

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 23. 10. 2012

Č.j. 73999/ENV/12

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru:

**Rychlostní silnice R35
v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město**

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je vybudovat rychlostní silnici mezi obcemi Ostrov a Staré Město na území Pardubického kraje. Investiční záměr výstavby silnice R35 je posuzován v úseku od mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) se silnicí I/17 (MÚK Ostrov) až po křižovatku s připravovanou silnicí R43 (MÚK Staré Město - východ). Na západní straně tak hodnocený úsek navazuje na silnici R35 od Hradce Králové a Opatovic nad Labem, na východě pokračuje dalším úsekem ve směru Mohelnice - Olomouc. Délka hodnoceného úseku v základní variantě je 61,186 km.

Komunikace je navrhovaná jako rychlostní silnice o šířce 25,5 m a návrhové rychlosti 120 km/hod., tj. kategorie R 25,5/120. Do hodnocení jsou zahrnuty i MÚK na trase R35 s výjimkou MÚK Ostrov, která byla hodnocena samostatně v rámci předchozího úseku. Naopak nejsou hodnoceny jiné vyvolané silniční přeložky, neboť jejich trasy nejsou ještě v převážné většině dopracovány. Trasy přívaděčů tak budou vyhodnoceny v rámci samostatných posouzení dle zákona. Trasa je navržena v jedné základní variantě se dvěma subvariantami (Sedliště, Janov).

Umístění záměru: kraj:

Pardubický

obce:

Bohuňovice, Cerekvice nad Loučnou, Čistá, Chroustovice, Dětřichov, Dětřichov u Moravské Třebové, Džbánov, Hrušová, Janov, Kunčina, Litomyšl, Mikuleč, Mladějov na Moravě, Opatov, Opatovec, Ostrov, Řídký, Sedliště, Staré Město, Stradouň, Strakov, Svitavy, Trusnov, Tržek, Vraclav, Vysoké Mýto, Zámrsk

kat. území:

Bohuňovice u Litomyšle, Cerekvice nad Loučnou, Čistá u Litomyšle, Dětřichov u Svitav, Dětřichov u Moravské Třebové, Džbánov u Vysokého Mýta, Hrušová, Janovičky u Zámrsku, Janov u Litomyšle, Kornice, Kunčina, Lány u Litomyšle, Litomyšl, Městec, Mikuleč, Mladějov

na Moravě, Moravský Lačnov, Nedošín, Nová Ves u Moravské Třebové, Opatov v Čechách, Opatovec, Opočno nad Loučnou, Ostrov, Pekla, Radišov, Řídký, Sedliště u Litomyšle, Staré Město u Moravské Třebové, Stradouň, Strakov, Tržek u Litomyšle, Vraclav, Vysoké Mýto, Záhrad', Zámorsk

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele: 65993390
Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení: Ing. Václav Píša, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 17424/4766/OEP/92
prodlouženo rozhodnutím č.j. 137/ENV/11 ze dne 1. 2. 2011.

Datum předložení oznámení: 14. 9. 2006

Zpracovatel dokumentace a doplnění dokumentace: Ing. Václav Píša, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 17424/4766/OEP/92
prodlouženo rozhodnutím č.j. 137/ENV/11 ze dne 1. 2. 2011.

Datum předložení dokumentace: 10. 9. 2009

Datum předložení doplnění dokumentace: 4. 8. 2010

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 5278/850/OPV/93
prodlouženo rozhodnutím č.j. 2081/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011.

Datum předložení posudku: 21. 12. 2011

Veřejné projednání: datum: 8. 2. 2012
místo: Litomyšl, kongresový sál Státního zámku Litomyšl

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- 14. 9. 2006 - obdrželo Ministerstvo životního prostředí (dále také „příslušný úřad“) příslušný počet paré oznámení záměru s náležitostmi v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu zpracované autorizovanou osobou, Ing. Václavem Píšou, CSc., a následně zahájilo zjišťovací řízení,
- 3. 11. 2006 – vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení, ve kterém byly specifikovány oblasti, na které je třeba se v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) zpracované s náležitostmi podle přílohy č. 4 k zákonu především zaměřit,
- 10. 9. 2009 - byla příslušnému úřadu předložena dokumentace zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu autorizovanou osobou, Ing. Václavem Píšou, CSc.,
- 21. 9. 2009 - rozeslal příslušný úřad dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření,

- 7. 10. 2009 – byla příslušným úřadem pověřena autorizovaná osoba ke zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“), RNDr. Vladimír Ludvík,
- 7. 12. 2009 – byla dokumentace vrácena oznamovateli k přepracování nebo doplnění,
- 4. 8. 2010 – bylo příslušnému úřadu předloženo doplnění dokumentace,
- 27. 8. 2010 – rozeslal příslušný úřad doplnění dokumentace dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření,
- 8. 11. 2010 – obdržel zpracovatel posudku veškeré potřebné podklady (ve smyslu § 9 odst. 3 zákona) pro zpracování posudku,
- 21. 12. 2011 – příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek:

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení doplněné dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

- 5. 1. 2012 – byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření,
- 23. 1. 2012 – rozeslal příslušný úřad pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění,
- 8. 2. 2012 - se konalo veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu ustanovení § 17 zákona:

Závěry veřejného projednání:

Na veřejném projednání byla diskuze zaměřena zejména na problematiku ochrany veřejného zdraví, zdrojů podzemních vod, přírody a krajiny. Vlivy záměru „Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město“ byly projednány ze všech podstatných hledisek. Průběh a výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání č.j. 13107/ENV/12 ze dne 17. 2. 2012.

Byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město“ podle zákona a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

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

- Obec Bohuňovice
- Obec Cerekvice nad Loučnou
- Obec Dětrichov
- Obec Džbánov u Vysokého Mýta
- Obec Janov
- Město Litomyšl
- Obec Němčice
- Obec Opatov
- Obec Opatovec
- Obec Řídký
- Obec Sedliště
- Obec Staré Město
- Obec Strakov

- Obec Stradouň
- Obec Tržek
- Obec Třebařov
- Obec Vraclav
- Město Vysoké Mýto
- Obec Zámorsk
- Obec České Heřmanice
- Město Choceň
- Město Moravská Třebová
- Město Ústí nad Orlicí
- Obec Rybník
- Obec Řetová
- Obec Slatina
- Obec Sloupnice
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor strategického rozvoje kraje
- Městský úřad Chrudim, odbor životního prostředí
- Městský úřad Chrast, odbor výstavby a životního prostředí
- Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí
- Městský úřad Litomyšl, odbor životního prostředí
- Městský úřad Litomyšl, odbor výstavby a územního plánování
- Městský úřad Svitavy, odbor životního prostředí
- Městský úřad Svitavy, odbor dopravy
- Městský úřad Moravská Třebová, odbor životního prostředí
- Městský úřad Ústí nad Orlicí, odbor životního prostředí
- Městský úřad Česká Třebová, odbor životního prostředí
- Městský úřad Lanškroun, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického (dříve Obvodní báňský úřad v Trutnově)
- Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů (dříve odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů)
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ekologie krajiny a lesa
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
- Archeologický ústav Akademie věd ČR
- Národní památkový ústav, ústřední pracoviště
- Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě
- Brück AM, spol. s r.o.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Vodovody a kanalizace Vysoké Mýto, s.r.o.
- Zemědělské družstvo se sídlem v Sloupnici
- O.s. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu

- O.s. Domašice
- O.s. Lipovec
- O.s. Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko
- O.s. Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Bosonohách
- O.s. Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích
- O.s. Ochránci přírody Končin-Sloupnice-Viliámova
- O.s. Ochránci přírody údolí Husího krku
- O.s. Švábenice
- O.s. Vlastníci zemědělské a lesní půdy dotčené severní variantou rychlostní komunikace R35
- O.s. R35 Litomyšl
- O.s. Za zachování krajinného rázu Petrůvky a okolí
- Honební společenstvo Švábenice
- Sdružení vlastníků pozemků Řetová
- Občané obce Dlouhá Třebová
- Občané obce Sloupnice
- Mgr. Patrik Bičovský
- paní Doležalová
- Jaromír Holub
- Mgr. Miroslava Jílková
- paní Kadlecová
- M. a F. Kárští
- Ing. Zdeněk Kubát
- M. a A. Kubištovi
- pan Jiří Lux
- Ing. Veronika Richterová
- Olga Sainerová + podpisy občanů obce Němčice
- Ing. Josef Šafránek
- Marie Špačková
- Ing. Jan Vaňous

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti (dle zpracovatele posudku)

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „proces EIA“) posouzen ze všech podstatných hledisek. Cílem tohoto procesu bylo shromáždit, vyhodnotit a projednat dostupné údaje o vlivech výstavby a provozu na životní prostředí pro záměr silnice R35 v úseku Ostrov - Staré Město na území Pardubického kraje.

Předložená dokumentace identifikovala míru a závažnost jednotlivých vlivů, stanovila limity pro možnost realizace stavby a navrhla opatření, která budou minimalizovat dopady na životní prostředí. Záměr je navrhován v jedné základní variantě, ve dvou místech jsou posuzovány subvarianty o délce 8 a 4 km.

Vlivy výstavby a provozu rychlostní silnice R35 lze shrnout následujícím způsobem:

V případě kvality ovzduší, hlukové zátěže a vlivů na obyvatelstvo převládá pozitivní vliv nové komunikace, která odvede dopravu ze stávající silnice. Dopravní zatížení rychlostní silnice bude sice podstatně vyšší, než jaké by bylo na stávající silnici I/35 v nulové variantě, ale silnice R35 je vedena převážně v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

Standardní protihluková opatření budou navržena na splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB (45 dB v noci a 55 dB ve dne) s tím, že pokud to nebude technicky možné, bude navrženo opatření pro splnění legislativně závazného limitu 50 dB v noci a 60 dB ve dne pro venkovní prostory a případně i opatření pro splnění limitů pro vnitřní prostory. Z hlediska kvality ovzduší lze obecně konstatovat, že k významnému poklesu imisní zátěže dojde v okolí stávající trasy silnice I/35 (tedy i v centrech obcí), zatímco v okolí nově navržené komunikace R35 dojde k podlimitnímu nárůstu imisní zátěže. Největší zvýšení zátěže z hlediska vlivu záměru na kvalitu ovzduší lze očekávat v ukazateli PM₁₀. Průměrné roční koncentrace se v tomto ukazateli mohou v těsné blízkosti nové rychlostní silnice přibližovat k limitním hodnotám.

Lze také očekávat podstatné snížení počtu dopravních nehod s účastí chodců a celkově pak revitalizaci centrálních částí sídel po odklonění tranzitní dopravy.

Z hydrogeologické studie vyplývá, že ovlivnění vodárenských zdrojů je nepravděpodobné, resp. lze mu za předpokladu plnění podmínek tohoto stanoviska zabránit. Mohlo by však dojít ke kvantitativnímu ovlivnění místních zdrojů, zejména v oblasti tunelů Dětrichov a Vraclav. Zde bude nutno volit takovou technologii výstavby tunelů, která toto riziko minimalizuje (pravděpodobně sanace tryskovou injektáží). Na druhé straně lze očekávat, že po vybudování nové silnice se na ni přesune tranzitní doprava včetně transportů látek nebezpečných pro životní prostředí. Vzhledem k tomu, že nová silnice bude podstatně lépe zabezpečena proti úniku těchto látek do podzemní vody, sníží se riziko znečištění podzemních vod.

Obdobné hodnocení platí i pro povrchové vody s tím, že kvantitativní ovlivnění zejména malých vodních toků může být poměrně výrazným problémem řešeného území. Z tohoto důvodu je nutno navrhnout systém odvodnění komunikace tak, aby bylo toto riziko minimalizováno.

Mezi významné vlivy výstavby nové komunikace patří zábor hodnotné zemědělské půdy. To je však dáno skutečností, že trasa je záměrně vedena po zemědělských plochách, aby se maximálně vyhnula cenným ekosystémům. Zábor půdy je tak nutným (a přijatelným) dopadem poměrně citlivého trasování komunikace.

Vlivy na ekosystémy a přímé vlivy na vegetaci a faunu lze považovat za poměrně mírné, což je dáno právě skutečností, že trasa je vedena prioritně po zemědělských plochách. I tak ovšem dojde k určitému narušení některých biotopů, ke kácení dřevin apod. Trasa je však navržena tak, aby tyto vlivy byly co nejmenší, k čemuž směřují i podmínky tohoto stanoviska k optimalizaci trasy. Vlivy na migraci živočichů budou minimalizovány zajištěním dostatečného počtu migračních objektů, pozitivním efektem bude snížení bariérového působení stávající silnice I/35 (vlivem snížení intenzity dopravy).

Vlivy na krajinný ráz je možné hodnotit jako mírně negativní, je však nutno opět vyzdvihnout skutečnost, že silnice (díky předchozí optimalizaci trasy) nezasahuje do krajinně nejcennějších částí tohoto regionu. Při respektování podmínek tohoto stanoviska je možné vliv na krajinu hodnotit jako přijatelný.

Archeologické lokality v trase budou zabrány tělesem komunikace. Proto je nutné provést odpovídající archeologický průzkum a dodržet podmínky tohoto stanoviska, aby nedošlo k ztrátě dostupných poznatků. Za tohoto předpokladu je možné vliv hodnotit jako přijatelný.

Celkově tak lze vlivy realizace záměru hodnotit jako:

- výrazně pozitivní z hlediska vlivů na obyvatelstvo a sídla (vč. vlivů hluku a ovzduší),

- mírně negativní z hlediska vlivů na půdu, přírodu, krajinu a archeologické lokality,
- pozitivní i negativní z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody.

V rámci procesu EIA byly formulovány konkrétní podmínky, jak pro fázi projektové přípravy stavby, tak i pro etapu výstavby a etapu provozu silnice R35. Plnění těchto podmínek umožní omezit dopady realizace a provozu záměru na nejnutnější míru.

Rozsah a umístění záměru vylučuje možnost vlivů přesahující státní hranice.

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

Posuzovaný úsek R35 začíná v MÚK Ostrov, která napojí silnici R35 na stávající silnici I/17. Úsek končí v MÚK Staré Město - východ (křižovatka R35 a budoucí R43).

Základní charakteristiky záměru včetně subvariant

	Základní	Základní+ Sedliště jih	Základní+ Janov	Základní+ Sedliště jih + Janov
Délka	61 186 m	60 656 m	61 266 m	60 736 m
Maximální podélný sklon	4,5 %	4,5 %	2,66 %	4,5 %
Minimální podélný sklon	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %
Maximální výška stoupání	452 m	452 m	416,5 m	452 m
Minimální poloměr směrového oblouku	800 m	800 m	800 m	800 m
Maximální hloubka zářezů	14,2 m	14,2 m	15,8 m	15,8 m
Maximální výška násypů	15,1 m	15,1 m	14,2 m	15,1 m
Počet a délka tunelů	2/4 175 m	2/4 175 m	2/4 175 m	2/4 175 m

Směrové vedení

Základní trasa

Začátek navržené trasy silnice je lokalizován severozápadně od obce Ostrov, kde navazuje na předchozí úsek. Trasa zde vede v širokém oblouku, kterým se stáčí do přibližně východního směru. Severně od obce Vraclav silnice tunelem podchází vrch Homole a následně se stáčí do jižního směru a obchází ze západu a jihu Vysoké Mýto. Na severozápadě a jihovýchodě od města jsou navrženy MÚK. Mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí sleduje navržená trasa nové komunikace hlavní komunikační osy v území - stávající silnici I/35 a železniční trať č. 018. Mezi obcemi Hrušová a Cerekvice nad Loučnou trasa R35 tyto linie přechází, a dále vede v území severně od nich. U obce Řídký je navržena MÚK, za níž se trasa odklání od koridoru I/35 a míří východním směrem severně od obcí Sedliště a Kornice. U obce Kornice je navržena MÚK. Za touto křižovatkou trasa směřuje opět jihovýchodním směrem a vede západně od Strakova a východně od Janova, kde využívá stávající těleso I/35 jako levou polovinu čtyřpruhové komunikace. U Janova, stejně jako o 5 km dále u Mikulče, jsou navrženy křižovatky se stávající I/35. Odtud trasa R35 prochází průsekem v lese, obchází jižně Valdek, Opatovec a Košíře, a v místě křížení s železniční tratí opouští koridor I/35 a stáčí se na sever k Dětrichovu, kde podchází tunelem Mladějovský vrch. Druhý, východní portál 3 700 m dlouhého tunelu je navržen severně

od Nové Vsi, kde trasa R35 směřuje na východ, ze severu obchází Radišov a prochází mezi Starým Městem a Třebořovem přes silnici II/368, na kterou není napojena. Nejbližší křižovatka je navržena až v místě budoucího vedení silnice R43 severovýchodně od Dětrichova u Moravské Třebové.

Subvarianta Sedliště — jih

Subvarianta se odpojuje ze základní trasy cca v km 50,1 a opět se napojuje v km 58,65. Odklon subvarianty se nachází severozápadně od obce Řídký, kterou trasa v subvariantě obchází těsněji a dále míří v těsném souběhu se silnicí I/35 severně od obcí Tržek a Nedošín a jižně od obcí Sedliště a Kornice. Za Nedošínem je navržena MÚK, za níž se trasa odpojuje od souběhu se stávající I/35 a obchází Litomyšl. V místě křížení se silnicí I/358 je projektovaná další MÚK, za níž se trasa subvarianty napojuje na trasu základní. Délka subvarianty činí 8 km.

Subvarianta Janov

Varianta se odpojuje od základní trasy v místě křížení se stávající I/35, obloukem směřuje více na jih a dále vede v souběhu se silnicí I/35. V prostoru mezi čerpacími stanicemi u Janova se subvarianta opět napojuje na základní trasu. Délka subvarianty činí 4,4 km.

Výškové uspořádání

Výškové řešení vychází z členitosti terénu zájmového území a respektuje výškové řešení navazujících úseků R35. Území, jímž navrhované trasy procházejí, je v západní části poměrně málo výškově členité, trasa vede střídavě v zářezech a na násypech. Ve střední a východní části je terén členitější a silnice musí překonávat významné hřbety (Kozlovský, Hřebečovský). Na trase jsou navrženy dva tunely. V km 35,485 - 35,950 (délka 465 m) je vrchol Homole překonán tunelem 10 - 23 m pod povrchem. Tunel je navržen s mírným stoupáním ve směru staničení o hodnotě 1,141 %. V km 77,940 - 81,640 (délka 3 700 m) je navržen tunel pod Hřebečovským hřbetem v hloubce až 180 m pod vrcholem Mladějovského vrchu. Tunel je navržen ve směru staničení v poměrně značném klesání o hodnotě 2,64 %.

Křížení R35 se stávajícími silnicemi a železničními tratěmi je řešeno mimoúrovňově, v místě křížení vodních toků a vodotečí je niveleta navržena tak, aby konstrukce mostů splňovaly podmínku ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.

Šířkové uspořádání

Základní příčné uspořádání silnice je následující:

Střední dělicí pás	1 x 3,0 m	3,0 m
Jízdní pruhy	4 x 3,75 m	15,0 m
Vnitřní vodící proužky	2 x 0,5 m	1,0 m
Vnější vodící proužky	2 x 0,25 m	0,5 m
Zpevněné krajnice	2 x 2,5 m	5,0 m
Nezpevněné krajnice	2 x 0,5 m	1,0 m
Celkem		25,5 m

Napojení na okolní silniční síť

Napojení nové silnice na okolní komunikační síť bude realizováno výhradně pomocí MÚK. Na trase v základní variantě a variantě Janov jsou navrženy následující křižovatky:

- MÚK Ostrov, km 30,000 - začátek posuzovaného úseku, zajistí napojení na komunikaci I/17 spojující Chrudim a stávající I/35; MÚK není součástí záměru posuzovaného v tomto stanovisku,
- MÚK Vysoké Mýto - západ, km 39,055 - zajistí napojení stávající I/35 a zároveň Vysokého Mýta,
- MÚK Džbánov, km 44,440 - zajistí napojení I/35 jižně od Vysokého Mýta a připojení obcí podél silnice II/357 mezi Vysokým Mýtem a silnicí II/356,
- MÚK Řídký, km 51,590 - zajistí napojení stávající I/35, připojení obce Cerekvice nad Loučnou a obcí podél silnice II/317,
- MÚK Litomyšl - sever, km 56,430 - zajistí napojení stávající I/35 a zároveň připojí 3. nejlidnatější město v okolí trasy - Litomyšl; dále zajistí připojení České Třebové prostřednictvím silnice II/358,
- MÚK Janov, km 63,211 - v místě křížení se stávající I/35,
- MÚK Mikuleč, km 68,240 - zajistí připojení obcí podél II/360 severovýchodně od Svitav a napojení stávající I/35,
- MÚK Opatovec, km 73,920 - v místě křížení s I/43 zajistí připojení Svitav na jihu, České Třebové a Lanškrouna na severu a zároveň napojí stávající I/35,
- MÚK Kunčina, km 84,220 - zajistí napojení na plánovanou přeložku silnice I/43 směrem na Lanškroun a přechod Dolní Lipka,
- 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.

V subvariantě Sedliště jih trasa vede mimo MÚK Řídký a MÚK Litomyšl - sever. Oproti základní variantě jsou naopak navrženy:

- MÚK Litomyšl - západ - km 55,510 v případě varianty Sedliště - jih, zajistí napojení na stávající I/35 a zároveň napojení města Litomyšle z jihu
- MÚK Litomyšl - východ - km 58,870 v případě varianty Sedliště - jih, v místě křížení s II/358, zajistí napojení Litomyšle ze západu a České Třebové prostřednictvím silnice II/358

Mostní objekty

Všechna křížení s překážkami, tj. silnicemi, železnicí, vodními toky apod., je nutné u rychlostní komunikace řešit mimoúrovňově. Na silnici R35 je navrženo celkem 72 mostních objektů. Celková délka mostů na silnici R35 bude v základní variantě činit 3177 m, z toho 11 mostů bude mít délku větší než 50 m. Dva nejdelší mosty budou mít shodně délku 400 m. Ve variantě Sedliště-jih je oproti základní variantě o 2 mosty méně, celková délka mostů je o 20 m menší, ve variantě Janov jih je situace stejná jako v základní variantě.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

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

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva vyplývající z procesu EIA jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska. Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování podle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Porovnání „Nulové“ a „Aktivní“ varianty:

V procesu EIA bylo provedeno porovnání vlivů realizace silnice R35 se stavem bez realizace této komunikace:

„Nulovou variantou“ je stav v roce 2025 při zakončení silnice R35 v MÚK Ostrov, bez jejího pokračování dále na východ. Nejedná se tedy o současný stav, neboť za předpokladu „nulové varianty“ je nutno očekávat na stávající silnici I/35 v úseku Ostrov - Staré Město poměrně výrazný nárůst dopravní zátěže, která sem bude přivedena silnicí R35 od Hradce Králové. Aktivní variantou je prodloužení silnice R35 nejméně po MÚK Staré Město, spíše však dále až po Mohelnici.

Vyhodnocení vlivů „nulové“ a „aktivní“ varianty dle jednotlivých složek životního prostředí:

- v případě kvality ovzduší, hlukové zátěže a vlivů na obyvatelstvo převládá pozitivní hodnocení nové komunikace, která odvede dopravu ze stávající silnice. Dopravní zatížení rychlostní silnice bude sice podstatně vyšší, než jaké by bylo na stávající silnici I/35 v nulové variantě, ale silnice R35 je vedena převážně v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby,
- u kvality ovzduší jsou přínosy méně výrazné než u hluku, jelikož imisní zátěž z nové silnice zasahuje větší území než hluk, u něhož bude zajištěna ochrana dotčené zástavby pomocí protihlukových clon,
- z hlediska celkových vlivů na obyvatelstvo a sídla převažují výrazně pozitivní vlivy, neboť vedle snížení hlukové a imisní zátěže v centrální části sídel lze očekávat také podstatné snížení počtu dopravních nehod s účastí chodců a celkově pak revitalizaci centrálních částí sídel po odklonění tranzitní dopravy,
- vlivy na podzemní vody lze považovat v souhrnu za srovnatelné, za předpokladu realizace opatření navržených v tomto stanovisku, resp. i dalších opatření dle podrobného hydrogeologického průzkumu. Z dostupných podkladů vyplývá, že ke kvantitativnímu ovlivnění vodárenských zdrojů pravděpodobně dojde ve dvou lokalitách, a to v prostoru Cerekevce - Pekla a v oblasti tunelů Dětrichov a Vraclav. Zde je nutno především provést na základě průzkumných prací optimalizaci trasy tak, aby bylo toto riziko minimalizováno, případně zajistit příslušná kompenzační opatření k náhradě dotčených zdrojů vody. Současně je zcela nezbytné zamezit kvalitativnímu ovlivnění podzemních vod během stavby i provozu silnice pomocí nadstandardních bezpečnostních opatření,
- na druhé straně lze očekávat, že po vybudování nové silnice se na ni přesune tranzitní doprava včetně transportů látek nebezpečných pro životní prostředí. Vzhledem k tomu, že nová silnice bude podstatně lépe zabezpečena proti úniku těchto látek do podzemní vody, sníží se riziko znečištění podzemních vod,

- obdobné hodnocení platí i pro povrchové vody s tím, že kvantitativní ovlivnění zejména malých vodních toků může být poměrně výrazným problémem řešeného území. Z tohoto důvodu je nutno navrhnout systém odvodnění komunikace tak, aby bylo toto riziko minimalizováno,
- v případě kvalitativního ovlivnění povrchových vod jsou samostatným problémem posypové soli a nebezpečné látky. Spotřeba posypových solí se podstatně zvýší, neboť bude nutno udržovat stávající silnici I/35 i novou R35, proto je nutné omezit odvodnění do vodotečí tak, aby nedošlo k nadlimitnímu nárůstu chloridových iontů. Riziko znečištění povrchových vod nebezpečnými látkami se však po vybudování komunikace podstatně sníží, neboť silnice R35 bude proti těmto únikům příslušným způsobem zabezpečena,
- trvalý zábor zemědělské půdy patří mezi významné negativní vlivy nové komunikace. To je dáno skutečností, že trasa je záměrně vedena po zemědělských plochách, aby se maximálně vyhnula cenným ekosystémům. Zábor půdy je tak nutným (a přijatelným) dopadem poměrně citlivého trasování komunikace,
- ze stejného důvodu je možné vlivy na ekosystémy a přímé vlivy na vegetaci a faunu považovat za poměrně mírné, i když jde přirozeně o vlivy negativní. Dojde k určitému narušení biotopů, k zásahům do některých hodnotnějších ploch i k nutnému kácení dřevin. Trasa je však navržena tak, aby tyto vlivy byly co nejmenší, k čemuž směřují i doporučení k optimalizaci trasy, navržená v dokumentaci,
- vlivy na migraci živočichů jsou nejednoznačné. Stávající silnice I/35 tvoří (resp. po nárůstu dopravy bude tvořit) velmi významnou migrační bariéru. Po vybudování R35 dojde k odvedení dopravy ze stávající silnice, která se tak stane pro živočichy poměrně průchozí - bude se jednat o běžnou silnici II. třídy. Vznikne ovšem nová bariéra v trase silnice R35 a bude záviset na její průchodnosti, zda bude výsledný efekt v součtu negativní či pozitivní. Na trase R35 je v projektu plánováno mnoho mimoúrovňových křížení (tunely, mosty, propustky), další jsou navrženy v dokumentaci, a to právě s cílem výsledný bariérový efekt minimalizovat,
- archeologické lokality v trase budou zabrány tělesem komunikace. Proto je nutné provést odpovídající archeologický průzkum a dodržet opatření vyjmenovaná ve stanovisku, aby nedošlo k ztrátě dostupných poznatků. Za tohoto předpokladu je možné vliv hodnotit jako přijatelný,
- vlivy na krajinný ráz je možné hodnotit rovněž jako mírně negativní. Komunikace vytvoří nový krajinný prvek a zasáhne tak do stávajících struktur. Na druhé straně je možné vyzdvihnout skutečnost, že se tak neděje v nejcennějších částech krajiny daného regionu, což je do značné míry výsledek optimalizace trasy R35. Při realizaci opatření k zapojení silnice do krajiny, tj. zejména ozelenění včetně dosadby navazujících porostů, je možné vliv hodnotit také jako přijatelný.

Celkově tak lze vlivy „aktivní“ varianty hodnotit jako:

- výrazně pozitivní z hlediska vlivů na obyvatelstvo a sídla (vč. vlivů hluku a ovzduší),
- mírně negativní z hlediska vlivů na přírodu, krajinu a archeologické lokality,
- ambivalentní z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody (negativní zejména z hlediska kvantitativního ovlivnění, avšak pravděpodobně pozitivní ve smyslu snížení rizika znečištění vod).

Porovnání vlivů základní trasy a subvariant:

Předkládaný záměr je navrhován v jedné základní variantě, ve dvou místech je záměr navržen také v subvariantě. V obou případech mají varianty různou míru vlivů.

Porovnání vlivů základní trasy a subvarianty Sedliště – jih:

- z hlediska vlivů na ovzduší vykazuje jednoznačně méně významné vlivy základní trasa (nižší vlivy z hlediska imisních limitů),
- z hlediska vlivů hluku vykazuje jednoznačně méně významné vlivy základní trasa (nižší vlivy z hlediska hlukových limitů).
- vlivy na povrchové vody jsou méně významné u základní trasy, kde se předpokládá podlimitní vliv na Končinský potok. Významnější vlivy jsou u subvarianty Sedliště-jih, kde je vedle Končinského potoka ovlivněn i potok Kornický,
- 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,
- vlivy na půdu jsou méně významné u subvarianty Sedliště - jih, která vykazuje menší zábor půd v I. třídě ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a v součtu I. a II. třídy ochrany ZPF (dle Metodického pokynu ministerstva zemědělství č.j. 1067/96 k zákonu č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění). U subvarianty Sedliště – jih vzniká poměrně velká plocha obtížně obhospodařovatelných zemědělských půd v úzkém pásu mezi uvažovaným záměrem a stávající I/35,
- u vlivů na flóru a ekosystémy vykazuje méně významné vlivy základní trasa, která vyvolá jeden střet s lokalitou malého významu (lesní porost ve svahu nad Končinským potokem). Významnější vlivy vykazuje subvarianta Sedliště-jih, která vyvolá jeden střet s lokalitou velkého významu (přemostění Kornického potoka a průchod přes porosty vlhkých luk).
- v případě vlivů na faunu a migraci živočichů nelze rozhodnout, zda je vhodnější soustředění více bariér do jednoho koridoru, či vytvoření nové bariéry v dosud volném prostoru,
- u vlivů na krajinu a krajinný ráz lze konstatovat, že základní trasa přináší větší vlivy v krajině dosud nedotčené silniční stavbou většího rozsahu (uvažovaná R35). Subvarianta Sedliště – jih přináší větší vlivy ve formě rozsáhlejšího souběhu s další významnou silniční stavbou (uvažovaná R35 a stávající I/35) a vykazuje vyšší intenzitu vlivů na krajinu. Z hlediska vizuálních vlivů na krajinu vykazuje méně významné vlivy základní trasa, která je uvažována ve větší míře v zářezech, zatímco subvarianta Sedliště – jih je vedena ve větší míře po násypch a navíc vyžaduje realizaci protihlukových stěn,
- vlivy na hmotný majetek a kulturní památky jsou méně významné u základní trasy (průchod jednou archeologickou lokalitou. Varianta Sedliště – jih vykazuje větší vlivy (průchod 4 archeologickými lokalitami),
- z hlediska vlivů na rozvoj sídel vykazuje menší vlivy základní trasa, která jednak vede ve větší vzdálenosti od sídel, jednak nevykazuje konflikt s plánovanými plochami rozvoje bydlení. Subvarianta Sedliště – jih vykazuje větší vlivy na rozvoj sídel. Jednak vede v menší vzdálenosti od sídel, jednak je v konfliktu s plánovanými plochami rozvoje bydlení (Řídký, Nedošín, Litomyšl).

Souhrnně pak je možné konstatovat, že:

- u hlediska vlivů na obyvatelstvo, na ovzduší, vlivů hluku, vlivů na povrchové vody, na flóru a ekosystémy, na hmotný majetek a kulturní památky a na rozvoj obcí vykazuje menší vlivy základní trasa,
- u vlivů na podzemní vody, na faunu a migraci živočichů a na krajinu jsou vlivy základní trasy a subvarianty Sedliště - jih srovnatelné,
- u vlivů na půdu vykazuje menší vlivy subvarianta Sedliště – jih.

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 prostředí, a tím je také méně vhodná k realizaci.

Porovnání vlivů základní trasy a subvarianty Janov:

- z hlediska vlivů na obyvatelstvo, na ovzduší, vlivů hluku, na hmotný majetek a kulturní památky a na rozvoj obcí vykazuje menší vlivy subvarianta Janov,
- u vlivů na vody, na flóru a ekosystémy a na krajinu jsou vlivy základní trasy a subvarianty Janov srovnatelné.
- u vlivů na půdu, na faunu a migraci živočichů vykazuje menší vlivy základní trasa.

Závěrem k tomuto bodu je možno konstatovat, že celkově menší vlivy na životní prostředí v prostoru Janova vykazuje subvarianta Janov, a tím je také vhodnější k realizaci. Základní trasa vykazuje celkově větší vlivy na životní prostředí, a tím je také méně vhodná k realizaci.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci posuzování uvažovaného záměru příslušný úřad obdržel k původní dokumentaci řadu vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů i veřejnosti. K doplněné dokumentaci příslušný úřad obdržel 9 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 17 vyjádření dotčených správních úřadů a 9 vyjádření veřejnosti. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních k doplněné dokumentaci byly vypořádány v posudku a zohledněny v tomto stanovisku.

Vypořádání vyjádření k posudku

Příslušný úřad obdržel k posudku vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Obec Bohuňovice ze dne 6. 2. 2012
- Obec Cerekvice nad Loučnou ze dne 31. 1. 2012
- Obec Janov ze dne 24. 1. 2012
- Město Litomyšl ze dne 1. 3. 2012
- Obec Opatov ze dne 21. 2. 2012
- Obec Řídký ze dne 25. 1. 2012 a e-mailové vyjádření ze dne 9. 2. 2012
- Obec Sedliště ze dne 8. 2. 2012
- Obec Strakov ze dne 24. 1. 2012
- Obec Stradouň ze dne 6. 2. 2012
- Obec Vraclav ze dne 8. 2. 2012

- Město Vysoké Mýto ze dne 25. 1. 2012
- Obec Zámorsk ze dne 2. 2. 2012
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 1. 2. 2012
- Městský úřad Chrudim, odbor životního prostředí, ze dne 27. 1. 2012
- Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí, ze dne 7. 2. 2012
- Městský úřad Litomyšl, odbor životního prostředí, ze dne 24. 1. 2012
- Městský úřad Svitavy, odbor životního prostředí, ze dne 27. 1. 2012
- Městský úřad Moravská Třebová, odbor životního prostředí, ze dne 3. 2. 2012
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích ze dne 31. 1. 2012
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 30. 1. 2012
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického ze dne 16. 1. 2012 a 31. 1. 2012
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR ze dne 6. 2. 2012
- Archeologický ústav Akademie věd ČR ze dne 6. 2. 2012
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, ze dne 25. 1. 2012
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 13. 2. 2012
- Ředitelství silnic a dálnic ČR ze dne 27. 1. 2012
- O.s. Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích ze dne 7. 1. 2012
- O.s. Lípovec ze dne 7. 1. 2012
- O.s. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu ze dne 8. 2. 2012
- O.s. Švábenice ze dne 4. 2. 2012
- O.s. Domašice ze dne 24. 1. 2012, 9. 2. 2012 a 21. 3. 2012
- Pan Jiří Lux ze dne 8. 2. 2012
- Pan Jaromír Holub ze dne 7. 2. 2012
- Ing. Jan Vaňous ze dne 3. 2. 2012

Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelem posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona. Z důvodu velkého množství připomínek obsažených v jednotlivých doručených vyjádřeních k posudku není možné vypořádání těchto připomínek uvést v této části stanoviska. Vypořádání veškerých doručených připomínek k posudku je uvedeno ve zvláštním dokumentu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska a je jeho nedílnou součástí.

Hlavní témata připomínek k posudku se týkají:

- preference, popř. odmítnutí jedné ze dvou subvariant záměru,
- problematika záboru kvalitních půd,
- problematika ochrany vod,
- problematika vlivu záměru na krajinný ráz,
- problematika vlivu hluku a vlivů na veřejné zdraví,
- umístění MÚK Řídký,
- vztah procesu EIA a územního plánování,
- zákonnost procesu EIA.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, doplnění dokumentace, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9 zákona a vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Rychlostní silnice R35 v úseku MÚK Ostrov – MÚK Staré Město“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Základní trasa záměru, a to i v prostoru Litomyšle a Janova, i subvarianta Sedliště - jih a subvarianta Janov jsou z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

V prostoru Litomyšle z posouzení vlivů základní trasy a subvarianty Sedliště - jih vyplývá následující:

- z hlediska vlivů na obyvatelstvo, ovzduší, akustickou situaci, povrchové vody, floru, ekosystémy, hmotný majetek, kulturní památky a rozvoj obcí je výhodnější základní trasa,
- z hlediska vlivů na půdu je výhodnější subvarianta Sedliště-jih,
- z hlediska vlivů na podzemní vody, faunu, migraci živočichů a krajinu jsou vlivy základní trasy a subvarianty Sedliště – jih srovnatelné.

V prostoru Janova z posouzení vlivů základní trasy a subvarianty Janov vyplývá následující:

- z hlediska vlivů na obyvatelstvo, ovzduší, akustickou situaci, hmotný majetek, kulturní památky a rozvoj obcí je výhodnější subvarianta Janov,
- z hlediska vlivů na půdu, faunu a migraci živočichů je výhodnější základní trasa,
- z hlediska vlivů na vody, floru, ekosystémy a krajinu jsou vlivy základní trasy a subvarianty Janov srovnatelné.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 1) Kompletní projektovou přípravu a následnou realizaci a provoz záměru zajistit tak, aby v žádném případě nedošlo k porušení právních předpisů a mezinárodních smluv právního řádu České republiky.
- 2) V místech kontaktu komunikace s obytnou zástavbou prověřit v dalším stupni projektové dokumentace možnost posunu trasy dále od obytné zástavby.
- 3) Součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude podrobná akustická studie z dopravy včetně návrhu případných protihlukových opatření; výpočtové body je třeba zvolit na hranicích stávajících nejbližších chráněných venkovních prostorů a nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb; poté krajská hygienická stanice stanoví měřicí body pro ověření výsledků hlukové studie v rámci zkušebního provozu, případně předčasného užívání stavby; 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 ze dne 1. 11. 2010; standardní protihluková opatření budou navržena na splnění legislativního limitu minus 5 dB (45 dB v noci a 55 dB ve dne) s tím, že pokud to nebude technicky možné, bude navrženo opatření pro splnění legislativně závazného limitu 50 dB v noci a 60 dB ve dne pro venkovní prostory a případně i opatření pro splnění limitů pro vnitřní prostory.
- 4) V další projekční přípravě aktivně a podrobně seznamovat dotčené obce s konkrétními technickými parametry záměru a s opatřeními navrženými k minimalizaci vlivů záměru, a to zejména s ohledem na relevantní zájmy těchto obcí a s ohledem na možné ovlivnění těchto obcí. Seznamovat dotčené obce se závěry podrobných studií (hydrogeologie, akustické a rozptylové studie, návrh vegetačních úprav apod.).
- 5) Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude akustická studie pro období výstavby, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů.
- 6) 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.
- 7) Při další přípravě záměru preferovat dřívější výstavbu těch úseků rychlostní silnice, které odvedou tranzitní dopravu z větších sídel (zejména Vysoké Mýto a Litomyšl) a které budou mít dočasně funkci obchvatu, před úseky mezi těmito sídly, které je vhodnější realizovat později.
- 8) Ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen „DÚR“) aktualizovat rozptylovou studii pro vybranou variantu včetně vyhodnocení plnění platných imisních limitů, zvláštní pozornost věnovat okolí tunelů.
- 9) Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude rozptylová studie pro období výstavby, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů včetně zohlednění prašnosti.
- 10) Do projektu vegetačních úprav zapracovat i výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí v místech kontaktu silnice s obytnou zástavbou.
- 11) Zajistit možnost bezpečného překonání silnice pro pěší a cyklisty v místech významných pěších tras (spojení obce s železnicí, frekventované turistické a rekreační cesty apod.).
- 12) Navrhnout zaústění odvodnění komunikace do vodotečí tak, aby nebyl významně zvýšen průtok vody, zejména u nejmenších toků.

- 13) Před zaústěním kanalizace do vodotečí navrhnout retenční nádrže s dostatečnou kapacitou vybavené zařízením pro odstranění ropných látek (biologická degradace, odlučovač).
- 14) Přímou do vodotečí odvodnit jen takové úseky komunikace, aby splachy z komunikace nezpůsobily nadlimitní nárůst chloridových iontů.
- 15) V dalších stupních projektové přípravy silnice vypracovat návrh odvodnění a vedení kanalizace s ohledem na kvalitativní i kvantitativní ovlivnění vodních toků nebo nádrží.
- 16) Dimenzování odtoků do vodotečí a dimenzování retenčních nádrží provádět s ohledem na kapacitu koryta; to je důležité zejména v místech, kde jsou vodní toky zatrubněny a další navyšování průtoku není možné.
- 17) Vypracovat havarijný plán pro fázi výstavby a zajistit jeho schválení.
- 18) V havarijním plánu vymezit oblasti, kde je třeba při výstavbě dbát zvýšené ochrany před nebezpečím poškození vodních toků haváriemi při výstavbě (okolí vodních toků, nivy vodních toků).
- 19) Jako podklad pro přípravu DÚR provést předběžný a podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum; na jeho základě provést podrobné posouzení vlivu výstavby komunikace na režim podzemních vod a navrhnout taková opatření, která zajistí minimalizaci kvantitativního i kvalitativního ovlivnění podzemních vod, a to včetně případných úprav směrového a výškového vedení komunikace; v rámci průzkumu věnovat pozornost zejména následujícím oblastem: vodní zdroj Cerekvice - Pekla, vodní zdroj Bohuňovice a území dalších potenciálně dotčených vodních zdrojů, prostor tunelů Dětrichov a Vraclav a okolí hlubších zářezů.
- 20) V prostoru potenciálního ovlivnění vodního zdroje Cerekvice – Pekla navrhnout detailní prostorovou a technologickou realizaci záměru s ohledem na minimalizaci a eliminaci vlivů na podzemní vody; prověřit možnost přiblížení trasy záměru ke stávající silnici I/35 a prověřit možnost využití tělesa stávající silnice I/35 pro R35 (s realizací obslužné komunikace v novém prostoru); odvádění vod z povrchu komunikace řešit v tomto prostoru nepropustnou kanalizací, vyústění provést mimo zranitelné území, technickými opatřeními zabránit rozstříku vod z komunikace do okolního prostoru.
- 21) Provéřít možnost umístění a technického řešení MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice při respektování dostatečné vzdálenosti od sídel.
- 22) 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.
- 23) Před zahájením podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat nejprve projekt tohoto průzkumu, ve kterém budou jasně stanoveny metodika, rozsah a cíle hydrogeologického průzkumu.
- 24) Provést pasportizaci stávajících studní v zájmovém území a monitoring stavu podzemních vod; současně navrhnout a realizovat monitorovací systém podzemních vod jak z hlediska kvantitativního, tak z hlediska kvalitativního pro období před zahájením stavby, v průběhu výstavby a během následného provozu silnice R35; v rámci navrženého systému monitoringu vybrat vhodné pozorovací objekty pro sledování vlivu R35 ve všech etapách výstavby a provozu komunikace.
- 25) Závěry hydrogeologického průzkumu a navazujících hodnocení, tj. zejména opatření k minimalizaci kvantitativního i kvalitativního ovlivnění podzemních vod a systém monitoringu podzemních vod, zpracovat do navazující projektové dokumentace ve stupni DÚR.

- 26) Pro realizaci tunelů Vraclav a Děřichov navrhnout takový stavební postup, který minimalizuje riziko snížení hladiny podzemní vody u okolních vodních zdrojů včetně lokálních studní.
- 27) Vody z odvodnění vozovek a zpevněných ploch komunikace musí být čištěny před jejich odtokem do recipientů; návrh retenčních a zasakovacích prvků musí minimalizovat riziko ohrožení a kontaminace podzemních vod znečišťujícími látkami; odvodňování vozovky bude realizováno přes sedimentační nádrže s odlučovači olejů (DUN) pro zachycení plovoucích a usaditelných splachů z povrchu vozovek a k zachycení případných úkapů ropných látek z běžného provozu a v případě havárií; nádrže budou dimenzovány tak, aby v případě havárie byly schopné zachytit a pojmout objem cisternového vozu.
- 28) Zpracovat samostatný, dočasně platný havarijní plán pro období výstavby, ve kterém budou vyhrazeny pro manipulaci a plnění nádrží stavebních strojů ropnými látkami pouze předem stanovené prostory zabezpečené pro plnění této funkce; s tímto havarijním plánem a se zabezpečením staveniště proti únikům závadných látek budou seznámeni všichni dodavatelské i subdodavatelské firmy zúčastněné na výstavbě komunikace.
- 29) V havarijním plánu vymezit oblasti, kde je třeba při výstavbě dbát zvýšené ochrany před haváriemi při výstavbě (ochranná pásma vodních zdrojů, okolí dalších vodních zdrojů).
- 30) 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.
- 31) Při přípravě projektové dokumentace a v rámci příslušných správních řízení zajistit součinnost se správci dotčených vodních zdrojů.
- 32) V místech náchylných k erozi řešit likvidaci dešťových vod zasakováním pomocí technických prostředků, které erozi zabrání - ozeleněné zasakovací příkopy, trativody apod.; v těchto místech je nutné navrhovat retenční nádrže s ohledem na ochranu půdy před odnosem přívalovou vodou.
- 33) Pokud dojde výstavbou silnice k rozdělení zemědělských pozemků, zajistit v návrhu projektu možnost přístupu zemědělských strojů a mechanizace na všechny pozemky; po přesném zaměření trasy je třeba vymezit možnosti přístupu a v případě jeho přerušení vytyčit novou přístupovou trasu.
- 34) Svrchní vrstva půdy (ornice a určené podorničí) budou selektivně odtěženy a uloženy na dočasné deponie; část této půdy bude použita pro sadové úpravy na tělese komunikace a v jeho okolí, zbylá půda bude využita dle pokynů orgánu ochrany ZPF.
- 35) V km 42,2 – 42,4 řešit převedení srážkových vod takovým způsobem, aby nedocházelo ke zvýšené erozi půdy.
- 36) Po určení konečné subvarianty (v dostatečném předstihu před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí) provést podrobný biologický průzkum v prostoru očekávaného záboru a v prostoru ochranného pásma rychlostní silnice podle stavebních úseků; na základě tohoto průzkumu stanovit optimální termín provádění zemních prací s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů (pro obojživelníky a plazy lze předpokládat termín od 15. 7. do 15. 9., kdy jsou tohoroční jedinci již dostatečně mobilní); prověřit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v tomto prostoru (včetně vodních Coleopter v pramenné oblasti Hrušová); dále podle tohoto průzkumu v případě potřeby zpracovat žádosti o výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění

- pozdějších předpisů; tento průzkum aktualizovat i před zahájením vlastních stavebních prací.
- 37) Po upřesnění konečné trasy zpracovat aktualizaci konfliktů s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), které budou v kontaktu s uvažovaným záměrem včetně případných doporučení pro technickou dokumentaci záměru.
 - 38) Respektovat prostor plánovaného biocentra „V dolích“ v prostoru obce Vraclav; prověřit možnost jeho realizace jako kompenzačního opatření.
 - 39) Provéřit možnosti následujících dílčích optimalizací trasy a zapracovat je do projektu v maximální možné míře:
 - a) km 35,5 - 36,0, tunel Homole: mírné prodloužení tunelu v obou směrech (cca 50 – 100 m) za účelem minimalizace zásahů do lesního porostu (východní portál) a oddálení stavebních prací od hranice navrženého významného krajinného prvku (dále jen „VKP“) (západní portál),
 - b) km 44,9, průchod trasy remízem s prameništěm: posun trasy směrem na jihozápad mimo dotčený porost,
 - c) km 49,5 - 50,5, přemostění Končinského potoka: mírný posun trasy směrem k jihu mimo navržené VKP Švábenice; dále prodloužení mostu pokud možno v obou směrech, prioritně však ve směru západním tak, aby jeho počátek byl mimo prostor navrženého VKP Švábenice se zohledněním vlivů na zdraví,
 - d) km 52,5 - km 52,7, přemostění Kornického potoka (jen subvarianta Sedliště - jih): mírné prodloužení mostu i přes část louky,
 - e) km 66,5 u osady Gajer (část obce Janov), mírný posun trasy severovýchodním směrem za účelem eliminace zásahu do okraje lesního porostu,
 - f) km 69,0 - 71,0, průchod lesními porosty mezi sídly Gajer a Starý Valdek: přiblížení silnice R35 maximálně ke stávající trase silnice I/35 za účelem omezení zásahů do lesního porostu,
 - g) km 75,7 - 75,8, přemostění Třebovky: prodloužení severovýchodního konce mostu přes přilehlou louku,
 - h) km 77,1 přemostění Dětrichovského potoka a doprovodného stromového porostu: prodloužení mostu až za hranici stromového porostu (a též koryta Dětrichovského potoka),
 - i) km 84,8 - 84,9, lesní porost severně od obce Kunčina: mírný posun trasy na jih mimo lesní porost,
 - j) km 85,5 - 85,8, lesní porost: mírný posun směrem na jih tak, aby trasa zasáhla pouze jižní část lesa namísto jeho rozdělení na dvě části.
 - 40) Po přesném vytyčení a zaměření trasy zpracovat vyhodnocení vlivu plánovaného odlesnění okrajových lesních porostů na ohrožení navazujících částí lesních porostů větrem, na jejich stabilitu, na ohrožení dalšími biotickými a abiotickými činiteli, na ohrožení půdy erozí na odlesněných místech, na vliv na vodní režim apod.; na základě výsledků hodnocení navrhnout podrobná opatření k minimalizaci těchto vlivů; zajistit stabilitu stavbou obnažených lesních porostů, a zabránit tak jejich ohrožení, zejména bořivými větry.
 - 41) V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat studii zahrnující inventarizaci zeleně, která bude dotčena stavbou (seznam stromů navržených ke kácení + seznam stromů navržených k ošetření), výpočet celospolečenské hodnoty stromů navržených ke kácení, kompenzaci za kácenou zeleň řešit přednostně v rámci vegetačních úprav.
 - 42) Zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav s následujícími parametry:

- a) maximální začlenění tělesa komunikace do krajiny (zejména násypy, okolí portálů tunelů, předpolí mostů),
 - b) ozelenění protihlukových stěn popínavými rostlinami, vysázení pásů keřů na vnější straně podél stěn,
 - c) návaznost výsadeb na prvky zeleně v bezprostředním okolí,
 - d) využití druhů odpovídajících potenciální vegetaci zájmového území - zejména dubohabřiny, místy též olšiny (v případě lužních porostů),
 - e) současně využití druhů odolných proti imisím a zejména zasolení,
 - f) dosadby alejí u překládaných komunikací, které R35 křížuje,
 - g) dosadby navržených a dosud nefunkčních prvků ÚSES, přednostně biokoridorů křížujících R35 a biocenter v jejím bezprostředním okolí,
 - h) zapojení tělesa silnice v místech vysokých náspů a předpolí mostů do krajiny pomocí větší plochy zeleně, která druhově naváže na případné blízké porosty,
 - i) izolační zeleň v místech kontaktu s obytnou zástavbou,
 - j) 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.),
 - k) návrh nových výsadeb minimálně v rozsahu vypočtené celospolečenské hodnoty stromů,
 - l) použití kvalitních školkařských výpěstků, stromů v minimální velikosti 12/14 ZB, kotvených třemi kůly s úvazky, zajištěných proti okusu zvířel,
 - m) v případě dotčení aleje Vysoké Mýto-Lhůta, provést v rámci projektu vegetačních úprav její náhradu geograficky původními druhy ovocných dřevin,
 - n) projekt bude obsahovat specifikaci plánu následné péče a údržby dřevin.
- 43) Přednostně navrhnout řešení odvětrání tunelu Děřichov tak, aby větrací šachta, veškeré proozy a přístupové komunikace nezasáhly do prostoru evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) 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 zákona č. 100/2001 Sb. a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, za účasti autorizovaných osob EIA a Natura; v rámci přípravy řešení odvětrání tunelu Děřichov zpracovat variantní rozptylovou studii a navrhnout takové řešení, které omezí imisní dopady na vegetaci Hřebečovského hřbetu při zachování podmínek ochrany obyvatel okolních sídel.
- 44) Navrhnout takové řešení mostů přes vodoteče, které minimalizuje zásahy do toků a břehových porostů, zejména v případě přemostění Loučné a Končinského potoka.
- 45) Za účelem optimalizace migračních opatření zajistit během přípravy záměru, během realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) u odborně způsobilé osoby monitoring migrace živočichů se zvláštním důrazem na migraci obojživelníků, savců, plazů a významných druhů bezobratlých včetně návrhu migračních podchodů, nadchodů, migračních zábran, oplocení, vytvoření naváděcích pásů, nových stanovišť apod. a včetně následného posouzení efektivity realizovaných opatření podle stavebních úseků, v případě potřeby navrhnout dodatečná opatření.
- 46) 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.) podle stavebních úseků 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.
- 47) Veškeré vodoteče včetně nejdrobnějších přemostit (nikoliv zatrubnit).
 - 48) Délku podchodů a mostů v místě křížení s migračními trasami a biokoridory ÚSES dimenzovat tak, aby pod mostním objektem byla dostatečná šířka suché volné plochy, kterou mohou pro přesun využít i středně velcí savci; u křížení vodotečí a cest s doprovodnou vegetací prodloužit mosty alespoň částečně i za pás vegetace.
 - 49) Na cca 69,5 km vybudovat migrační průchod (např. v místě plánovaného přemostění místní komunikace), který alespoň částečně kompenzuje omezení migrační trasy v prostoru Kozlovského hřbetu.
 - 50) Na km 87,5 - dořešit úpravu mostu na polní cestě (biokoridor) tak, aby umožňoval i migrační funkci.
 - 51) Na cca 90,2 km navrhnout propustek dostatečných rozměrů pro migraci drobných savců, který bude respektovat plánovaný lokální biokoridor.
 - 52) V rámci kompenzačních výsadeb zajistit i dosadby navržených a nefunkčních prvků ÚSES, zejména biokoridorů zajišťujících průchod skrz těleso silnice R35.
 - 53) Vedle navržených mostů a prvků ÚSES vybudovat v tělese silnice další mostky nebo suché trubní propusti, které umožní průchod alespoň drobných živočichů (bez větších problémů je to možné formou malých propustků v náspech silnice), a to zejména v místech, kde lze předpokládat zvýšenou migraci: území, kde rychlostní komunikace bude protínat lesní komplexy, křížit vodní toky a nivy vodních toků nebo procházet v blízkosti vodních ploch; tyto průchody nebudou vázány pouze na křížení prvků ÚSES; umístění a charakter propustků navrhne migrační studie.
 - 54) Minimálně v úsecích vymezených v migrační studii zahrnout do projektu oplocení nebo zábrany proti vniknutí zvěře na vozovku; optimálně realizovat oplocení podél celé trasy.
 - 55) Dle monitoringu migrace živočichů a migrační studie a ve spolupráci s orgány ochrany přírody navrhnout vybudování malých vodních nádržek (nebeských rybníčků) v místech migrace obojživelníků.
 - 56) Zpracovat plán či projekt archeologických průzkumů, který zajistí dostatečné prozkoumání celého území odpovídajícími metodami v potřebném časovém předstihu před vlastní realizací stavby (optimální je zahájit průzkum nedestruktivními metodami v předstihu několika let); přednostně realizovat průzkum u těch úseků, u nichž lze očekávat dřívější zahájení stavebních prací.
 - 57) V rámci plánu organizace výstavby lokalizovat veškeré provozy, stavební dvory, sklady materiálu, haldy zeminy, betonárny, obalovny apod. tak, aby byly umístěny:
 - a) mimo kontakt s obytnou zástavbou,
 - b) mimo lokality významnějších ekosystémů kategorie I. - III., vymezených v dokumentaci,
 - c) mimo plochy lesa a souvislé porosty dřevin,
 - d) mimo plochy prvků ÚSES,
 - e) mimo ochranná pásma podzemních vod,
 - f) v dostatečné vzdálenosti od vodních toků,

- g) mimo lokality archeologických nalezišť, vymezené v dokumentaci nebo identifikované na základě dalších průzkumů.
- 58) V rámci plánu organizace výstavby navrhnout trasy stavební dopravy tak, aby byly v maximální míře vedeny mimo kontakt s obytnou zástavbou, mimo cenné ekosystémy (kategorie I. a II. dle dokumentace), dle možností vyloučit i jejich zbytečný kontakt s vodotečemi a průjezdy vozidel přes ochranná pásma vodních toků.
- 59) V rámci DÚR provést přesné výškové a směrové zaměření trasy.
- 60) Upravit vedení trasy silnice v rámci vymezeného koridoru tak, aby byly zohledněny požadavky na ochranu životního prostředí s přihlédnutím k požadavkům dotčených obcí.

Podmínky pro fázi realizace záměru:

- 61) Veškeré provozy spojené s emisemi znečišťujících látek a hlukem (deponie zeminy, šterkovny, obalovny, betonárny apod.) umisťovat zásadně mimo kontakt s obytnou zástavbou.
- 62) Trasy pro odvoz zeminy a transport materiálu volit v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu; průjezd stavební dopravy intravilány sídel je možné připustit jen v nezbytně nutných případech.
- 63) Provádět důsledné čištění automobilů a všech strojů vyjíždějících ze stavby.
- 64) Zakrývat přepravovaný materiál a zeminu na vozidlech.
- 65) Při stavbě úseků, přibližujících se k obytné zástavbě:
- a) seznámit obyvatele z nejbližší situovaných domů s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby,
 - b) uvést u stavby kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby, a v případě stížností zajistit nápravu bez zbytečných odkladů,
 - c) zajistit pravidelné skrápění staveniště,
 - d) práce, u nichž se předpokládají zvýšené hladiny hluku, realizovat přednostně mimo ranní a večerní hodiny, víkendy a svátky,
 - e) stabilní stavební stroje se zvýšenou hlučností umisťovat ve větší vzdálenosti od obytné zástavby, příp. do přístřešků nebo použít mobilní protihlukové clony; zajistit plnění hlukových limitů pro stavební práce.
- 66) Realizovat příslušná protihluková opatření (zejména clony) v rozsahu dle podrobné akustické studie.
- 67) V dostatečném předstihu před započítím stavebních prací zahájit monitoring stavu a kvality podzemních vod.
- 68) Seznámit pracovníky všech zúčastněných firem s havarijním plánem pro fázi výstavby a se zabezpečením staveniště proti úniku závadných látek.
- 69) V rámci technologické přípravy stavby prokazatelně zkontrolovat technický stav všech dopravních a mechanizačních prostředků zejména pak z hlediska úkapů ropných látek a možnosti případného úniku provozních kapalin.
- 70) Ve fázi výstavby díla udržovat všechny mechanismy a dopravní prostředky v dobrém technickém stavu a pravidelně provádět kontrolu.
- 71) Běžnou údržbu dopravních prostředků a stavebních mechanismů, jakož i manipulaci s ropnými látkami a pohonnými hmotami provádět přednostně mimo stavbu na místech k tomu určených na vodohospodářsky zabezpečených plochách. Staveniště vybavit dostatečným množstvím sanačních prostředků.

- 72) Deponie zeminy, ornice ze skrývek a stavebního materiálu situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich snášení do vodních toků.
- 73) V úsecích, kde se trasa přibližuje k ochranným pásmům podzemních vod a v místech hlubších zářezů neskladovat v prostoru stavby látky škodlivé životnímu prostředí, včetně pohonných hmot (s výjimkou nezbytných případů - málo pohyblivé stroje, v těchto případech je nutno zajistit opatření k zamezení úniku pohonných hmot do prostředí). V ostatních úsecích zabezpečit sklady paliv a maziv proti potenciálním únikům.
- 74) Při provádění prací v blízkosti vodotečí nebo při jejich úpravách dbát zvýšené opatrnosti a omezit časový i plošný rozsah prací na nezbytně nutnou míru, aby ovlivnění toků těmito zásahy a potenciální riziko znečištění bylo zcela minimalizováno.
- 75) V místě křížení s vodními toky zabránit splachu znečišťujících látek (nerozpuštěné látky, úkapy ropných látek) z ploch dotčených výstavbou.
- 76) Zajistit předčištění odpadních vod vznikajících při mytí nákladních automobilů a mechanizace odjíždějící ze staveniště z důvodu jejich možného znečištění ropnými látkami (odlučovač ropných látek a usazovací jímka), totéž platí i pro dešťové vody odtékající z plochy staveniště.
- 77) Zneškodňování splaškových vod vznikajících v sociálním zařízení staveniště v době výstavby komunikace provádět v souladu s platnou legislativou.
- 78) V místech průchodu stavby ochrannými pásmo vodních zdrojů nebo přiblížení k jejich hranici zajistit na stavbě odborný dozor ochrany podzemních vod.
- 79) V případě zasažení hladiny podzemní vody (mimo tunely se nepředpokládá) zajistit opatření k zamezení kontaminace podzemní vody.
- 80) Při budování tunelů použít v souladu s výsledky hydrogeologických průzkumů takovou techniku, která minimalizuje kvantitativní ovlivnění zdrojů pitné vody včetně lokálních (např. pravděpodobně sanace tryskovou injektáží).
- 81) Průběžně sledovat ukazatele kvality i případného kvantitativního ovlivnění vodních zdrojů. V případě negativního ovlivnění zajistit odpovídající kompenzační opatření, tj. např. sanaci zdroje, v případě výrazného kvantitativního ovlivnění zajistit odpovídající kompenzační opatření.
- 82) Zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, tj. vytvořit technická opatření pro neškodný odtok srážkových vod na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací apod.
- 83) V místech, kde by těleso komunikace mohlo zabraňovat odtoku vody z míst ve svahu nad silnicí, vybudovat systém propustí, které zabrání tvorbě zavlhčených nebo podmáčených míst; na výtoky minimalizovat nebezpečí eroze půdy vsakovacími příkopy nebo trativody.
- 84) Eliminovat nebezpečí eroze na zářezech a násypch trasy, tj. okamžitě po provedení zářezu a násypu vysadit travní a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- 85) Při prováděných pracích sledovat kvalitu vytěžených zemin a nakládat s nimi dle jejich skutečných vlastností.
- 86) Dočasné zábory půdy omezit na nejnutnější minimum.
- 87) Pro umístění doprovodných provozů, technického zázemí, skladů apod. upřednostňovat plochy mimo zemědělskou půdu vyšší kvality (třída ochrany I. a II.).
- 88) Provést skrývku ornice a využít ji dle požadavku orgánu ochrany ZPF.
- 89) Zvýšenou pozornost věnovat svahům násypů a zářezů, aby byla zajištěna prevence vzniku erozních rýh; v případě nutnosti zabezpečit okamžitě po provedení zářezu

a násypu stabilitu svahů zářezů a násypů silničního tělesa osázením vhodnou vegetací či technickými prostředky.

- 90) Pro budování násypů používat výhradně materiál bez obsahu znečišťujících organických a anorganických látek znečišťujících půdu.
- 91) Zajistit ekologický dozor po celou dobu výstavby.
- 92) Před zahájením vlastních stavebních prací znovu prověřit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v celé trase silničního tělesa a v jeho těsné blízkosti, zvláštní pozornost věnovat lesním plochám, okolí vodních toků, lučním porostům a skupinám dřevin mimo les; to se týká nejen vlastní trasy R35, ale i všech souvisejících staveb: přeložek navazujících komunikací, ploch křižovatek, ploch stavebního zázemí, lokalit pro mezideponie zeminy a podobně.
- 93) Případné jedince zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů přemístit do srovnatelných biotopů; záchranný přesun je významný zejména u druhů s omezenou mobilitou (čmelák, mravenec, obojživelníci, ještěrky apod.); musí být realizován v co nejkratší době před zahájením stavby v daném úseku, ovšem při respektování vhodných ročních období pro odchyt a přesun jedinců příslušného druhu a se striktním dodržáním požadavků zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů; pro tento zásah je třeba požádat o výjimku ze základních ochranných podmínek zjištěných zvláště chráněných druhů.
- 94) Veškeré provozy a plochy stavebního zázemí (stavební dvory, sklady materiálu, haldy zeminy, betonárny, obalovny, manipulační plochy) umísťovat zásadně mimo lesní plochy, mimo porosty dřevin rostoucích mimo les a nivní louky.
- 95) Minimalizovat zásahy do lesních porostů, dřevin a nivních luk na nezbytně nutnou míru.
- 96) Veškeré nutné kácení dřevin a odstraňování keřových porostů provést mimo vegetační období a hnízdní dobu ptáků (tj. od listopadu do února).
- 97) Pro přístupové komunikace zejména v lesních porostech využívat v maximální míře existujících cest.
- 98) Zakládání mostů provádět tak, aby bylo poškození porostů a koryta vodních toků omezeno jen na nejnutnější míru, zabránit zbytečným pohybům těžké strojní techniky v nivě toků, zvláště Loučné a Končinského potoka.
- 99) Před zahájením kácení dřevin zejména v lesních porostech ověřit případná doupata drobných savců a zajistit přesun nalezených jedinců v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- 100) Plochy určené k deponiím udržovat tak, aby nedocházelo k rozšiřování ruderalních druhů rostlin, po ukončení stavby tyto plochy rekultivovat.
- 101) Na všech migračních trasách a v dalších místech s vyšší pravděpodobností vniku živočichů (zejména savců a obojživelníků) na vozovku provést oplocení nebo jiné ohrazení komunikace.
- 102) Těleso silnice důsledně a co nejrychleji ozelenit v souladu s projektem vegetačních úprav (viz výše), při výsadbě používat stanovištně odpovídající druhy.
- 103) Realizovat veškeré kompenzační výsadby (prvky ÚSES, stromořadí, plošné výsadby pro zapojení silnice do krajiny apod.).
- 104) Všechny vybudované usazovací jímky zabezpečit proti vniknutí drobných živočichů.
- 105) V dostatečném předstihu (optimálně několika let) před zahájením stavby zahájit archeologický průzkum celé trasy a vyvolaných staveb nedestruktivními metodami (letecké snímkování, pěší sběr, detektory kovů); průzkum je vhodné zahájit přednostně v úsecích, u nichž lze předpokládat dřívější zahájení stavby (obchvaty Vysokého Mýta

a Litomyšle); s prováděním záchranných archeologických výzkumů počítat při přípravě harmonogramu stavby; zajistit koordinaci postupu s prováděcí firmou; provést včasné projednání veškerých náležitostí spojených se zajištěním záchranného archeologického výzkumu již v rámci přípravy záměru.

- 106) Zajistit odborný archeologický dozor na stavbě.
- 107) Před zahájením skrývky ornice provést sondáž rýhováním - rozsah bude určen v odborném projektu v rámci projektové přípravy stavby, pravděpodobně se bude jednat o úsek od počátku trasy po Litomyšl a okolí Starého Města.
- 108) Skrývku ornice provádět pomocí strojů, které nepřejíždějí po již skryté ploše (např. stroj UDS, ne buldozer); buldozery a podobnou mechanizaci lze použít jen s výslovným souhlasem archeologického dozoru v lokalitách, kde lze nálezy s jistotou vyloučit.
- 109) Ve vybraných lokalitách určených odborným projektem provést detailní průzkum s ručním prosíváním či proplachováním ornice (dle dosavadních poznatků jde o jednu lokalitu u Končinského potoka a dvě jižně od Sedliště v případě varianty Sedliště-jih).
- 110) V dalších částech trasy provést záchranný archeologický výzkum v případě zjištění archeologických nálezů.
- 111) Během výstavby minimalizovat množství vznikajících odpadů, odpady vzniklé během výstavby separovat a v co největší míře znovu využít.
- 112) Zajistit oddělené shromažďování a odvoz odpadů zařazených do kategorie nebezpečný odpad a kategorie ostatních.
- 113) Předávat odpady k využití nebo odstranění pouze oprávněným osobám.

Podmínky pro fázi provozu:

- 114) Po uvedení rychlostní silnice R35 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření a v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům; podmínkou kolaudace stavby jsou výsledky akreditovaného nebo autorizovaného měření hluku v chráněném venkovním prostoru staveb o prokazatelném dodržení hygienického limitu hluku z dopravy, které bude provedeno v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví; v případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
- 115) V technickém řešení mostů v blízkosti sídel věnovat zvýšenou pozornost stavu prahů a dilatačních spár z hlediska omezení akustických rázů při přejezdu jednotlivých vozidel.
- 116) Zajistit údržbu izolační zeleně a její případné dosadby.
- 117) Pro celou trasu komunikace zpracovat havarijný plán pro případ dopravní nehody vozidel a cisteren, při nichž je nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.
- 118) Pravidelně kontrolovat propustnost kanalizačního systému komunikace, zajistit údržbu jímek a odlučovačů; na základě kontrol provést případné udržovací práce tak, aby odvodňovací příkopy a propustky nezůstávaly zaneseny splaveninami, zarostlé, poškozené mrazem nebo vymleté vodou; prohlídky je nutno provádět dvakrát ročně - po jarním tání a na podzim před zámrazem.
- 119) Volbou vhodných posypových materiálů a optimalizací režimu solení omezit kontaminaci půdy a vodních toků v okolí komunikace.
- 120) Zajistit monitoring stavu vodních zdrojů v lokalitách určených podrobnějším hydrogeologickým průzkumem, v případě negativního ovlivnění zajistit odpovídající kompenzační opatření.

- 121) Zajistit péči o vysázenou zeleň a její dosadbu v případě poškození do té doby, dokud nebude zajištěn její samovolný růst; uhynulé jedince nahradit v nejbližším vhodném termínu.
- 122) Provádět kontrolu ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin zajistit jejich bezodkladnou likvidaci.
- 123) Zajistit provoz vzduchotechnického systému odvádějícího emise z tunelu Děřichov tak, aby byly minimalizovány imisní dopady na vegetaci Mladějovského vrchu.
- 124) Pravidelně (alespoň jednou ročně) provádět kontrolu oplocení a bezodkladně provádět případné opravy.

Podmínka pro fázi ukončení záměru:

- 125) Při případném ukončení a likvidaci záměru se bude postupovat v souladu s platnými předpisy právního řádu České republiky.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Příloha:

1. Podrobné vypořádání doručených vyjádření k posudku zpracované zpracovatelem posudku

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku