianty "základní trasa" bylo prověřeno 7 výpočtových bodů u nejbližší zástavby. U žádného z těchto bodů nebylo zjištěno dosažení signální hodnoty 55 dB ve dne a 45 dB v noci, a proto se zde neprovádělo podrobnější posouzení ve formě zákresu izofon (55 a 60 dB ve dne a 45 a 50 dB v noci). Např. ve výpočtovém bodě č. 26 - Bohuňovice jsou očekávané hladiny hluku 43,1dB ve dne a 38,1dB v noci. V porovnání s příslušnými hlukovými limity 60 dB pro den a 50 dB pro noc se jedná o prakticky nevýznamné hodnoty.</p> <p>V prostoru subvarianty "Sedliště - jih" bylo prověřeno 14 výpočtových bodů a to z důvodu většího rozsahu blízké zástavby. U tří z těchto bodů bylo zjištěno</p>

	<p>překročení signální hodnoty 55 dB ve dne a 45 dB v noci. Jedná se o výpočtové body v Sedlišti č. 99 a 101 a v Litomyšli č. 102, kde se očekávají noční hladiny hluku 47,7 - 48,9dB.</p> <p>Obdobně je ve studii "Modelové hodnocení kvality ovzduší" řešeno znečištění ovzduší. V roce 2025 se předpokládá v jižní části Němčic zvýšení koncentrací např. v ukazateli NO<sub>2</sub> průměrné roční koncentrace o 1,0-2,0 μg.m<sup>-3</sup> v základní variantě a o 0,5-1,0 μg.m<sup>-3</sup> v subvariantě Sedliště - jih. V severní části Němčic stejně jako v Bohuňovicích se očekávají hodnoty 0,5-1,0 μg.m<sup>-3</sup> v obou subvariantách. Imisní limit je 40 μg.m<sup>-3</sup>. Všechny uvedené hodnoty se považují za málo významné.</p> <p>Ve vyjádření uvedené větě předchází věta: "Z hlediska porovnání variant v blízkosti Litomyšle lze za mírně vhodnější označit základní variantu, kdy se rychlostní komunikace více oddálí od zástavby Litomyšle, a tudíž je možné očekávat pozitivní vliv na větší počet obyvatel."</p>
<p>29) O. s. Domašice požaduje změnu celkové hodnocení obou variant (str. 107 resp. 217) takto:</p> <p>Vlivy na obyvatelstvo, ovzduší, hluk, povrchové vody, podzemní vody, hmotný majetek, kulturní památky a na rozvoj obcí jsou u obou variant stejné. Vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, migraci živočichů, krajinu a na půdu jsou lepší U varianty Sedliště-jih.</p>	<p>Požadavek nelze splnit - viz vypořádání předchozích bodů tohoto vyjádření.</p>
<p><b>O.s. Domašice ze dne 9. 2. 2012 (2)</b></p> <p>Nepřesnosti v případě umístění MÚK Řídký na veřejném projednání. Veřejnosti předložené mapové podklady byly zastaralé s neaktuálním umístěním křižovatky. Nelze se spokojit s výmluvou ŘSD, že došlo k zapracování připomínky, takže v podstatě je posunutí, i když nebylo zaneseno na mapy, přínosem pro veřejnost. Křižovatka nebyla totiž posunuta, ale vrácena na původní místo. Křižovatka byla na počátku umístěna před obcí Řídký ve směru od Vysokého Mýta (na km 50,5), ale kvůli tomu, aby doprava z křižovatky neprocházela obcí, byla posunuta za obec (na km 51,5), kde se však dostala do střetu s ochranným pásmem vodního zdroje Bohuňovice. Proto došlo, alespoň dle tvrzení autorů EIA na veřejném projednání, k vrácení do původní lokace. To nebylo nikomu ze zástupců dotčených obcí nebo veřejnosti oznámeno, takže se nemohli vyjádřit k novému střetu se zástavbou na Řídkém. V textu dokumentace i posudku EIA se navíc stále hovoří o střetu základní varianty s vodním zdrojem.</p> <p>Považujeme za nepřijatelné, aby byla studie prezentována ve stavu, kdy obsahuje navzájem si odporující informace, a aby byly dotčené obce a veřejnost seznamovány až na poslední chvíli (na veřejném projednání) s údajně „nejaktuálnějšími“ variantami.</p>	<p>Na veřejném projednání byl zobrazen výkres "Přehledná situace", který je přílohou dokumentace EIA, kde je MÚK Řídký naznačena v km cca 51,5. Pro hlubší vysvětlení problematiky vlivu na vody byla zobrazena "situace ochranného pásma Pekla a Bohuňovice" z Hydrogeologické rešeršní studie (verze III.) z dubna 2010 (Schreiber, Štorek), která byla jedním z podkladů pro zpracování dokumentace EIA. V této situaci je MÚK Řídký naznačena v km cca 50,7.</p> <p>Zároveň bylo konstatováno, že v posudku EIA je navržena podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prověřit možnost umístění MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice</li> </ul> <p>Závěr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pro proces EIA platí pro charakteristiku záměru dle výkresu "Přehledná situace", který je přílohou dokumentace EIA.</li> <li>- Zobrazené ochranné pásmo VZ Bohuňovice je "předběžný návrh ochranného pásma 2. stupně", nikoli vyhlášené ochranné pásmo.</li> <li>- Charakteristika záměru včetně navržených křižovatek byla provedena na základě zákresu do základní mapy v měřítku 1:50 000. V navazujících stupních projektové dokumentace po přesném zaměření terénu může dojít k určitým posunům trasy R35 i polohy křižovatek v rámci nyní vymezeného</li> </ul>

	<p>koridoru. Zároveň na základě požadavku na podrobný hydrogeologický průzkum může dojít k upřesnění ochranného pásma VZ Bohuňovice. Jedná se o standardní postup - řada dalších požadavků na úpravy projektu vyplývá i přímo z procesu EIA. Výsledkem procesu EIA je mimo jiné i stanovení podmínek realizace křižovatky (MÚK Řídký) v dotčené lokalitě: vyloučení střetu s ochranným pásmem vodního zdroje a zároveň ochrana obytné zástavby dotčených sídel apod. Podstatné je to, že výsledné řešení křižovatky bude muset splňovat podmínky, určené pro tuto lokalitu ve stanovisku EIA.</p> <p>- Zároveň veškeré změny záměru oproti charakteristice uvedené v dokumentaci EIA budou muset být řešeny v režimu §4 zák. č. 100/2001 Sb., tzn. bude muset být prověřeno, zda nedochází k významné změně, která by znamenala nový proces EIA, což je typické např. pro napojení v nové trase zakončené MÚK.</p>
<p>Další chyby - viz např. naše připomínky v dopise z 24. 1 2012 č. 16 (most přes Kornický potok na trase varianty Sedliště-jih) nebo č. 12 (více dešťových srážek spadlých na o půl kilometru kratší variantu - Sedliště-jih.</p>	<p>Problematika lokálního biokoridoru podél Kornického potoka bude podrobně řešena na základě několika podmínek stanoviska EIA k minimalizaci vlivů na ÚSES a migraci živočichů.</p> <p>V dokumentaci EIA je v posledním řádku tabulky vztahující se k variantě Sedliště jih písarská chyba, která se promítla do následných hodnot (str. 31 dokumentace EIA).</p> <p>V posledním řádku v prvním sloupci má být místo "57,870 - 59,430" uvedeno "57,870 - 58,880 (= 59,430 staničení základní varianty)". Správná hodnota ročního odtoku dešťové vody ze silnice činí 939 092 m3 za rok.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v tomto posledním úseku je dešťová voda odtékající z komunikace navržena k zasakování, neznamená tato malá změna ve vyčíslení množství dešťových vod změnu ve vyhodnocení vlivů na povrchové vody u varianty Sedliště-jih.</p>
<p><b>O.s. Domašice ze dne 21. 3. 2012 (3)</b></p>	
<p>V zápise z VP uveden úryvek z jiného projednání.</p>	<p>Jedná se o evidentní překlep a jako takový je řešen příslušnou legislativou, nijak neznemožňuje provedení procesu EIA.</p>
<p>Vyjádření zástupců veřejnosti nejsou zapsána dostatečně podrobně.</p>	<p>V zápise z VP má být uvedena podstata vyjádření.</p>
<p>Zpracovatelé dokumentace ani zpracovatel posudku nepoznali vlastní práci, když tvrdili, že mapové podklady předložené paní Ryšanovou nejsou jejich, ale jsou dílem Děti Země a že až pod tlakem přiznali, že jsou jejich a je v nich chyba. Tento fakt je důležitý pro posouzení jejich kompetentnosti.</p>	<p>P. Ryšanová se vyjadřovala k situaci uvažovaného záměru uvedené v tištěné verzi posudku EIA. V tištěné verzi posudku EIA je uvedena pouze jedna jediná situace a to příloha vyjádření Děti země - Klubu za udržitelnou dopravu s názvem: "Subvarianta silnice R35 Sedliště-jih optimalizovaná dle Ing. Jiřího Kalčíka (leden 2010)". Tuto subvariantu oznamovatel nepředložil k posuzování, a proto nemohla být v procesu EIA posouzena. Tak to také bylo na VP paní Ryšanové vysvětleno.</p>
<p>Požadujeme, aby byla zaznamenána vyjádření</p>	<p>V diskusi k problematice vlivu na podzemní vody</p>

<p>zástupce oznamovatele, který prohlásil, že posunutí mimoúrovňové křižovatky Řídký před obec Řídký ve směru od Vysokého Mýta, aby nebyla ve střetu s ochranným pásmem vodního zdroje Bohuňovice, je v pořádku, i když nebylo zaznamenáno na mapě, protože se jedná o vyjítí vstříc připomínkám veřejnosti.</p> <p>Zástupce oznamovatele v diskusi k této věci uvedl, že umístění MÚK je přibližné a v navazujících řízeních se bude upřesňovat." MÚK Řídký je posunuta za obec Řídký nejen na mapě, ale i v textu (viz např. Posudek str. 15: „MÚK Řídký, km 51,590“).</p>	<p>zástupce oznamovatele prezentoval výkres s názvem "situace ochranného pásma Pekla a Bohuňovice" z Hydrogeologické rešeršní studie (verze III.) z dubna 2010 (Schreiber, Štorek), která byla jedním z podkladů pro zpracování dokumentace EIA. V této situaci je MÚK Řídký naznačena v km cca 50,7. Oznamovatel zároveň upozornil, že zde je uvedena jiná poloha (dopravně realizovatelná) MÚK Řídký, která nezasahuje do předběžného návrhu ochranného pásma 2. stupně VZ Bohuňovice.</p> <p>Závěrem je třeba zdůraznit, že v tomto procesu EIA byla posuzována trasa záměru s MÚK dle přílohy dokumentace EIA s názvem "Přehledná situace". Po "dohodě s MŽP nebyly hodnoceny jiné vyvolané silniční přeložky, neboť jejich trasy nejsou ještě v převážné většině dopracovány. Trasy přivaděčů tak budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb." - viz kapitola "B.I.2. Rozsah záměru" v dokumentaci EIA. V rámci těchto samostatných posouzení pak budou posouzeny i případné významné změny MÚK dle §4 zák. čís. 100/2001 Sb.</p>
<p><b>Pan Jiří Lux ze dne 8. 2. 2012</b></p>	
<p>Posouzení vlivu R 35 na životní prostředí je nutné posuzovat na celou trasu, včetně přivaděčů na českou Třebovou a Ústí nad Orlicí, zvýší se průjezd přes Svitavy , Březovou, Brněnec a dále na Brno.</p> <p>Navrhovaná trasa v úseku Brlikův sad - Janov je vedena přes pozemky s nejvyšší bonitou, rozděluje půdní bloky na tvary těžce obdělávacelné, se zvýšenými náklady. Pozemky kolem R 35 budou pro zemědělece znehodnoceny výfukovými plyny a prašností. Trasa v KÚ Strakov by měla vést po hranici KÚ Strakov a KÚ Litomyšl, kde jsou pozemky s nejnižší bonitou, málo úrodné. Dále by pokračovala v KÚ Janov souběžně se stávající silnicí 35. Tím by bloky zůstaly částečně zachovány. Obec Strakov a obec Janov, by tak nebyla tolik postižena hlukem.</p> <p>Nevím, co dělá vládní zmocněnec pro výstavbu R 35. Měl by jednat s uživateli pozemků, aby nedocházelo ke střetům, tak jako při výstavbě D11.</p> <p>Závěrem chci podotknout, že již dvakrát schválená severní varianta je po všech stránkách přijatelnější a lepší.</p>	<p>Intenzity dopravy byly stanoveny se zohledněním celého dopravního systému střední Evropy.</p> <p>Fyzicky byla posouzena trasa R35, protože přivaděče nejsou dosud konkretizovány a EIA slouží jako podklad pro územní rozhodnutí.</p> <p>Trasa rychlostní silnice je navržena tak, aby vlivy na veřejné zdraví byly minimální.</p>
<p><b>Pan Jaromír Holub ze dne 7. 2. 2012</b></p>	
<p>Dle modelového hodnocení kvality ovzduší v sledovaném úseku R 35 dojde stavbou (provozem) silnice také k nárůstu suspendovaných částic PM10, PM 2,5, které jako součást emisí, mají výrazný vliv na zdravotní stav zejména dětí, seniorů a alergiků. (Suspendované částice PM10 mají významné zdravotní důsledky, které se projevují již při velmi nízkých koncentracích bez zřejmé spodní hranice bezpečné koncentrace. V poslední době se ukazuje, že nejzávažnější zdravotní dopady - včetně zvýšené úmrtnosti - mají jemné částice frakce PM2,5, popř.</p>	<p>Stanovisko EIA obsahuje následující podmínku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zeleně dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.)</li> </ul>



PM1, které se při vdechnutí dostávají do spodních částí dýchací soustavy.)

Z tohoto důvodu jsme požadovali v úseku 42,5 km - 44 km směrem k osadě Knířov zrealizovat výsadbu pásu izolační zeleně v šířce min. 15 m.

V posudku byl požadavek akceptován s tím, že bude zpracován projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav v místech kontaktu s obytnou zástavbou. Mimo prostory silničního pozemku pak bude rozsáhlejší ozelenění okolí silnice navrženo ve spolupráci s obcí (investor nemůže vykupovat pozemky nad rámec potřeby pro těleso komunikace a doprovodných zařízení).

Zpracovatel posudku rozměrově (velikostně) nespecifikuje pojem dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav. Prostudovali jsme nám dostupné zákony, vyhlášky, ČSN, technické kvalitativní podmínky, technické podmínky a z nich k problematice šířky pásu izolační zeleně vybíráme:

Silniční vegetace na silničních pomocných pozemcích a na jiných vhodných pozemcích tvořících součást silnice (Silniční pomocný pozemek je pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu silnice mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží účelům ochrany a údržby silnice, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka silnice).

Při přípravě a provádění staveb a stavebních úprav komunikací se vychází z požadavku ochrany přírody a životního prostředí. Začlenění trasy komunikace do krajiny a výsadba zeleně se řeší ohleduplně podle místních poměrů.

Vegetační úpravy, jejich situování, volba vhodných druhů z hlediska potřeby, funkce, klimatických podmínek apod. se navrhnou podle příslušných předpisů<sup>30)</sup>. Vegetační úpravy je třeba provádět k zlepšení biologických a hygienických poměrů v okolí silniční komunikace, ke snížení negativních projevů silničního provozu (hluk, exhalací, prachu apod.), k nenásilnému začlenění silniční komunikace do krajiny apod. K omezení nepříznivých účinků silničního provozu (prachu, exhalací, hluku, vibrací...) na únosnou míru je třeba uvážit vedení silničních komunikací v dostatečné vzdálenosti od budov a bytových prostor. Nelze-li zabránit nepříznivým účinkům silničního provozu v uvedených prostorách dostatečnou vzdáleností nebo polohou nivelety v zářezu, je třeba k tomu účelu využít všech dostupných ochranných technických a biologických (vegetačních) prostředků omezujících nepříznivé vlivy. Přitom je třeba respektovat příslušné předpisy.

<sup>30)</sup>TKP13 Vegetační úpravy a TP99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace MDSCR 1997

V případě, že legislativa tento pojem přesně nezná, nekonkretizuje, trváme na našem požadavku, aby těleso R 35 bylo v úseku 42,5 km - 44 km od osady Knířov odděleno izolačním pásem zeleně v šířce min. 15 m.

<p><b>Ing. Jan Vaňous ze dne 3. 2. 2012</b></p> <p>1) V našich vyjádřeních k dokumentaci jsme žádali úpravu varianty Sedliště - jih tak, aby se posunula více k současné silnici I/35. K takové úpravě dokumentace nedošlo. Zpracovatel posudku ve vypořádání vyjádření uvedl, že taková subvarianta nemohla být posouzena, protože jí navrhovatel nepředložil.</p> <p>Dále jsme ve vyjádření ze dne 3.11.2009 požadovali zpracování dalších variant vedení záměru, a to konkrétně:</p> <p>a) v části mezi Cerekvicí nad Loučnou a MÚK Litomyšl východ. Konkrétně by měla být prověřena trasa severně od obcí Bohuňovice, Sedliště a Kornice. Trasa by se u kilometru 49 stáčela od navržené trasy k severu, procházela jižním cípem Netřebské bažantnice, obcházela ze severu obec Bohuňovice a na tzv. základní trasu se napojovala u kilometru 55.</p> <p>b) jižně od obcí Cerekvice nad Loučnou a Řídký.</p> <p>Na tento návrh nereagovala ani dokumentace ani zpracovatel posudku.</p> <p>Za této situace ovšem musí být vydáno negativní stanovisko, protože jiná reálná varianta vedení R35 existuje a její vlivy nebyly posouzeny. Jestliže investor neuznal za vhodné se jí zabývat, učinil tak na vlastní riziko. Účelem procesu EIA je posoudit vlivy záměru na životní prostředí. Jestliže existují jiné možné varianty, musí je proces EIA zohlednit a řádně se jimi zabývat.</p> <p>2) Posudek zcela pominul vyjádření, které jsem podal k původně zveřejněné dokumentaci dopisem ze dne 3.11.2009. Posudek toto vyjádření nikde neuvádí a nevypořádává se s argumenty, které v něm byly uvedeny.</p> <p>3) Opakovaně jsme upozorňovali na to, že posouzení konkrétního záměru nemůže předcházet strategickému posouzení SEA. To se ovšem v tomto případě stalo, když po rozsudku Nejvyššího správního soudu byl v ÚP VÚC Pardubického kraje zrušen koridor R35 v k. ú. Řídký, Bohuňovice u Litomyše, Sedliště u Litomyše, Kornice, Lány u Litomyše, Litomyšl a Záhrad. Při následném schvalování Zásad územního rozvoje nebyl koridor R35 doplněn. Nedošlo tedy ani ke strategickému posouzení.</p> <p>Na tuto výhradu reagoval zpracovatel posudku tak, že „<i>zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá aktuální nutnost souladu záměru s územně plánovací dokumentací</i>“. Toto vypořádání se ovšem mýjí s podstatou naší výhrady. Ta se vztahovala k nutnosti povést před projektovým posouzením EIA strategické posouzení koncepce. Na této výhradě trváme.</p> <p>4) Posudek nechal zcela bez povšimnutí závažné nedostatky dokumentace v částech, které se vztahují k hodnocení variant záměru, konkrétně varianty základní a varianty Sedliště - Jih. Závěrečné doporučení posudku je tak založeno na mylných</p>	<p>1) V procesu EIA je posouzen záměr tak, jak ho navrhne oznamovatel.</p> <p>2) Uváděné vyjádření bylo podáno k původní dokumentaci EIA. Tato byla vrácena k přepracování a doplnění včetně zohlednění všech vyjádření podaných k původní dokumentaci. Toto bylo provedeno. Také posudek veškeré připomínky z tohoto vyjádření vypořádal. Dále bylo provedeno detailní vypořádání vyjádření ing. J. Vaňouse z 6.9.2010, které se na vyjádření ze dne 3.11.2009 odvolává.</p> <p>3) zák. č. 100/2001 Sb. v žádném svém ustanovení neukládá aktuální nutnost souladu záměru s územně plánovací dokumentací.</p> <p>4) Vliv na půdy byl proveden v procesu EIA v dostatečné míře.</p> <p>Vliv na archeologické lokality je proveden správně.</p> <p>K tezi, že dokumentace nesprávně hodnotí vliv na kvalitu ovzduší, je možné konstatovat následující:</p> <p>V dokumentaci verze 2 v kapitole D.I.4. Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví je uvedena v Tab. D.5. Počet obyvatel v indexu rizika HI - průměrná roční koncentrace PM10. Dle poznámky je zřejmé, že 24 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> je imisní pozadí - tedy stav zcela bez vlivu z I/35, resp. R35. Např. 25 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> = 24 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> imisní pozadí + 1 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> vliv záměru.</p> <p>Z tabulky je zřejmé, že v nejvyšších hodnotách má významně největší vliv Stav bez výstavby. Od hodnoty 26 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> má z obou subvariant větší vliv Subvarianta Sedliště-jih.</p> <p>Obdobná situace je uvedena v Tab. D.6. Počet obyvatel v indexu rizika HI - průměrná roční koncentrace PM2,5.</p> <p>Z tabulky je zřejmé, že v nejvyšších hodnotách má významně největší vliv Stav bez výstavby. Od hodnoty 19 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> (18 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math> je imisní pozadí) má z obou subvariant větší vliv Subvarianta Sedliště-jih.</p>
--	--

podkladech a je nesprávné. Hodnocení zpracovaných subvariant považují za nesprávné z těchto důvodů:

a) Dokumentace postrádá kvalitní analýzu a hodnocení hodnot struktury zemědělské krajiny v prostoru obcí Řídký - Sedliště - Kornice, které budou výstavbou silnice R35 narušeny. Vysoká hutnota krajiny spočívá v diverzifikované struktuře krajiny s pestrou mozaikou trávoplných ekosystémů, které jsou výsledkem extenzivního zemědělského hospodaření s dlouholetou tradicí. Výstavba a provoz silnice R35 ovlivní svými negativními vlivy prostor ve svém blízkém okolí. Tento vliv může být vzhledem k výše uvedenému lokálně velmi významný a měl by se projevit při porovnávání jednotlivých variant.

b) Dokumentace nesprávně hodnotí vliv na přírodu a krajinný ráz a posudek tento nedostatek přechází mlčením. Pokud vezmeme v úvahu hodnotnou mozaikovitou krajinu mezi v prostoru mezi obcemi Řídký a Kornice se zachovalými prvky extenzivně využívané zemědělské krajiny, zásah do krajiny bude významný, a to jak z hlediska narušení těchto hodnot, tak i z hlediska kontinuity malovýrobního hospodaření na zemědělské půdě.

c) dokumentace neposoudila a nevyhodnotila rozdíl v extenzivním šetrném způsobu hospodaření na svých pozemcích v porovnání s hospodařením klasickým, které se uskutečňuje na ostatních pozemcích. Posudek měl na tento nedostatek poukázat a zohlednit jej při porovnání jednotlivých variant.

d) dokumentace zcela opomíjí vyhodnocení toho, že v případě základní subvarianty dojde k závažnému zásahu do mého zemědělského hospodaření. Domnívám se, že posouzení vlivů musí zahrnovat také popis a vyhodnocení toho, že daný záměr (jeho subvarianta) zasahuje do soukromého podnikání osob, které vlastními silami hospodaří na rodinném gruntu a pokračují tak v rodinné tradici. Podle mého přesvědčení je výrazný rozdíl mezi zásahem do podnikání právnické osoby, které je v zásadě jedno, kde a jakým způsobem podniká a zásahem do hospodaření rodinné farmy. Takové hodnocení by mělo být součástí dokumentace v části D. u vlivů na obyvatelstvo.

e) dokumentace nesprávně hodnotí vliv na archeologická stanoviště a posudek tento nedostatek ponechává bez povšimnutí. U subvarianty základní uvádí hodnocení ++, přestože dojde k narušení 10 lokalit, u subvarianty Sedliště jich je hodnocení --, přestože narušených lokalit je pouze o 3 více. Těmto rozdílům odpovídá hodnocení, kde by mezi oběma subvariantami byl rozdíl jednoho stupně,

d) dokumentace nesprávně hodnotí vliv na kvalitu ovzduší a posudek tuto vadu nezohledňuje. Dokumentace na str. 124 shrnuje, že subvarianta Sedliště-jih je z hlediska výsledné expozice obyvatel poněkud méně příznivá než základní trasa. Rozdíly nejsou zásadní, je však patrný posun směrem k vyšším pásmům, zejména u PM10 v pásmech 25 -

28  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a 30 - 34  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , u  $\text{PM}_{2,5}$  pak v pásmu 19-20  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Ovšem z tabulek uvedených nad tímto konstatováním vyplývá, že naopak u  $\text{PM}_{10}$  dojde v pásmu 25 - 26  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  k výraznému poklesu počtu exponovaných obyvatel. K výraznému poklesu dojde také u  $\text{PM}_{2,5}$  v pásmu 18 - 18,5  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . S ohledem na tyto údaje by mělo být hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší u obou subvariant shodné.

Dokumentace nesprávně hodnotí vliv subvarianty Sedliště - Jih na rozvoj sídel a posudek toto pochybení nekoriguje. Dokumentace uvádí, že z hlediska rozvoje sídel je jednoznačně méně příznivá subvarianta Sedliště-jih, která tento rozvoj značně omezuje. Konkrétně se uvádí omezení rozvoje sídel Řídký, Nedošín a Litomyšl. Ovšem pouze v případě obce Řídký má toto konstatování smysl. Zde skutečně dochází k přiblížení trasy R35 k obytné zástavbě a omezení potenciální nové výstavby. V případě Nedošína a Litomyšle je ovšem možné konkrétní trasu R35 vést tak, aby se rozvoje sídel nedotkla. Současně poukazují na to, že všechna zmíněná sídla jsou dnes dotčena silnicí 1/35, takže v jejich případě ke zhoršení nedojde, není proto správné při porovnání vlivů u subvarianty základní uvádět hodnocení ++ a u subvarianty Sedliště hodnocení --. Popsaným rozdílem odpovídá hodnocení, kde by mezi oběma subvariantami byl rozdíl jednoho stupně, nikoliv stupňů tří.

S ohledem na výše uvedené navrhuje, aby ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán vydalo k záměru negativní stanovisko, protože před posouzením záměru R35 v procesu EIA nedošlo ke strategickému posouzení koncepce a protože nebyly zpracovány a vyhodnoceny další varianty vedení R35 v okolí Litomyšle.

Pokud ministerstvo nevyhoví návrhu na vydání negativního stanoviska, žádáme, aby výsledné stanovisko ve všech částech zabývajících se hodnocením variant označilo za vhodnější subvariantu Sedliště - Jih.